Storia economica

ANNO XXV (2022) - n. 1

Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: Luigi De Matteo

Comitato di Direzione: Andrea Cafarelli, Giovanni Ceccarelli, Daniela Ciccolella, Alida Clemente, Francesco Dandolo, Luigi De Matteo, Giovanni Farese, Andrea Giuntini, Alberto Guenzi, Amedeo Lepore, Stefano Magagnoli, Giuseppe Moricola, Angela Orlandi, Paolo Pecorari, Gian Luca Podestà, Mario Rizzo, Gaetano Sabatini

La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.

Comitato scientifico: Frediano Bof (Università di Udine), Giorgio Borelli (Università di Verona), Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano), Francesco D'Esposito (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Marco Doria (Università di Genova), Giulio Fenicia (Università di Bari Aldo Moro), Luciana Frangioni (Università di Campobasso), Paolo Frascani (Università di Napoli "L'Orientale"), Maurizio Gangemi (Università di Bari Aldo Moro), Germano Maifreda (Università di Milano), Daniela Manetti (Università di Pisa), Paola Massa (Università di Genova), Giampiero Nigro (Università di Firenze), Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro), Paola Pierucci (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Giovanni Vigo (Università di Pavia), Giovanni Zalin (Università di Verona)

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direttore responsabile: Luigi De Matteo, e-mail: ldematteo@alice.it.
Direzione: e-mail: direzione@storiaeconomica.it.
Redazione: Storia economica c/o Daniela Ciccolella, CNR-ISMed, Via Cardinale G. Sanfelice 8, 80134 Napoli.

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Amministrazione: Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: www.edizioniesi.it; *e-mail*: periodici@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23 giugno 1998.
Responsabile: Luigi De Matteo.
Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.
Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6 ottobre 1978.

SOMMARIO

ANNO XXV (2022) - n. 1

ARTICOLI E RICERCHE

Vito Ricci, *Lo zafferano nelle fiere pugliesi tra la fine del XV e la metà del XVII secolo* p. 5

Martino Lorenzo Fagnani, *Is it better to acclimate or substitute? Plant products, science and economy in Northern Italy (late eighteenth and early nineteenth centuries)* » 35

Daniela Ciccolella, *Dentro le statistiche. Fonti, dati e questioni di storia della marina mercantile del Mezzogiorno preunitario* » 65

Matteo Nardozi, *Economia e lavoro italiano in Eritrea tra guerra e dopoguerra: la persistenza di una comunità in arretramento* » 101

NOTE

Mario Rizzo, *«La plaza de armas de la Monarquía». Lo Stato di Milano e la strategia della grande potenza asburgica nel XVI secolo* » 145

Angela Maria Bocci Girelli, *Banca d'Italia, Fregene e lo scandalo che non c'è (1931-1952)* » 161

STORICI E STORIOGRAFIA

Rosa Vaccaro, *Jordi Nadal, l'industrializzazione spagnola e la Hispano-Suiza* » 177

Filippo Sbrana, *Gli istituti di credito mobiliare e l'export italiano. Storiografia e nuovi percorsi di ricerca* » 191

Matteo Di Tullio, *Gli storici e i cambiamenti climatici. Considerazioni su cause e conseguenze della Piccola era glaciale e delle variazioni meteoclimatiche in prospettiva storica* » 217

RECENSIONI E SCHEDE

P. Bini, *Scienza economica e potere. Gli economisti e la politica economica dall'Unità d'Italia alla crisi dell'euro,* Rubbettino, Soveria Mannelli 2021 (M. Bruni) » 251

Storia dell'emigrazione italiana in Europa, a cura di T. Ricciardi, Donzelli, Roma 2022 (F. Dandolo) » 255

K. Tribe, *Constructing Economic Science. The Invention of a Discipline 1850-1950,* Oxford University Press, New York 2022 (L. Alonzi) » 260

DENTRO LE STATISTICHE. FONTI, DATI E QUESTIONI DI STORIA DELLA MARINA MERCANTILE DEL MEZZOGIORNO PREUNITARIO

L'articolo esamina le fonti statistiche sulla marina mercantile del Mezzogiorno continentale nell'Ottocento preunitario. L'analisi dei processi di costruzione dei dati su numero e tonnellaggio delle imbarcazioni consente di definire la natura di aggregati in parte già utilizzati dalla storiografia, risolvendo le discordanze esistenti tra le più recenti serie storiche, proponendo una nuova serie per gli anni dal 1817 al 1825 e dimostrando la sostanziale disomogenità dei dati relativi agli anni '30. Di questi ultimi, per contro, si segnala l'eccezionale interesse ove si sposti l'attenzione dagli aggregati all'indagine governativa da cui ebbero origine: una capillare rilevazione statistica per rami di attività i cui materiali preparatori sono tuttora pressoché inesplorati.

Storia della statistica, storia quantitativa, marina mercantile, Mezzogiorno preunitario

This paper questions the statistical sources on the merchant marine of the pre-unification Italian Mezzogiorno. The analysis of the data construction processes makes it possible to define the nature of certain aggregates (total number and tonnage of ships) already partially used by historiography, to resolve the discrepancies between the most recent historical series, to propose a new series for the years from 1817 to 1825, and to show the significant lack of homogeneity of the data for the 1830s. Moreover, the analysis points out that the data for the 1830s are of particular interest when attention is shifted from the aggregates to the statistical survey from which they emerged: a detailed survey by ship activity, the preparatory material for which is still almost unexplored.

History of statistics, quantitative history, merchant marine, pre-unification Italian Mezzogiorno

Il presente contributo è dedicato alla statistica della marina mercantile del Mezzogiorno continentale dal 1817 al 1840. Il periodo racchiude le due serie di dati, coi rispettivi soggetti produttori, di cui ci si occuperà; in particolare, il termine a quo coincide con l'inizio di un'attività pseudostatistica della Direzione generale della navigazione di commercio; il termine ad quem con la cessazione di un'importante, pluriennale rilevazione condotta dal Ministero dell'Interno. L'analisi ha un taglio storico-statistico, orientata com'è alla definizione dei

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

processi di costruzione dei dati in oggetto, delle finalità per le quali furono rilevati, della metodologia adottata per raccoglierli, della connessa organizzazione amministrativa, delle modalità con cui furono elaborati e divulgati. L'obiettivo è però storico-economico; più esattamente, mira a quell'incontro tra storia quantitativa e storia della statistica che, pur «rompendo l'effetto di oggettività» delle cifre, può aprire a letture altrettanto o più significative della realtà indagata[1]. In altre parole, i dati sono qui esaminati come fonte per la storia marittima e più in generale economica del Mezzogiorno, nella convinzione che se, per gli anni in esame, le serie storiche finora costruite risultano lacunose, discordanti e in definitiva poco fruibili, è soprattutto perché sono mancati studi preliminari volti a collocare i dati nel contesto nel quale furono prodotti.

Va precisato che la storiografia, al di là dei dati finora utilizzati, è pervenuta a ricostruzioni e interpretazioni persuasive riguardo alle caratteristiche complessive della marina mercantile del Mezzogiorno e alla sua evoluzione di lungo periodo[2]; restano, tuttavia, largamente inesplorate, e potrebbero retroagire sul quadro generale, le circostanze di breve-medio termine che influenzarono lo sviluppo del settore nel suo insieme o in alcune delle sue componenti[3]; così come restano da indagare l'articolazione territoriale, le specificità e l'evoluzione delle diverse marinerie provinciali (struttura, interrelazioni, gerarchie)[4]. Do-

[1] G. Favero, *Premessa* a *Fonti statistiche per la storia economica dell'Italia unita,* «Quaderni storici», 134 (2010), 2, pp. 287-289.

[2] Si veda in particolare A. Clemente, *La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità. Flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio*, «Storia economica», XIV (2011), 2, pp. 207-246, disponibile anche on line, https://www.storiaeconomica.it/pdf/2011.2.207.pdf, cui si rinvia anche per l'accurato inquadramento storiografico.

[3] Lacuna, questa, che non riguarda solo il Mezzogiorno né solo l'Ottocento preunitario: Moricola, ad esempio, ha parlato del cabotaggio come di «un tema in cerca d'autore», con poche eccezioni di area inglese e francese, G. Moricola, *Il cabotaggio in età postunitaria,* in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli editore, Roma 2001, p. 55.

[4] Una prima analisi per traiettorie provinciali è in N. Ostuni, *Strade liquide e terrestri nel Mezzogiorno in età moderna e contemporanea,* in *Sopra i porti di mare*, II, *Il Regno di Napoli*, a cura di G. Simoncini, Leo S. Olschki, Firenze 1993, pp. 58-65, anche in Id., *Fisco, finanza pubblica e marina mercantile nel Regno delle Due Sicilie*, in *Lo Stato e l'economia tra Restaurazione e Rivoluzione*, II, *L'industria, la finanza e i servizi (1815-1848)*, a cura di I. Zilli, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1997, pp. 225-229; importanti acquisizioni sono poi legate a studi sul mestiere della pesca, in particolare B. Salvemini, *Comunità separate e trasformazioni strutturali. I pescatori pugliesi fra metà Settecento e gli anni Trenta del Novecento*, «Mélanges de

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

mande di questo tipo richiedono studi ad ampio raggio, basati su una pluralità di fonti, ma di certo è utile disporre di dati dei quali sia accertata l'origine e valutabile l'attendibilità, dati omogenei, continui, magari analitici riguardo alla tipologia e al tonnellaggio delle imbarcazioni, ai loro porti di afferenza, ai loro armatori e capitani, ai loro impieghi.

In questa sede si intende dimostrare che le produzioni statistiche degli anni in esame si prestano, almeno in parte, alla costruzione di questo ideale set di dati. Nel primo paragrafo si spiegano le discordanze tra le serie storiche più recenti e, per questa via, si mettono a fuoco alcuni problemi interpretativi di carattere generale posti dalle fonti statistiche napoletane; il secondo paragrafo è dedicato alla Direzione generale di navigazione di commercio, vale a dire all'ordinaria attività amministrativa di registrazione delle imbarcazioni esistenti presso i porti del Regno, e ai suoi esiti statistici; il terzo e ultimo paragrafo esamina obiettivi, risultati e possibili, nuovi percorsi di ricerca aperti dall'ambiziosa indagine sulla marina mercantile avviata dal Ministero dell'Interno nel 1832 e interrotta, di fatto, nel 1840.

1. *Serie storiche e pubblicazioni ufficiali*

Per gli anni in esame, le serie storiche del numero e del tonnellaggio[5] dei bastimenti del Mezzogiorno continentale sono costruite quasi esclusivamente su fonti indirette[6]. Sono stati utilizzati dati presenti in pubblicazioni ufficiali o semi-ufficiali quali gli atti del Parlamento Nazionale (per il dato del 1820)[7], il «Giornale del Regno delle Due Sicilie» (per il 1823 e 1824)[8],

l'Ecole française de Rome. Moyen-Age, Temps modernes», 97 (1985), 1, pp. 441-488, e A. Clemente, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XX secolo*, Alfredo Guida Editore, Napoli 2005.

[5] Per tonnellaggio deve intendersi, secondo l'uso coevo, la stazza lorda dell'imbarcazione calcolata secondo il sistema francese: lunghezza x larghezza x altezza misurate in piedi parigini (1 piede = 0,324839 m), dividendo poi il prodotto per 94. È a questa tonnellata che va riferita anche l'abbreviazione *t* qui adottata.

