

persone la maggior parte di Palermo», che rendevano la Sicilia autosufficiente. Oltre quelle indicate dall'Appendice e lo stabilimento dei fratelli Ottaviani, risultavano infatti in esercizio anche le fabbriche di Loteta, Lanza, Picciotto, Portovenere e Savasta, quasi tutte sorte negli ultimi anni e destinate in gran parte a durare sino al 1860. Lavoravano mediamente 150.000 cuoi l'anno, di cui 115.000 importati dall'estero e 35.000 locali, che trasformati in suole e pelli venivano parte consumate nell'isola e parte esportate in Calabria e nel napoletano³⁰². Se si considerano anche le diverse grandi fabbriche di tessuti, i piccoli opifici di agro di limone e i vasti magazzini per la lavorazione degli agrumi da esportare, Messina si rivela negli anni Trenta – e tale rimarrà nei decenni successivi sin dopo l'unificazione – il più importante polo industriale dell'isola, che faceva da pendant a quello marsalese-trapanese della Sicilia occidentale, basato – come sappiamo – sull'industria enologica, del sale, del tonno e, attorno al 1840, anche della filatura del cotone. «La città – scriveva nel 1837 un messinese – non è bastata ad apprestare locali, i borghi non sono stati sufficienti, si è dovuto passare nelle campagne adiacenti a costruire dalle fondamenta fabbricati spaziosi e magnifici per stabilire le nuove fabbriche, per servizio delle quali sono stati chiamati a grosso stipendio dalla Francia e dalla Svizzera i più esperti direttori»³⁰³. C'è della esagerazione, ma ciò è giustificabile perché rispetto al passato il panorama industriale della città appariva indubbiamente più dinamico. Forse più correttamente, il Goodwin indica in 15 le concerie esistenti nel 1840 a Palermo, Catania e Messina, con un capitale investito di quasi 100.000 sterline e una produzione complessiva di 70.000 cuoi e 40.000 pelli, che per qualità superavano i prodotti napoletani, non però quelli inglesi e francesi³⁰⁴.

La disponibilità di pellame ben lavorato a buon mercato favoriva la fabbricazione di guanti di pelle e di articoli di pelletteria (portafoogli, borse, cartelle, ecc.), soprattutto a Palermo, dove nel 1834 operavano Salvatore Garifo (via Toledo), Francesco Ruffino e Michele Roberti³⁰⁵. E favoriva pure i costruttori di carrozze, la cui attività si era fortemente sviluppata anche per l'elevato dazio sull'importazione di vei-

coli stranieri e per il notevole aumento della richiesta interna, «ad onta delle miserie», commentava il Salafia:

Dalla nostra credenza che il lusso consiste nel possedere una o due carrozze di perfetta costruzione, ne è nato il bisogno il quale ha assicurato un consumo costante. E talora vedi mancare, tanto è la smania di averne!, nelle case di agiati cittadini, i libri della loro professione, e tutt'altro che ricercar dovrebbero prima assai di goderne. Osservi allo spesso i nostri nobili addebitarsi, quando lo possono e quando no, arretrare i salari delle persone stesse che li servono ed i pesi del loro patrimonio per la brama di comprar cavalli e carrozze [...] In Sicilia, bisogna convenire, non è tenuto per nobile o per ricco chi non ne possiede. Soventi volte sentesi giudicare del merito di un forense o di un medico dal numero delle sue carrozze: e se qualcuno dell'alto ceto dotato di un sano criterio, superiore alla sua classe, persuaso che la vera ricchezza riposa nella opinione pubblica, cercasse, onde tenere in corrente i suoi debiti patrimoniali, di limitare le sue erogazioni di lusso; la sua casa diventa allora piccola, la sua finanza esausta! Vedi quanto può la forza dei pregiudizi!!!³⁰⁶

Ormai i costruttori di carrozze erano in condizione di offrire un prodotto molto perfezionato, che veniva pure esportato fuori dell'isola. Le carrozze costruite a Catania non avevano lo stesso pregio di quelle di Palermo, a causa dell'impiego di materiali più scadenti. Anche i fabbricanti locali di pianoforti erano favoriti dall'aumento nel 1831 del dazio di importazione sulla produzione straniera, ma per il pellame erano costretti a rivolgersi all'estero, perché ancora nel 1846 Marano non riusciva a dare al suo prodotto la necessaria morbidezza. Un'altra attività in notevole espansione era l'industria dei cappelli di feltro per uomo, diffusa a Messina, Catania, Trapani e soprattutto Palermo, lungo le vie Maqueda e Toledo, dove si trovava anche il laboratorio di Cesare La Farina, destinato a una notevole crescita nei decenni successivi. Era questa per il Salafia l'unica manifattura in cui la Sicilia era riuscita a battere la concorrenza straniera sul mercato interno, anzi a Napoli il prodotto siciliano era tenuto in maggior considerazione di quello locale. Da qualche anno era in fase di espansione anche il settore dei mo-

bili di ebano e di mogano, concentrato soprattutto a Palermo in un centinaio di piccoli opifici con una forza lavoro media di 25 addetti, parecchi dei quali provenivano da Catania per imparare il mestiere. Grazie all'introduzione di nuove macchine, non era più necessario spedire a Napoli il mogano per la segatura a macchina e si evitava di pagare il dazio due volte. La riduzione dei costi portava così a un allargamento del mercato, che ormai si espandeva addirittura fuori dell'isola se nel 1834 si esportarono ben 2.748 pezzi³⁰⁷. Nel settore della gioielleria, infine, cominciavano ad affermarsi le fabbriche palermitane di gioielli d'oro e d'argento di Giovanni Fecarotta, Emanuele Fecarotta, Antonino Pampillonia.

8. I ritardi del settore metalmeccanico

Non usciva invece dalla sua arretratezza il settore metalurgico. Invano nel 1827 il barone Michelangelo Collotti aveva richiesto una privativa per «l'introduzione delle fabbriche di ferro [in Sicilia], ove non ne hanno mai esistito». Si trattava dell'«arte di costruire il ferro tirandolo dalla vena minerale, a somiglianza di quello di Moscovia». La ferreria fu impiantata lo stesso nel 1830, in località Tornesia, presso Castelbuono, lungo il fiume dei Mulini, le cui acque nella parte alta azionavano le cartiere dei Turrisi. Utilizzava materiale proveniente in prevalenza dall'isola d'Elba e manodopera genovese. Ma la caduta del prezzo del ferro straniero sul mercato siciliano e una lite con il socio genovese, il quale andò via conducendo seco gli operai, portarono al blocco dell'opificio, che in parte fu anche abbattuto da una inondazione del fiume. Prima di riprendere l'attività, il barone avanzava allora richieste per ottenere la proibizione dell'esportazione di ferro vecchio o l'imposizione di un dazio di 15 tarì a cantaro, l'esenzione dei dazi sul ferro vecchio importato, l'aumento dei dazi di importazione sul ferro estero ai livelli in vigore sulla terraferma napoletana, la privativa per 15 o 10 anni, un premio di 1.000 onze o un mutuo di 1.333.10 onze pagabile in ferro per un valore di

200 onze l'anno. Si accertava che in Sicilia si consumavano annualmente 36.684 cantari di ferro, mentre la produzione della ferriera non superava i 2.000, e che il ferro vecchio esportato ammontava a 180 cantari l'anno. Poiché la produzione della fabbrica castelbuonese era assolutamente insufficiente ai bisogni dell'isola, il governo nell'ottobre 1834 non riteneva conveniente un aumento del dazio di entrata sul ferro estero e considerava nocivo agli interessi del fisco il divieto di esportazione del ferro vecchio. Era disposto soltanto ad accordare un mutuo di 1.400 onze, pagabile in ragione di 200 onze l'anno in denaro o in ferro, da valutarsi al prezzo corrente sul mercato con uno sconto di 10 tarì a cantaro; e ancora per tre anni un premio di 4 tarì per ogni cantaro di ferro messo in vendita dalla fabbrica, purché la produzione annuale fosse superiore a 500 cantari³⁰⁸.

Quasi certamente la fabbrica non riprese più l'attività. Nel luglio precedente, il barone Collotti aveva in verità partecipato all'Esposizione di Palermo, presentando delle barre di ferro, ma doveva trattarsi di prodotti dell'attività del 1830-31 e non piuttosto di una recente ripresa.

Proprio i pochi strumenti e oggetti di metallo presentati all'Esposizione palermitana del 1834 (e alle successive) dimostrano come l'isola mancasse del tutto di moderne fonderie: essi erano soltanto il frutto di un intelligente impegno artigianale o – per dirla con Busacca – «piuttosto di esperimenti, che di industrie sensibilmente introdotte»³⁰⁹. Così, ad esempio, per la «catena di ferro per servir di gomina all'ancoraggio», «battuta a martello e non fusa» da Antonino Grillo di Messina e pertanto ritenuta meritevole di medaglia d'oro; o per la perfezionatissima stadera dei fratelli Corrado e Nicolò Sgroi di Militello, che ebbe la medaglia d'argento. Si poteva salvare in qualche modo la fabbrica di letti di rame e di oggetti di ottone del palermitano Giuseppe Naccari, medaglia d'oro, che però non impiegava più di dieci operai: quella dei letti di rame e ottone era una produzione recentissima, su modelli che il commerciante La Ferla dal 1830 aveva cominciato a importare dall'Inghilterra. La fabbrica di armi di Salvatore Ammirata, medaglia di argento, e le altre 10-15 botteghe che a Palermo fabbrica-

vano canne di fucile occupavano appena uno-due garzoni l'una, costretti spesso a lavorare in mezzo alla strada «per essere la stanza, formante bottega e casa del maestro, troppo angusta per lavorarvi»³¹⁰. Una attività in ogni caso che non aveva possibilità di sviluppo, perché la truppa si approvvigionava di armi fuori dell'isola e l'uso delle armi tra gli isolani era proibito o limitato da forti imposte.

Mancavano anche fonderie per caratteri tipografici: Francesco Sollazzo, che ne aveva impiantata una, fu costretto a trasferirla a Napoli, per la modesta richiesta dell'industria tipografica locale, non ancora sviluppata³¹¹. Solo negli ultimissimi anni Trenta l'attività tipografica stava assumendo una maggiore importanza, soprattutto a Palermo – sede dell'amministrazione centrale e dei maggiori tribunali, dove si contavano già una trentina di stamperie sulle cinquanta esistenti allora nell'isola – ma anche a Messina e a Catania (sette esercizi)³¹². E fu allora che si ebbero i primi miglioramenti: Francesco Ghilardi inventò un metodo – premiato con medaglia d'oro all'Esposizione del 1842 – per costruire «le matrici dei caratteri da stampa senza punzoni ed in pochi minuti» e contemporaneamente il tipografo Filippo Solli introduceva il sistema della stampa a caratteri rossi e neri, perfezionato poi da Francesco Natale³¹³.

