



**Una scuola nautica a Torre del Greco nel XIX secolo: un progetto inattuato**

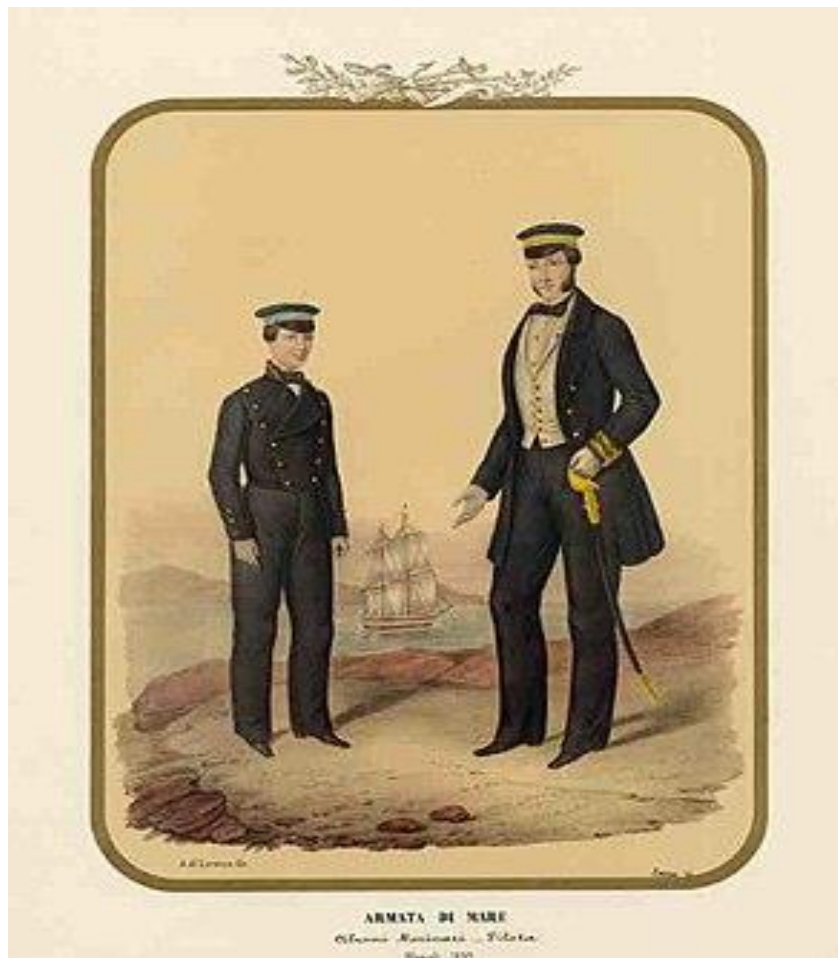
Lina De Luca

È ormai arcinoto che tra Settecento e Ottocento l'economia di Torre del Greco aveva come fulcro l'attività marinara, ma paradossalmente ciò non indusse alla creazione di una scuola nautica, come invece accadde in altri importanti centri costieri del golfo napoletano con l'avvento dei Borbone sul trono di Napoli.

La visione statale di Carlo, dal 1734 primo sovrano della dinastia, richiedeva che nel suo regno si sviluppasse un efficiente settore marittimo e che fossero disciplinati tutti gli aspetti relativi al commercio via mare, dai bastimenti agli equipaggi, dalla navigazione alle operazioni in porto, dalle costruzioni navali alla formazione professionale nautica. Supportato dalla illuminante collaborazione del fedele Bernardo Tanucci, in questa ottica furono emanate nuove prammatiche, incluse nel titolo *De officio Nautis et Portubus*, intese a sanare alcuni dei guasti più dannosi per la marineria meridionale. La situazione su cui si voleva intervenire era chiarita dallo stesso Carlo di Borbone nella premessa ai suoi primi provvedimenti: *“La Conferenza che si regge in Segreteria di Stato di Guerra e Marina ha riconosciuto che i fatali troppo continui disastri, da cui si vede malmenata la nostra navigazione, sono ormai un effetto della negligenza, rilasceatezza e debolezza volontaria de' padroni e marinari, anzi che del mare, de' venti e della forza de' Pirati, navigando ognuno, o almeno quasi tutti, in qualità di Padroni e Capitani senza sapere i principj di tale officio, senza essere i loro Bastimenti provveduti d'armi, marinari, sarte (sartiame), attrezzi e Piloti convenevoli”*.

Tra le molte novità normative introdotte per servire alla “buona ed utile navigazione” ed al “felice commercio”, ve ne furono due che riguardavano l'accertamento delle abilità nautiche di padroni e capitani marittimi: *“Che si formi una Giunta composta da due o tre probi ed onesti Padroni e Piloti de' più pratici, e della più vecchia esperienza nell'arte nautica, alla quale presederà un Regio Ufficiale di Marina da nominarsi a nostro piacimento. Che tutt'i Capitani, Padroni e Piloti di Bastimenti di questo Regno (...) presentarsi alla Giunta predetta, per essere dalla medesima esaminati intorno all'arte della nautica; ed a quei che saranno riconosciuti atti e capaci, sarà da detta Giunta consegnato un attestato in forza del quale lor sarà permesso di aver patente di poter continuare nel loro rispettivo esercizio, ed i non capaci saranno onninamente rigettati ed ammessi solamente per Marinari”*. I requisiti richiesti per l'ammissione all'esame di Capitano, Padrone o Pilota consistevano nella età superiore ai 24 anni, in cinque anni di effettiva e riconosciuta navigazione e nella buona condotta cristiana. Gli idonei conseguivano una patente con la qualifica raggiunta da esibire sempre ai controlli dei funzionari pubblici. Nessuna esazione era richiesta né per l'esame né per il rilascio dell'attestato. Erano

esentati dall'obbligo di esame dinanzi alla Giunta i Padroni di barche pescherecce e di quelle adibite al commercio interno nel regno. I primi corsi di insegnamento nautico vennero istituiti presso il Collegio di Santa Maria di Loreto e la scuola della Regia Squadra, con la manifesta volontà sovrana di creare un altro collegio senza alcun limite nel numero degli iscritti e senza spese a carico delle famiglie degli studenti<sup>1</sup>.