[6] Fanno eccezione Ostuni e Clemente, il primo per l'intera serie che propone (anni 1818 e 1833-1838), la seconda per gli anni 1822-1823. Per il resto, fonti e dati utilizzati sono quelli che ora si indicheranno, e che erano già in A. Salzano, *La Marina Borbonica. Storia - Critica - Politica Marinara*, Stab. Tip. «Esperia», Napoli 1924, p. 151, e in G.M. Monti, *La espansione mediterranea del Mezzogiorno d'Italia e della Sicilia*, Nicola Zanichelli, Bologna 1942, pp. 374-375.

[7] *Rapporto del Segretario di Stato Ministro della Marina, al Parlamento Nazionale*, adunanza del 10 ottobre 1820, ripreso, tra gli altri, dal «Giornale Costituzionale del Regno delle Due Sicilie», n° 87, 17 ottobre 1820, p. 349: «abbiamo attualmente» 3.127 «bastimenti da traffico» e 1.047 «barche da pesca».

[8] «Giornale del Regno delle Due Sicilie», n° 144, 22 giugno 1825, p. 576, rubrica

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

un'opera di Lodovico Bianchini (per il 1825)[9] e gli *Specchi della marina mercantile* pubblicati negli «Annali civili del Regno delle Due Sicilie» del 1834 (dati 1818 e 1833)[10], del 1835 (dati 1833 e 1834)[11] e, soprattutto, del 1841 (dati 1818, 1825 e 1833-1839)[12].

Confrontando i dati divulgati nelle pubblicazioni ufficiali con gli originali conservati negli archivi ministeriali (che si descriveranno nei paragrafi che seguono), si apprezza una sostanziale coincidenza riguardo ai 'numeri' (quante imbarcazioni, quante tonnellate), ma emergono anche diverse lacune o approssimazioni, quando non errori, riguardo a due elementi: l'anno di

Notizie interne, con due prospetti dello «stato di situazione della marina mercantile» al «dicembre» del 1823 (3.547 bastimenti per 84.754 *t*) e del 1824 (3.712 bastimenti per 100.299 *t*), con dati disaggregati (numero e tonnellaggio) secondo le seguenti dodici tipologie: polacche, brigantini, pinchi e martingane, golette e scuner, bombarde, sciabecchi, filuconi, martinganelle, trabacoli e pelaghi, bovi e bracciere, paranzelli, filuche.

[9] L. Bianchini, *Storia delle finanze del Regno di Napoli*, Napoli, dalla Stamperia Reale, 1859[3], p. 541, prospetto del numero e del tonnellaggio dei bastimenti «negli anni 1825 e 1855», con dati disaggregati, per il 1825, nelle medesime dodici tipologie di imbarcazioni indicate alla nota precedente, con modeste varianti (la più significativa è che le feluche sono qui sotto la voce «barche da 20 tonnellate in sotto»), cui si aggiungono 1.200 «gozzi da 26 palmi in sotto», per un totale di 5.008 bastimenti per 107.938 *t*.

[10] *Specchio della marineria mercantile de' Reali Domini di qua del Faro al 1° Luglio 1833*, in quattro tavole, pubblicate in appendice agli «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», IV, f.lo VII, gennaio-febbraio 1834; il fascicolo include il saggio di [Raffaele Liberatore], *Della marineria mercantile ne' Reali Domìni di qua del Faro* (pp. 23-29). Lo *Specchio* registra «al 1° luglio 1833» un totale di 3.283 bastimenti per 152.599 *t* e «al 1° gennaio 1818» di 2.387 bastimenti senza indicazioni sul tonnellaggio. Include dati disaggregati per tipo di bastimento (numero) e per porti di afferenza (numero e tonnellaggio).

[11] *Specchio sinottico della Marina mercantile de' Reali Domìni di qua del Faro al 1° Luglio 1834*, tavola unica, pubblicata in appendice agli «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», VII, f.lo XIII, gennaio-febbraio 1835; il fascicolo si apre con un panegirico introduttivo di [Emmanuele Taddei], *Della marineria mercantile ne' Reali Domìni di qua del Faro l'anno 1834* (pp. I-II), seguito dal *Rapporto presentato alla Maestà del Re N.S. dal Ministro Segretario di Stato degli Affari Interni* (pp. III-VII). Lo *Specchio* indica «al 1° luglio 1834» 5.493 bastimenti per 169.330 *t*; inoltre, eleva a 5.328 i bastimenti esistenti «al 1° luglio 1833», imputando la notevole correzione rispetto al dato comunicato l'anno precedente (erano 3.283) all'«aggiunzione di molti piccioli legni addetti alla pesca» che nel 1833 «dagl'Intendenti di alcune Province [erano stati] omessi» e a «varie rettifiche» apportate in seguito a controlli effettuati presso le commissioni marittime.

[12] *Specchio della marineria mercantile de' Reali Dominî di quà e di là del Faro al 1° Gennajo 1839*, fascicolo separato, n° LII, degli «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», XXVI, luglio-agosto 1841, in sette tavole precedute da un rapporto al re del ministro dell'Interno Santangelo datato 20 novembre 1840. Nel rapporto si riferiscono «al 1° Gennajo» di ciascun anno i seguenti dati: nel 1818, 3.587 bastimenti per 92.268 *t*; nel 1825, 4.808 bastimenti per 107.938 *t*; nel 1834, 5.328 bastimenti per 102.112 *t*; nel 1835, 5.496 bastimenti per 111.898 *t*; nel 1836, 5.965 bastimenti per 136.416 *t*; nel 1837, 6.186 bastimenti per 155.868 *t*; nel 1838, 6.643 bastimenti per 165.416 *t*; nel 1839, 6.803 bastimenti per 166.253 *t*.

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

riferimento dei dati e l'inclusione o meno, nei totali delle imbarcazioni e del tonnellaggio, di una particolare, nutrita categoria di piccole imbarcazioni (fino al 30 per cento del totale negli anni in esame) che gli uffici marittimi censivano separatamente come «barche di meno di 26 palmi». Gli storici, nel costruire le loro serie, hanno interpretato in modo talvolta diverso i vuoti e le incongruenze delle pubblicazioni ufficiali dalle quali hanno attinto, realizzando così serie storiche in parte discordanti (cfr. Tab. 1).

Tab. 1 – *Le più recenti serie storiche del numero di imbarcazioni del Mezzogiorno continentale**

	a	b	c	d	e
1818	/3.587	/ 2.387	/ 3.587	2.486 /	2.387 / 3.587
1820	/ 4.174	3.127 / 4.174	/ 4.174		/ 4.174
1822					3.522 / 4.534
1823	/ 3.547	3.547 /			3.547 / 4.581
1824		3.712 /			3.712 /
1825	/ 4.808	/ 5.008	/ 4.808		3.808 / 5.008
1833				3.282 /	3.283 /
1834	/ 5.328	/ 5.493	/ 5.328	/ 5491	/ 5.328
1835	/ 5.493		/ 5.493	/ 5.365	/ 5.493
1836	/ 5.965		/ 5.965	/ 6.186	/ 5.965
1837	/ 6.186		/ 6.186		/ 6.186
1838	/ 6.643		/ 6.643	/ 6.803	/ 6.643
1839	/ 6.803	/ 6.803	/ 6.803		/ 6.803

* Se a destra della barra, il numero è indicato dall'autore come relativo al totale generale delle imbarcazioni; se a sinistra della barra, il numero è indicato come relativo a un totale parziale, dal quale sarebbero escluse (a seconda dell'autore) le «barche da pesca» o «le barche da pesca e i legni minori» o «le imbarcazioni più piccole» o (in Clemente) le imbarcazioni «minori di 26 palmi».

a) M. Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale. L'unificazione del mercato e la crisi del Mezzogiorno*, L. U. Japadre editore, L'Aquila 1979, p. 156, tabella s.n.

b) L. Radogna, *Storia della marina mercantile delle Due Sicilie (1734-1860). In appendice: l'armamento velico e a vapore della regione campana (1860-1940)*, Mursia, Milano 1982, dati non proposti come 'serie', esposti separatamente alle pp. 35-36, 55, 71-73, 102, 106, 109, 111-112.

c) G. Tullio, *Commercio e marina nell'ultimo trentennio del periodo borbonico, in Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, a cura di A. Massafra, Edizioni Dedalo, Bari 1988, p. 307, Tab. 1.

d) Ostuni, *Strade liquide e terrestri*, p. 58, Tab. I.

e) Clemente, *La marina mercantile napoletana*, pp. 233-234, Tabb. 1-2.

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

Ai nostri fini non interessa entrare nel merito dei singoli casi di differenza tra gli originali e le pubblicazioni ufficiali, o tra le diverse serie storiche, anche perché per gli anni fino al 1825 si potrà ora fare riferimento alla nuova serie costruita sui dati originali qui proposta in Appendice. È però utile fermarsi sulle ragioni generali di discordanza e sui casi più vistosi, che introducono ad alcune caratteristiche strutturali delle statistiche di quegli anni.

Riguardo alla datazione, di norma i dati statistici erano al 31 dicembre, ma gli *Specchi della marina mercantile* degli anni 1833-1836 furono realizzati al 1° luglio. Ora, le pubblicazioni ufficiali non sempre precisano il mese di riferimento, talvolta non indicano l'anno, talaltra indicano entrambi ma in modo errato. È questo il caso del rapporto del ministro dell'Interno Santangelo pubblicato negli Annali civili del 1841, che introduce lo *Specchio al 1° gennaio 1839*; nel rapporto, confrontando gli ultimi dati con quelli degli anni precedenti, si attribuiscono «al 1° gennaio» dati relativi, invece, al 31 dicembre del 1817 per il 1818, al 31 dicembre del 1825 per il 1825, al 1° luglio dell'anno precedente per gli anni dal 1834 al 1837, e al 31 dicembre precedente per il 1839. Nulla di insolito nella posposizione al 1° gennaio di dati rilevati al precedente 31 dicembre; scelta che, nel caso specifico, potrebbe essere stata suggerita dall'intento di far apparire meno obsoleto il lavoro statistico che si introduceva, quello al 31 dicembre 1838, che fu presentato al re a fine 1840; sul frontespizio poté così campeggiare l'anno 1839 invece del '38, mentre gli altri anni dovettero essere adeguati al 1° gennaio per mera eleganza formale[13]. Ad ogni modo, da tali 'scostamenti' dipende il disallineamento dei dati relativi agli anni 1834-1839 secondo la maggior parte delle serie storiche e secondo Ostuni – il solo che abbia utilizzato gli *Specchi* manoscritti[14] –, i cui dati, al netto di difformità di varia origine[15], coincidono con quelli degli altri, ma sono (correttamente) riferiti all'anno precedente.

[13] Non si trattò, comunque, di una svista: nel *Rapporto* precedente, di presentazione al Re dello *Specchio della marina mercantile* al 1° luglio 1836, i dati di confronto sono correttamente riferiti «al 1° luglio» degli anni 1833-1835 [Archivio di Stato di Napoli (d'ora in poi ASN), *Ministero della Pubblica Istruzione* (d'ora in poi *MPI*), b. 443 II, in bozza]. D'altra parte come tali gli *Specchi* del 1833 e 1834 erano stati anche pubblicati negli Annali civili.