Sulle poche macchine presentate all'Esposizione del 1834 (un modello di aratro alla Lambruschini e un erpice ruotante da Salvatore Ghilardi, due macchine pigiatrici da Marco Antonio Versace e da Giuseppe Porcasi, una macchina idraulica da Giuseppe Cannella, due pompe di sollevamento dell'acqua marina, ecc.), il giudizio del Busacca era feroce:

Le macchine esposte eran tanto difettose e da non farsene conto, che destinate dalla legge per le macchine agrarie le medaglie d'oro, nessuna di esse nondimeno s'ebbe quella di argento, essendone stimate e dall'Istituto e dal pubblico tutte immeritevoli³¹⁴.

Senza lo sviluppo del settore metalmeccanico non c'erano serie possibilità di modernizzazione di alcun altro settore. Ben poco valeva infatti far venire dall'estero nuove sofi-

sticate macchine e chiamare anche i tecnici per usarle – come abbiamo visto accadeva molto spesso – se poi gli stessi esperti forestieri non erano anche capaci di ripararle in loco. Non sempre essi potevano esserlo, anzi più complesso era il meccanismo e meno lo erano, con il risultato che presto la macchina veniva messa in disparte per l'impossibilità di ripararla: è il caso, ad esempio, del torchio alla *Stanhope* acquistato all'estero da una tipografia palermitana attorno alla metà degli anni Trenta, messo completamente in disparte al primo guasto perché nessuno riuscì a ripararlo³¹⁵; o dell'aratro anglo-toscano (aratro inglese perfezionato in Toscana da Ridolfi e Lambruschini) introdotto in Sicilia dal principe di Petrulla nella sua fattoria di Perpignano (alle porte di Palermo) e messo poi fuori uso per l'impossibilità di ripararlo nell'isola; o della pigiatrice madame Gervais, i cui pezzi di ricambio si dovettero rifare più volte dai fratelli Versace con costi elevatissimi³¹⁶. E l'elencazione potrebbe continuare.

Ma lo sviluppo del settore metalmeccanico non era facile, perché si scontrava non soltanto con l'assoluta mancanza nell'isola di combustibile, che bisognava importare dall'estero, bensì anche con la limitata possibilità di collocazione della sua produzione sul mercato interno. La creazione nel 1837 a Palermo, ad opera dell'anglo-messinese Giovanni Giorgio Skurray, di una fabbrica di carbone coke per l'alimentazione dei forni ad alta temperatura³¹⁷, che pure migliorava la situazione, non affrancava infatti l'isola dalla necessità di dover importare la materia prima, il carbon fossile. E c'è da chiedersi, inoltre, quanti esemplari della «nuova macchina a piggiar uve e schiacciare con sorprendente celerità le olive» il suo costruttore maestro Giuseppe Porcasi di Palermo sia riuscito a vendere oltre quella acquistata dal marchese Ballestreros per la sua fattoria presso Marineo. E quanti esemplari della «nuova macchina a trebbiare» riuscirono a vendere i costruttori barone G.B. Atanasio e cav. Giuseppe Vergara di Palermo?³¹⁸ Il suo costo di 300 ducati, secondo uno dei costruttori, si ammortizzava in 50 giorni di lavoro, perché forniva un utile netto di 6 ducati al giorno. I sindaci del corleonese, invitati ad acquistarla dal sottoin-

tendente del distretto di Corleone, rispondevano nel 1842 che «stante le circostanze infelici delle amministrazioni comunali non possono farne lo acquisto» e che però «hanno invogliato alcuni grossi proprietari a metterla in uso»³¹⁹.

Lo sviluppo della metalmeccanica finiva perciò con l'essere legato in Sicilia alla lenta trasformazione della bottega del fabbro in officina meccanica, a meno che un imprenditore o una società di imprenditori non assumesse l'iniziativa dell'impianto *ex novo* di una officina, fidando nel successo futuro. È ciò che avvenne nel 1841: una società di commercianti e professionisti palermitani con a capo Vincenzo Florio rilevò una piccola officina per la fusione di ferro e bronzo appena impiantata presso la foce del fiume Oreto dai fratelli Nicolò, Corrado e Francesco Sgroi, catanesi, noti costruttori di stadere e progettisti di un modello di ponte in ferro sul Simeto, a corto però di capitali per continuare con successo l'attività nella quale erano coadiuvati da maestranze napoletane³²⁰. L'impianto fu potenziato con l'installazione di una motrice a vapore che azionava alcuni torni e delle macchine piallatrici. Nella fase iniziale il ruolo di Florio fu quello di cassiere e di componente del consiglio di amministrazione e tale rimase anche quando, a fine 1841, i fratelli Sgroi si trasferirono a Napoli e cedettero le loro azioni alla società, che assumeva allora il nome di Oretea e decideva l'abbandono del vecchio locale e il trasferimento della fonderia «fuori porta S. Giorgio e propriamente nello stradone così detto Naselli, prendendo in affitto [...] quel terreno e tutti quei corpi [locali] che crederanno necessari», cioè tra le attuali vie Fonderia Oretea e Onorato³²¹. Il trasferimento avvenne nel 1844, l'anno in cui, sotto la direzione di Antonio Michelini, la fonderia poteva presentare alla Esposizione di Palermo una pressa idraulica di 212 atmosfere, realizzata sfruttando un modello inglese. Due anni dopo, alla successiva Esposizione, presentava una macchina a vapore della forza di 8 cavalli, la prima costruita in Sicilia, mettendo finalmente le fabbriche siciliane che utilizzavano macchine a vapore in condizione di «potere aver rifatto in pochissimo tempo qualunque pezzo della macchina che sia per guastarsi, senza bisogno d'intermettere lun-

gamente il lavoro per farlo venire con grave dispendio dall'estero»; e ancora un tavolino da caffè, una cesta con il suo coperchio, calamariere, suggelli, medaglie³²².

Nel complesso, però, la produzione dell'Oretea, come quella delle altre fonderie siciliane, consisteva – e tale sarà ancora per non pochi anni – essenzialmente in piccoli utensili di uso domestico che non richiedevano largo impiego di manodopera, anche se all'Esposizione del 1846 maestro Giovanni Versace presentava il modello di un ponte in ferro, ruote di carrozze ferrate a freddo, balestre di carrozze temperate all'uso inglese e il disegno di uno strettoio della forza di 7.904 q.li già in uso nella fattoria della Madonna alle Terre Rosse del commerciante Ferdinando Lello; maestro Vincenzo Ammirata, sia pure costretto a lavorare senza macchinari, nuovi modelli di canne di fucile; maestro Salvatore Segreto un letto di rame bianco con colonne a spira, molto apprezzato dal mercato; maestro Andrea Cavallaro una piccola macchina a vapore ad alta pressione e a cilindro orizzontale; maestro Giuseppe Porcasi uno specchio con cornice di rame dorato³²³. All'Esposizione precedente (1844) letti di rame erano stati presentati anche dai palermitani maestro Domenico Manfrè, fabbricante di pianoforti, da Giovan Battista Trapani e da Benedetto Trombetta.

Tra il 1841 e il 1851 a Palermo risulta in attività anche la fonderia dei fratelli Angelo e Luigi Gallo, ubicata in prossimità del piano di S. Erasmo e specializzata nella fabbricazione di cucine economiche, utensili vari e «oggetti di genere capriccioso». La sua chiusura fu sicuramente dovuta all'esilio a Firenze di Luigi Gallo, che l'aveva messa a disposizione della rivoluzione del 1848. Nessun elemento è stato invece possibile reperire sull'attività dei fratelli Orlando a Palermo anteriormente al 1845, quando Luigi modificò la macchina a vapore di fabbricazione inglese del mulino di sommacco della ditta Ricca e Carini (cfr. *supra*, p. 58). Titolari di una officina che fabbricò anche un cannone in legno per i rivoluzionari del 1848 ed esponenti di primo piano del movimento democratico palermitano, con la restaurazione borbonica furono costretti a trasferirsi a Genova, dove impiantarono un grande cantiere, cui il governo pie-

montese affidò la costruzione di motori per navi da guerra e cannoni; successivamente gestirono e rilanciarono il cantiere di Livorno, dove costruirono la prima torpediniera italiana³²⁴.

9. *Il riflusso degli anni Quaranta*

La modernizzazione del settore metalmeccanico era – come si è detto – una condizione necessaria per lo sviluppo industriale dell'isola, ma da sola non era sufficiente a sostenerlo. Dopo il colera e i moti popolari del 1837, gli entusiasmi per l'industrializzazione, che avevano caratterizzato in Sicilia la prima fase del regno di Ferdinando II, cominciarono ad affievolirsi e si spensero quasi del tutto dopo la riforma doganale del 1846, che riduceva notevolmente i dazi di importazione di numerosi prodotti esteri (tessuti di lana, di filo, di cotone, di seta, metalli, macchine, prodotti chimici, ecc.), creando – anche se le tariffe protezionistiche del Regno delle Due Sicilie continuavano a rimanere ancora le più elevate d'Italia – nuove difficoltà alle manifatture dell'isola, impossibilitate a sostenere a lungo la concorrenza della produzione straniera.

Non fu seguito – rilevava qualche anno dopo il liberista Bruno – un mezzo conciliatore che avesse ad un tempo potuto rendere un omaggio alla teoria del libero scambio e salvare in certo modo gli interessi industriali; ma invece alcuni articoli inservienti di materia prima alle fabbriche dianzi protette restarono gravati d'un balzello troppo elevato, quando il dazio sulle manifatture somiglianti provenienti dall'estero fu alquanto diminuito; talché il fabbricante nazionale da una parte si trovò interamente soppiantato dalla concorrenza della mercanzia straniera, migliore nella qualità e ribassata nel valore per la riduzione dell'imposta; e dall'altra si trovò nell'impossibilità di difendersi contro di essa menomando il valore del suo prodotto, perché le materie prime necessarie a confezionarla restarono al medesimo prezzo³²⁵.