*Armata di Mare. Alunni marinai – Pilota.*

Su questa base legislativa, che risentiva di quell'ambiente illuministico gravitante intorno alla corte borbonica non ancora minato dagli eventi della Rivoluzione Francese, man mano sorsero scuole nautiche a Napoli, in penisola sorrentina, a Procida e in Sicilia. Anche Gioacchino Murat, con l'avvento del Periodo Francese, considerò importante l'istruzione dei naviganti nel suo regno e nel 1811 una commissione da lui voluta per organizzare l'intero settore

---

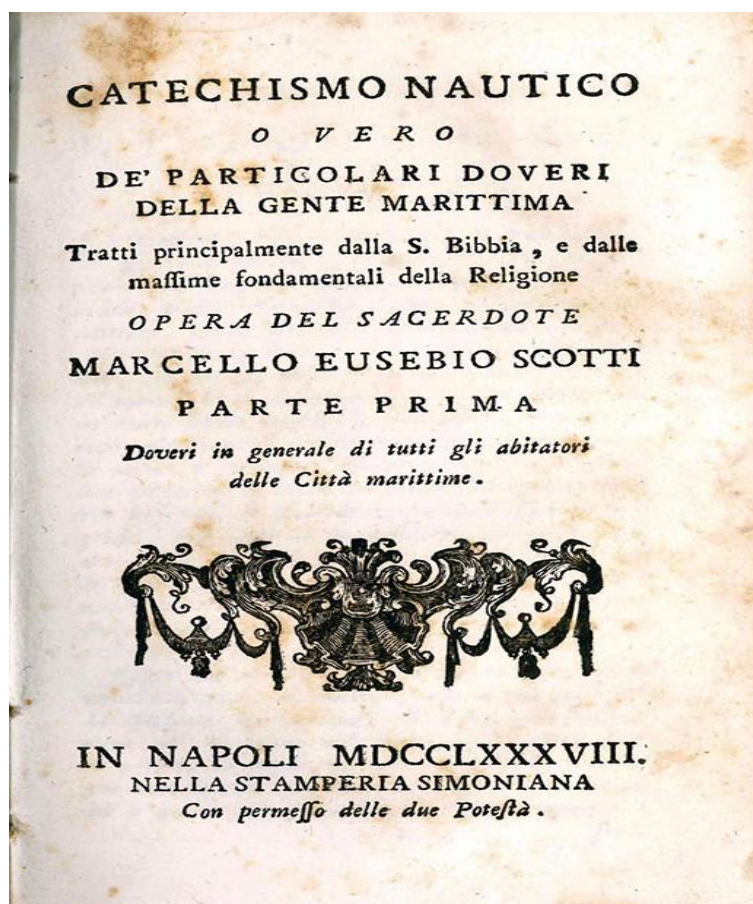
<sup>1</sup> Nuova Collezione delle Prammatiche del Regno di Napoli, de *Officio Nautis et Portubus*, Tomo VIII, Stamperia Simoniana, Napoli 1804, Prammatiche IX – XIV.

scolastico incluse, tra i numerosi provvedimenti in materia, anche l'apertura di *scuole speciali di navigazione* nel Mezzogiorno peninsulare (la Sicilia era rimasta a Ferdinando I Borbone con il sostegno militare dell'Inghilterra). Una di queste era in progetto per Torre del Greco, ma nei documenti dell'Archivio Storico Comunale torrese riguardanti una scuola nautica cittadina mancano i riferimenti che ne provino l'effettiva attivazione. Le carte in merito datano a partire dall'agosto 1826, con l'invio al Sindaco di una nota dell'Intendente della Provincia di Napoli che rigetta la proposta di scuola marittima formulata dal Decurionato, e proseguono con una ulteriore simile comunicazione, datata 20 giugno 1829, che motiva un nuovo rifiuto con la mancata indicazione dei fondi che il Comune intende destinare al progetto.

La politica in favore dell'istruzione marinara nelle Due Sicilie, come premessa alla proiezione commerciale mediterranea del regno, fu tratto comune ai sovrani che si succedevano al trono. Negli anni, vari decreti tesero a riformare le scuole nautiche già esistenti e a crearne di nuove. Durante il regno di Ferdinando II, all'inizio degli anni Quaranta, il Consiglio Provinciale di Napoli deliberò l'istituzione di scuole di navigazione nei comuni a maggior tradizione marinara e per questo fu decisa dallo stesso sovrano la formazione di una apposita commissione. Le città interessate avrebbero dovuto dichiarare la loro partecipazione al progetto e inviare loro rappresentanti in seno al comitato organizzatore. La comunicazione in merito giunge al Sindaco di Torre del Greco nel maggio 1840 ma a settembre l'Intendente della Provincia di Napoli, con una sua nota, partecipa agli amministratori torresi di non aver da loro ancora ricevuto alcun riscontro. Ciò però non vuol dire che non si sentisse l'esigenza di istruire i giovani torresi al sapere nautico, oltre al basilare leggere, scrivere e far di conto. A tal proposito un documento del 20 luglio 1842 rimanda alla istanza del canonico don Gerardo Palomba, maestro comunale, di poter impartire ai suoi alunni l'insegnamento del catechismo nautico e dare nozioni di geometria pratica e di pilotaggio. L'intendente Provinciale autorizza la richiesta e auspica *"i migliori frutti della di lui capacità e del suo zelo"*.

Il *Catechismo Nautico*, del sacerdote procidano Marcello Eusebio Scotti, fu dato alle stampe nel 1788, lo stesso anno in cui Procida ebbe una sua scuola di navigazione. L'autore del saggio intendeva indicare quali fossero i *"particolari doveri della gente marittima"*, traendoli dalla Bibbia e dall'insegnamento religioso, doveri alla cui osservanza non erano chiamati solo coloro che esercitavano i mestieri del mare, ma *"tutti gli abitanti delle città marittime"*, come recitava il titolo della prima parte dell'opera.

Il canonico Loffredo, dunque, pur in mancanza di una scuola nautica ufficialmente autorizzata a Torre del Greco, intendeva offrire ai suoi alunni alcune delle nozioni che erano offerte ai giovinetti di Napoli, Meta, Piano (allora Carotto) di Sorrento, Castellammare, Procida e altre località del regno ove erano state istituite scuole per l'insegnamento della navigazione.



