

(1) Nel 1501 Federico d'Aragona, volendo premiare la fedeltà della casa del Vasto, prima di partire le donò le sue riserve, i suoi boschi, il suo padiglione di caccia che possedeva nell'isola d'Ischia, trasmettendole ogni aver suo che nella città e nelle terre d'Ischia si contenesse (D'Ascia. op. cit.).

(2) Il Capaccio morto nel 1634 scriveva come in *Viraro venatio vigibat o-  
tin, nunc vero agricultura* (una volta vi signoreggiava la caccia, oggi l'agri-  
cultura).

(3) Altro indizio di popolare avversione si manifestò per le cacce regie; av-  
vegnachè i cittadini, al sentirsi liberi, uccisero le bestie, svanirono i confini, e  
spregiando le ragioni della proprietà, recidevano i boschi, piantavano a frutto  
ne' campi, dividevano come di conquistista le terre. Così che il governo dichiarò le  
cacce già regie, ora libere, terreni dello stato, le guardie sciolte (Colletta, libro  
quarto).

## Agricoltura - Industrie

Tutti i territorii dell'isola furono al principio dati in enfiteusi dall'Abate e dal Barone: quelli del Monte, dell'Arcivescovo di Napoli. L'Isola, al pari del Monte, conta novecento moggia di terra, tutte coltivate. « La ricca ed abbondante Procida » diceva nel 1587, il Tasolino. « Una coltura pari a quella di Procida non trovavasi in tutta Italia » soggiungeva nel secolo scorso lo Scotti. « Nell'isola di Procida, atteso la folta popolazione, i demani quasi tutti sono stati a questi anni locati e messi a coltura: la intera isola di Bivaro, è stata tutta smossa e praticata » scriveva lo Scialoia al 1840.

Nei luoghi scoscesi o *schappe* che non si prestano alla coltura, vi cresce il fico d'india (*cactus opuntia*), il così detto *sempre vivo* (agave americana), lentischi, ginestre, e poi sui ciglioni filari di querce, di pioppi, elci, acacie, carrube, olivi, oleastri, e varia siepe di arbusti e frutici.

L'isola, ricca di terreno vegetale, prestasi ad ogni genere di coltura; ma nella massima parte è vigneti, qualche oliveto, agrumeti parecchi, paludi per gli erbaggi, qualche frutteto; se non che qua e là per le vigne voi trovate agrumi, frutti, civate, ortaglie: le dicono orti; e, se c'è de' fiori e molti agrumi, giardini.

La vite si marita a pali secchi di castagno altissimi, verso le punte dell'isola a pali più bassi: (1) una vite appoggiasi talora a tre, quattro, cinque pali. Fra le uve nere primeggia l'*aglianica*, poi la tintora, la palombina, la guarnaccia; fra le bianche la *tenella* (tenerella) la falanghina (falernina) (2), la biancolella, la cornicella, la cavalla, la luvante, l'uva pane.

I pomi di varie specie, massime *percoche* (pesche duracine) e *pomidorati*, sono grossi, primaticci, coloriti, sugosi e saporiti. Tra i fichi si distinguono i troiani, i natalini (alcuni di questi, se difesi nell'inverno, maturano in primavera), i dottati, i colombi, i melangiani o lardari. Nelle *Storie Napoletane* Giulio Capaccio verso

il 1600 scriveva: « Celeberrimi vi sono gli orti messi su dai Vasto e dai Pescara, che chiamano la *Starza*. Di carciofi e di cardi l'isola è così ferace, che di continuo ne arricchisce il mercato di Napoli. I suoi finocchi in ogni stagione dell'anno adornano le mense. Abbonda di uve e di fichi dolcissimi che sogliono essere precoci. » Cinqnant'anni fa, la punta di Socciaro era coverta da una selva di albicocchi (*grisonnole, ammenale*): l'isola ne produceva tante che ogni giorno ne partivano cariche per Napoli due barche; e pure ogni colletta vendevasi fino al vile prezzo di 24 grana.