Le grandi iniziative si bloccarono e non si andò oltre gli impianti, peraltro già realizzati all'inizio degli anni Qua-

ranta, dello stabilimento chimico al Pegno, del quale si è parlato, e dello stabilimento a Messina di Antonino Ziniti per la trattura della seta all'uso piemontese, premiato con medaglia d'oro all'Esposizione del 1846, proprio mentre la Società Economica di Messina lamentava la chiusura dell'unica fabbrica di stoffe di seta della città (venuta meno «per cause imprevedute») e di «una grandiosa fabbrica di amido» (elemento essenziale nella fabbricazione dei tessuti), sostituita da un'altra che però «è restata bambina»³²⁶. È significativo che non si impiantino più fabbriche di drappi di seta, ma soltanto filande di seta (tale era lo stabilimento Ziniti) per far fronte alla maggiore richiesta di prodotto grezzo o lavorato proveniente dall'estero, che nel 1850 faceva balzare l'esportazione di seta a ben 563.000 libbre, contro le 100.000 degli anni Trenta³²⁷. Contemporaneamente, a Barcellona, a Patti e altrove nel messinese sorgevano infatti altre filande dotate – secondo la locale Società Economica, che sicuramente esagerava – di macchine a vapore e di fornelli economici per il risparmio del combustibile, che fornivano sete 'quasi' paragonabili a «quelle dell'estero»³²⁸. L'attività di produzione del semilavorato da esportare riprendeva quindi il sopravvento sulla produzione di manufatti destinati al consumo interno o alla stessa esportazione.

L'Esposizione del 1846 ci consente di individuare qualche nuovo fabbricante di tessuti catanese, ma non è da escludere che l'inizio della sua attività risalisse agli anni precedenti: Antonio Chiarenza, medaglia d'oro di seconda classe per l'ottimo raso nero, e i fabbricanti di fazzoletti di seta Francesco Geremia e Mario Daime, quest'ultimo premiato già nel 1842. Tra i premiati del '46 c'erano anche i palermitani Natale Aliotta (succeduto al padre Vincenzo), medaglia d'argento per gli eccellenti scialli di seta crespata, e i fratelli Morvillo, medaglia d'oro per i damaschi di seta e le tele bianche, la cui fabbrica impiegava già un discreto numero di telai Jacquard. Da altra fonte sappiamo che nel 1844 anche nell'agrigentino esistevano due modeste manifatture di tessuti di cotone: a Sciacca presso l'Orfanotrofio e a Girgenti presso le «opere gioieniane»³²⁹.

Di contro, non si hanno più notizie della fabbrica di tes-

suti di cotone e seta con stamperia impiantata attorno al 1840 a Palermo (Mezzomonreale) dal negoziante Salvatore De Pace, che nel '43 pensava di ingrandirla con una spesa di 40.000 ducati e chiedeva al governo un locale e acqua disponibile dietro pagamento di un modesto canone, oltre al 50% delle spese di costruzione e acquisto di nuove macchine a carico della Provincia. Lo stesso vale per la tintoria di don Francesco Sicuro, dotata di mangano per pressare i tessuti, azionato da un *ordigno*, e di tre torchi: sita dal 1841 in locali del palazzo del duca di Monteleone, nel quartiere palermitano di S. Domenico, nel 1844 suscitava le proteste dei vicini per la sua attività³³⁰.

A Trapani nel 1845 chiudeva la filanda Adamo, che – secondo l'amministrazione provinciale – non riusciva più a sostenere la concorrenza di altre filande siciliane e napoletane. In verità, nell'isola non c'erano allora – neppure a Catania – altre filande di cotone oltre quella di Florio, appena trasferita a Marsala, e un'altra di recentissimo impianto a Leonforte di proprietà del barone Giovanni Grasso e C., che però aveva il vantaggio di essere più prossima ai maggiori centri di smercio del filato. Forse – come sostiene il prof. De Luca – era stato un errore l'impianto di una filanda in un'area priva di stabilimenti tessili quale quella trapanese: le spese di trasporto del filato a Catania equivalevano, ad esempio, a quelle del prodotto estero, meno il dazio di importazione³³¹. I costi di produzione del filato trapanese erano poi elevati, certamente più elevati di quelli di Florio, perché i titolari erano stati raggirati al momento dell'acquisto delle attrezzature, già superate e per di più facili a frequenti rotture che causavano lunghe interruzioni di lavoro. La macchina a vapore inoltre aveva un consumo eccessivo, che l'anglo-marsalese Gill con una spesa di 2.400 ducati avrebbe potuto ridurre del 50%, grazie a degli accorgimenti da lui già sperimentati a Mazara in una macchina che azionava alcuni mulini a grano. Ma ormai i fratelli Adamo non erano più disposti a subire altre perdite, tanto più che le somme promesse dalla Provincia non furono mai versate, e perciò si rese inevitabile la smobilizzazione dell'impianto³³².

Falliva negli stessi anni un nuovo tentativo di rilanciare

il lanificio in Sicilia, con l'accoglimento da parte del governo nel dicembre 1840 della richiesta di Francesco Manna – titolare con il padre Gioacchino e il fratello Vincenzo di una fabbrica di panni di lana a Isola di Sora, in difficoltà per la contrazione generale dei consumi che allora si verificava e che portava a una diminuzione del numero dei telai e dell'occupazione – di ottenere la concessione di edifici di proprietà demaniale nella Riserva reale di Boccadifalco, con il terreno un tempo adibito a orto botanico e con la facoltà di poter utilizzare le acque del Gabriele. E ciò allo scopo di «diffondere i vantaggi della sua industria anche nei reali domini al di là del Faro»³³³. La concessione venne perfezionata nell'ottobre 1841, ma il Manna tergiversava e – sebbene più volte invitato – ancora nel marzo 1842 non si era recato a Palermo per la consegna dei locali e per fornire le necessarie garanzie, lamentando peraltro un errore materiale nell'attribuzione della rendita imponibile dei locali ottenuti (475 ducati), che a suo parere doveva essere ridotta di un quarto e che invece le autorità ritenevano corretta³³⁴. La verità è che le difficoltà del Manna, il quale aveva assunto con il fratello la responsabilità della fabbrica paterna, erano notevolmente aumentate se nel 1842 la forza lavoro dell'opificio, già in flessione nel 1840, si era ridotta quasi alla metà³³⁵.

A Palermo giunse alcuni mesi dopo il fratello Vincenzo, che però non ritenne di dover prendere possesso dei locali, essendosi reso conto che l'acqua non era sufficiente alle esigenze della fabbrica e che non poteva utilizzarsi neppure quella dei fondi vicini. Il Manna chiese allora la concessione di Villa Nave, ma il marchese Forcella, amministratore della Riserva di Boccadifalco, era del parere che la richiesta e le condizioni pretese dall'imprenditore avrebbero arrecato gravi danni alle altre attività che vi si svolgevano e perciò, nel settembre 1844, gli si offrirono altri locali³³⁶. Ancora nell'aprile 1847, quasi sette anni dopo la concessione, il lanificio non era stato però impiantato. Manna dichiarava che aveva ottenuto un contributo di 6.000 ducati, aveva acquistato le macchine, pagava l'affitto per i locali e aveva ottenuto dalla mensa arcivescovile di Palermo l'acqua ne-

cessaria, ma il principe di S. Giuseppe, malgrado l'intervento di un personaggio autorevolissimo come il principe di Campofranco, si rifiutava di vendergli il passaggio per la conduttura, che pure in un primo momento aveva promesso³³⁷. L'esito non ci è noto, ma non risulta che la fabbrica si sia più realizzata.

Nei primi anni Quaranta chiudevano definitivamente anche le più importanti cartiere dell'isola, quella del barone Mauro Turrisi a Castelbuono e l'altra del conte Baldassare VII Naselli a Comiso, mentre non si era più realizzata la fabbricazione di carta e di feltri dalla *giummara* (palma nana), per la quale nel 1839 il principe di Radaly aveva ottenuto la privativa. La chiusura della Turrisi non può imputarsi alla mancata protezione daziaria, perché le due cartiere (era stata intanto costruita anche la seconda) erano riuscite a continuare ancora l'attività per oltre un quindicennio, con una produzione annua di cinque-seimila risme di carta per ognuna, che si vendeva a 22 tarì la risma il tipo fioretto e a 18 tarì il tipo mezzo fioretto. La crisi si ebbe quando, negli anni Trenta, entrarono in produzione le moderne cartiere del napoletano sul Fibreno e sul Liri, capaci di produrre sino a 300 risme di carta al giorno a costi molto più bassi, cosicché come le arretrate cartiere della Costiera amalfitana, che non erano riuscite a rimodernarsi, anche quelle del Turrisi furono costrette a sospendere l'attività. Con il prezzo della carta crollato a 10 tarì la risma, la fabbrica castelbuonese – che utilizzava ancora i mortai e le pile e non aveva voluto rinnovare le attrezzature e i sistemi di produzione – registrava una perdita di 8 tarì a risma, che convinceva il titolare dell'opportunità di porre la parola fine a una impresa che si rivelava fallimentare (1842)³³⁸.

E attorno al 1845, un terzo incendio e il sequestro dei beni del conte Baldassare VII Naselli decretavano anche la chiusura definitiva della cartiera di Comiso. In verità, le attrezzature erano ormai superate (le moderne cartiere del napoletano non usavano più i magli con le pile, ma i cilindri) e anche la fabbrica comisana doveva produrre in perdita. È probabile che siano riuscite a resistere meglio le altre cartiere dell'isola, una ventina in tutto, che – diversa-

mente dalla fabbrica del Turrisi – non producevano carta da scrivere ma soltanto carta detta «da zucchero», utilizzata per avvolgere la frutta dentro le cassette. Un decennio dopo il loro numero si era comunque ridotto e nel 1854-55 la statistica industriale annotava soltanto l'esistenza di tre fabbriche di carta straccia a Palermo, che appartenevano a Nunzio Piediscalzi (fuori Porta Montalto), Rocco Di Majo (fuori Porta di Castro) e Agostino Cristadoro.

Se perciò per alcuni settori si può parlare di blocco, per altri deve parlarsi certamente di arretramento rispetto alle posizioni raggiunte negli anni Trenta, talora anche forte come nel comparto tessile. Oltre alle realizzazioni già indicate, nel corso degli anni Quaranta ben poco nel complesso si riuscì quindi a portare avanti: una fabbrica di «mattoni stagnati e vari oggetti di faenza e stoviglia» per la quale il suo proprietario, tale Martines, ebbe la medaglia d'oro di seconda classe all'Esposizione del 1846; il potenziamento con nuovi macchinari del laboratorio del La Farina; le fabbriche di cappelli di Camillo Sicardi e di Ferdinando Rizzo a Palermo; le due fabbriche di pianoforte di Francesco Manfrè e di Francesco Stancampiano e Camillo Di Paola a Palermo; le tre fabbriche di sego ancora a Palermo, menzionate la prima volta nel 1847 ma forse esistenti da parecchi anni.