Era però evidente che l'impegno di un singolo non poteva bastare. Gli amministratori comunali, come verbalizzano nell'assemblea decurionale del 19 gennaio 1845, sono consapevoli della necessità di una vera scuola nautica in una città dove "il ceto marittimo in discorso offre circa seicento legni marittimi", dove "i naturali della stessa sono quasi tutti marinai dediti alla navigazione" che "affidano le loro vite sopra angusti palischermi (...) sugli infidi elementi" ma "non sien forniti neppure dei primi rudimenti dell'arte di navigare" e sono "privi delle cognizioni che si richiedono per tale oggetto"

Il Comune, pur avvertendone l'utilità, non riesce però a reperire nel suo bilancio i fondi indispensabili alla istituzione e gestione della scuola e perciò il Decurionato cittadino fa voti affinché la Cassa Provinciale si accoli l'intero carico



finanziario. L'azzardata proposta non viene accolta, ma anni dopo, nel 1855 (seguendo l'iter cronologico della documentazione d'archivio), Torre del Greco sottopone ancora una volta all'Intendente Provinciale la stessa richiesta *"come giovevole per la gioventù della vasta marineria torrese"*, appellandosi ai suoi *"favorevoli rapporti onde raggiungere lo scopo"*. Invece non vi fu alcun concreto passo in avanti. In seguito si propose un progetto di scuola più modesto, con un solo maestro per l'insegnamento dei principali rudimenti della navigazione. Ma il piano, che non prevedeva l'insegnamento delle *"altre scienze che fa uopo conoscere"*, ottenne ancora una bocciatura, comunicata al Decurionato con nota dell'Intendente Provinciale il 5 marzo 1856 e la raccomandazione a *"novellamente deliberare, tenendo presente il regolamento della Scuola Nautica di Castellammare"*, premurosamente accluso dall'Intendente alla sua nota.



*I prestigiosi cantieri navali di Castellammare di Stabia in una foto di fine Ottocento.*

La società torrese del tempo era fortemente connotata dall'elemento marinaresco associato alla pesca del corallo ed al cabotaggio ed era vivace anche l'attività imprenditoriale di proprietari-armatori che si affidavano prevalentemente alle maestranze locali per la costruzione di naviglio di stazza ridotta. Torre del Greco era inserita tra le diciassette marine di allistamento (da lista, elenco) della provincia di Napoli e classificata come dogana di terza classe. In termini semplici ciò significava che la marineria torrese disponeva di "legni mercantili" costruiti o custoditi in loco e registrati presso la sua dogana. Nel 1852, tra le marine napoletane, quella di Torre del Greco era la quarta per importanza. Napoli era ovviamente la prima perché includeva circa un terzo

dell'intero tonnelloaggio mercantile della parte continentale delle Due Sicilie; Procida era seconda per numero di navi di grande portata; Castellammare, la terza, precedeva Torre del Greco solo per il tonnelloaggio totale, ma non per il numero di bastimenti registrati, maggiore in quest'ultima<sup>2</sup>.

*Bastimenti mercantili di Reale bandiera allistati nelle marine de' Reali Dominii di qua del Faro sul piede del 31 Dicembre 1852.*

Commissioni marittime	MARINE di allistamento	DENOMINAZIONE de' bastimenti allistati in ciascuna marina	N. per ciascuna specie	Tonnelloaggio per ciascuna specie	Somma per ciasc. marina di allistam.		OSSERVAZIONI
					Bastim.	Tonnelloaggio	
Napoli	Napoli (Gran Dogana)	Brigantini . . . . .	135	33588	1652	64582	Il litorale de' Reali Dominii di qua del Faro è ripartito in 11 Commissioni marittime che soprintendono alla navigazione di commercio. Esse sono di Napoli, di Gaeta, di Salerno, di Paola, di Pizzo, di Reggio, di Taranto, di Barletta, di Manfredonia, di Pescara e di Giulia. Dalle Commissioni marittime dipendono le dogane che hanno marine di allistamento e per marina di allistamento s'intende quella marina che ha legni mercantili a se, perchè ivi costrutti o immessi, ed ivi incardinati e registrati nella matricola della dogana locale. Le marine di allistamento de' Reali Dominii continentali sono 91, delle quali 26 di prima classe, 21 di seconda, e 44 di terza.
		Barche . . . . .	3	1946			
		Bombarde . . . . .	9	827			
		Bovi . . . . .	5	193			
		Bric Scuner . . . . .	32	9860			
		Feluche . . . . .	14	477			
		Gollette * . . . . .	6	691			
		Marielle . . . . .	1	54			
		Martingane . . . . .	10	991			
		Mistici . . . . .	11	584			
		Navi . . . . .	3	1066			
		Paranzelli . . . . .	115	4415			
		Pinchi . . . . .	2	321			
		Piroscafi . . . . .	12	3913			
		Polacche . . . . .	4	974			
		Scogliere . . . . .	7	638			
		Tartane . . . . .	3	248			
Tartanelle . . . . .	4	278					
Velacciere . . . . .	2	187					
Bar. di 20 tonn. o meno.	441	1041					
Gozi di 26 pal. in sotto.	811	3190					
Granatello (Dog. di 3. cl.)	Paranzelli . . . . .	8	227.77	106	593.4094	—	
	Tartanelle . . . . .	1	6.19				
	Bar. di 20 tonn. o meno.	80	220.53				
	Gozi di 26 pal. in sotto.	17	38.79				
Torre del Greco (Dog. di 3. cl.)	Bovi . . . . .	8	351.83	584	16836.5794	La Commissione marittima di Napoli estende la sua giurisdizione sul litorale della Provincia di Napoli e su l'isola di Ponza, che appartiene alla Provincia di Terra di Lavoro. È divisa in 17 marine di allistamento, delle quali 2 sono dogane di 1 classe, 3 di 2 classe e 13 di 3 classe.	
	Bric Scuner . . . . .	1	131.81				
	Paranzelli . . . . .	405	10683.23				
	Tartane . . . . .	61	4916.90				
	Bar. di 20 tonn. o meno.	67	482.39				
Torre Annunz. (Dog. di 3. cl.)	Gozi di 26 pal. in sotto.	42	69.65	91	137		

Fonte: *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, 1853, pag. 228.

<sup>2</sup> *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1853.