[14] Gli *Specchi* del 1833-1836 sono conservati in ASN, *MPI*, b. 443 II (sulle ragioni di questa atipica collocazione archivistica si veda *infra*, nota 44). Si tratta di bozze pressoché definitive (le correzioni non sono numerose; per i due anni confrontabili, dati e testo degli *Specchi* manoscritti coincidono con quelli pubblicati negli «Annali civili»), tutte intitolate *Specchio della Marina mercantile de' Reali Domini di qua del Faro al 1° Luglio...*

[15] Per il 1833 Ostuni utilizza il dato emerso dalla prima rilevazione statistica (e pubblicato negli Annali del 1834, v. *supra*, nota 10), gli altri utilizzano quello

 © Edizioni Scientifiche Italiane

Riguardo alle «barche di meno di 26 palmi», cioè di lunghezza inferiore ai 7 metri[16], si tratta di una categoria fissata dalla Legge di navigazione del 5 luglio 1816, laddove la esenta dai diritti di patente e di costruzione (artt. 16 e 26)[17]. Poco dopo l'emanazione della legge i direttori della neo-istituita Direzione generale della navigazione di commercio proposero di esonerare le imbarcazioni di meno di 26 palmi anche dalle formalità previste per ottenere l'atto di nazionalità e la patente: i loro proprietari «il più delle volte non hanno alcun contratto di compra, né alcun altro titolo di simil natura a presentare, giacché spesso fanno costruire tai piccoli legni su la semplice parola, trattandosi di oggetti di poca importanza»; d'altra parte, le modeste spese di cancelleria per dotarsi delle carte richieste dalla legge sarebbero risultate «esorbitanti» a fronte della loro «miseria»; occorreva consentire loro di esibire un semplice certificato del costruttore vistato «gratis» dal sindaco e dal giudice di pace[18].

In altre parole, le imbarcazioni «di 26 palmi o meno» erano identificate dalle istituzioni solo in ragione della loro speciale marginalità, il che si tradusse, sul piano dell'evidenza statistica, nella pressoché costante esclusione, dai quadri riepilogativi, del loro pur modestissimo tonnellaggio complessivo e nella occasionale omissione finanche del loro numero, oltre che, com'è intuibile, in una meno puntuale registra-

revisionato (pubblicato negli Annali del 1835 e ripreso nel rapporto ministeriale del 1840, v. *supra*, note 11 e 12). Per il 1835 c'è una notevole e al momento non spiegabile differenza tra lo *Specchio* manoscritto (5.464 bastimenti) e il rapporto del 1840 (5.965 al 1° gennaio 1836), e l'incertezza investe anche il dato proposto da Ostuni (5.365), frutto dell'aggregazione di dati provinciali in parte diversi da quelli presenti nello *Specchio* manoscritto (così per Napoli, Abruzzi, Basilicata e Calabrie).

[16] Per la precisione, sotto i 6,838 metri (1 palmo = 0,263 m).

[17] Entrambe le esenzioni erano state introdotte tre mesi prima, allorquando erano state varate numerose imposte straordinarie per far fronte agli oneri finanziari connessi alla stipula della pace con i barbareschi; tra queste, un nuovo diritto di patente e un diritto di nuova costruzione, «escluse», per entrambi gli oneri, «le barche di ventisei palmi o meno» (legge n° 345, 27 aprile 1816, artt. 9 e 10).

[18] ASN, *Ministero delle Finanze* (d'ora in poi *MF*), b. 1334/5348, 9 settembre 1816; la proposta fu approvata con d. n° 488 del 18 settembre 1816. Le esenzioni del 1816 furono confermate con la Legge di navigazione del 30 luglio 1818. La Legge di navigazione del 25 febbraio 1826, invece, prevede una assai più ampia categoria di imbarcazioni esenti dai diritti di patente, di tonnellaggio e di spedizione (v. *infra*, nota 24); i legni fino a 26 palmi vi sono citati solo per precisare che erano tenuti a dotarsi dell'atto di riconoscimento (come allora si denominò l'atto di nazionalità) se trafficavano al di fuori dei porti cui appartenevano (art. 18). Infine, il d. n° 2707 del 20 aprile 1835 reintroduce a loro favore le agevolazioni stabilite nel 1816 sulla documentazione necessaria per ottenere l'atto di riconoscimento, per evitare ai proprietari un «dispendio al di là delle proprie forze».

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

zione delle vicende che le riguardavano, a livello di porto di afferenza o di uffici provinciali e centrali. Per esemplificare: nel 1836 i bastimenti della provincia di Napoli registrarono un aumento del 20 per cento rispetto all'anno precedente, ricondotto dal redattore statistico stesso all'inserimento di 500 imbarcazioni «di 26 palmi» che il suo referente provinciale aveva precedentemente omesso di «rivelar[gli]»; a conti ri-fatti, il numero totale, quell'anno, era diminuito[19].

Ora, trattandosi di una categoria assai numerosa – nel periodo in esame cresce da circa 700 a circa 2.500 unità censite, dal 20 a oltre il 30 per cento del totale –, la sua inclusione o meno nei quadri statistici impatta notevolmente sui dati aggregati. Ma le pubblicazioni ufficiali, non menzionando mai questa sotto-popolazione statistica, non ne hanno favorito la messa a fuoco storiografica, o hanno indotto a identificarla coi «legni minori» o «più piccoli» o «da pesca» (cfr. Tab. 1), in quest'ultimo caso probabilmente nella scia dell'erronea ripartizione tra «bastimenti da traffico» e «barche da pesca» presente nel rapporto del ministro della Marina del 1820[20]. Se il rapporto almeno vi allude e indica separatamente il relativo totale, le altre fonti ufficiali tacciono su questo 'file nascosto', oppure lo disciolgono in categorie diverse e più ampie, come negli *Specchi* pubblicati negli Annali civili, nei quali le imbarcazioni sotto i 26 palmi sono confuse nella ancor più numerosa e indistinta categoria dei legni «al di sotto di 10 tonnellate». Solo in Bianchini figurano sia la voce sia dati separati per i «gozzi da 26 palmi in sotto»[21], secondo la denominazione all'epoca invalsa nelle statistiche che, ad esser puntigliosi, era «gozzi *ecc.* da 26 palmi in sotto», non trattandosi solo di gozzi.

Ad ogni modo, la categoria è stata infine isolata da Clemente e considerata nella costruzione e interpretazione delle sue due serie storiche – i totali generali del numero di bastimenti e del loro tonnellaggio e gli stessi totali escluse le imbarcazioni sotto i 26 palmi[22]. Per

[19] ASN, *MPI*, b. 443 II, *Specchio della Marina mercantile* al 1° luglio 1836. Naturalmente errori e omissioni potevano investire anche altri dati e categorie. Il crollo del numero di bastimenti tra il 1850 e il 1851 (-15%) dipese dal fatto che nei registri delle commissioni marittime figuravano, e furono poi cassati, molti «legni inesistenti» (*Conto-reso a Sua Maestà N.S. (D.G.) dalla Civile Amministrazione pel 1852*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», XLVII, f.lo unico XCVI, 1853, p. 122), ovvero in qualche epoca precedente demoliti, naufragati, venduti all'estero, spostatisi presso altri porti o ri-registrati presso lo stesso porto per aver subito modifiche strutturali.

[20] Cfr. *supra*, nota 7.

[21] Cfr. *supra*, nota 9.

[22] Per i dati si veda ancora a Tab. 1; per l'interpretazione, Clemente, *La marina mercantile*, part. pp. 215-216.

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

quanto sopra si è detto, per le loro peculiari caratteristiche come per la minore attendibilità dei dati che le riguardano, non può che apparire fondata la scelta di analizzare alcuni aspetti della struttura e dell'evoluzione della marina mercantile espungendo le imbarcazioni sotto i 26 palmi. Un'ulteriore espunzione potrebbe riguardare, quando le fonti lo consentono, le altre imbarcazioni della stessa portata (meno di 3 tonnellate), analoghe sotto il profilo strutturale e funzionale (barche, barchette, barcelle, gozzi, per lo più a remi, per lo più di servizio ai bastimenti maggiori o in generale ai porti, o impegnate nella pesca o nel cabotaggio sotto costa nel raggio di pochissime miglia dal porto di afferenza), che, a quanto è dato capire, non erano registrate sotto quella speciale categoria soltanto per ragioni estrinseche; in particolare perché, per la configurazione della costa, per la piccolezza del porto di afferenza, o per la contiguità di porti o di zone di pesca altrettanto o più appetibili, non operavano solo all'interno del loro porto – condizione, questa, non imposta dalle norme relative alle imbarcazioni sotto i 26 palmi, e che tuttavia le connotava[23] – ma tendenzialmente sconfinavano, pur di poco. Su un altro piano, la registrazione nella categoria dei 26 palmi delle imbarcazioni che ne avrebbero avuto titolo potrebbe essere stata meno sistematica dopo il 1826, quando le agevolazioni tariffarie furono estese alle imbarcazioni sotto le 20 tonnellate di portata[24]. Insomma, è possibile che la categoria, pur includendone larga parte, non esaurisca, in particolare dopo il 1826, l'area della piccolissima pesca, del trasporto su breve distanza di merci e passeggeri, dei servizi interni ai porti, ecc.

Non sarà sfuggito che l'approccio, in Clemente come nell'ipotesi di lavoro ora suggerita, consiste nell'utilizzare le statistiche coeve su tipo-

[23] Di qui l'espressa menzione, nella legge di navigazione del 1826, dell'obbligo di dotarsi dell'atto di riconoscimento qualora avessero operato all'esterno del porto (v. *supra*, nota 18), circostanza non infrequente, che pure diede luogo a provvedimenti di esenzione per la «povertà» di quella «classe infelice»: così per i legni tarantini sotto i 26 palmi che pescavano nel prospiciente «mar piccolo», che poteva considerarsi «come il porto», e «nel grande, ma senza allontanarsi» (ASN, *MF*, b. 4464/2609, anno 1818); così anche per le barche da pesca di meno di 26 palmi di San Giovanni a Teduccio, Resina e Torre del Greco «che non sortono dal Golfo» di Napoli (ivi, b. 4441/3290, anno 1817).

[24] La categoria delle 20 tonnellate e le relative esenzioni furono introdotte con la legge di navigazione 27 aprile 1809, abolite con quella del 1816, reintrodotte durante il nonimestre costituzionale (d. 25 gennaio 1821), di nuovo formalmente abolite col ristabilimento del regime (come tutti i provvedimenti del periodo rivoluzionario) ma di fatto prorogate fino almeno al 1823 (la pratica è in ASN, *MF*, b. 4656/2070) e poi parzialmente ristabilite con la legge di navigazione del 1826.

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

logia, numero e tonnellaggio delle imbarcazioni per inferire informazioni di tipo qualitativo quali gli impieghi, la dotazione tecnologica e, per questa via, la struttura e i progressi della marina mercantile. Un metodo da ultimo applicato alla base della piramide (i legni misurati in palmi), più tradizionalmente al vertice (i piroscafi e i grossi brigantini), poco ai ben più numerosi tipi e tonnellaggi intermedi, reputati meno suscettibili di ascrizione a 'classi di merito' perché considerati neutri sotto il profilo tecnologico e indistinguibili sotto il profilo degli impieghi, ovvero contraddistinti da una pluriattività (piccola e grande pesca, piccolo e grande cabotaggio, navigazione internazionale seppure non oceanica) che impedirebbe di articolarne e specificarne il ruolo. Si vedrà, in chiusura di questa nota, che l'indagine degli anni '30 confluita negli *Specchi* può essere utilizzata per esplorare questa vasta area apparentemente indistinta, in realtà quasi incognita, e condurre a una pur parziale distribuzione delle imbarcazioni intermedie per rami e raggi di attività, con quel che ne potrebbe conseguire in termini di conoscenza della struttura del settore.

2. *Gli* Stati numerativi *della Direzione generale della navigazione di commercio*

Per gli anni fino al 1825 (ma escluso il 1818) le pubblicazioni ufficiali attingono alla medesima fonte: gli *Stati numerativi de' bastimenti* prodotti dalla commissione marittima di Napoli, una delle dieci commissioni provinciali dipendenti dalla Direzione generale della navigazione di commercio, a sua volta organo congiunto dei ministeri della Marina e delle Finanze[25].