10. *L'ultimo decennio borbonico: tra crisi e ripresa*

L'ultimo decennio del periodo borbonico (1850-60) mostra nel complesso un maggiore dinamismo, ma ciò non valeva ad attenuare il divario con il resto dell'Europa industrializzata, che anzi si accentuava ulteriormente, anche per le difficoltà in cui continuava a dibattersi il settore tessile e per la completa assenza nell'isola di istituti di credito che agevolassero la circolazione dei capitali³³⁹. L'industria cotoniera entrava in una brutta fase dalla quale solo negli ultimissimi anni Cinquanta cominciava a uscire: la contraddittoria politica doganale borbonica da un lato, per agevolare la produzione locale di tessuti, ribassava i dazi sull'importa-

zione dei filati esteri, dall'altro però contemporaneamente manteneva elevati quelli sul cotone grezzo americano da miscelare con il cotone locale, con il risultato che i filati inglesi in Sicilia costavano meno di quelli locali. La filanda di Leonforte, vinta dalla concorrenza, era costretta a chiudere e la Florio accusava anch'essa difficoltà. Per quanto però ribassato rispetto al passato, il costo dei filati stranieri continuava a essere nell'isola pur sempre più elevato che all'estero e incideva notevolmente sul costo finale di produzione del tessuto, che così finiva col soccombere alla concorrenza napoletana. L'unica fabbrica di una certa importanza rimaneva ormai – secondo il censimento industriale del 1854-55³⁴⁰ – quella dei fratelli Ruggieri a Messina (quartiere S. Francesco di Paola), che era dotata di 5 macchine azionate dal vapore e dava lavoro a 90 operai, 500 operaie e 20 ragazzi, con un impiego di capitali pari a 50.000-80.000 ducati e una produzione annua di 30.000 pezze per un valore di 100.000 ducati (425.000 lire). Per forza lavoro impiegata, costituiva il più grande complesso industriale dell'isola: da sola infatti occupava più addetti degli stabilimenti enologici di Marsala, anche se il valore della sua produzione era notevolmente più basso e così pure il capitale impiegato (cfr. *supra*, p. 45). E tuttavia non poteva assolutamente reggere il confronto con le più grandi e attrezzate fabbriche del salernitano³⁴¹. Assai più modeste erano le altre fabbriche messinesi di tessuti di cotone appartenenti a Giovanni Romano (100 operaie), Rosario Oliva (20 operaie) e Giovanni Signer (20 operaie). La stamperia di Gaetano Ajnis alla periferia di Messina (Fiumedisini) era in fase di profonda ristrutturazione e la sua forza lavoro, che ancora nel 1847 superava il migliaio di addetti³⁴², si era ridotta nel 1855 a 20 operai, 16 operaie e 10 ragazzi. Il censimento non dà conto delle altre fabbriche messinesi di tessuti indicate nell'Appendice, che pure dovevano essere ancora attive. Si trattava in ogni caso di opifici alquanto modesti.

A Siracusa era stato appena impiantato lo stabilimento di tessuti di tela, cotone, filo e lana Cassia-Broggi, che utilizzava macchine Jacquard e una forza lavoro di 40 donne e 20 ragazzi. Palermo non aveva più grandi stabilimenti tessili: i

tessuti di cotone continuavano a fabbricarsi in quantitativi modesti all'Albergo dei Poveri, dove 20 donne e 6 ragazzi producevano anche drappi di seta, e nei piccoli opifici dei fratelli Stefano ed Emanuele Morvillo in via S. Basile (4 uomini e 6 donne), Giuseppe Li Gotti in via Olivella (6 uomini e 4 donne), Francesco Sicuro nell'antico locale di via Monteleone (12 donne). Tessuti di cotone si producevano anche a Castelvetro in quattro minuscoli opifici, il più importante dei quali era quello di Vito Giorgio, che utilizzava 6 operai e 4 operaie. Ad Alcamo esistevano 3 tintorie, che impiegavano complessivamente 12 addetti. La situazione del catanese non ci è nota per l'assenza dei dati del censimento, ma un Rapporto della Camera di Commercio del 1861 ci assicura che «l'industria cotoniera è abbastanza estesa e sviluppata» e che «le manifatture di cotone sono in massimo pregio», anche se poi ci indica soltanto in quattro il numero degli stabilimenti di tessuti di cotone³⁴³. Certamente era attiva la fabbrica di Giovan Battista Nicosia appena impiantata (1854), forse anche quella di Michelangelo D'Amico a Catania e le due di Rosario Viola e di Francesco Musumeci ad Acireale (che disponevano di telai meccanici di tipo francese), e ancora la filanda di cotone di Francesco Libra a Catania: le loro produzioni venivano presentate all'Esposizione Italiana di Firenze del 1861³⁴⁴. Nel complesso, comunque, in tutta l'isola siamo in presenza di un arretramento delle posizioni raggiunte anteriormente al 1846.

Una filanda di cotone certamente ancora in attività era – come si è accennato – quella di Marsala di proprietà di Florio, dotata di macchine filatrici, e dal 1855 anche di nuove macchine americane per la sgranatura del cotone. La forza lavoro era allora di 20 operai, 12 operaie e 55 ragazzi, per una produzione di 600 q.li di filato l'anno del valore di 20.000 ducati (85.000 lire del 1861) contro un capitale investito di 50.000. Ma nel 1861 impiegava ben 150 addetti e disponeva di macchine a vapore della forza di 24 cavalli, che muovevano 3.272 fusi capaci di lavorare annualmente quasi 1.300 q.li di cotone greggio per un valore di 230.000 lire e di fornire 1.160 q.li di filato per un valore di 254.000 lire, che veniva premiato con medaglia d'oro di terzo grado al-

l'Esposizione di Firenze dello stesso anno³⁴⁵. A conti fatti però a Vincenzo Florio rimaneva ben poco: appena 23.700 lire lorde, perché doveva pagare ancora gli operai e tutte le altre spese, compreso l'ammortamento di un impianto che a fine 1860 veniva valutato 38.346 onze, ossia 488.911 lire. Egli perciò non era soddisfatto dell'andamento degli utili forniti dalla filanda e, in un atto di donazione al figlio Ignazio di una parte dei suoi beni, si riservava – in quanto amministratore – la facoltà di venderla anche a un prezzo inferiore a quello dell'inventario, «come probabilmente potrà avvenire», oppure di sospendere eventualmente anche la lavorazione³⁴⁶.

Negli ultimissimi anni Cinquanta, proprio alla vigilia dell'unificazione, si verificava in Sicilia una forte ripresa del settore cotoniero, come dimostra – oltre all'aumento della forza lavoro della filanda Florio – il rilancio della fabbrica di Gaetano Ajnis e il successo della fabbrica catanese del Nicosia. Lo stabilimento Ajnis, interamente ristrutturato nel 1855, si dotava nel 1858 di 102 telai meccanici, che venivano alimentati dalle tre macchine a vapore della stamperia, con un consumo annuo di 1.200 tonnellate di carbone. Era così in grado di lavorare 500 balle di cotone filato (3.200 q.li), con una produzione annuale di 25.000 pezze grezze e la stampa di altre 60.000, dando lavoro a 1.600 tessitrici, 50 allieve, 200 operai, 3 direttori, 6 fuochisti, 2 macchinisti, 4 incisori, 3 custodi, che ne facevano di gran lunga il più grande complesso industriale dell'isola, a meno che una parte dei lavori di tessitura non avvenisse – come è probabile – a domicilio delle lavoratrici, con telaio (a mano) e materia prima fornita dall'azienda³⁴⁷. La fabbrica del Nicosia disponeva di 40 telai Jacquard e 400 a mano e, prima che il nuovo stato italiano ribassasse i dazi di importazione dei tessuti esteri, con 200 addetti riusciva a produrre 3.200 coltri, 7.200 scialli di lana e di lana e cotone, 24.000 m di tela di materassi, 120.000 m di tricò di lana e cotone, 120.000 m di baracano, 240.000 m di tricò di cotone, 80.000 m di dock, 4.000 abiti a velo, ecc. All'Esposizione Italiana di Firenze, la sua produzione, premiata con medaglia d'oro di secondo grado, venne giudicata nel complesso di «buona fabbrica».

zione», le coperte da letto si avvicinavano a quelle inglesi, ma gli sciali non erano di prezzo conveniente e le stoffe per pantaloni «per il loro gusto non troverebbero amatori fuori di Catania o della Sicilia»³⁴⁸.

La manifattura di drappi di seta a Palermo aveva sempre avuto una vita stentata, ma nel 1854-55 sembra pressoché scomparsa, limitata alla apposita sezione dell'Albergo dei Poveri ancora diretta dal Pavin e a qualche telaio nell'opificio Morvillo. Con molta esagerazione se si considera la scarsa manodopera impiegata, l'*Annuario del commercio e dell'industria* del 1854 definiva «ammirabile il setificio [dell'Albergo dei Poveri] in diversi cameroni, destinati tre per l'addoppiamento, filatojo ed incannatojo, che mediante due alte e larghe macchine di legno girano a forza di acqua; gli altri cameroni sono per tirar la seta dai bozzoli, per le manifatture dei drappi e delle calzette di seta, il tutto lavorato ad imitazione di quelli di Francia»³⁴⁹. Più che sull'attività manifatturiera, nel palermitano e nel trapanese, ma ritengo ormai anche altrove nell'isola, l'impegno era concentrato sulla produzione di seta, che proprio all'inizio degli anni Cinquanta si pensava di incrementare ricorrendo a sementi provenienti dalla Siria (Istituto Agrario Castelnuovo), dal Libano (Margherita Greco) e persino dalla Cina (Albergo dei Poveri). Esperimenti di allevamento di bachi si facevano anche ad Alcamo (barone Pastore e Paolo Mangione), a Partinico (Gaspere Russo), Balestrate (arciprete Evola)³⁵⁰. A Trapani, dove la bachicoltura non era mai riuscita ad attecchire bene neppure nei tempi d'oro dell'età moderna, tale Giannitrapani e C. avviava un allevamento di bachi, che nel 1855 impiegava 8 operai, 16 operaie e 15 ragazzi. E la stampa specializzata non parlava più della necessità di introdurre manifatture di seta, bensì opifici per la trattura della seta, ossia filande, dato che «la spedizione della seta [...] per l'estero è sommamente facile ed economica da Palermo, che rappresenta la marineria piroscifica siciliana, e di cui i vapori partono direttamente per l'estero». Tra i vantaggi della diffusione di opifici del genere ci sarebbe stato anche «quello d'incoraggiare nel proprio territorio e sue agenzie la coltura dei gelsi e l'educazione dei bachi da seta,

che nell'attuale stato trovasi negletta, ristretta e poco apprezzata»³⁵¹.