*Bastimenti mercantili.*

Commissioni marittime	MARINE di allistamento	DENOMINAZIONE de' bastimenti allistati in ciascuna marina	N. per ciascuna specie	Tonnellaggio per ciascuna specie	Somma per ciasc. marina di allistam.		OSSERVAZIONI
					Bastim.	Tonnellaggio	
	Procida ( 2 )	Bombarde. . . . .	10	918.62	638	28125.73794	
		Bric Seamer . . . . .	3	430.28			
		Brigantini. . . . .	82	23117.52			
		Felucioni . . . . .	1	22.22			
		Martingane . . . . .	10	1142.62			
		Mistici. . . . .	1	59.72			
		Paranzelli . . . . .	14	350.63			
		Pinchi. . . . .	1	177.04			
		Bar. di 20 tonn. o meno.	258	1211.33			
		Gozzi di 26 pal. in sotto.	258	495.51			

*Bastimenti mercantili.*

Commissioni marittime	MARINE di allistamento	DENOMINAZIONE de' bastimenti allistati in ciascuna marina	N. di ciascuna specie	Tonnellaggio per ciascuna specie	Somma per ciasc. marina di allistam.		OSSERVAZIONI
					Bastim.	Tonnellaggio	
	Castellammare ( 1 )	Barchi . . . . .	1	381	337	17660	Sotto le due categorie di barche di 20 tonnellate o me- no, e di gozzi di 26 palmi in sotto dediti al trasporto ed alla pesca, son fuse tutte quel- le piccole imbarcazioni che, a seconda delle località, ricevano l'appellazione variante di bar- cacce, schifi, scialuppe, pa- lischermi, battelli, barchette, barelle, ontri, sciabiche, goz- zetti ec.
		Bovi . . . . .	8	368			
		Bric Seamer . . . . .	16	2183			
		Brigantini . . . . .	32	8196			
		Cutter. . . . .	1	94			
		Felucioni . . . . .	5	138			
		Marielle . . . . .	13	575			
		Martingane . . . . .	5	398			
		Martinganelle . . . . .	1	20			
		Mistici . . . . .	7	396			
		Navi . . . . .	3	1087			
		Paranzelli . . . . .	104	2789			
		Sciabecchi . . . . .	2	90			
		Tartane . . . . .	1	87			
		Velacciere . . . . .	2	132			
		Bar. di 20 tonn. o meno.	81	600			
	Gozzi di 26 pal. in sotto.	35	124				

Fonte: *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, 1853, pagg. 229 e 230.

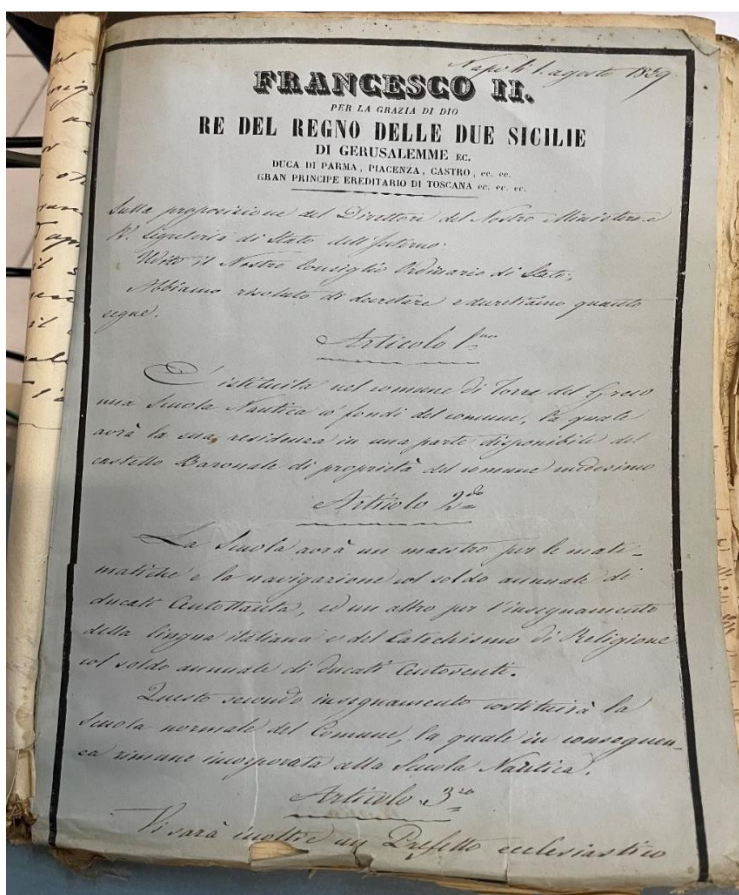
Napoli, Procida e Castellammare avevano già da tempo una loro scuola nautica, mentre Torre del Greco, che pure contava una marineria tra le più vivaci ed una cospicua flottiglia di più di duecento barche per la pesca del corallo<sup>3</sup>, non era ancora riuscita ad istituirne una propria. Trascorsi a tal fine infruttuosamente il 1856 e il 1857, a metà del 1858 si cercò nuovamente una soluzione per poter tradurre in realtà "senza altra perdita di tempo la progettata utilissima istituzione". Al secondo Pilota della Regia Marina Don Pasquale

<sup>3</sup> *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1853, pag. 190.



Ramon<sup>4</sup> il Comune affidò il mandato di redigere un progetto ben articolato e non troppo pesante per le casse comunali. Elaborato in una ventina di punti, il nuovo piano prevedeva, tra gli insegnamenti proposti, i principi teorici basilari per l'arte della navigazione e la lingua francese, con una spesa prevista di 15 ducati mensili a docente e poco più per il materiale didattico necessario.

L'istituzione ufficiale della scuola nautica di Torre del Greco giunse con un decreto reale di Francesco II datato 1 agosto 1859.