La Direzione fu istituita con la citata Legge di navigazione del luglio 1816 e incaricata di organizzare le commissioni provinciali previste dalla stessa legge. A metà agosto le dieci commissioni risultavano già insediate e attive[26]; oltre che a Napoli, avevano sede (seguendo la costa in senso antiorario) a Gaeta, Salerno, Amantea, Pizzo, Gallipoli, Barletta, Manfredonia, Pescara e Giulianova. Avevano, tra gli altri, il compito di riconoscere, registrare e dotare delle carte di navigazione le imbarcazioni esistenti nei porti di competenza. La commissione di Napoli, residente presso la Direzione e con personale in parte coincidente con quello della Direzione, aveva accesso ai dati di tutto il Regno. Fu probabilmente di sua propria iniziativa che, agli inizi del 1818, redasse e indirizzò al ministro

[25] Sul modello borbonico della «compartecipazione al governo» della marina mercantile, M. Meriggi, *Le istituzioni del mare in età liberale*, in *A vela e a vapore*, pp. 250-253.

[26] ASN, *MF*, b. 1334/5348, i direttori generali De Turris e Lettieri al ministro delle Finanze, 14 agosto 1816.

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

delle Finanze, tramite la Direzione, il primo «stato generale de' legni di tutt'i Porti de' Reali Dominj al di qua dal Faro»[27]; ne fu ricompensata con una notevole gratificazione in danaro, che dovette indurla a trasmettere nuovamente quel lavoro l'anno seguente e nei successivi.

Per inciso, non risultando conservato l'archivio della Direzione, né discendendo la redazione degli *Stati* da indagini o disposizioni del ministero, è 'seguendo il danaro', individuando cioè, dopo un primo ritrovamento fortuito, le pratiche relative alla concessione delle gratificazioni, che si sono reperiti gli *Stati generali* o *Stati numerativi de' bastimenti* inviati fino al 1825. Si è così potuta ricostruire una serie omogenea e pressoché continua per gli anni dal 1817[28] al 1825 (Tavv. I e IIa-h in Appendice), con una lacuna per il 1821 dipendente dalla mancata redazione del relativo *Stato*[29], forse da mettere in relazione con la riforma che nello stesso anno investì l'amministrazione della «gente di mare»[30].

Graficamente molto curati (cfr. Fig. 1), gli *Stati* riportano numero e tonnellaggio dei bastimenti registrati presso le commissioni marittime, con dati aggregati per commissione e per tipo di bastimento. Le imbarcazioni sono organizzate in dodici gruppi: i primi undici sono relativi a 16-18 specifiche tipologie di bastimento, sotto le quali dovevano trovar posto anche le poche, simili, non espressamente menzionate[31]; mentre il dodicesimo gruppo (barche e feluche) includeva, oltre alle barche e alle feluche

[27] ASN, *MF*, b. 4458/1126, i direttori generali De Turris e Lettieri al ministro delle Finanze, 5 marzo 1818. Di questo «stato generale de' legni» (non conservato nel fascicolo) l'ufficiale di ripartimento non aveva notizia («dicono di aver[lo] presentato a S.E.»), né, nella lettera di invio, si faceva riferimento a ordini del ministro; di qui l'ipotesi di un'iniziativa autonoma della commissione.

[28] Non si è ritenuto di includere nella serie i dati relativi al 1816 proposti in D. Ciccolella, *Un'impresa a improbabilità infinita: Napoli e la prima nave a vapore del Mediterraneo*, in *Il Mediterraneo come risorsa. Prospettive dall'Italia*, a cura di S. Capasso, G. Corona e W. Palmieri, il Mulino, Bologna 2020, p. 449, Tab. 1; ciò perché quei dati, benché prodotti dalle commissioni marittime, non sono del tutto omogenei agli *Stati numerativi* e sono fortemente lacunosi riguardo alle imbarcazioni minori.

[29] È indicativo che lo *Stato* al 31 dicembre 1822 (e solo esso) non proponga il confronto coi dati dell'anno precedente ma con quelli al 31 agosto dello stesso anno.

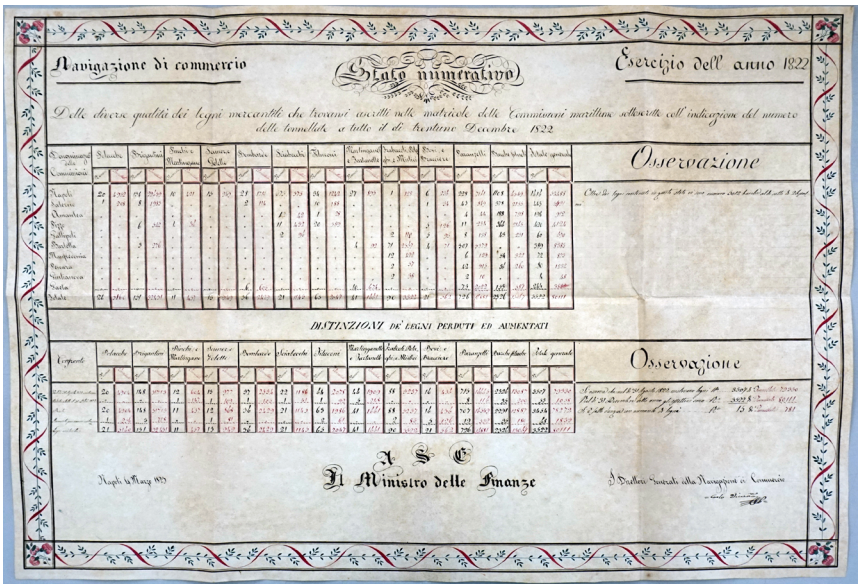
[30] Decreti n° 45 del 28 maggio e n° 87 del 19 luglio 1821 (abolizione dell'ascrizione marittima).

[31] Nello *Stato numerativo* del 1841 (v. *infra*, nota 38), più analitico riguardo ai tipi di bastimento, ne compaiono 27; di questi, non tenendo conto delle navi, apparse dopo il 1825, gli *Stati numerativi* qui in esame non menzionano, includendoli nei gruppi affini, i gozzoni, le paranze, le scogliere, le speronare, le tartane e i tartanoni; sembra invece che omettano i piroscafi, meglio, il solo piroscafo esistente nel 1818 (dall'anno seguente non sarebbe comunque dovuto comparire perché fu venduto all'estero, cfr. Ciccolella, *Un'impresa a improbabilità infinita*, pp. 326-327) e di nuovo dal 1824.

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

propriamente dette, tutte le imbarcazioni minori non assimilabili, verso l'alto, ai tipi degli altri gruppi e, verso il basso, ai legni «di 26 palmi o meno» perché, al contrario di questi ultimi, per quanto piccole, erano misurate e tassate secondo il loro tonnellaggio. I legni «di 26 palmi o meno» sono palesemente residuali: trovano posto nello spazio delle «Osservazioni», dove se ne indica quasi sempre il numero complessivo, mai il tonnellaggio.

Fig. 1 – *Stato numerativo delle imbarcazioni iscritte presso le commissioni marittime al 31 dicembre 1822*


Navigazione di commercio

Stato numerativo

Esercizio dell' anno 1822

Delle diverse qualità dei legni mercantili che trovansi iscritti nelle matricole delle Commissioni marittime sottoscritte coll'indicazione del numero delle tonnellate a tutto il dì trentuno Decembre 1822

Osservazione

DISTINZIONI DE' LEGNI PERDUTI ED ARMENTATI

Osservazione

A S E

Il Ministro delle Finanze

Fonte: ASN, *MF*, b. 4656/2002, su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo.

Gli *Stati* furono di anno in anno presentati al sovrano in sede di decisione sulla gratificazione da accordare ai redattori; i dati, o meglio, gli incrementi che palesavano furono talvolta accolti «con soddisfazione», in un caso (1824) con tanta soddisfazione da ordinarne la divulgazione «onde il pubblico conosc[esse] lo stato florido» della marina mercantile[32].

[32] ASN, *MF*, b. 4898/6714, Camillo Caropreso al ministro de' Medici, 23 giugno 1825: si comunica che «per secondare il desiderio del Consiglio di Stato si [era] scritto un articolo per farsi inserire nel Giornale». L'articolo è conservato in bozza nell'incartamento; fu pubblicato tal quale sul «Giornale del Regno delle Due Sicilie» (v. *supra*, nota 8).

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

Dopo quello relativo al 1825 l'invio degli *Stati* fu interrotto. Lo dicono l'infruttuosa ricerca condotta da chi scrive e, soprattutto, l'analoga condotta, all'epoca, da un noto economista, Mauro Luigi Rotondo, che era anche ufficiale del ministero delle Finanze, incardinato presso lo stesso ripartimento che corrispondeva con la Navigazione di commercio e ne conservava (e ne conserva oggi) gli *Stati* dei bastimenti[33]. Rotondo, nelle *Memorie* del 1833, dovette proporre dati relativi al 1823-1825 per dimostrare la condizione a suo avviso florida della marina mercantile, «non essendo[gli] riuscito di avere il prosieguo»[34].

A margine, è da Rotondo che Bianchini trae i dati relativi al 1825[35], incluse quelle 1.200 imbarcazioni sotto i 26 palmi che, in realtà, erano il frutto di una semplice stima dello stesso Rotondo, non figurando quel dato nello *Stato numerativo* di quell'anno[36] (v. Tav. I in Appendice). La vistosa discordanza tra le serie storiche riguardo ai bastimenti esistenti nel 1825 (cfr. Tab. 1) discende, in effetti, da una stima diversa (1.000) implicitamente inglobata nel totale indicato per quell'anno nel citato rapporto del ministro dell'Interno del 1840, cui alcuni studiosi hanno fatto riferimento.

Tornando al tema, il mancato invio periodico, dopo quello del 1825, degli *Stati* dei bastimenti non implica, ovviamente, che i dati non fossero più registrati. Lo stesso Rotondo, poco dopo la pubblicazione delle *Memorie*, riuscì infine a procurarsi, e pubblicò nel 1834, un prospetto dei bastimenti «a giugno 1833» prodotto dalla Direzione[37]. Tuttavia, dei

[33] Rotondo fu ufficiale di prima classe del III ripartimento almeno dal 1818 (ASN, *MF*, b. 4460/1765).

[34] *Memorie o lettere di Arturo Giuliomondo scritte ad un suo amico in occasione di alcune proposizioni del Signor Commendator Afan de Rivera sull'economia commerciale del Regno delle due Sicilie*, Napoli, dalla Tipografia Flautina, 1833, pp. 34-36, con uno *Stato de' legni mercantili ascritti nelle matricole delle Commissioni marittime de' Dominii al di qua del Faro al 31 Dicembre 1825*, nel quale si riportano numero e tonnellaggio dei bastimenti secondo le dodici tipologie, per un totale di 3.808 unità e 106.138 *t*; vi si specifica che «non sono comprese le picciole barche al di sotto di 26 palmi il di cui numero ascende a circa 1200».

[35] Bianchini riproduce il prospetto analitico di Rotondo nell'edizione del 1859 della *Storia delle finanze* (v. *supra*, nota 9); i soli totali sono già nelle prime due edizioni (Napoli, dalla Tipografia Flautina, 1835, vol. III, p. 958, e Palermo, dalla stamperia di Francesco Lao, 1839[2], p. 625).

[36] Rotondo nelle *Memorie* dice «circa 1200». Bianchini, peraltro, estende la stima al tonnellaggio (1.800 *t*), applicando una media di 1,5 *t*, plausibilmente in base al dato reale per il 1855, pure pubblicato da Bianchini, pari a 1,53 *t*.