Il primo documento che attesti della coltivazione della vite nell'Isola rimonta ai tempi di papa Gregorio Magno quando il conte di Miseno pretendeva dai prociadini 20 urne di vino l'anno. Fino al 1500 il piano dell'isola era terre seminatricie, orti, e terre arborstate e vitate, quasi sempre di viti latine. Dall'Inventario del 1521 si rileva come oltre la Starza, in parte coltivata a *giardino*, i terreni che rendevano all'Abate erano costituiti da orti ed orticelli (una trentina), terre fittate (più di 5 moggia), terre fruttate ed arborate, fruttate e vitate a viti latine (un 12 m.), terre arborate soltanto (m. 2), terre seminatricie o campensi (m. 16) e terre pastorarie, *ad pastonariam* (un 13 m.). Di queste terre, alcune si dicono censite *ab antico tempore*, altre dal 1403, altre dal 1500 al 1517. Di una parte di esse terre, i coloni eran veri mezzadri, perchè rendevano la metà ovvero la terza parte del frutto.

A quei tempi nell'Isola pare che la vigna si coltivasse come oggi nei campi di Terra di Lavoro, e come dicono Plinio e Columella de' tempi loro, cioè traendo profitto del suolo fraposto; per altro anche oggi il nostro colono semina fave, piselli fagioli, patate ed altro tra un filaro di viti e l'altro. La differenza sta che oggi la vite a Prociada non appoggiasi più al pioppo, all'olmo od alla quercia come una volta, come ai tempi di Columella e di Plinio, e come nell'isola stessa nel 1500. Celebri potatori di viti erano quelli Centane, quegli stessi che ne' mesi estivi facevano sulle tartane la *correa* delle legna e de' carboni dalla spiaggia europea a Napoli. Le paludi della Chiaiolella, una sola piana di 15 moggia, ma tutte insieme, 40 moggia, gareggiano con quelle di Napoli. I nostri carciofi non temono paragone.

Nel 1761, Nicola Albano censiva un terreno di 3 quarti di

moggia per annui D. 9,50. Nel 1771 Cristofaro Albano censiva un 2 moggia di terra con cellaio, per annui D. 45, franchi di censo alla Mensa arcivescovile e di buonatenenza, ad Antonio Palumbo di Prudenzia, sul Monte.

Oggi la terra più ingrata, uno *schiappetto*, come dicono, si affitta per 100 lire al moggio; la vigna, a quattro, cinque, secento lire il moggio. Il prodotto del vino, tra Prociada e il Monte, è di circa 3000 botti (ogni botte 12 barili di 44 litri). Nelle annate piene, un moggio dà 3 botti di vino, oltre il vinello.

Dalla platea di casa Albano si rileva che nel 1769 Cristofaro Albano comprava a Terrafema 5 fusti di vino (ogni fusto, due botti) per D. 66; e 2 botti di *acquata* (vinello) per D. 6. Oggi, in media, un fusto di vino si vende per D. 50. Il miglior vino, in alcuni anni, a D. 80, 90, 100 il fusto.

Era Prociada e il Monte, il prodotto annuo del vino, oltre il vinello, supera i 20 mila ettolitri.

1890 —	Ettolitri 22.000
1891 —	detto 24.000
1892 —	detto 16.000
	—————
	Ettolitri 62.000

La pesca, il traffico marittimo mediante le nostre navi, e la coltura della terra, ecco le maggiori fra le industrie dell'Isola in ogni tempo. Qui accenneremo alle industrie minori ed accessorie.