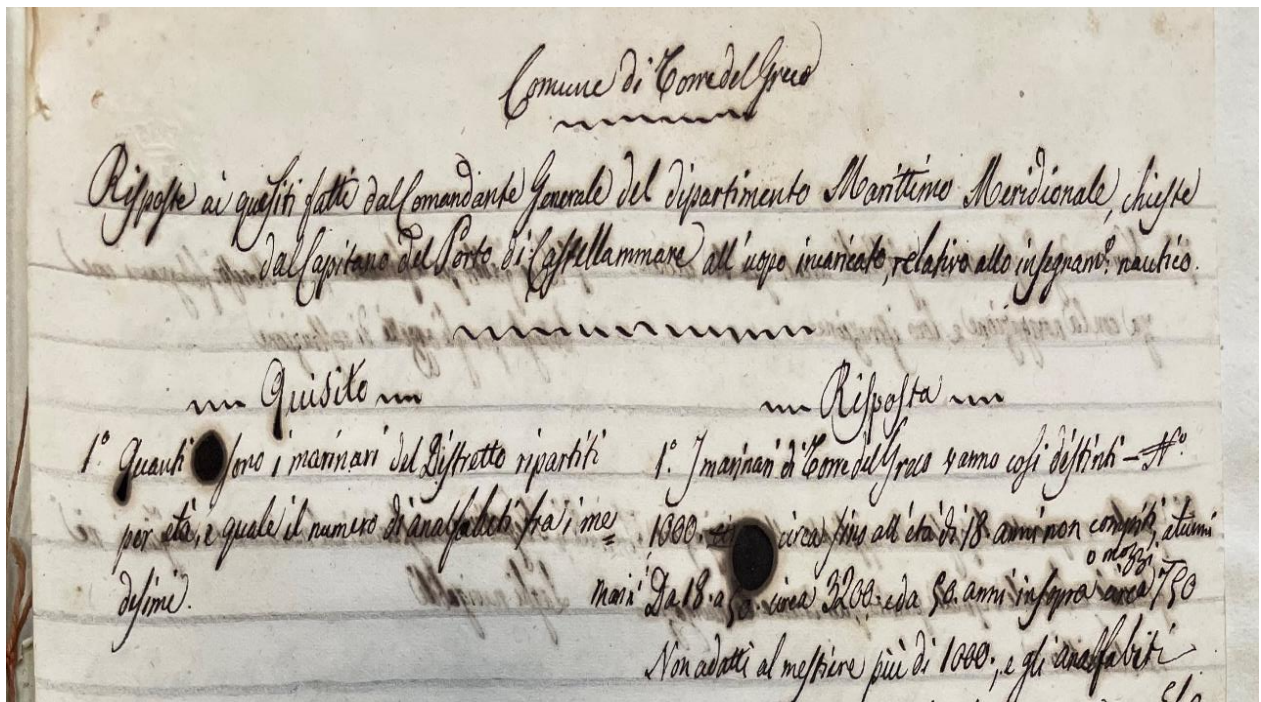
Decreto di istituzione della scuola nautica a Torre del Greco, Archivio Storico Comunale.

All'articolo 1 si legge che la scuola funzionerà coi fondi del Comune ed avrà sede in una parte disponibile del palazzo municipale di proprietà comunale. All'articolo 2 si indicano i maestri e gli insegnamenti: uno per la matematica e la navigazione retribuito con 180 ducati annui, un altro per la lingua italiana e il catechismo religioso con una retribuzione di 120 ducati. Il secondo maestro è da considerarsi maestro della scuola normale comunale che in tal modo è

---

<sup>4</sup> Pasquale Ramon sarà promosso a Primo Pilota da Vittorio Emanuele nei primissimi giorni dell'annessione del Meridione al Regno d'Italia, con decreto del 15 ottobre 1860.

“incorporata” alla stessa scuola nautica. All’articolo 3 si indicano le figure accessorie di un “prefetto ecclesiastico” incaricato del mantenimento della disciplina e degli esercizi religiosi e di un bidello addetto alle pulizie ed alla custodia del palazzo municipale, retribuiti rispettivamente con 24 e 72 ducati annui. A completamento delle formalità amministrative, Sindaco e Decurioni redigono e sottoscrivono il 29 agosto 1859 un regolamento interno della scuola, e risolvono di trarre nell’immediato i fondi necessari al suo funzionamento da una tassa comunale sulla proprietà dei bastimenti torresi, in proporzione alla tipologia e al tonnellaggio secondo i dati ricavati dai registri doganali. Il Pilota Pasquale Ramon viene scelto come maestro di Matematica e Navigazione, ma non potrà accettare l’incarico di docenza perché non gli verrà concessa la dispensa dal servizio nella Regia Marina. D’altronde la scuola rimase avviata solo sulla carta, come si legge in un questionario inviato dal Dipartimento Marittimo Meridionale compilato dal Sindaco e datato ottobre 1861. A domanda sulla situazione dell’istruzione primaria e secondaria nel comune di Torre del Greco, che al tempo contava circa ventiduemila abitanti, si risponde che “vi è una sola scuola primaria elementare”, che non esistono scuole tecniche e “non più si è installata la scuola nautica già approvata con Decreto 1 agosto 1859 a carico del Comune”.



Questionario del Dipartimento Marittimo Meridionale (particolare).

L'intero documento, con la mole di informazioni che fornisce, si rivela una fonte preziosa per la conoscenza dello stato della marineria di Torre del Greco agli inizi della seconda metà dell'Ottocento e merita di essere riportato nei dati rilevati e raccolti nel seguente riepilogo.

Marinai fino a 18 anni: circa 1.000.

Marinai fino a 50 anni: circa 3.200.

Marinai oltre i 50 anni: circa 750.

Marinai non più abili al mestiere: più di 1.000

Padroni<sup>5</sup> di piccolo cabotaggio: circa 150.

Piloti o Capitani d'altura abilitati: 4.

Padroni di pesca e traffico: circa 260.

Costruttori navali: 2.

Costruttori di martingane, paranzelli, barche pescherecce, gozzoni, gozzi e barchette: 9.

Calafati: circa 150, dei quali circa 70 sono anche maestri falegnami di mare.

Principali destinazioni del traffico commerciale marittimo: Calabria, Sicilia, Livorno, Genova, Mare Adriatico, Malta, Marsiglia;

Principali destinazioni per la pesca del corallo: coste dell'Africa del Nord, Corsica, Sardegna Romagna, Isole Ionie, Corfù, Golfo di Napoli fino alla Calabria.

Principali destinazioni per la pesca dei pesci: Stato Pontificio, Livorno, Procida, Salerno, Algeria.

Tonnellaggio medio dei bastimenti: 120 tonnellate per brick schooner<sup>6</sup> ( 8) e golette (2); 85 tonnellate per martingane e paranzelli da traffico (circa 120); 50 tonnellate per paranzelli da pesca del pesce (circa 40); 18 tonnellate per i gozzoni (18); 12 tonnellate per le coralline (circa 300); Dei piccoli gozzi e delle barchette in dotazione non vengono forniti i dati numerici.

Numero dei bastimenti costruiti in un anno: 50 bastimenti in un quinquennio, suddivisi in 8 martingane e paranzelli da traffico, 4 paranzelli per pesca del pesce, 38 barche e gozzi per pesca del corallo delle portate su indicate, oltre a piccoli gozzi e barchette.

Numero degli addetti alle arti fabbrili attinenti alla navigazione: 2 fabbri per le ferramenta e 10 maestri falegnami per gli oggetti di costruzione.