[37] *Saggio politico su la popolazione, e le pubbliche contribuzioni del Regno delle Due Sicilie al di qua del Faro di M.L.R.*, Napoli, dalla Tipografia Flautina, 1834, p. 417, tavola fuori testo: *Stato de' bastimenti ascritti nelle matricole delle commissioni marittime de' dominii al di qua del Faro del Regno delle due Sicilie fino a giugno*

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

dati della Direzione non si hanno altre tracce fino al 1840, quando la statistica periodica del commercio estero realizzata dal ministero delle Finanze comincia a includere, assieme alle importazioni ed esportazioni delle merci e al movimento della navigazione, anche gli *Stati numerativi dei legni mercantili* al 31 dicembre di ciascun anno[38]. I dati sono, anche qui, aggregati per commissione[39] e per «specie» di bastimenti, con le imbarcazioni minori ancora collocate in due gruppi secondo che fossero misurate per portata – «barche ecc. di 20 tonnellate o meno», come da classe di esenzione fissata nel 1826 – o per lunghezza – «gozzi ecc. di 26 palmi o meno». I legni sotto i 26 palmi sono ora rappresentati in modo analogo alle altre imbarcazioni, col loro numero e tonnellaggio per ciascuna commissione marittima: nel 1841 costituiscono il 32,3 per cento del totale delle imbarcazioni e il 2,4 per cento del tonnellaggio totale.

3. *Gli* Specchi della marina mercantile *del Ministero dell'Interno*

Gli *Specchi della marina mercantile* sono un 'prodotto statistico' molto diverso dagli *Stati numerativi*. Gli *Specchi*, intanto, non contengono dati raccolti nell'ordinario esercizio della propria attività ma sono il frutto di un'indagine *ad hoc*, promossa dal ministero dell'Interno nel 1832 come rilevazione straordinaria che divenne, poi, permanente; un'indagine atipica rispetto alle consuete attività di monitoraggio del settore marittimo svolte dal ministero fin dalla sua istituzione, che contemplavano, ad esempio, la ricezione di rapporti periodici sugli arrivi e partenze giornalieri dei bastimenti, o sui bastimenti che esportavano generi annonari.

Una seconda differenza rispetto agli *Stati numerativi* attiene all'articolazione territoriale: l'indagine ricadde sulle intendenze provinciali gerarchicamente dipendenti dal ministero, intendenze i cui territori di competenza non coincidevano del tutto con quelli delle commissioni marittime[40].

1833, con numero e tonnellaggio secondo le dodici tipologie di bastimenti e le dieci commissioni marittime provinciali, per un totale di 7.258 bastimenti e 134.828 *t*, incluse 2.590 «barche al di sotto di 26 palmi» di 3.119 *t* (queste ultime sono riportate sotto le rispettive commissioni marittime, in quattro casi con il relativo tonnellaggio, negli altri senza; il tonnellaggio indicato come 'totale', dunque, non è tale); il prospetto include, in calce, i totali per tipologia di bastimento del 1825.

[38] ASN, *MF*, registri 14134-14149, *Statistica generale commerciale*, anni 1840-1855 (ma il r. 14134 del 1840 risulta mancante).

[39] All'epoca erano undici: le sedi di Amantea e Gallipoli erano state soppresse; neo-istituite quelle di Paola, Reggio e Taranto.

[40] In particolare, le province di Molise, Basilicata e Calabria Ultra I non ospitavano commissioni marittime. Così, Termoli, il solo porto molisano cui afferivano imbarcazioni, dipendeva dalla commissione di Pescara (provincia di Abruzzo Ci-

 © Edizioni Scientifiche Italiane

Sia per la diversa articolazione territoriale, sia perché le notizie che furono chiamati a raccogliere esulavano in parte dalle competenze delle commissioni, gli intendenti inizialmente non si rivolsero tanto ad esse quanto, piuttosto, a sindaci e dogane locali. Di qui, in parte, cioè per il diverso grado di accuratezza o di aggiornamento delle informazioni possedute dalle commissioni o acquisite *ex novo* dalle intendenze, il notevole divario che emerge confrontando, pur con le cautele del caso, lo *Stato de' bastimenti* pubblicato da Rotondo su dati della Direzione e il di poco successivo *Specchio* redatto su dati delle intendenze (v. Tab. 2).

Tab. 2 – *Numero e tonnellaggio delle imbarcazioni: confronto quasi sincronico tra due fonti**

Stato de' bastimenti	«a giugno 1833»		*Specchio*	«al 1° luglio 1834»	
commissioni	n°	*t*	province^	n°	*t*
Napoli	3.232	99.795	Napoli	3.260	125.040
Salerno	860	5.847	Principato Citra e Basilicata	298	8.680
Gaeta	515	7.193	Terra di Lavoro	167	9.896
Amantea	335	1.805	Calabria Citra	190	1.304
Pizzo	1.067	5.396	Calabria Ultra I e II	515	5.779
Gallipoli	280	967	Terra d'Otranto	231	1.168
Barletta	687	10.152	Terra di Bari	638	14.289
Manfredonia	111	1.392	Capitanata	57	1.029
Pescara	137	1.767	Abruzzo Citra e Molise	107	1.730
Giulianova	34	514	Abruzzo Ultra I	30	415
Totale	7.258	134.828	Totale	5.493	169.330

Fonte: per lo *Stato de' bastimenti* v. nota 37; per lo *Specchio* v. nota 11.
* Lo *Specchio* al 1° luglio 1833 non è confrontabile perché redatto secondo criteri molto diversi (v. *infra*).
^ Si sono accorpate alcune province per approssimare l'articolazione dello *Specchio* a quella dello *Stato dei bastimenti* (v. nota 40).

tra); per la Basilicata, le "spiagge" ioniche dipendevano da Gallipoli (Terra d'Otranto), mentre il porto tirrenico di Maratea dipendeva dalla commissione di Salerno (Principato Citra); infine, i numerosi e importanti porti della provincia di Reggio (Calabria Ultra I) erano sottoposti alla commissione di Pizzo (Calabria Ultra II).

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

In parte, si è detto, perché, ancor più che dal disallineamento dei dati – che peraltro non riguardò tutte le province –, il divario discende dalla terza e più importante differenza tra gli *Stati* e gli *Specchi*, vale a dire i criteri di rilevazione: esaustivi, i primi, delle imbarcazioni registrate; selettivi, i secondi, laddove definiscono una 'popolazione statistica': i bastimenti addetti a determinati rami di attività.

Per comprendere le caratteristiche degli *Specchi* è opportuno ripercorrere le tappe dell'indagine. Benché non si siano accertati i suoi obiettivi, l'iniziativa va intanto inquadrata nel dibattito, all'epoca assai vivace, sull'assetto e sulle prospettive economiche del Regno[41]. Il settore marittimo, in particolare, era oggetto di letture antitetiche: secondo alcuni le condizioni della marina mercantile erano floride, secondo altri erano critiche; i primi esaltavano gli incentivi e le agevolazioni doganali assicurati dal governo negli ultimi tre lustri, i secondi biasimavano il governo per quell'«atto di navigazione a rovescio»[42] che erano stati i trattati di commercio del 1817 con la Gran Bretagna e la Francia, per il danno arrecato alla bandiera regnicola sia dagli sconti daziari accordati alle due marinerie estere sia dalle misure protezionistiche adottate dagli altri partner commerciali del Regno che ne erano stati esclusi[43]. Il solo dato certo era, però, la mancanza di dati, ammessa da entrambi i fronti. E in effetti fu per opporre dati ai suoi detrattori che il governo, fin quasi dall'inizio dell'indagine, ne decise la pubblicazione negli «Annali civili»[44]. Raffaele Liberatore, nell'in-

[41] G. Cingari, *Il dibattito sullo sviluppo economico del Mezzogiorno dal 1825 al 1840*, in Id., *Problemi del Risorgimento meridionale*, Casa editrice G. D'Anna, Messina 1965, pp. 7-76.

[42] L. Blanch, *Luigi de' Medici come uomo di stato ed amministratore* [1830], in Id., *Scritti storici*, a cura di Benedetto Croce, Bari 1945, nella ristampa dell'Istituto Italiano per gli Studi Storici, II, Società editrice il Mulino, [Napoli] 2002, p. 85.

[43] Sul primo fronte, assieme alle citate opere di Rotondo, può vedersi J. Millenet, *Coup d'oeil sur l'industrie agricole et manufacturière du Royaume de Naples*, De l'Imprimerie et papeterie du Fibrène, Naples 1832, pp. 75-77; sul fronte opposto, L. Bianchini, *Dell'influenza della pubblica amministrazione sulle industrie nazionali, e sulla circolazione delle ricchezze*, dalla tipografia di Angelo Trani, Napoli 1828, pp. 50-53, e Id., *Della storia delle finanze* [1835], p. 631.

[44] La gestione dell'indagine, avviata dal 5° ripartimento del ministero dell'Interno (competente su statistica, commercio esterno e commercio marittimo), almeno da giugno del 1833 fu trasferita al 7° ripartimento, istituito pochi mesi prima, competente su «Musei, antichità e belle arti», tra i cui compiti specifici c'era anche la «compilazione e pubblicazione degli annali civili del regno» (*Almanacco reale del Regno delle Due Sicilie per l'anno bisestile 1836*, dalla Stamperia Reale, Napoli, pp. 134-136). Nel 1848 il ramo antichità e belle arti, con le sue carte, passò al neo-istituito mini-

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

trodurre il primo *Specchio* pubblicato, avrebbe finanche evocato il dibattito sulle condizioni del settore, ricordando che dalla «mancanza di dati statistici» era derivata la «dubbiezza se [...] fosse la nostra marina mercantile cresciuta in prosperità ovvero menomata», 'dubbiezza' che doveva reputarsi risolta dai dati che ora si divulgavano, essendo «da irrefragabili pruove confermata la sentenza» dei sostenitori della crescita, smentita quella dei sostenitori del «decadimento»[45].

Nondimeno, malgrado l'evidente relazione tra l'indagine e la sua pubblicazione, sembra improbabile sia stata effettuata a questo scopo[46], o comunque per incidere sul dibattito intellettuale allora in corso. Si può ipotizzare, piuttosto, che sia stato decisivo un altro 'dibattito' che all'epoca vedeva impegnati, da un lato, il governo, convinto della prosperità della marina mercantile e perciò poco propenso a intervenire ulteriormente sul settore, e, dall'altro, i principali armatori e capitani di bastimenti, che da alcuni anni premevano per ottenere maggiori incoraggiamenti. Da ultimo, nel luglio del 1832, pochi giorni prima dell'avvio dell'indagine, le loro pressioni si erano concretate in una supplica al trono nella quale si preconizzava il «totale disfacimento» del settore se non si fossero introdotti dazi differenziali a vantaggio della bandiera nazionale e non le si fosse accordata, «come in tutte le Nazioni si pratica[va]», l'esclusiva sul cabotaggio interno[47]. La questione fu rimessa all'esame di diversi soggetti e, tra gli altri, al neo-ministro dell'Interno Santangelo, al quale il sovrano ordinò «un esatto e dettagliato rapporto su di questo importantissimo affare»[48]. Gli sviluppi

stero della Pubblica Istruzione (si veda l'introduzione di F. Salemme all'inventario della serie "antichità e belle arti" del ministero dell'Interno, disponibile anche on line, http://patrimonio.archiviodistatonapoli.it/asna-web/vedi-tutti-i-documenti/inventario-i-antichita-e-belle-arti.html). Ciò spiega perché nel fondo della Pubblica Istruzione sia conservata la statistica della marina mercantile qui in esame.