*Costruzioni dei veicoli di mare.* Le barchette e le barche si sono sempre costruite qua e là sulla marina di S. Cattolico.\* Le prime feluche si fabbricavano sulla *panicella* dove poi fu costruito il fortin; i primi legni a vele quadre dietro la Chiesa, qualcuno sulle panchine della Lingua e delle Grotte, e anche sulla spiaggia della Chiaiolella. Nel 1833 il Commune censui na Giacinto Scotti quell'area che noi diciamo il *cantiere*, prolungamento della panchina sotto le Grotte. Là abbian veduto sullo scalo fin tre o quattro navi ad un tempo. Quando le costruzioni vennero meno, il Consiglio municipale, invece di rifiorire la scogliera o gettata, invece, anzi, di formarvi un molo a riparo delle navi, ch'era ed è tanto neces-

sario, venne nella deliberazione di costruire un cantiere regolare; e poi dovette lasciare l'opera in sospeso.

*Funi.* Questa industria naturalmente accompagnasi a quelle delle costruzioni navali. Nel 1693 troviamo nella Platea del Clero un documento che ci rivela come già nell'isola si costrissero corde e cavi per i bastimenti. Vincenzo e Gaetano Pezzella dovettero sopra un cantaiò di funi, per la così detta gabella della chiesa, depositare D. 13 nella R. Camera, che nel 1694, intese le parti, li condannò a pagare. Fino alla metà del secolo, il canape si filava lungo la Via del Capo, alla Terra; ma essendosi cola, nell'antica piazza d'armi, costruito il padiglione per gli ufficiali e guardie carcerarie, quella industria passò nella contrada della Vigna.

*Taglia delle pietre e calcara.* Nel 1521 troviamo la *taglia* delle pietre, là dovè anche oggi diciamo *abbasso al Monte*, cava di tufo giallo, dolce. Pietre di tufo, meno dolce ne furono tagliate al principio del secol nostro anche alla punta di Serra; è un pezzo finalmente che si cavano sulla collina del *telegrafo* ossia del Mozzo.

La prima (a quanto sappiamo) calcara al Pozzovecchio fu costruita nel 1790 da Domenico Parascandola. Le legne si caricavano dalla spiaggia romana; le pietre da Vico Equense. Oggi tale industria è sparita; se non che Schiano di Pepe, anni sono, ha tentato di rinnovarla a Miniscola.

*Filugelli.* Come rilevasi da documenti municipali, nel 1789 anche sul Monte si educavano i bachi da seta; giacchè si chiese ed ottenne che i filugelli di là portati nell'isola fossero esenti da qualsiasi balzello. I fratelli Lomoriello, nella loro casa al Pendino dell'Olmo, sulla via di Ciraccio, ebbero fino al 1876 un laboratorio per estrarre dai filugelli la seta. Anche oggi alcuni li educano, e qualcuno ne cava quei *pei* di seta che servono ai pescatori per legarvi l'amo. Attaccate le vigne dalla crittogama nel 1851, i nostri contadini piantarono gelsi in abbondanza; ma ritrovato appena il rimedio della solforazione, al gelsio si affrettarono di sostituire la vite.

*Tele di lino.* Antichissima è l'arte dei flatri e delle tele di lino nell'isola. Verso il 1600 la prima proprietà acquistata dal Clero della Chiesa fu un telaio donatogli da una pia donna per nome Polissella.

« Le tele procidane, diceva Marcello Scotti, non passerà molto tempo, saranno ricercate dagli stranieri: esse dovranno togliere il vanto a quelle d'Olanda. » Anche oggi, le nostre tele di lino, filato a mano, sono apprezzate e ricercate fuori dell'isola. Nel 1798 si trattò d'impiantare nel casamento dell'Università un laboratorio ove meglio si praticasse l'arte; ma le politiche vicende dovettero mandare in fumo l'utile disegno. Nei tempi andati non c'era pinzochera, od anche giovane o sposa, che non avesse il suo telaio. Nel 1874 venivano ancora 200 in case private. L'opificio del Bagno penale contava 58 telai per fabbricare tessuti diversi.

Fino al 1860 o poco prima, Procida ebbe la sua *Assicurazione marittima* per i disastri delle navi. Nel 1873, venne fondata, dal Signor Enrico Scialoja, la Banca Popolare *Giovanni da Procida*, annessavi una cassa di risparmio. Verso il 1890 fu istituita una Banca Agricola.