Proporzione tra equipaggi e tonnellaggio nella pesca e nella navigazione: mancanza di circa 1.500 uomini per gli equipaggi richiesti.

---

<sup>5</sup> Con questa qualifica si indica il comandante di una imbarcazione, non il suo proprietario.

<sup>6</sup> Brigantino goletta, una tipologia di veliero che combina insieme il sistema di velatura del brigantino a quello della goletta.

Norme nella misurazione dei bastimenti: il Ricevitore della Dogana, accompagnato dal Sindaco, si reca nel luogo di costruzione ove si procede alle misurazioni della lunghezza, larghezza ed altezza medie col piede francese e se ne calcola il tonnellaggio per 94.

Stato dell'istruzione primaria: una sola scuola primaria elementare frequentata da circa 50 alunni con un sol maestro, ottimo e sacerdote.

Stato dell'istruzione secondaria, scuole tecniche comunali o provinciali: non ve ne sono.

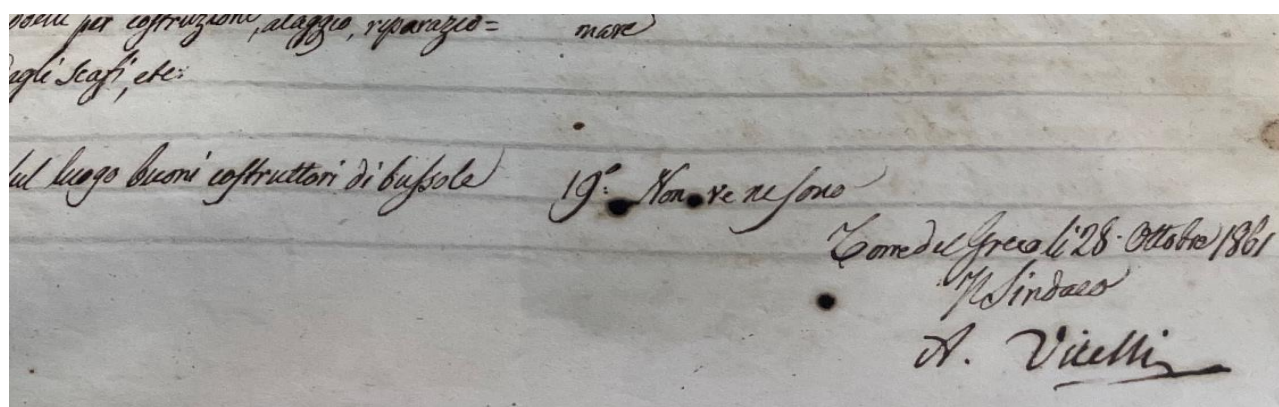
Stato dell'istruzione nautica: non più si è installata la scuola nautica già approvata con Decreto del 1 agosto 1859 a carico del Comune.

Carte geografiche, guide pratiche per la navigazione, sistemi di misurazione del cammino che si adoperano e dove si provvede il necessario in uso nella marina: le carte geografiche adoperate sono le ridotte per i legni di altura e di cabotaggio e le piane da legni di piccolo cabotaggio. Fin'ora non vi sono state lagnanze sulla condotta dei capitani o padroni. Per la misura del cammino si usa il lock<sup>7</sup> a molinello. Gli oggetti in ferro per l'ancoraggio e il salpaggio si acquistano in Napoli, Messina ed anche all'estero. Il cordame, le reti per la pesca del pesce e lo spago per quella del corallo si acquistano in Frattamaggiore e nel proprio Comune.

Aggravi fiscali che pesano sulla gente di mare: diritti di carte di spedizione e navigazione e di tonnellaggio.

Stabilimenti metallurgici che si prestano alle costruzioni marittime: non vi sono stabilimenti metallurgici né cantieri per costruzioni di legni, i quali si costruiscono e si riparano nelle spiagge ed in altri vari punti del lido di mare.

Buoni costruttori di bussole: non ve ne sono.

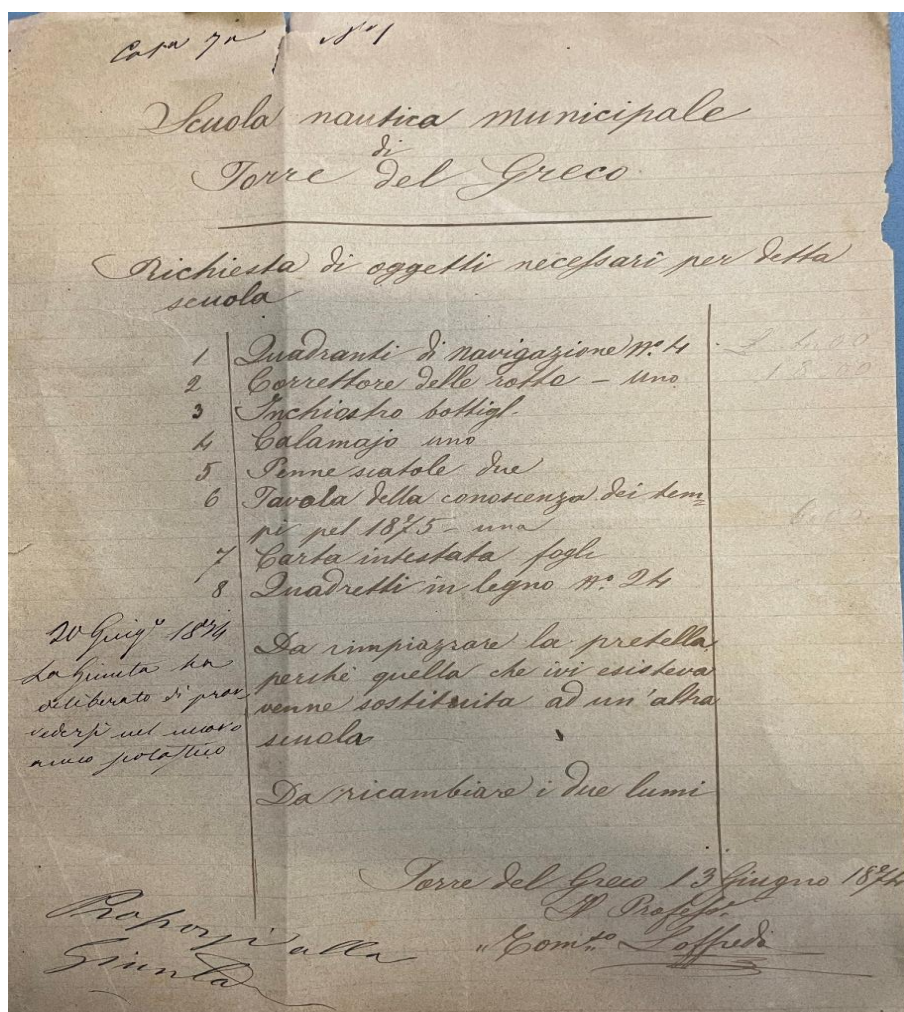
A photograph of a handwritten document on aged, yellowed paper. The text is written in cursive ink. At the top, it reads 'nomi per costruzione, alaggio, riparazio = mare' and 'agli scafi, etc:'. Below this, it says 'al luogo buoni costruttori di bussole'. To the right, there is a circled number '19' followed by 'Non ve ne sono'. At the bottom right, the date 'Comune di Gressano 28 Ottobre 1861' is written, followed by the signature 'Sindaco' and 'A. Vitelli'.