[45] Liberatore, *Della marineria mercantile*, p. 23. I dati sortirono qualche effetto: Bianchini, che aveva scritto che i trattati del 1817 avevano «ingenerato rovina forse irreparabile alla nostra marina mercantile» (*Della storia delle finanze*, 1835, p. 631), avrebbe in seguito cassato l'irreparabilità (*Della storia delle finanze*, 1839², p. 606).

[46] Ostuni, *Strade liquide*, p. 56.

[47] Nella supplica si diceva di «infiniti fallimenti, che non cessano aumentarsi da un giorno all'altro: la immensa classe de' Marinari, vedesi senza impiego, languire nella indigenza; i Porti del Regno veggonsi colmi di Bastimenti inoperosi: i Proprietarj e Capitani che hanno erogato delle immense somme per la costruzione de' Legni, veggono perduti i loro Capitali, senza risorgimento, e questo stato di orrore in cui giace la Marina Mercantile, minaccia il suo totale disfacimento», supplica s.d. ma vista il 13 luglio 1832, in ASN, *Ministero dell'Interno*, II inv., b. 448/5.

[48] Ivi, notato a margine della supplica, s.d. ma 14 luglio 1832.

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

successivi della vicenda non palesano un collegamento con l'indagine qui in esame; è un fatto, però, che fu avviata una settimana dopo, e che fu orientata all'acquisizione di dati sulle attività marittime per le quali, nella supplica, si sollecitava l'intervento del governo.

Il ministero, infatti, inizialmente ordinò ai tredici «Intendenti marittimi» (ovvero a tutti, eccetto quelli delle province interne di Principato Ultra e Abruzzo Ultra II) di compilare uno *stato* dei bastimenti nazionali addetti «al cabotaggio, ed al commercio in generale»[49]. Gli intendenti avrebbero dovuto indicare la «qualità» (cioè la tipologia), il nome, il tonnellaggio, il luogo di costruzione, il nome del proprietario e quello del comandante di ciascuna imbarcazione impegnata in quelle attività; i bastimenti di stazza superiore alle 200 tonnellate avrebbero dovuto essere inseriti in uno *stato* a parte. Gli intendenti eseguirono l'ordine tra agosto e ottobre dello stesso anno; solo l'intendente di Napoli tardò fino a febbraio 1833 per inviare l'elenco dei bastimenti sopra le 200 tonnellate e fino a marzo per i restanti.

Il 6 giugno 1833 il ministero chiese agli intendenti un'integrazione dei dati: «mi occorre ora indispensabilmente conoscere il numero de' marinari addetti ai cennati bastimenti, i viaggi che sogliono intraprendere per l'estero, la qualità, quantità ed il valore delle merci che si esportano dal Regno, e l'aumento o diminuzione verificatasi nel numero dei Legni da quindici anni a questa parte». Le risposte giunsero dalle province tra luglio e novembre dello stesso anno. Intanto, in agosto, accortisi nel ministero che gli *stati* inviati dall'intendente della provincia di Napoli non includevano il porto della Capitale, fu incaricato di questa specifica rilevazione il marchese de Turris, direttore generale dell'Amministrazione dei dazi indiretti e, in quanto tale, condirettore della Direzione della navigazione di commercio; gli *stati* sul porto di Napoli furono trasmessi agli Interni nel dicembre del 1833[50].

Sulla base di quest'insieme di dati fu redatto lo *Specchio della Marina mercantile al 1° Luglio 1833*, che fu sottoposto al re nel gennaio del 1834[51] e pubblicato, limitatamente alle tavole di riepilogo, in appendice agli «Annali civili» sempre nel '34. La copertura cronologica era, evidentemente, fittizia, forse ripresa dalle certificazioni redatte dalle dogane

[49] ASN, *MPI*, b. 443 I, circolare 21 luglio 1832. Se non diversamente indicato, la ricostruzione che segue è basata sugli *Specchi* manoscritti, sugli *stati* dei bastimenti inviati dalle province e sulla corrispondenza tra il ministero e le intendenze per gli anni 1832-1836 conservati ivi, bb. 443 I e II.

[50] La relativa corrispondenza tra i ministeri dell'Interno e delle Finanze e gli *stati* inviati da de Turris sono anche in ASN, *MF*, b. 7858/8870.

[51] Così secondo Liberatore, *Della marineria mercantile*, p. 26.

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

baresi in risposta ai quesiti del giugno 1833, le sole, tra le tante pervenute nel ministero, a indicare una data di riferimento per i dati forniti («all'epoca del °1 luglio 1833»). Lo *Specchio* è, nei fatti, un mix di dati affluiti nell'arco di quasi un anno e mezzo, tra agosto 1832 e dicembre 1833, molti dei quali non collocabili cronologicamente: nelle due circolari inviate agli intendenti nel 1832 e nel 1833 non era stata indicata una data di riferimento per la rilevazione; alcuni intendenti, nell'estate-autunno del '33, si erano limitati ad aggiungere i nuovi dati loro richiesti agli elenchi analitici dei bastimenti inviati l'anno precedente, oppure a inviare solo i nuovi dati in forma aggregata e senza indicazioni cronologiche; e ancora, riguardo al commercio estero, nel '33 il ministero aveva chiesto informazioni sommarie («viaggi che sogliono intraprendere», quantità e valore «approssimativo» delle merci esportate) che furono intese, in provincia, come relative a un certo numero di anni recenti o, se a uno specifico anno, all'anno solare 1832.

Ad ogni modo, quel *1° luglio* si consolidò. Il 6 settembre del 1834 fu annunciato agli intendenti che la rilevazione sarebbe diventata permanente e fu inviato loro un modello da compilare con dati, appunto, *al 1° luglio 1834*. Anche le esportazioni (specie, quantità e prezzi approssimativi delle merci trasportate dai bastimenti della provincia) dovevano riguardare il periodo dal 1° luglio 1833 al 30 giugno 1834, periodo diverso da quello 'classico' dei consuntivi doganali, complicazione che alcuni funzionari evitarono mandando dati relativi all'ultimo anno solare. Stavolta si prescriveva di includere i legni da pesca: in particolare, il modello richiedeva che per ciascuna imbarcazione fosse indicato se era «addetta alla pesca e al cabotaggio» oppure «al commercio estero». La natura inclusiva della rilevazione era palesata dalla possibilità di indicare la dimensione delle imbarcazioni secondo il «tonnellaggio dei bastimenti» oppure secondo il «palmaggio dei piccoli legni». Infine, la circolare disponeva di rivolgersi, per raccogliere le notizie, alle commissioni marittime e alle direzioni doganali (di qui l'aderenza di alcuni dati provinciali ai dati della Direzione doganale, cfr. Tab. 2). Gli *stati* redatti secondo il modello ministeriale furono inviati dalle province tra l'ottobre del 1834 e il febbraio del 1835[52], e furono utilizzati per compilare lo *Specchio sinottico della Marina mercantile al 1° Luglio 1834* pubblicato in appendice agli «Annali civili» nel 1835.

Strano a dirsi, fu esaminando i primi *stati* provinciali *al 1° luglio 1834*

[52] Nell'incartamento manca lo *stato* dei bastimenti del porto di Napoli; quello relativo alle merci esportate è conservato, sd.

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

che, nel ministero, ci si accorse che quelli dell'anno precedente erano 'incompleti'[53], e che quindi i dati dei due anni non sarebbero risultati comparabili. Per rimediare almeno in parte, nello *Specchio* del 1834 fu inserita una revisione del solo numero di bastimenti esistenti in ciascuna provincia nel 1833, dato ricavabile dagli *stati* provinciali del '34 che, da modello, dovevano indicare le variazioni intervenute rispetto all'anno precedente. La revisione comportò una differenza straordinaria tra i vecchi e i nuovi dati (+67%), che fu spiegata, nello stesso *Specchio*, con l'omissione, nel '33, «di molti piccioli legni addetti alla pesca»[54].

La statistica *al 1° luglio 1835* fu ordinata il 12 dicembre di quell'anno; l'efficiente intendente di Capitanata, memore che si trattava di una statistica permanente, aveva già inviato in novembre lo *stato* relativo alla sua provincia redatto secondo il modello ministeriale; gli altri provvidero tra il dicembre stesso e il luglio dell'anno seguente. La statistica *al 1° luglio 1836* fu ordinata il 31 dicembre, raccomandando maggiore «accuratezza» riguardo alle merci esportate, e le risposte giunsero tra febbraio e giugno del 1837[55]. Per entrambi gli anni furono realizzati nel ministero e presumibilmente presentati al sovrano gli *Specchi* riepilogativi[56] ma, a quanto risulta, non furono pubblicati.

Per gli anni successivi è difficile ricostruire l'evoluzione dell'indagine poiché la documentazione si fa lacunosa. Probabilmente fu sospesa e ripresa solo nel giugno del 1839, quando si ordinò la redazione degli *stati* relativi al 1837 e al 1838 sul periodo gennaio-dicembre; altra novità, l'inclusione, per la prima volta, della marineria siciliana[57]. La statistica del 1838 fu in seguito pubblicata sia in un volume a sé[58] sia come *Specchio al 1° gennaio 1839* negli «Annali civili» del 1841; il rapporto del

[53] In novembre 1834, nel dare riscontro di ricezione dello *stato* di Abruzzo Citra, il ministro chiese all'intendente «donde derivi la grande sproporzione che si ravvisa fra il numero de' bastimenti enunciati in detto stato, e quello risultante dagli stati da lui rimessi nel passato anno»; il funzionario 'spiegò' che, «per effetto delle categorie fissate nel modello», lo *stato* del '34 conteneva «anche i legni da pesca».

[54] V. *supra*, nota 11.

[55] Per gli anni *al 1835* e *al 1836* nell'incartamento mancano gli *stati* dei bastimenti della provincia e del porto di Napoli; per la Capitale sono però conservati i due *stati* delle merci esportate, entrambi s.d.

[56] Nell'incartamento risulta conservata la bozza di un rapporto al Re sullo *Specchio* del 1836.

[57] ASN, *MPI*, b. 444, circolare 12 giugno 1839, non conservata ma citata, tra gli altri, in Intendente di Calabria Ultra Prima al Ministro dell'Interno, 15 aprile 1840. In *MPI*, bb. 443-446, non risultano conservati *stati* provinciali del 1837 e del 1838.

[58] L'Interno ne inviò una copia agli intendenti con circolare del 30 luglio 1841 (ASN, *MPI*, b. 444).

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

ministro dell'Interno che introduce il lavoro sembra confermare che per il 1837 i dati provinciali non furono elaborati; vi si parla infatti del «quinto lavoro di questa spezie per li Reali Dominî continentali» (gli altri essendo gli *Specchi al 1° luglio* 1833, 1834, 1835 e 1836).

Nel luglio del 1841, subito dopo la pubblicazione dello *Specchio* relativo al 1838, furono sollecitati i quadri «relativi agli anni 1839 e 1840, inviando prima quest'ultimo, e poi il precedente», per recuperare, evidentemente, il ritardo accumulato. La circolare ribadiva la natura periodica della rilevazione e annunciava che, oltre al modello-base, gli intendenti avrebbero dovuto compilarne altri che sarebbero stati loro trasmessi a breve, destinati a raccogliere ulteriori elementi riguardo alla «esportazione delle merci sopra legni stranieri, alla importazione con bastimenti» nazionali ed esteri, «ed al traffico in cabotaggio», allo scopo di «dare opera alla formazione di una compiuta statistica commerciale»[59]. Gli ulteriori modelli non furono poi realizzati e la rilevazione proseguì sul vecchio modello, inerzialmente dopo l'annata 1840, fino almeno al 1846[60].

Da quanto esposto risulta chiaro che lo *Specchio* del 1833 è il più problematico della serie, frutto com'è di quesiti più vaghi e in parte diversi da quelli che si sarebbero cristallizzati nel modello introdotto nel '34; quesiti, per di più, posti dal ministero e soddisfatti dagli intendenti in due fasi nell'arco di un anno e mezzo.