Per Catania, il citato Rapporto del 1861 rileva che «il setificio costituisce una delle primarie industrie di questa città per le belle stoffe di seta d'ogni colorito e disegno: fazzolettoni di crespò, damaschi ed altri drappi», ma le fabbriche di drappi erano appena tre. E perciò è da presumere che la gran parte dei tessuti serici catanesi fosse non il prodotto del lavoro organizzato in fabbrica, bensì di quello a domicilio di un numero ancora rilevante di tessitori. Nel catanese esistevano anche tre opifici per la trattura e filatura della seta, tra cui certamente una filanda di seta organzina impiantata nel 1857, che disponeva di una caldaia alla Gensouls e dava lavoro a una quarantina di operai e a 20 operaie.

Nel messinese nel 1855 non c'è più traccia di manifatture seriche: i numerosi setifici, la gran parte dei quali a conduzione familiare, si limitavano ormai soltanto ai lavori di trattura e torcitura (filatura), portando a compimento un processo già in fase avanzatissima nei decenni precedenti, quando la produzione del semilavorato aveva preso il sopravvento sulla produzione di manufatti³⁵². Proprio a Messina (Porto Salvo) si era affermata molto bene la filanda del prussiano W. Jaeger e C., che superava quella di Antonino Ziniti. Dotata di due macchine a vapore, impiegava una forza lavoro di 30 operai, 150 operaie e 20 ragazzi, che produceva annualmente 30.000 libbre di seta per un valore di 135.000 ducati, equivalenti a più del doppio del capitale impiegato (60.000 ducati), a dimostrazione di una produttività elevatissima. La Ziniti invece impiegava 28 operai, 80 operaie e 30 ragazzi, e soprattutto non disponeva di macchina a vapore, bensì di attrezzature azionate a forza di braccia. Il setificio dei fratelli Grima disponeva di una forza lavoro di 12 operai, 60 operaie e 20 ragazzi. Due setifici, uno a Gazzi e l'altro a Faro Superiore, di cui non è indicata la forza lavoro venivano gestiti in affitto dall'inglese Tommaso Hallam, attivo a Messina almeno dal 1845 e titolare anche di una filanda a Villa S. Giovanni (Calabria), la cui produzione assieme a quella messinese egli inviava a una fabbrica di drap-

pi in Inghilterra. A lui sembra si dovesse l'introduzione della coltura del gelso bianco cinese. Altri piccoli setifici con pochissimi addetti erano sparsi per la città e nei paesi lungo la fascia costiera tirrenica.

Che si trattasse in ogni caso di un'attività nel complesso modesta lo dimostra chiaramente il quantitativo di bozzoli prodotto nel 1855 nell'isola, anteriormente cioè alla pebrina che attaccò la produzione europea: appena 22.000 q.li, su una produzione complessiva dell'intera Italia pari a 492.000³⁵³.

Anche le fabbriche di cuoiami dovevano risentire della maggiore concorrenza causata dalla diminuzione dei dazi di importazione sui prodotti esteri. Non è senza significato che nel 1855 quella dei fratelli Ottaviani avesse da «più tempo» sospeso l'attività senza essere rimpiazzata da altre. Delle dodici concerie messinesi indicate nell'Appendice, soltanto otto vennero registrate dal censimento. La più importante, sulla base della forza lavoro impiegata, era quella di Gaetano Loteta con 20 addetti, capaci di produrre ben 1.200 q.li di cuoiami per un valore di 62.000 ducati. Seguivano le concerie di Domenico Trombetta (14 addetti, 900 q.li, 54.000 ducati) e dei fratelli Trombetta (12 addetti, 700 q.li, 42.000 ducati). Le altre avevano da 3 a 11 addetti. Concerie esistevano anche ad Acireale (cfr. Appendice), Alcamo (2), Comiso (1), S. Stefano Quisquina (1). A Catania nel 1861 ne risultavano attive 15, mentre a Palermo (8 concerie) il settore non riusciva a riprendersi del tutto, a causa della concorrenza delle fabbriche di Messina e di Acireale, che potevano contare su una manodopera più a buon mercato rispetto alle concerie palermitane.

Per quanto riguarda altri settori, il censimento rileva a Fiumedinisi una attività di estrazione di «pietre minerali di piombo e rame», da parte di una società inglese rappresentata da Donald Macleon, che disponeva di una forza lavoro di 20 operai, 10 operaie e 8 ragazzi, di una macchina e di mortai per frantumare il materiale azionati da una ruota mossa a braccia. Per il resto, l'industria messinese – escludendo quella agrumaria e dei derivati, di cui si è già detto – consisteva in 3 fabbriche di sapone – la più importante del-

le quali, appartenente a Luigi Andò, impiegava 7 uomini e 2 ragazzi –, 2 di guanti, 2 di pallini di piombo e parecchie di laterizi e di pentole di creta, dislocate in provincia lungo la fascia costiera tirrenica. Fabbriche di sapone esistevano anche a Palermo (2), Trapani, Noto, Sortino (4), Comiso, Caltanissetta, Piazza Armerina (2), Terranova, Girgenti (2), Sciacca, Menfi.

A Palermo meritano ancora di essere segnalate le fabbriche di mobili – la Bosco, al Papireto, impiegava 12 operai e l'Andrea Mucoli in via Lampedusa 8 –, di collaforte (5) – con al primo posto quella a Buonriposo della vedova Leone con 27 addetti –, di amido (4), di cera (3), di carte da gioco (3), di sego (1) e l'unica fabbrica di vetro di Giorgio Pisandelli in via Vetriera, che impiegava 16 operai.

I maggiori progressi si realizzavano nel settore metalmeccanico, per merito di artigiani intelligenti che nelle loro fucine riuscivano ormai a riprodurre correttamente in più esemplari le macchine importate dall'estero. Ma siccome la richiesta del mercato era alquanto modesta, nessuno riusciva ancora a trasformare la sua bottega artigiana in una fabbrica, se si eccettua il caso della fonderia Oretea, il cui successo non è però dovuto a un graduale incremento della domanda della sua produzione da parte del mercato isolano o palermitano, ma è legato strettamente alle impreviste commesse della flotta a vapore che intanto Vincenzo Florio era riuscito ad allestire per far fronte agli impegni assunti a fine '56 con l'appalto dei servizi postali.

A Palermo sorgevano finalmente due fonderie di caratteri di stampa (Giuseppe Caruso e Gregorio Traverso); i fratelli Carrarra e Giuseppe Fichera fabbricavano lumi inglesi; Vincenzo Vitrano candelabri in bronzo; Luigi Cavallaro, Domenico Manfrè, Giovanni Nicosia, Gioacchino Nicosia, Giovanni Pizzuto, Ercole Porcasi, Giuseppe Porcasi, Salvatore Segreto, ecc. letti di rame; Giuseppe Savettiere fanali per carrozze; Francesco Panzera e Gioacchino Panzera fondevano campane. Qualcuno riusciva a fare anche dell'altro: è il caso del noto Giuseppe Porcasi, che – utilizzando un esemplare importato da Londra dal barone Ciotti – aveva costruito nella sua bottega di via Toledo due macchine ta-

gliafieno per la fattoria di Bonvicino del barone Nicolò Turrisi e per la fattoria di Bongiardano del marchese di Ballestros. Il conte Tasca invece, per la sua fattoria di Regaleali, aveva preferito una versione recentissima acquistata a Londra³⁵⁴.

Su sollecitazione dell'Inzenga, la Fonderia Oreta riusciva – utilizzando un esemplare inviato da Parigi nel 1851 dal barone Francesco Anca al fratello – a riprodurre l'aratro Dombasle e a eseguirne un certo numero «colla più bella ed esatta precisione, da non invidiare per nulla l'originale venuto dalla tanta rinomata fabbrica di arnesi rurali di Versailles»³⁵⁵. Qualche anno dopo, maestro Antonino Lo Presti, uno dei migliori fabbri di Palermo, vi aveva apportato delle modifiche adattandolo al tiro dei buoi siciliani e – sul modello di attrezzi agricoli acquistati all'estero dal conte Tasca e dal barone Turrisi – era riuscito a riprodurre nella sua officina di Largo del Castello anche l'aratro americano volta orecchio per terreni a forte pendio, l'aratro scozzese in ferro per dissodamenti profondi, il rincalzatore in ferro, la zappa a cavallo con telaio in legno o ferro per la sarchiatura³⁵⁶.

L'abilità di questo artigiano – scriveva l'Inzenga – credo utile contestarla per la pubblica stampa, essendo egli l'unico che già trovasi esercitato a Palermo sulla esecuzione di tali strumenti e che può ben soddisfare al desiderio di quei benemeriti proprietari, che vorrebbero acquistarne³⁵⁷.

Su un esemplare inglese da molti anni in possesso del principe di Petrucci a Perpignano, il Lo Presti aveva eseguito anche l'erpice a rombo in ferro, vendendone parecchi esemplari a Canicattì e a Favara. In particolare, nella fattoria dei fratelli Gangitano a Canicattì, «tirato da due bovi dal mattino alla sera, erpicava in un giorno tanta terra quanto ne avrebbero lavorato dodici aratri, o quanto a braccia d'uomo s'avrebbe potuto ottenere da 40 uomini armati di zappa per romperne le zolle ed uguagliarne la superficie»³⁵⁸.

A Messina si affermava la fabbrica di don Domenico Bon Signore, che riusciva a riprodurre con modifiche migliorati-

ve l'impianto idraulico Gatteaux, una noria mossa ancora da forza animale il cui uso nel 1853 si era abbastanza diffuso negli agrumeti del messinese e cominciava a estendersi anche a Palermo, dove il barone Antonio Chiaramonte Bordonaro «ha voluto essere il primo fra' proprietari palermitani a far conoscere la grande importanza di questa macchina idraulica», seguito dall'Istituto Agrario Castelnuovo e dal cav. Luigi Caminnci in un suo fondo in contrada Terre Rosse³⁵⁹.