Questionario del 1861. Particolare con la data 28 ottobre 1861 e la firma del Sindaco Andrea Vitelli.

<sup>7</sup> Chiamato anche log, era il solcometro, strumento che misurava la velocità delle imbarcazioni.



Alla fine del 1861 il Vesuvio entrò nuovamente in attività con forti scosse di terremoto e notevoli danni all'abitato di Torre del Greco. Era il giorno 8 dicembre. In aiuto dei torresi si mossero tutte le regioni del nuovo Regno d'Italia con offerte ed elargizioni. A livello locale si formò una *Commissione Collettrice dei Soccorsi pei Danneggiati di Torre del Greco* che investì il denaro raccolto in titoli del Debito Pubblico con una rendita annua di 500 lire che fu in seguito trasferita a beneficio del Municipio, con l'indicazione di utilizzare la donazione per un "istituto di educazione (...) di una scuola nautica cioè, essendo la più parte di questa città gente che si addice alla navigazione". Traccia di questo evento si rinviene nella raccolta documentale dell'Archivio Storico torrese attinente alla istituzione di una scuola nautica, ma senza ulteriori informazioni che diano conto sullo sviluppo della vicenda. Altre carte testimoniano invece di un corso di insegnamento marittimo tenuto da un certo capitano Tommaso Loffredo negli anni dal 1867 al 1875.

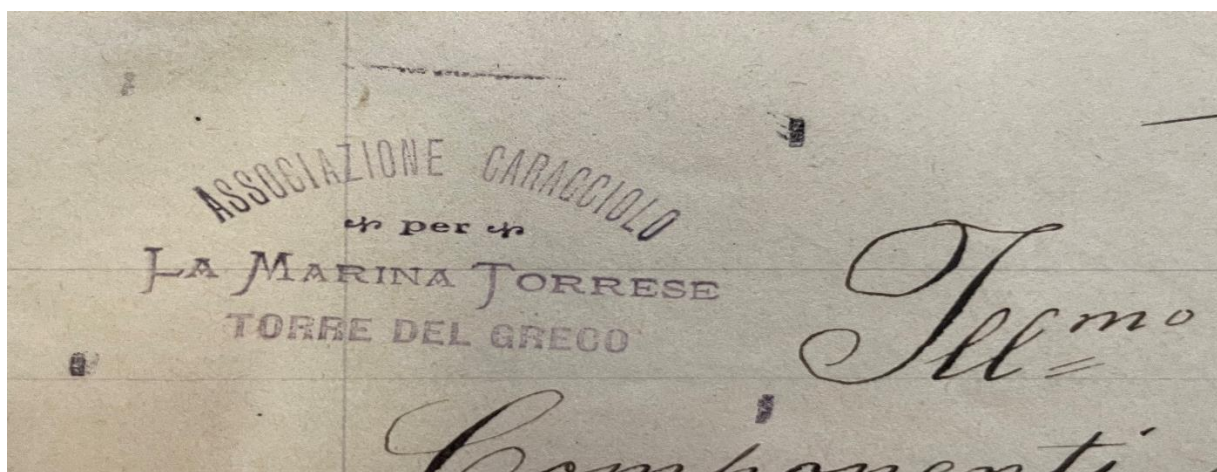


Richiesta del 1874 per materiale didattico per la scuola nautica municipale, a firma di T. Loffredo.



Nel 1880 Giovanni Mazzei Megale pubblica il suo opuscolo *L'industria del corallo in Torre del Greco*, con una interessante premessa in cui traccia il quadro della città a quel tempo. A proposito del settore dell'istruzione l'Autore dichiarava che il Comune finanziava completamente diciannove scuole pubbliche, dieci maschili e nove femminili con una spesa annuale di 30.114 lire, una scuola di musica con 4.749 lire ed una scuola nautica con 1.317 lire; inoltre sussidiava con un contributo di 8.800 lire la scuola governativa di incisione del corallo e in misura molto ridotta anche un convitto privato<sup>8</sup>. L'intervento comunale per la diffusione dell'istruzione si completava con il mantenimento di una biblioteca municipale a disposizione dei circa ventisettemila abitanti della città. Indubbiamente il finanziamento per la scuola nautica appare molto modesto in relazione alle altre cifre, ma è arduo ipotizzare una voluta negligenza degli amministratori comunali che d'altro canto profondono parecchio denaro in altri settori dell'istruzione pubblica ed anche in ambiti non primari, come l'insegnamento musicale. Si potrebbe allora considerare una diversa prospettiva che guardi al soggetto fruitore del servizio più che al finanziatore. La gran massa di marinai di Torre del Greco era addetta alla pesca del corallo e forse non riteneva necessaria per il proprio mestiere una particolare istruzione alla navigazione se non quella che si acquisiva con l'esperienza sul mare fin dalla adolescenza. Le richieste di frequenza alla scuola nautica, in questa ottica, potrebbero essersi rivelate tali da non richiedere un cospicuo impegno nel bilancio comunale.

Uno degli ultimi documenti d'archivio utili a ricostruire il travagliato iter della istituzione di una scuola nautica ci porta al 12 dicembre 1890. Si tratta di una relazione-denuncia della Associazione Caracciolo per la Marina Torrese sulla carenza di istruzione marittima a Torre del Greco.



---

<sup>8</sup> Era il ginnasio *Immacolata Alfano*, con annesso convitto.