La 'diversità' dello *Specchio* del 1833 è stata già notata da alcuni studiosi e imputata all'aggiunta, a partire dal 1834, delle «piccole barche a remi» e/o delle imbarcazioni misurate in palmi[61]. In realtà la differenza dipende soprattutto dalla parziale assenza, nel 1833, delle imbarcazioni di qualunque dimensione addette alla pesca; è tuttavia lo stesso *Specchio* del '33 a occultare quest'assenza laddove intitola una serie di dati ai bastimenti addetti «alla pesca e al cabotaggio»[62], retrodatando la categoria introdotta solo nel '34, o generalizzando quel che era vero solo per alcune province i cui intendenti, in effetti, fin dall'inizio rilevarono

[59] *Ibidem*.

[60] Gli *stati* provinciali del 1839 e 1840, quasi tutti inviati congiuntamente tra l'agosto del 1841 e l'aprile del 1842, sono quasi completi in ASN, *MPI*, b. 444; quelli per gli anni 1841-1846, molto lacunosi, sono ivi, bb. 445 e 446. I totali provinciali del numero di bastimenti per gli anni disponibili sono riportati in Ostuni, *Strade liquide e terrestri*, pp. 58-63, Tabb. I-VII.

[61] Ostuni, *Fisco, finanza pubblica e marina mercantile*, pp. 225-228; Clemente, *La marina mercantile*, p. 234.

[62] Interessante notare che nello *Specchio* manoscritto le prime tavole suddividono i bastimenti censiti tra addetti al «cabotaggio» e al «commercio estero»; nelle successive tavole riepilogative la prima categoria diventa «pesca e cabotaggio».

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

anche i legni da pesca; e anche lo *Specchio* del '34, lo si è appena riferito, copre l'assenza della pesca parlando di «piccioli legni» mancanti nella prima rilevazione.

Un altro aspetto critico dello *Specchio* del 1833 riguarda il confronto con i bastimenti esistenti 15 anni prima (come recitava il quesito ministeriale), ovvero attorno al 1818; gli studiosi sopra ricordati hanno giustamente ipotizzato che il dato «al 1° gennajo 1818» presente nello *Specchio* fosse omogeneo a quello relativo al 1833; ma, come per il 1833, la sua caratteristica non sta nell'assenza dei 'piccioli legni' bensì in quella (per molte province) dei legni da pesca, oltre che nella traduzione in 'dato' delle informazioni talora impressionistiche fornite dagli intendenti. In effetti, se il risultato finale non fu del tutto implausibile è perché per le province più ricche di bastimenti (Napoli e Bari) i dati sul 1818 furono forniti dalle locali commissione marittime (v. Tab. 3).

Tab. 3 – *Bastimenti esistenti nel 1818 secondo lo* Stato numerativo *del 1818 e secondo lo* Specchio *del 1833*

Commissione | Provincia*	*Stato numerativo*	*Specchio*
Napoli	1.437	1.376
Salerno | Principato Citra e Basilicata	388	214
Gaeta | Terra di Lavoro	214	116
Amantea | Calabria Citra	152	30
Pizzo | Calabria Ulteriore I e II	253	155
Gallipoli | Terra d'Otranto	50	80
Barletta | Terra di Bari	395	375
Manfredonia | Capitanata	49	31
Pescara | Abruzzo Citra e Molise	82	10
Giulianova | Abruzzo Ultra I	7	0
Totale	3.027	2.387

Fonte: per lo *Stato numerativo* v. Appendice, Tav. I; per lo *Specchio* v. nota 10.
* Si sono accorpate alcune province per approssimare l'articolazione dello *Specchio* a quella dello *Stato numerativo* (v. nota 40).

Lo *Specchio* del 1833, comunque, prospetta in modo macroscopico le medesime insidie interpretative poste dagli altri *Specchi*, insidie riconducibili alla peculiarità e, sotto certi aspetti, all'ambiguità dei quesiti ministeriali, ai conseguenti, diversi criteri di rilevazione adottati a livello locale e ai non sempre limpidi criteri di aggregazione dei

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

dati locali adottati nel ministero. Naturalmente qualsiasi dato statistico del quale non siano noti i processi di costruzione pone problemi interpretativi. Nel caso degli *Specchi*, però, quei processi sono almeno in parte ricostruibili – come in questa sede si è cominciato a fare – attraverso l'esame dei materiali preparatori, quasi completi fino al 1836. Materiali, è bene rimarcarlo, di straordinario interesse anche ove li si utilizzasse soltanto per le informazioni di base e, per così dire, meno controvertibili che offrono, vale a dire gli elenchi analitici delle imbarcazioni censite in ciascuna provincia, indicanti, per ogni legno, il porto di afferenza, il nome, il tonnellaggio, il luogo di costruzione e i nomi dell'armatore e del comandante[63].

Ora, a un primo esame di quei materiali si può dire che il contenuto più noto degli *Specchi* – numero e tonnellaggio totali delle imbarcazioni – sia anche il meno significativo e per molti versi il più fuorviante dell'indagine ministeriale. La rilevazione, infatti, non fu orientata al censimento delle imbarcazioni esistenti: il criterio cardine fu il censimento degli addetti a determinate attività, inizialmente solo al "cabotaggio e al commercio in generale", poi anche alla pesca, con un focus sugli addetti al commercio estero e sulle merci che esportavano. Dunque, per definizione, gli *Specchi* non avrebbero dovuto registrare, e non registrarono, tutte le imbarcazioni. Ma neppure registrarono tutti e soltanto gli addetti alle attività da censire. Ciò perché l'indagine fu avviata senza fornire agli intendenti indicazioni chiare su cosa rilevare; senza precisare, per fare qualche esempio, se per 'cabotaggio' doveva intendersi qualsiasi forma di trasporto o il solo trasporto a scopo commerciale o il solo trasporto in conto proprio nei confini del Regno;

[63] Alla possibilità di utilizzare gli *stati* provinciali per esaminare a livello di singolo comune l'evoluzione qualitativa del naviglio mercantile fa riferimento B. Passaro, *Contabilità e gestione di un'impresa armatoriale napoletana e ruolo della navigazione a vela a inizio Ottocento*, in *La contabilità pubblica e privata in Europa tra età moderna e contemporanea*, a cura di A. Lepore, F. Fimmanò e V. Ferrandino, numero speciale della «Rivista della Corte dei Conti», LXXIV (2021), 1, p. 250; nella versione conservata presso l'Archivio di Stato di Chieti, Intendenza, gli *stati* relativi a quella provincia sono utilizzati per ricostruire la distribuzione della proprietà delle imbarcazioni in P. Nardone, *Portualità e navigazione in Abruzzo nella prima metà del XIX secolo*, Cacucci Editore, Bari 2008, pp. 53-57 e 63-64; un'analisi succinta ma ad ampio spettro (coincidenza proprietà/comando dell'imbarcazione; armatori donna; merci trasportate e destinazioni dei viaggi) dei brigantini procidani censiti nel 1833 e nel 1834 (con elenchi analitici dei bastimenti) è in G. Di Taranto, *Procida nei secoli XVII-XIX. Economia e popolazione*, Librairie Droz, Genève 1985, pp. 47 e 130-137, e in P. Avallone, R. Salvemini, *Gente di mare. Capitale umano e finanziario a Procida nell'Ottocento*, in *Il Mediterraneo come risorsa*, pp. 490-493.

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

se per 'commercio' dovesse intendersi anche la pesca in grande o comunque esercitata per mestiere; se per 'addetti' si dovessero intendere gli impegnati a tempo pieno o anche i saltuari. Le interpretazioni date dagli intendenti ai generici quesiti ministeriali determinarono *stati* provinciali, non solo non esaustivi, ma anche disomogenei riguardo alle imbarcazioni effettivamente censite, in particolare nel 1833, meno negli anni successivi quando l'inclusione della pesca, l'introduzione del modello da compilare e il maggior ricorso degli intendenti alle asettiche registrazioni delle commissioni marittime favorirono una tendenziale convergenza nei criteri di rilevazione e, in generale, una minore selettività. Anche allora, però, in alcuni *stati* restano gli echi dei dubbi rimasti irrisolti riguardo ai criteri dell'indagine, o delle soluzioni date e non piegate al modello ministeriale; restano in forma di specificazioni e osservazioni riguardo alle attività concretamente svolte dalle marinerie locali, ai capitali impegnati, alle cause più o meno contingenti di sofferenza o di crescita. Tensioni interpretative e informazioni puntuali appena intuibili nella sintesi operata dagli *Specchi*; e, si badi, a scomparire, negli *Specchi*, non sono gli ovvi residui di ogni tentativo di schematizzazione, magari moltiplicati dalla «distanza» tra contesti reali e «schemi politico-conoscitivi»[64], ma interi schemi alternativi a quello ministeriale, generati, più che dalla distanza, dalla iniziale mancanza di precise coordinate entro le quali trovare collocazione.

In definitiva, gli *Specchi* riconducono a totali che non sono tali e a categorie apparentemente piane («addetti alla pesca e al cabotaggio», «addetti al commercio estero») le singolarità (anche semantiche) dei quadri provinciali e locali, uniformando quell''universo del particolare' che gli *stati* tentano di rappresentare e che costituisce, per la storia marittima ed economica del Mezzogiorno, un terreno di ricerca promettente e pressoché inesplorato.

DANIELA CICCOLELLA
CNR-ISMed

[64] Sul punto, R. ROMANELLI, *La nuova Italia e la misurazione dei fatti sociali. Una premessa*, in *L'indagine sociale nell'unificazione italiana*, «Quaderni storici», 45 (1980), 3, p. 768.

ISSN 1824-5064 © Edizioni Scientifiche Italiane

Appendice

Tav. I – *Numero e tonnellaggio totali delle imbarcazioni del Mezzogiorno continentale, 1817-1825*

al 31 dicembre	bastimenti		imbarcazioni ≤ 26 palmi		totale	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
1817	2.855	60.039	693		3.548	
1818	3.027	66.502	823		3.850	
1819	3.127	70.384	1.047		4.174	
1820	3.220	74.706	1.088		4.308	
1822	3.522	80.111	1.012		4.534	
1823	3.547	85.683	1.034		4.581	
1824	3.712	100.299				
1825	3.808	106.138	+116			

Fonte: Gli anni 1817-1820 sono in ASN, *MF*, b. 4597/6513: Direzione Generale della navigazione di Commercio, *Stato generale delle diverse qualità de' Legni Mercantili, che trovansi ascritti nelle Matricole delle Commissioni Marittime delle Province al di quà del Faro del Regno delle due Sicilie, coll'indicazione del N° delle tonnellate de' detti Legni a tutto li 31 Decembre 1818*; contiene, come tutti gli altri Stati, un prospetto dei «legni perduti ed aumentati» rispetto all'anno precedente, dal quale si sono tratti i dati relativi al 1817; altro *Stato* con identica intestazione e con titolo quasi identico, *a tutto li 31 Decembre 1819*; altro c.s., *a tutto li 31 Decembre 1820*; il fascicolo contiene anche due *Stati* relativi ai bastimenti siciliani al 31 dicembre 1818 e 1819. L'anno 1822 è in ASN, *MF*, b. 4656/2002, Navigazione di commercio, *Stato numerativo* eccetera c.s., *a tutto il dì 31 Decembre 1822* (già in Clemente, *La marina mercantile napoletana*). L'anno 1823 è in ASN, *MF*, b. 4728/2185, *Stato numerativo* c.s., *a tutto il dì 31 Decembre 1823* (già in Clemente). Gli anni 1824 e 1825 sono in ASN, *MF*, b. 4898/6714, *Stato numerativo* c.s. *a tutto li 31 Decembre 1824* e *1825*.