(1) Tra le piantagioni, la vite e l'olivo formavano la più importante cura e sollecitudine de' priscii abitatori dell'Italia meridionale. Pressochè tutte le colline e le falde de' monti erano adorne delle loro piante. In quattro modi si coltivava la vite, cioè si lasciava o pendente, o legata a pali, o disposta a pergole, o maritata ad olmi, a pioppi, a frassini, ecc: l'ultimo era più in credito e più in uso.

(2) I primi vini ad essere celebrati nell'antichità dai poeti e dagli storici furono appunto i vini greci, che formarono fin dai tempi della guerra troiana un articolo di traffico.

Fra i vini greci si distinsero quelli dell'isola di *Creta* o di *Candia*, dell'*Epiro*, di *Lesbo* e di *Chio*. Tutti questi vini venivano pagati a sì caro prezzo che in Roma, nei più squisiti banchetti, non se ne beveva che un solo bicchiere.

Dappoi seguirono i *vini latini*, cioè quelli che si traevano dalle diverse provincie d'Italia, e soprattutto dalla Campania per avere i Romani imparato dai Greci dell'Italia meridionale la cultura delle viti; tuttavia nella fabbricazione dei loro vini ritennero norme del tutto diverse da quelle dei Greci.

Fra i vini latini si distinsero: il *cecubo* che traevasi nell'*Agro Cecubo* presso Fondi e Gaeta, l'*alcano*, il *manerino*, il *caulino*, (da un luogo detto *Caulum* fra Capua, Cuma e Pozzuoli), il *trifalino* ed il *trebelliano*, che raccoglievasi presso Napoli, l'*equano* in Sorrento; il *caleno* dal territorio di Calas (oggi Calvi); il *gaurano*, il *faustiano*, lo *canieno*, ed il *falemo* che fabbricavasi nel *Campo Falemo*, nel monte *Massico* presso Sinuessa, ed in Pozzuoli sul monte *Gauru*.

## Pesca

Intorno alla remota antichità della pesca nei mari dell'Isola non abbiamo documenti; ma è logico ritenere come l'Isola in ogni tempo abbia dovuto essere un nido di pescatori. Le loro prime abitazioni, fuori della Terra, sursero a S. Cattolico, alla Corricella, e poi alla Chiaiolella. Anche alla Chiaia dell'Asino v'erano magazzini e grotte, dove quando era cattivo tempo, si tiravano felluche e barchette; in estate poi lungo la spiaggia le dette barche facevano le tende per guardarsi dal sole.

Quando i pescatori di S. Cattolico si dettero alla grande pesca mediante le tartane ed altri grossi legni, ed al trasporto delle legna e del carbone dalla spiaggia di Gaeta a Napoli, la piccola pesca con gozzi e tartanelle restò ai Corricellesi. Poco dopo il 1600 il Capaccio scriveva: « Procida ha una doppia spiaggia littorale, una verso l'Occidente (la dicono Santo Cattolico), dove quelli che approdano all'isola per ragione di traffico, non mancano di alberghi; l'altra che guarda l'Oriente (chiamata Cornicella), a tutti nota per i pescatori che l'abitano. »

Nei mari dell'Isola e nei circostanti abbondano rotondi, vope, mennelle, triglie, tracine, sarpe, ocelliate, cefali, merluzzi, scorfani, dentici, morene, polipi, seppie, oltre i pesci di passaggio, come auguglie, sauri, lacerati, palamiti, sarde, acciughe. Per altro nei documenti storici troviamo singolarmente e spesso ricordata la pesca delle sarpe e dei tonni. Tuttora dicono il *sarpeto* a quel tratto di mare che va dalla via della Lingua oltre la Croce; e la pesca delle sarpe facevasi altresì nei pressi di Miseno e di S. Martinello.