Per gli armatori locali, riuniti nella Associazione, i corsi tenuti negli anni precedenti non possono considerarsi “scuola”, mancando un completo piano di insegnamento e un adeguato corpo docente. Essi comprendono che il periodo d’oro della pesca del corallo è ormai alle spalle ed in crisi per le mutate condizioni di quel mercato, ma sono anche convinti che l’economia di Torre del Greco possa ancora affidarsi al mare e salvarsi con il commercio marittimo di cabotaggio, da sempre trascurato in favore del settore corallino, e per questo asseriscono che su quella attività debbano convergere capitali e risorse umane locali preparate. Nella loro relazione gli armatori sottolineano l’esigenza di avere in un prossimo futuro capitani torresi al comando dei loro bastimenti e non più *“comandanti di altre città marittime vicine”*. Per essi è urgente l’apertura di una scuola nautica che non sia *“la esumazione di quella parvenza di scuola nautica già istituita da questo Municipio (...) disponendo di ottimi e convenienti locali come quelli di S. Teresa e del Carmine, chiamando a diriger la scuola uomini abili ed esperti, insegnanti che abbiano metodo e programma ed arricchendo, infine, la scuola di tutti gl’istrumenti richiesti dalle moderne e progredite condizioni della scienza nautica”*.

La mancanza di documenti posteriori al 1890, data della relazione dell’Associazione Caracciolo, non permette di verificare l’esito della richiesta e se si sia avverato l’auspicio degli armatori torresi di avere sui propri velieri capitani loro concittadini. In ogni caso, una statistica nazionale di molto successiva, riferita all’anno 1920, dava per il Compartimento Marittimo di Torre del Greco solo 13 capitani di lungo corso e 4 di gran cabotaggio contro ben 417 padroni marittimi, 691 capibarca e 1.762 fuochisti di piroscafi<sup>9</sup>. Inoltre è anche da segnalare che la perdurante crisi della pesca del corallo tra fine Ottocento e inizi del Novecento non determinò una battuta d’arresto per la marineria di Torre del Greco che rapidamente si incanalò nel solco della grande navigazione transoceanica come bassa forza su navi di bandiera sia italiana che estera. In questo senso è illuminante la consultazione dei libretti di navigazione dei primi del Novecento conservati al Museo della Marineria Torrese, dai quali emerge chiaro il fenomeno del passaggio dalla piccola alla grande navigazione.

Riprendendo il discorso sulla istituzione di una scuola nautica a Torre del Greco, bisogna citare il Regio Decreto n. 744 del 1920 che, nell’ambito del programma del Consorzio delle Scuole Professionali per la Maestranza Marittima, favorì la creazione in tutta Italia di scuole per il conseguimento di qualifiche nel settore della pesca, del traffico marittimo e della piccola

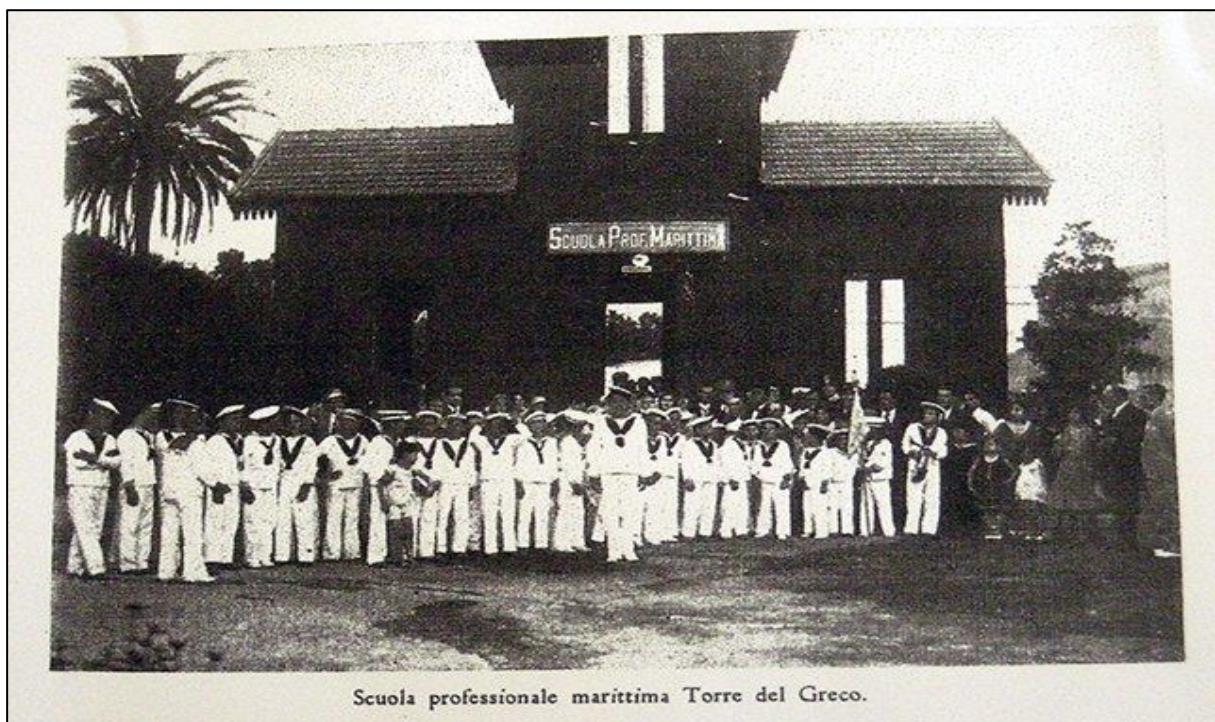
---

<sup>9</sup> Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana dal 1915 a tutto il 1925*, Roma, 1926.

cantieristica navale. Una scuola fu aperta anche a Torre del Greco, ove funzionava, oltre ai corsi previsti, anche una specializzazione in motorista marino.



*Allievi della Scuola di Torre del Greco del Consorzio Scuola professionali Marittime. Foto apparsa sul periodico della Lega Navale Italiana n. 23 del 1933*



Negli anni Trenta il Consorzio si trasformò in Ente Nazionale per l'educazione Marinaia e l'acronimo ENEM divenne termine familiarissimo nella popolazione giovanile torrese che guardava alla navigazione come facile sbocco lavorativo. Successivamente la scuola si evolverà in Istituto Professionale per le Attività Marinaie, meglio noto come IPAM, e nel 1962 Torre del Greco vedrà anche l'apertura della sede staccata dell'istituto nautico Nino Bixio di Piano di Sorrento, con quattro classi, divenuta autonoma nel 1966.