© Edizioni Scientifiche Italiane ISSN 1824-5064

Tav. II a-h *Numero e tonnellaggio dei bastimenti del Mezzogiorno continentale (al 31 dicembre; escluse le imbarcazioni misurate in palmi)*

a) **1817**

	polacche		brigantini		pinchi e martingane		golette		bombarde		sciabecchi	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
Totale	31	7.847	74	14.003	21	2.802	6	429	32	2.657	16	980

b) **1818**

commissione	polacche		brigantini		pinchi e martingane		golette		bombarde		sciabecchi	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
Napoli	31	7.743	79	15.854	20	2.736	8	628	32	2.636	10	718
Salerno	2	516	3	528					1	50	1	117
Amantea												
Pizzo			1	46							6	241
Gallipoli											2	96
Barletta			1	149								
Manfredonia												
Pescara												
Giulianova												
Gaeta			1	73	1	140			4	438		
Totale	33	8.259	85	16.650	21	2.876	8	628	37	3.124	19	1.172

per commissione marittima e per tipologia, 1817-1825

filuconi		martinganelle, marielle e tartanelle		trabacoli e mistici		bovi e bracciere		paranzelli		barche filuche		Totale	
n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
46	1.718	52	2.035	81	3.264	9	368	759	14.354	1.728	9.582	2.855	60.039

filuconi		martinganelle, marielle e tartanelle		trabacoli e mistici		bovi e bracciere		paranzelli		barche filuche		Totale	
n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
29	1.219	31	1.037	2	110	4	315	187	4.917	1.004	5.927	1.437	43.840
6	105							30	722	345	1.990	388	4.028
1	29							2	22	149	579	152	630
9	236	1	36	1	36			121	1.207	114	578	253	2.380
				1	40	5	92	6	98	36	212	50	538
		6	144	65	3.208	6	103	317	5.485			395	9.089
				23	433					26	186	49	619
				1	46			50	1.015	31	134	82	1.195
										7	47	7	47
		12	882	1	59			57	1.967	138	577	214	4.136
45	1.589	50	2.099	94	3.932	15	510	770	15.433	1.850	10.230	3.027	66.502

c) 1819

commissione	polacche		brigantini		pinchi e martingane		golette		bombarde		sciabecchi	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
Napoli	28	6.882	96	18.800	19	2.685	9	698	32	2.738	10	694
Salerno	2	515	6	1.475					1	50		
Amantea												
Pizzo			1	46							6	241
Gallipoli											2	96
Barletta			2	254								
Manfredonia												
Pescara												
Giulianova												
Gaeta			1	73	1	140			4	438		
Totale	30	7.397	106	20.648	20	2.825	9	698	37	3.226	18	1.031

d) 1820

commissione	polacche		brigantini		pinchi e martingane		golette		bombarde		sciabecchi	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
Napoli	26	6.393	113	22.381	15	2.126	8	614	34	3.053	8	634
Salerno	2	515	8	1.983					2	114		
Amantea												
Pizzo			1	46							6	241
Gallipoli											2	96
Barletta			2	254								
Manfredonia												
Pescara												
Giulianova												
Gaeta			1	73	1	140			4	438		
Totale	28	6.908	125	24.737	16	2.266	8	614	40	3.605	16	971

filuconi		martinganelle, marielle e tartanelle		trabacoli e mistici		bovi e bracciere		paranzelli		barche filuche		Totale	
n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
35	1.425	30	998	1	40	4	264	193	5.162	1.036	6.399	1.493	46.785
								34	817	355	2.057	398	4.914
1	29							2	22	147	624	150	675
9	236	1	36	1	36			121	1.207	114	578	253	2.380
				1	40	5	92	6	98	36	212	50	538
		6	189	71	3.348	5	83	305	5.212			389	9.086
				29	696			13	101	26	196	68	993
				1	46			50	1.015	31	134	82	1.195
										7	47	7	47
		13	870	1	59			67	1.550	148	614	235	3.744
45	1.690	50	2.093	105	4.265	14	442	792	15.204	1.901	10.865	3.127	70.384

filuconi		martinganelle, marielle e tartanelle		trabacoli e mistici		bovi e bracciere		paranzelli		barche filuche		Totale	
n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
37	1.457	27	911	2	168	2	106	197	5.580	1.061	6.519	1.530	49.942
								37	888	360	2.100	409	5.600
1	29							2	22	153	638	156	689
9	236	1	36	1	36			126	1.256	127	620	271	2.471
				2	110	5	95	6	97	36	209	51	607
		5	138	72	3.356	5	83	308	5.457			392	9.288
				31	720			14	113	30	210	75	1.043
				1	46			53	1.041	30	130	84	1.217
										7	47	7	47
		13	880	1	59			70	1.606	155	606	245	3.802
47	1.722	46	1.965	110	4.495	12	284	813	16.060	1.959	11.079	3.220	74.706

e) 1822

commissione	polacche		brigantini		pinchi e martingane		golette		bombarde		sciabecchi	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
Napoli	20	4.952	134	29.639	10	421	13	949	28	1.710	7	575
Salerno	1	208	8	1.983					2	114		
Amantea											1	42
Pizzo			6	542	1	36					11	432
Gallipoli											2	96
Barletta			3	276								
Manfredonia												
Pescara												
Giulianova												
Gaeta									6	605		
Totale	21	5.160	151	32.440*	11	457	13	949	36	2.429	21	1.145
Altro totale°	=	5.159	=	32.431	=	=	=	=	=	2.439	=	=

* Mia elaborazione. Nell'originale, il dato totale non risulta congruente con i tonnellaggio totale della commissione marittima di Napoli in 54.488 t; il tonnellaggio

° Così secondo lo *Stato numerativo* del 1823, prospetto dei «legni perduti ed

filuconi		martinganelle, marielle e tartanelle		trabacoli e mistici		bovi e bracciere		paranzelli		barche filuche		Totale	
n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
34	1.242	27	895	1	128	6	236	228	7.161	1.108	6.549	1.616	54.457*
10	188					1	34	43	849	378	2.155	443	5.531*
1	28							4	44	188	798	194	912
20	589					5	126	11	234	366	2.165	420	4.124
				2	110	5	95	8	138	43	231	60	670
		4	92	71	2.567	4	71	307	5.379			389	8.385
				12	422			6	129	54	322	72	873
				2	57			42	915	36	260	80	1.232
				2	38			2	10			4	48
		10	674					75	2.022	153	587	244	3.888
65	2.047	41	1.661	90	3.322	21	562	726	16.881	2.326	13.067	3.522	80.120
=	2.106	=	=	=	3.342	23	593	727	16.891	2.226	13.067	3.425	80.240

relativi dati parziali: il tonnellaggio totale dei brigantini è indicato in 32.431 *t*; il totale della commissione marittima di Salerno in 5.491 *t*; il totale generale in 80.111 *t*.
aumentati» rispetto all'anno precedente.

f) 1823

commissione	polacche		brigantini		pinchi e martingane		golette		bombarde		sciabecchi	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
Napoli	18	4.573	145	33.111	9	286	12	840	28	2.775*	7	575
Salerno	1	208	8	1.983					2	124		
Amantea											2	64
Pizzo			7	578	1	36			1	48	11	432
Gallipoli											3	123
Barletta			3	276								
Manfredonia												
Pescara												
Giulianova												
Gaeta									6	605		
Totale	19	4.781	163	35.948	10	322	12	840	37	3.552*	23	1.194

* Nello *Stato numerativo* del 1823 il tonnellaggio delle bombarde iscritte presso tipologia di bastimenti di 2.623 *t*, un totale per la commissione di Napoli di 57.732 *t*, l'anno precedente è indicato come erroneo (per una «svista») e corretto, assieme ai

filuconi		martinganelle, marielle e tartanelle		trabacoli e mistici		bovi e bracciere		paranzelli		barche filuche		Totale	
n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
35	1.337	27	906	2	149	5	179	264	7.397	1.120	6.533	1.672	58.661*
9	184					1	34	43	851	386	2.181	450	5.565
1	28							4	44	203	850	210	986
19	536					5	126	14	304	282	2.222	340	4.282
				2	110	5	88	9	150	43	226	62	697
		6	134	67	2.563	4	57	318	5.556			398	8.586
				14	510			6	129	54	322	74	961
				2	57			43	934	38	274	83	1.265
				2	38			2	10			4	48
		10	674					86	2.772	152	581	254	4.632
64	2.085	43	1.714	89	3.427	20	484	789	18.147	2.278	13.189	3.547	85.683*

la commissione marittima di Napoli è indicato in 1.846 *t*; di qui un totale per questa e un totale generale di 84.754 *t*; nello *Stato* del 1824, però, il dato su Napoli fornito totali, secondo i valori qui riportati.

g) 1824

commissione	polacche		brigantini		pinchi e martingane		golette		bombarde		sciabecchi	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
Napoli	17	4.413	185	44.945	10	334	14	1.090	26	2.612	6	463
Salerno	1	208	8	1.983					2	114		
Amantea											2	64
Pizzo			8	637	1	36			2	85	13	546
Gallipoli					1	68					3	72
Barletta			3	276								
Manfredonia												
Pescara												
Giulianova												
Gaeta									6	605		
Totale	18	4.621	204	47.841	12	438	14	1.090	36	3.416	24	1.145

h) 1825

commissione	polacche		brigantini		pinchi e martingane		golette		bombarde		sciabecchi	
	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
Napoli	15	3.931	199	48.472	10	334	16	1.339	23	2.149	7	534
Salerno	1	208	9	2.267					2	114		
Amantea											2	64
Pizzo			8	637	1	36			2	85	13	546
Gallipoli					1	68					3	72
Barletta			3	276								
Manfredonia												
Pescara												
Giulianova												
Gaeta									6	605		
Totale	16	4.139	219	51.652	12	438	16	1.339	33	2.953	25	1.216

filuconi		martinganelle, marielle e tartanelle		trabacoli e mistici		bovi e bracciere		paranzelli		barche filuche		Totale	
n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
35	1.363	27	923	2	203	6	259	276	7.738	1.175	6.645	1.779	70.988
8	180					1	34	45	943	388	2.154	453	5.616
1	28							5	63	220	904	228	1.059
21	556					8	203	13	282	303	2.329	369	4.674
				4	182	5	76	9	150	45	244	67	792
		5	115	76	3.775	1	17	317	5.603			402	9.786
				15	544			6	129	55	327	76	1.000
				2	57			45	973	39	282	86	1.312
				2	38			2	10			4	48
		8	534					85	3.310	149	575	248	5.024
65	2.127	40	1.572	101	4.799	21	589	803	19.201	2.374	13.460	3.712	100.299

filuconi		martinganelle, marielle e tartanelle		trabacoli e mistici		bovi e bracciere		paranzelli		barche filuche		Totale	
n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*	n°	*t*
39	1.540	28	989	3	304	5	229	301	8.435	1.185	6.799	1.831	75.055
8	180					4	116	47	1.000	380	2.121	451	6.006
2	76							6	91	225	945	235	1.176
21	556					12	305	12	267	304	2.368	373	4.800
				6	346	5	76	9	150	47	245	71	957
		4	90	77	3.831	1	17	328	5.791			413	9.919
				16	645			7	146	56	347	79	1.138
				3	100			47	1.017	43	323	93	1.440
				2	38			2	10			4	48
		9	634					89	3.673	154	601	258	5.513
70	2.352	41	1.713	107	5.264	27	743	848	20.580	2.394	13.749	3.808	106.138