Nei tempi feudali l'esercizio della pesca, come altresì quello della caccia e tanti altri, non era punto libero. Il Barone e l'Abate nell'isola nostra vantavano i loro diritti sul mare circostante e sulla pescaione che permettevano: e certi diritti, in prosieguo di tempo, li ebbe anche l'Università. Ma questi diritti non erano sem-

pre ben definiti, ciascuno voleva estendere i suoi, e di qui spessi litigi (1).

Nel 1545 un pescivendolo procidano, chiamato à deporre in una lite tra la città di Aversa e quella di Pozzuoli, disse che trovandosi un giorno nelle vicinanze di Maremorto, e propriamente vicino a *Pietrabocca* (luogo di là da Maremorto) fu richiesto di pesce da un Pozzolano; ma egli lo pregò fosse venuto di qua da Pietrabocca per vendergli il pesce, estendendosi sino a quel luogo la franchigia dei Procidani dalla gabella del pesce solita a pagarsi.

Come rilevasi dall'Inventario della Badia, del 1521, che riferisce per questa parte, ad un inventario ancora più antico, a quei di la Badia trovavasi tuttavia nel pacifico possesso di alcuni suoi diritti sulla pesca. Aveva essa il diritto di pescare ne' due mari del Capo Sant'Angelo, ossia nei mari a destra e a sinistra della Terra di Procida, e quindi esigeva dai pescatori che quivi praticassero il loro mestiero la metà dei proventi, o veniva con essi come poteva meglio ad una convenzione.

Con le altre rendite della Badia gli Abati Commendatari davano in fitto ad un particolare (o affidavano ad un procuratore) anche quelle della pesca ne' mari della Chiesa. Nel 1541 l'abate Giov. Antonio Cossa le affittò a Vincenzo Schiano di Popino; e quando pe' tumulti civili del 1545 il Fisco glielo confiscò, la Regia Camera ne affidò la esazione a D. Sebastiano Lubrano con la provvisione di tre once l'anno.

La più copiosa pescaione a quei tempi era quella delle sarpe, che con le nasse facevasi nei così detti *mari delle sarpe*.

Dietro supplica dell'abate Gio. Antonio Cossa e del Sindaco di Procida, papa Giulio III concesse, che a sollevare gli abitanti, ridotti per la venuta del Barbarossa in estrema povertà, a restaurare la chiesa parrocchiale bruciata da quel corsaro e a rifornirla de' necessari arredi, i pescatori dell'Isola potessero per un decennio pescare le domeniche e di festivi (salvo il Natale, la Pasqua, e l'Ascensione) ne' mari di Procida e d'Ischia fino a cento miglia dalle coste, purchè la terza parte del guadagno fosse devoluto a prò di detta chiesa.

Questo privilegio, sulla domanda dell'Abate Cardinal d'Aragona, del Sindaco, degli Eletti e de' cittadini, fu da dapa Pio IV nel

1562 prorogato per altri 10 anni, stante che la Chiesa, due volte ricominciata, due volte fu distrutta dal pirata Dragut. E poichè la chiesa il Cardinal d'Aragona volle tirare a finirla di quella grandezza e perfezione che presentemente si vede; Pio V, con bolla del 10 dicembre 1572, estese ad un altro quinquennio la licenza della pesca ne' dì festivi.

Anche dopo terminata la chiesa circa l'anno 1600, per mezzo degli Abati Commendatari si impetrò dai Pontefici simili permessi di pesca festiva pel mantenimento della chiesa e della sacra suppellettile. E vennero concessi, come rilevasi dai Brevi del 1605, 1612, 1620, 1624, 1633, coll'obbligo ai pescatori di contribuire non più la terza, ma sibbene la quarta parte.

Un editto dell'Arcivescovo Cardinal Buoncompagno, emanato ad istanza dell'Abate Cardinal Aldobrandini, minacciava la scomunica al pescatore che ricusasse di consegnare la sua quota al procuratore dell'Abate.