E tuttavia la richiesta di nuovi strumenti agricoli era nel complesso molto modesta e tale da non riuscire a fare da volano all'industria meccanica. A parte le zone costiere dove si sviluppava l'agrumicoltura e le zone interessate dall'espansione viticola, il resto della Sicilia continuava a coltivarsi a grano con un tipo di gestione che – come per i secoli precedenti – continuava a scaricare sui contadini l'intero onere della coltivazione. Persino le fattorie modello come erano certamente quelle di Bonvicino del barone Turrisi e di Regaleali del barone Lucio Tasca e poi dell'omonimo nipote conte d'Almerita, esponenti della nuova aristocrazia che – diversamente dagli eredi della vecchia aristocrazia – curavano direttamente le loro aziende, lasciavano spazi amplissimi alle piccole aziende contadine a terraggio. Per conto del proprietario infatti si utilizzava soltanto una parte modesta dell'estensione della fattoria, tutta quella parte cioè che poteva concimarsi con il concime prodotto dagli animali allevati nelle stalle. Il Turrisi – in una sua relazione sulla fattoria di Regaleali – consigliava inoltre di limitare la conduzione diretta a quei terreni raggiungibili dai buoi in pochissimo tempo, tralasciando i più distanti, dove per il lungo tragitto gli animali sarebbero arrivati stanchi al lavoro dalla stalla dove ormai venivano tenuti e non avrebbero fornito il giusto rendimento³⁶⁰. Disponibilità di concime e tempi di percorrenza tra la stalla e il luogo del lavoro costituivano quindi due limiti invalicabili allo sviluppo dell'agricoltura capitalistica in Sicilia e conseguentemente alla meccanizzazione del settore. Le macchine dell'azienda venivano così utilizzate dai lavoratori salariati soltanto in quella parte

della fattoria a conduzione diretta, non sull'intera estensione. Il resto del terreno, che era poi la parte più consistente della fattoria, veniva lottizzato a contadini che si impegnavano con contratti a breve termine (triennali, di solito, il tempo cioè di una rotazione: maggese, grano, grano) a pagare un canone prefissato al raccolto (terraggio) e che, non potendo ovviamente permettersi l'acquisto delle nuove macchine, continuavano a usare gli antichi strumenti di lavoro: l'aratro a chiodo, il mulo e la zappa.

Ecco perché le diverse officine meccaniche e le fonderie che operavano nei decenni a cavallo dell'unificazione non riuscirono a compiere un deciso salto di qualità, con l'eccezione – dicevo – della Fonderia Oretea. Neppure questa sino ai primi anni Cinquanta in verità era riuscita a decollare «per deficienza di mezzi», anzi provocava perdite, tanto che nel luglio 1854 l'assemblea dei soci decise all'unanimità di metterla all'asta, che per mancanza di offerte venne più volte rinviata, sino a quando nell'agosto dell'anno successivo venne aggiudicata a Vincenzo Florio per 4.000 onze e l'accollo delle obbligazioni e dei debiti risultanti dall'inventario³⁶¹.

È difficile pensare che Florio agisse in previsione della concessione del servizio postale attorno alla Sicilia e quindi della necessità di dover potenziare la sua flotta con nuove navi a vapore, la cui manutenzione aveva bisogno di una officina meccanica ben attrezzata. La concessione è dell'ottobre 1856, di oltre un anno più tardi all'aggiudicazione della fonderia (cfr. *infra*, p. 253). In ogni caso, la piena disponibilità dell'officina era funzionale ai suoi programmi: Florio aveva da poco acquistato una seconda nave a vapore e sicuramente pensava di acquistarne altre, avendo intuito che il futuro della marina mercantile era ormai nel vapore. La concessione postale del 1856 e la successiva del '58 per il servizio settimanale tra Napoli e la Sicilia portavano all'acquisto di nuovi piroscafi e conseguentemente al potenziamento dell'Oretea, alla cui direzione venne chiamato da Marsala l'inglese Gill, certamente il meccanico più competente allora in Sicilia, capace di adattare alla realtà isolana

qualsiasi macchina straniera e di costruirne altre *ex novo*, come quella per fondere lo zolfo o «la macchina a forza motrice col sistema di vapore ed aria»³⁶².

All'indomani dell'unificazione, l'Oreteia impiegava ormai 136 dipendenti, che la ponevano senza dubbio al primo posto tra le pochissime industrie palermitane degli ultimissimi anni dell'età borbonica e tra le poche realtà industriali dell'isola, assieme alla flotta Florio, agli stabilimenti enologici e alla filanda marsalesi, alle fabbriche messinesi di tessuti di cotone e alla filanda Jaeger di Messina. Non reggeva però il confronto con le industrie napoletane del settore, alcune delle quali contemporaneamente impiegavano una forza lavoro tra le 500 e le 800 unità³⁶³. Né le sue macchine agricole (trinciapaglia e tagliafieno) valevano ancora quelle delle officine Baldantoni di Ancona o di Benedetto Ciapetti di Castelfiorentino o della ditta Rümmele e C. di Milano: all'Esposizione Italiana di Firenze, mentre si apprezzavano le sue macchine navali e la bellezza dei suoi getti, il suo tagliafieno si rivelava assolutamente inutilizzabile³⁶⁴.

Il suo sviluppo era stato rapidissimo, quasi improvviso, tanto che la scarsa manodopera specializzata locale non era riuscita a farvi fronte: e infatti il 50% dei limatori (16 su 32), il 36% dei calderai (4 su 11) e il 24% dei fonditori (5 su 21) proveniva da fuori Palermo e, tra queste categorie di lavoratori specializzati, i locali erano soprattutto ragazzi tra i 10 e i 17 anni (9 limatori, 2 calderai e 7 fonditori)³⁶⁵. Non è inopportuno tuttavia ribadire che all'origine del suo improvviso decollo non c'era un rapido incremento della domanda della sua produzione da parte del mercato isolano o palermitano e che senza il lavoro assicurato dalle riparazioni navali della flotta Florio esso non si sarebbe mai verificato in tempi così rapidi. Se infatti avesse dovuto contare sulle sole richieste del mercato siciliano, l'Oreteia sarebbe stata certamente condannata a una esistenza non diversa da quella delle altre fonderie del tempo.

L'ATTIVITÀ CANTIERISTICA E ARMATORIALE

Uno dei settori che più si erano sviluppati in Sicilia negli ultimi decenni del periodo borbonico era certamente l'armatoria, grazie sia alla possibilità – dopo l'istituzione nel 1789 del Seminario Nautico di Palermo, seguito attorno al 1810 dalla creazione di scuole nautiche a Messina, Trapani e Cefalù – di reperire localmente abilissimi capitani marittimi; sia ai trattati di pace del 1816 con gli Stati barbareschi che rendevano più sicura la navigazione; sia infine alle agevolazioni concesse dal governo borbonico alla bandiera nazionale nel 1818 (riduzione dal 25 al 10% del dazio di importazione sulle imbarcazioni costruite all'estero) e nel 1824 (premi per la costruzione nel Regno di nuove imbarcazioni e tariffe doganali ridotte sulle merci trasportate dai legni nazionali)³⁶⁶.

Anteriormente al 1824, l'attività cantieristica era alquanto ridotta, anche se a fine Settecento nell'Arsenale di Palermo potevano costruirsi imbarcazioni della capacità di 2.000 salme, ossia di oltre 400 tonnellate³⁶⁷. Dopo il 1806, la necessità di far fronte in tempi rapidi alle riparazioni di cui le navi della flotta inglese presente nell'isola abbisognavano agevolò la formazione di un corpo di maestri d'ascia specializzato, che dopo la partenza degli inglesi non rimase del tutto inoperoso, perché la scomparsa della pirateria barbaresca incoraggiava i siciliani a dotarsi di proprie imbarcazioni per i commerci marittimi. Ma ancora sino al 1824 la costruzione di grossi natanti procedeva alquanto a rilento. Tra il 1819 e il 1823, nel cantiere palermitano si costruirono infatti appena 8 imbarcazioni della portata massima di 213 tonnellate (6 brigantini e 2 brick-schooner), mentre nel solo 1824 si costruirono ben 5 brigantini, tra cui il *Gabriele* di Gabriele Chiaramonte Bordonaro di 210 tonnellate, destinato a numerosi viaggi per le Americhe, e l'*Eroe* di Mariano (?) Bonocore di 321 tonnellate. Nei due anni successivi si verificò un rallentamento (6 brigantini), superato felicemente nel 1827, quando si costruirono altri 6 brigantini, tre dei quali appartenevano a Pietro Riso³⁶⁸. I dati a disposizione non vanno oltre, ma da una testimonianza dello

Scrofani di qualche anno successivo apprendiamo che – grazie alla nuova politica governativa – i cantieri di Palermo e di Messina erano in piena efficienza e ormai vicini «alla ben corredata ed elegante fabbrica americana»³⁶⁹. A Riposto – dove nel 1820 era stata istituita un'altra Scuola nautica – l'attività cantieristica era anch'essa molto sviluppata, sino a fare di quel centro il più attivo della costa jonica³⁷⁰. Anche altrove, nei maggiori scali marittimi dell'isola, si svolgeva una certa attività cantieristica, se dei 106 legni di maggiore portata di cui la marina siciliana si arricchì tra il 1818 e il 1825, 79 per una stazza complessiva di 6.687 tonnellate, furono costruiti in Sicilia e solo 27 (3.331 t) acquistati all'estero. Nel complesso, però, a giudicare dall'entità dei premi concessi dal governo sulle nuove costruzioni, sino alla metà degli anni Trenta lo sviluppo fu lento, tanto che in alcuni anni non doveva coprire neppure la diminuzione causata dai naufragi. Nel 1829, ad esempio, i premi concessi furono complessivamente pari a 16 ducati, ossia a 8 tonnellate, mentre nello stesso anno gli otto legni naufragati avevano una portata di 511 tonnellate³⁷¹. Nel 1832, si concessero però premi per quasi 5.000 ducati. Ancora nel 1837, i premi ammontavano a 2.533 ducati, ma nei due anni successivi balzarono a 23.545 il primo e a 27.324 il secondo, a dimostrazione di una fortissima inversione di tendenza, che non sappiamo se ha avuto un seguito perché i dati non proseguono oltre.

È meglio documentato lo sviluppo complessivo della marina mercantile. Anteriormente al 1824, il naviglio siciliano era soprattutto adibito alla pesca e alla navigazione di cabotaggio attorno all'isola: a Trapani, ad esempio, nel 1810, su 310 imbarcazioni solo 8 erano i brigantini e 22 gli scia becchi. Anche se non erano mancati i successi (navi mercantili palermitane erano state le prime della marina borbonica a raggiungere il Baltico nel 1789, il Mar Nero nel 1799, gli Stati Uniti nel 1818, le Antille nel 1819, con il brigantino Nettuno al comando di Pietro Cusimano, e il Brasile nel 1824 con il brigantino Federico al comando del cap. Lamby)³⁷², poche erano le imbarcazioni siciliane che toccavano altri porti del Mediterraneo o si avventuravano al di là dello Stretto di Gibilterra per conto di grossi commercianti

o di produttori che per sfuggire alla intermediazione dei proprietari di navi si trasformavano essi stessi in armatori. È il caso dei due negozianti Ricca e Sommariva alla fine del Settecento, del nobile trapanese Berardo Ferro e di Carmelo Maria Adamo all'inizio dell'Ottocento, e più tardi di Michele Pojero, Beniamino Ingham e degli stessi Florio.