L'ultimo breve, che fu di papa Urbano VIII nel 1639, faceva l'Arcivescovo di Napoli di permettere ai pescatori, ove lo credesse spediente, l'esercizio del loro mestiere nei dì festivi (eccetto i giorni di Natale, Pasqua e Pentecoste), purchè assistessero prima al sacrificio della Messa, ed il quarto della pescagione non fosse adoperato che per ristorare i parati e gli ornamenti al culto divino necessari nella surriferta chiesa.

L'Arcivescovo Ascanio Filomarino non voleva permettere che si uscisse a pesca nelle notti precedenti ai dì festivi, nè i dì festivi si spandessero le reti dopo la pesca. Ma l'abate commendatario Cardinal Agostino Franciotti si volse allo stesso Pontefice Urbano VIII, e fu risoluto (1645) che fosse lecito pescare fino all'aurora, spandere poi le reti, e quindi sentir Messa.

La Curia Arcivescovile di Napoli voleva essa deputare nella persona del Vicario foraneo chi s'incaricasse della esazione e della erogazione dei frutti del quarto della pesca; ma il medesimo cardinal Franciotti espose al Pontefice, spettare a lui Abate il delegare a ciò chi gli paresse, come avevano fatto i suoi predecessori; e il Pontefice gli diè ragione.

Da molti anni erano i pescatori della Corricella molestati dal Vescovo di Pozzuoli che pretendeva la decima sulla pescagione che

essi facessero i dì festivi da Miseno a Terraferrina; i suoi subalterni, armati, usavano violenze contro quei poveretti. Contro di lui, per le valide difese dell'Abate, del Vicario Curato e de' Mastri della Chiesa, vi furono processi ne' tribunali di Napoli, vennero montori dal Papa. Egli allora mutò registro, e non più per ragione di pesca festiva, ma pretese la decima quotidiana per un privilegio concessogli, come diceva, da re Ladislao. Se non che l'Abate Cardinal Spinelli (1747) dinanzi al Sacro Regio Consiglio propugnò la causa de' nostri poveri pescatori, e le pretese del Vescovo puteolano rimasero in secco.

Per riscuotere ed amministrare i proventi del terzo (poi del quarto) della pesca festiva, nel 1592 il Cardinal d'Aragona creò una commissione che fu detta Mastranza della Chiesa. Essa componevasi d'un sacerdote, d'un cittadino, d'un padrone di barche peschereccio della Corricella, d'un padrone di tartane peschereccio di Santo Cattolico, e rendeva i conti al Vicario Curato. Con quei proventi, nel 1609, pel crescente numero de' sacerdoti e de' chierici, venne, sul disegno fattone da Pignorosa Cafaro, costrutta la nuova sacrestia, sulla cui porta fu dipinta l'arma dell'Abate Tommaso d'Avales, patriarca di Antiochia. In processo di tempo la Mastranza venne ad essere eletta dal Vicario Curato; le mutue condizioni de' tempi la resero finalmente un vano fantasma.

La prima tonnara fu messa da Giovan Carlo de Rubertis nel 1582 a S. Martino; e subito a lui ed a' suoi marinari fu intentato un processo dall'Abate Cardinal d'Aragona e da suo nipote il marchese del Vasto signore di Procida. Adduceva l'Abate aver egli e S. Martino il dominio della peschiera delle sarpe, e all'uopo presentava copia di bandi emanati dalla Corte di Procida, nel 1577 contro qualsiasi cittadino o forestiero ardisse, senza previa licenza o affitto, pescare nei mari delle sarpe con chiusarane o altra sorta di pesca che facesse danno a quella delle sarpe. Il Marchese soggiungeva essere in suo dominio non solo i mari attorno Procida, ma quelli attesi del Freto di Procida, cominciando dall' spiaggia di Miseno, e tirando per Furno Vecchio sino a S. Martiniello e alla Gaveta; l'abate poi averne il dominio, ma per la pesca delle sarpe, dalla festa di S. Vito (15 giugno) sino all'8 di settembre. Si venne a transazione, e Giovan Carlo De Rubertis

per la tonnara di S. Martino, stipulò col Barone un istrumento di affitto.

Nel 1596 il medesimo Abate Cardinal d'Aragona Innico d'Avalos, anche a nome della marchesa di Pescara, Isabella d'Avalos, fittò a Luca Scartamaglia di Tropea tutti i mari dell'isola di Procida e di S. Martino e d'Ischia, perchè vi potesse porre una o più tonnare a sua elezione. L'affitto era per tre anni, a cominciare dal primo di ottobre; l'anno estaglio fu di 450 ducati, colla giunta di due tari pel primo anno.

Nel 1600 il Cardinal Bellarmino, succeduto nell'Abazia di Procida al Cardinale Innico d'Avalos, richiese al feudatario dell'isola Tommaso d'Avalos patriarca d'Antiochia la quota che gli spettava sulle rendite delle tonnare nei mari della Badia, segnatamente in quelli di Fumo Vecchio e di S. Martiniello fino alla Gaveta. Tommaso d'Avalos negò e prese a litigare; ma poi si convenne che del prezzo dell'affitto della tonnara a Fumo Vecchio, S. Martino e alla Gaveta se ne facessero ogni anno quattro parti, tre pel Barone dell'isola, una per l'Abate.

Nel 1665 il Barone percepiya dalla pesca annui D. 537,50 che nell'aprezzo del 1703 furono ridotti a D. 320 netti, dedotta la rata pagabile all'abate Cardinale Rodolovik.

Nel 1740 il Barone di Procida Giambattista Avalos percepiya per la chiusarana fittata a Domenico Manisco annui D. 26; per la tonnara di S. Martiniello fittata a Luca Pesce annui D. 180.

A S. Martino la tonnara fu sempre in esercizio, almeno fino al 1747, e quelli che ne assumevano l'esercizio, al Barone ed all'Abate insieme pagavano da D. 500 a 350.

Quando l'Isola divenne allodiale di Re Carlo III, si pagò alla Casa Reale; e poichè gli affittatori delle Tonnare si credettero non più obbligati a lasciare nell'Isola la quarta parte della pesca a un determinato prezzo, ci furono litigi. Nel 1788 il Comune ricorse di nuovo al Re, che rimise la causa alla Soprintendenza. Nel 1794, il Sindaco Aniello Porta continuò la lite volendo che le tonnare di Capobove e Pietradura lasciassero a Procida il quarto della pesca da venderli a prezzo conveniente.

Nel 1801 il Sindaco Giacinto Schiavo fece prendere a viva forza il quarto della pesca ai ricevitori, e fattolo assasare e vendere,

ne passò ai ribelli ricevitori il prezzo ritrattone. Di qui lite, e il Sindaco si fece autorizzare a sostenerla.

Tutte queste servitù furono abolite nel decennio; ma è rimasto al Municipio il diritto di affittare le tonnare.

Ai tempi nostri la pesca un di fatta dalle nostre tartane nel mare di Cuma e di Gaeta, la esercitano nella maggior parte le paranze di Trani e di altre città pugliesi. Sarebbe utile, poichè la vela cede ogni giorno più il campo al vapore, che i nostri armassero anche loro delle paranze e studiassero altro modo più proficuo per la pesca. È un fatto doloroso che i nostri pescatori, massime della Corricella e della Chiaiolella, si siano quasi tutti con le loro famiglie ridotti in Algeria, dove alla pur fine dimenticheranno d'essere procidani e italiani.