Ricca e Sommariva erano proprietari dell'*Archimede* (portata 2.000 salme) e almeno di un altro sciabecco. Per poter trasportare direttamente a Marsiglia la sua produzione di soda, il Ferro si era fatto costruire nel 1801 uno sciabecco munito di cannoni, requisito dal governo nel 1807 per un prezzo di ben 2.500 onze e affidato al direttore del Seminario Nautico per impiegarlo nel commercio marittimo al comando di un allievo dell'Istituto³⁷³. L'Adamo sembra fosse un greco che abitava a Palermo. In società con il figlio Domenico Maria commerciava in frutta secca e sommacco macinato, importava grano da Alessandria d'Egitto, esportava manna e sommacco per Marsiglia, orzo per Barcellona (Spagna), sale per Ancona e zolfo acquistato a Girgenti per Livorno. Era proprietario di un pinco della portata di circa 800 salme, fittiziamente a nome del capitano inglese Francesco Fowler, che nel 1803 con vendita simulata cedeva al capitano di nazionalità spagnola Giuseppe Lamby, allo scopo di ottenere la bandiera spagnola e di renderlo, dati i tempi, più sicuro alla navigazione³⁷⁴. Michele Pojero era – come sappiamo – il più importante commerciante di agrumi della piazza di Palermo nel periodo della Restaurazione. Nel 1820 acquistava dal marsalese Andrea Di Trapani per 322 onze lo sciabecco *Madonna della Misericordia* «con tutti gli attrezzi e fornimenti» e lo affidava al capitano Antonio Taranto³⁷⁵. Negli anni successivi sino all'unificazione risulta proprietario di diverse imbarcazioni, che facevano la spola con gli Stati Uniti. Dell'attività armatoriale dei Florio si parla diffusamente in un'apposita parte di questo volume, alla quale si rinvia (cfr. *infra*, pp. 249 sgg.).

L'interesse di Ingham per l'attività armatoriale sembra piuttosto tardo rispetto alla sua venuta nell'isola: una delle sue prime imbarcazioni fu il brigantino *Sofia* di 317 tonnellate, che nel 1828 giungeva in Nord America e nel 1831 a

Odessa, per continuare a navigare ancora sino al 1859, quando naufragò nel Mar Baltico³⁷⁶. Nel corso degli anni Trenta, Ingham acquistò altre imbarcazioni costituendo la flotta mercantile più numerosa dell'isola: i tre brigantini *Elisa*, *Ulisse e Alessandro*, le due golette (schooner) *Lady Sale* e *Juno*, le navi *Rattler*, *Racalia*, *Duchessa* e soprattutto *Sumatra* di 500 tonnellate, adibita ai viaggi per l'Oriente. Ma era stata l'*Elisa*, un brigantino di 250 t fatto costruire a Messina, ad aprire la strada per l'Oriente nel 1838-39, compiendo al comando del capitano Vincenzo Di Bartolo il primo viaggio di una nave mercantile del Regno delle Due Sicilie a Sumatra, da dove ritornò carica di pepe³⁷⁷.

Nel caso di Giovanni Riso si verifica il processo inverso, da capitano marittimo a grande commerciante e a finanziere. Aveva cominciato come convittore «orfano e bisognoso» del Seminario Nautico, nel quale era entrato sin dalla sua istituzione, diventandone poi docente e per qualche tempo direttore. La sua perizia di capitano di marina gli valse vari riconoscimenti e infine anche il titolo di barone. Pasquale Calvi lo considerava però un pirata, oltre che un «corrottissimo e feroce pubblicano». È probabile perciò che all'origine della sua fortuna ci fosse proprio l'esercizio della pirateria antibarbaresca, che ancora nel primo decennio dell'Ottocento veniva legalmente esercitata. All'inizio della Restaurazione lo incontriamo come armatore di un piccolo brigantino di 100 tonnellate, l'*Oreto*, che – come si è accennato – nel 1818 fu la prima nave mercantile borbonica a raggiungere gli Stati Uniti con un carico di prodotti isolani (agrumi, zolfo e manna). Il viaggio fu però particolarmente duro e piuttosto lungo, perché il suo capitano non conosceva bene la rotta, che i capitani dei veloci clipper americani che monopolizzavano i traffici tra gli Stati Uniti e la Sicilia riuscivano a mantenere gelosamente segreta ancora per un altro decennio. A lui appartennero anche i brigantini *Pietro*, *Carolina* e *Marianna*, costruiti a Palermo nel 1827, e in società con il principe di Trabia il brick-schooner *Maria del Soccorso*, costruito nel 1822.

Con gli armatori trapanesi Domenico Adamo e i fratelli Francesco e Sebastiano Malato, attivi negli anni Trenta, sia-

mo in presenza di un allargamento dell'attività, che in precedenza interessava la pesca del corallo (Adamo) e il piccolo cabotaggio, da cui i Malato passarono ai viaggi per New York con il brigantino *Filomena* al comando del capitano Francesco Rallo.

Il caso del dr. Gabriele Chiaramonte Bordonaro era piuttosto unico. Egli viveva a Canicattì, dove spesso svolgeva le funzioni di amministratore giudiziario, che gli consentirono nel 1819 di impossessarsi, ottenendolo in enfiteusi per un canone annuo di 1.700 onze, dell'intero ex 'stato' feudale di Canicattì del principe della Cattolica Giuseppe Bonanno. Trasferitosi a Palermo negli anni Venti, otteneva il titolo di barone e si trasformava in grande commerciante, finanziere e armatore. A lui appartenevano i due brigantini *Gabriele* e *Antonietta*, donati successivamente al nipote Antonio e nel 1868 valutati 25.000 lire ciascuno³⁷⁸, e sembra anche il *Luigia Carolina*: imbarcazioni continuamente in viaggio per i porti degli Stati Uniti, del Brasile, dell'Impero russo, con profitti notevoli per il suo armatore. Non è forse senza significato che nel 1848 il Chiaramonte Bordonaro, Vincenzo Florio e Pietro Riso, erede di Giovanni, ossia tre armatori, venissero considerati gli uomini più ricchi di Palermo.

Altri armatori attivi sulla piazza di Palermo erano tale Di Liberto, che tra il 1819 e il 1825 fece costruire tre brigantini; tale Onorato, proprietario di due brigantini nel 1824-27; Mariano Bonocore, sul cui brigantino *Eolo* gli allievi del Seminario Nautico nel 1852 effettuarono un viaggio di istruzione, e Salvatore De Pace, un intraprendente negoziante di tessuti presente in numerose iniziative. Ignoriamo purtroppo la situazione di altre parti dell'isola, Messina e Catania in primo luogo, ma anche Riposto e Trapani, dove l'attività armatoriale era anch'essa in notevole espansione.

1. *La Società dei battelli a vapore siciliani*

Anteriormente alla costituzione della società I. e V. Florio per la navigazione a vapore, per la quale rimandiamo al capitolo sui Florio, nel settore armatoriale la più importan-

te realizzazione fu la nascita della Società dei battelli a vapore siciliani. Subito dopo che il governo borbonico liberalizzò la navigazione con battelli a vapore, alcuni operatori economici palermitani capeggiati da Ingham, Florio e Gabriele Chiaramonte Bordonaro, tutti e tre armatori di navi a vela, si convinsero nell'estate del 1839 dell'opportunità di promuovere la costituzione di una società anonima per l'acquisto di due piroscafi, Palermo e Messina, da destinare principalmente ai viaggi tra la Sicilia, Napoli e Malta³⁷⁹.

È fuor di dubbio – essi ritenevano – che a' popoli moderni lo stupendo trovato del Vapore e l'ampia applicazione di esso serva d'incomparabile eccitamento allo sviluppo della industria ed al progredimento delle utili e generali conoscenze. E noi più che altri, da mare ristretti, ne sentivamo grave il bisogno, quando soli e raramente vedevamo appo i nostri lidi approdare i vapori della privilegiata Compagnia di Napoli³⁸⁰.

La notizia sollevò a Palermo grandi entusiasmi, di cui si fece interprete il periodico «La Guida Sicula», annunciando come «in breve, e con prosperi auspici, si vedrà ne' porti di Palermo e di Messina vapori Siciliani, con Siciliana insegna, con Siciliani impiegati; e vivo e periodico si manterrà il traffico con Napoli, con Malta, con altri luoghi, che la utilità del commercio richiede»³⁸¹.

Un anno dopo (luglio 1840), nacque la Società dei battelli a vapore siciliani, con un capitale iniziale di 35.000 onze, ripartito in 350 azioni da 100 onze l'una e sottoscritto da 122 azionisti, il maggiore dei quali era Ingham con 24 azioni. Seguivano con 13 Florio, con 12 la Compagnia francese di zolfi Taix e Aycard, con 11 il principe Ettore Aragona Pignatelli – titolare di una compagnia di navigazione a vapore napoletana, di cui Ingham era il rappresentante a Palermo –, con 10 Chiaramonte Bordonaro e ancora numerosi altri, alcuni dei quali erano residenti a Catania, Messina e Trapani³⁸². Complessivamente, l'aristocrazia titolata acquisiva una partecipazione azionaria di minoranza: 44,6%, che diventava 48,6% se consideriamo il 4% di azioni in mano a cadetti senza alcun titolo nobiliare. E tuttavia la presenza

nella società di una nutritissima schiera di nobili (62), soprattutto della più antica e prestigiosa aristocrazia siciliana, anche se non deve essere sopravvalutata, costituiva un fatto molto significativo, perché dimostra una diversa apertura verso nuove attività, che era mancata in passato e purtroppo non avrà grande seguito in futuro. La stessa presenza tra i promotori del barone Chiamonte Bordonaro non deve trarre in inganno, perché il suo titolo nobiliare – come sappiamo – era recentissimo: la sua qualifica era infatti quella di «negoziante». Il controllo della Società rimaneva pertanto saldamente nelle mani del ceto borghese che l'aveva promossa e che si era assicurato il 51,4% delle azioni. Si trattava di «negozianti» e di imprenditori siciliani, anche se non mancavano i commercianti stranieri, inglesi soprattutto, che intervenivano per il 14%, e ancora qualche commerciante francese e svizzero. Nel complesso, comunque, circa i tre quarti dei capitali erano locali. E ciò è molto significativo in quanto documenta una apertura verso il nuovo che in passato non si era mai manifestata con tanto entusiasmo. Stupisce l'assenza di uno dei più abili finanziari del tempo, il barone Giovanni Riso³⁸³.

La somma sottoscritta doveva servire all'acquisto del solo *Palermo*, ma la sottoscrizione rimaneva aperta per un altro anno, allo scopo di collocare almeno 300 nuove azioni per l'acquisto del secondo piroscafo, previsione che non riuscì ad avverarsi. Dell'acquisto a Greenwich, in Inghilterra, del *Palermo*, che doveva essere un «ottimo vapore del tutto moderno e di velocissimo cammino da escludere qualunque concorrenza, tanto de' Vapori in attività, quanto di quelli in costruzione pe' nostri mari», fu incaricato l'inglese Giacomo Morrison, azionista della Società, che presentò un preventivo di 15.000 sterline (29.000 onze), rivelatosi inesatto, poiché la necessità di dotare il piroscafo di pezzi di ricambio per consentirgli di navigare lontano dalle officine inglesi elevava la spesa a 17.050 sterline (33.000 onze)³⁸⁴. L'assemblea dei soci decise perciò di elevare il capitale sociale a 38.000 onze emettendo altre 30 azioni³⁸⁵, che però solo in parte si riuscì a collocare sul mercato, cosicché i maggiori azionisti palermitani furono costretti a dividersi la quota in-

venduta: 6 azioni Ingham e 2 ciascuno Florio, Chiaramonte Bordonaro e Gaetano Fiamingo³⁸⁶. Ma la variazione del cambio da 57 a 59 tarì per sterlina provocò un ulteriore aumento del prezzo del vapore, che ebbe un costo finale di 39.340 onze, compresi il compenso per l'equipaggio inglese che ne curò il trasporto sino al porto di Palermo dove giunse nel settembre 1841, la spesa per i pezzi di ricambio e la fornitura completa «di mobili, di argenterie, di biancherie da tavola e da letto, e di masserizie eleganti di ogni maniera, le quali potranno avere lunghissima durata in servizio del legno»³⁸⁷. Per non ritardarne ulteriormente la consegna, Ingham aveva anticipato la differenza, mentre la mediazione a Greenwich di Giacomo Tasker veniva pagata con l'assegnazione di 6 azioni della Società.

Il *Palermo* aveva una forza di 150 cavalli e soddisfece pienamente le aspettative del gerente, convinto che esso «per la sua marittima costruzione, per la perfezione della sua macchina, e per la celerità del suo corso [...] non cede ad alcuno de' più celebri costruiti in Inghilterra e [...] certamente sarà capace di sostenere la concorrenza con qualsiasi altro vapore, che, vincendolo forse in lusso e in magnificenza, difficilmente potrà superarlo per rapidità di cammino»³⁸⁸. Posto al comando del capitano Stefano Trifiletti, il vapore fu impiegato sulla rotta Palermo-Napoli, con scalo a Messina a viaggi alterni, e nei primi cinque mesi di attività, che coincisero con l'inverno 1841-42, produsse un utile di 1.517 onze, che, siccome gli amministratori rinunziavano ai compensi previsti dallo statuto, equivalevano a 3.27.18 onze per azione, ossia al ragguardevole interesse annuo del 9,43% sul capitale investito³⁸⁹. Grazie al suo impiego, era ormai possibile raggiungere Napoli da Palermo in sedici ore con una spesa di 50 tarì, a fronte degli otto giorni necessari in precedenza e di una spesa di 10 onze (300 tarì)³⁹⁰: l'Europa era diventata più vicina!

Per il periodo successivo le fonti tacciono completamente, sino allo scioglimento della Società in seguito alla rivoluzione siciliana del 1848, che coinvolse anche il *Palermo*, utilizzato dal governo rivoluzionario e successivamente confiscato dal governo borbonico, che solo più tardi concesse ai soci un indennizzo del 50%³⁹¹.

Scomparso il *Palermo*, l'unico vapore siciliano rimaneva l'*Indipendente* di Vincenzo Florio (cfr. *infra*, pp. 251-252). Nel 1853, si costituiva a Palermo la Società sicula-transatlantica, con lo scopo di collegare regolarmente per mezzo di battelli a vapore la Sicilia e l'America. I maggiori azionisti erano tale Schuster e i De Pace, Salvatore e il figlio Luigi (poi genero di Florio), già proprietari di imbarcazioni a vela³⁹². All'iniziativa partecipavano con cospicui capitali anche rappresentanti dell'aristocrazia (conte d'Almerita, principessa di Montevago) e alcuni commercianti³⁹³. Ma in occasione del trasferimento a Palermo dall'Inghilterra, dove era stato acquistato, il loro vapore *Sicilia* (1.200 t con motore di 300 cavalli) causò l'affondamento nel porto di Marsiglia di un piroscafo napoletano, coinvolgendo la società in una costosa lite conclusasi con la sua liquidazione. Nelle more, ebbe appena il tempo di segnare un primato: fu la prima nave a vapore dell'Europa meridionale a raggiungere New York, dopo un viaggio di 26 giorni. Dopo un secondo viaggio a New York, quando già la società aveva deciso di porlo in vendita, colò a picco al largo dell'Irlanda meridionale³⁹⁴.

Per il resto, la marina mercantile continuava a essere ancora a vela. Il numero dei legni e la loro capacità erano però notevolmente aumentati durante la Restaurazione. A fine 1819 e ancora nel 1820, la marina mercantile siciliana aveva una consistenza di 1.869 legni, di cui 1.431 da traffico e 438 da pesca. I dati più completi si hanno però a cominciare dal 1823, quando il numero di natanti – per motivi che non sono riuscito a individuare, ma probabilmente per una diversità nei criteri di rilevamento dei dati – si era ridotto a 1.437 per una stazza complessiva di 25.845 t, che equivale a una stazza media di 18 t. L'imbarcazione più capace era una polacca di 242 t, mentre i 63 brigantini avevano una stazza media di 147 t. Per il resto si trattava di piccolissime imbarcazioni, la cui stazza media oscillava dalle 44,5 t degli sciabecchi alle 3,5 delle barche. Negli anni successivi, il numero dei natanti aumentava sino ai 1.763 del 1830 per una stazza complessiva di 35.306 tonnellate, mentre la stazza media saliva a 20 t. Nel 1835, il numero risulta ulteriormente aumentato a 2.058 e la stazza a 41.800 t, ma la stazza media rimaneva nel frattempo

quasi inalterata (20,3 t). La marina mercantile si era intanto arricchita di 3 navi con una stazza media di 350 t, i brigantini erano diventati 118 e le barche ben 976. Complessivamente tra il 1823 e il 1835, si verificava un aumento del 43% del numero dei natanti e del 62% della stazza complessiva, che sarebbe stato ben più consistente senza il naufragio di 77 legni per una stazza di 4.253 t.

Al 1° gennaio 1839, il numero dei natanti saliva a 2.371, per una stazza complessiva di 46.675 t, mentre la stazza media rimaneva bloccata a 20 t. Di essi, 1.904 erano addetti alla pesca e al cabotaggio e ben 467 al commercio con l'estero, a conferma che ormai la marina mercantile siciliana era riuscita a ritagliarsi un suo spazio nella navigazione d'altura: e infatti era siciliano il naviglio borbonico che giungeva nelle Americhe e siciliane erano la maggior parte delle imbarcazioni meridionali presenti nei porti russi. Sulla dislocazione del naviglio, c'è da rilevare che il numero più elevato di natanti apparteneva alla provincia di Trapani con 729, seguita da Palermo con 677 e una stazza di 17.633 t contro le 8.865 di Trapani, a dimostrazione che le imbarcazioni trapanesi, se erano più numerose, erano anche assai meno capaci. Messina non aveva molte imbarcazioni, appena 179, con una capacità complessiva però di 12.674 t e una capacità media che era la più elevata: 71 t contro le 26 di Palermo e le 12 di Trapani. La marina catanese veniva al quarto posto per tonnellaggio (4.613) e al terzo per numero (326). Due anni dopo, prima ancora che entrasse in funzione il piroscafo *Palermo*, il numero dei legni si ritrova diminuito a 2.031, ma l'aumento del tonnellaggio a 47.438 t dimostra che la riduzione era avvenuta a vantaggio della portata media.

Per il periodo successivo non esistono dati sino al 1° gennaio 1859, ossia alla vigilia dell'unificazione, quando il numero dei natanti si ritrova ulteriormente diminuito a 1.814, ma la stazza complessiva balzava intanto a 61.275 t (dalle 25.845 t del 1823, con un incremento del 137%) e la stazza media a 34 (dalle 18 del 1823). La riduzione del numero delle imbarcazioni era quindi ampiamente compensata dalla presenza di un maggior numero di bastimenti d'altura,

che rispetto al 1839 contribuivano a elevare la stazza complessiva del 31%. Ormai si contavano 4 navi a vapore della Florio della capacità media di 273 t e 26 navi a vela, mentre il numero dei brigantini era diminuito a 69 e quello delle barche a 805. I maggiori progressi rispetto al 1839 li aveva realizzati la marina catanese, che se vedeva ridotto il numero dei suoi natanti da 326 a 254, incrementava la sua stazza da 4.614 a ben 11.551 t, con un aumento del 150% che la poneva adesso al terzo posto dopo Palermo (20.492 t) e Messina (14.036 t), dove invece l'incremento era piuttosto contenuto (16% e 11%). La marina trapanese, che pur continuava a essere la più numerosa, subiva addirittura una flessione della stazza (8.790 t), inspiegabile se si considera che nelle altre province si registravano contemporaneamente incrementi consistenti, soprattutto a Girgenti (369%) e a Caltanissetta (259%), ma anche a Noto (26%)³⁹⁵.

I progressi dell'industria armatoriale siciliana nel corso dell'ultimo trentacinquennio del Regno borbonico erano in linea con quelli realizzati contemporaneamente dall'armatoria napoletana, che tra il 1825 e il 1860 vedeva balzare il numero dei natanti da 5.008 a 9.848 e la stazza complessiva da 107.938 a 259.910 t, con un incremento del 141%, non diverso cioè dal 137% della Sicilia nel periodo 1823-1859³⁹⁶. Grazie alla presenza della flotta Florio, che già anteriormente al 1860 si era arricchita di una quinta unità a vapore, essa era una delle pochissime realtà industriali dell'isola capaci di ulteriori grandi sviluppi dopo l'unificazione italiana.