(1) Dopo il secolo XII, dove la pesca si permettesse, dovevasi al feudatario una parte della peschagione, i pesci migliori. Nel 1225, papa Celestino IV sciolse la quistione fra i monaci di Ponza e quei di Zannone sul diritto di pesca in quei mari. « Passando dai Fenici ai Greci, ai Romani, poi alle mani dei Goti, degli Arabi e dei Normanni, le regioni della Sicilia più atte per la pesca dei tonni, le pesche medesime ebbero vicende diverse, divennero oggetti di fiscalità, di concessioni, di privilegi feudali, finchè si ebbe la presente condizione, la quale, modificata, quanto alla forma dei diritti, poi luoghi della pesca e poi mezzi, riproduce i fatti dell'antico stato... Tutte le Tonnare di Sicilia sono più o meno oppresse da oneri per decime, censi, canoni e soggiogazioni, secondo l'importanza che hanno... Se la maggior parte delle Tonnare suddette appartiene a privati, ve ne sono talune appartenenti in tutto o in parte a corporazioni religiose d'ambo i sessi. » — ANNALI DEL MINISTERO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO, 1872.

## Marineria

Quando l'Italia ringiovanì la terza volta nell'età di mezzo, il suo primato commerciale e marittimo era incontrastato in Europa, la gloria brillava su tre orizzonti della sua marina, il Mediterraneo era un lago italiano: e, frapposto all'Europa, all'Asia, all'Africa, il Mediterraneo, si sa, era l'unico teatro della navigazione, il mare storico della libertà, della scienza, della ricchezza, della civiltà. L'Italia, dirò con Alcardo Alardi, *Patrizia impareggiabile cadda, E si levò plebea; Discesa impervadice entro la barra, risorse marinaia*. Quel popolo guerriero che vilipendeva le industrie e il cui Senato, per tema che ad imitazione de' vinti Cartaginesi i cittadini s'invogliassero del commercio, promulgava la famosa legge Flaminia, colla quale proibivasi ai patrizi il traffico, dichiarandolo professione plebea; questo popolo-re i Barbari del settentrione l'avean distrutto. Al popolo romano era succeduto un popol nuovo, il popolo italiano; e questo, educato in quella Religione d'amore che affratella le genti più lontane e che santificandolo nobilita il lavoro, favoreggiato dalle Crociate e dalle comunali libertà, nel medio evo si levò gigante, come per scienza, coltura e belle arti, così per industrie, per commercio, per navigazione. Le provincie del mezzogiorno però, sebbene fossero dalla geografica posizione designate a sedi ed empোরii precipi del traffico col Levante: pure, salvo il breve periodo in cui Amalfi meritamente si proclamò regina de'mari, furono incomparabilmente inferiori a Pisa, a Genova, a Venezia. Il feudo normanno, adungrando il Municipio, impedì lo svolgimento del nostro commercio, che da Brindisi, signora delle bocche dell'Adriatico, si trovò respinto alle venete lagune, da Siracusa ed Amalfi a Pisa ed a Genova. Al feudalismo si sposarono poi le male signorie che per secoli e secoli ci pesarono sul collo, una peggiore dell'altra, pessima fra tutte la vicereale spagnuola; e con le male signorie congiurarono i corsari saraceni che

fin dal secolo IX percorrevano deprestando l'orientale e l'occidentale bacino del Mediterraneo, e che ad ora ad ora piombando sulle coste e le isole nostre, davano nel sangue e nell'aver di piglio. Fino ad ieri la pirateria delle Reggenze barbaresche, Algeri, Tunisi e Tripoli, ci ha fatto tremar le vene e i polsi; e Procidiana non ha dimenticato nè i saccheggi del Barbarossa, nè i parecchi suoi figli a quando a quando ridotti a vile schiavitù in barbara terra.

Qual maraviglia dunque se alle genti meridionali del *bel paese* sia per lunghissima stagione venuto meno il coraggio non che di spingersi in alto mare, ma perfino di pescare nei propri lidi? Qual meraviglia se i Procidiani di allora non valessero che ad esercitarsi nella pesca e nel piccolo traffico colle terre vicine? Pensando ai tempi che l'*Arceadia trillara, e la peccatrice e grande madre degli avi nostri, vittima illustre di perpetui falli, noverellamente, scendea in basso loco*, l'Alardi cantava: *Quel gentil popolo che corso Marinario e guerriero sul gemino emisfero, Vedilo là, che ascinga al sol la vela, Quasi mantel di povero, struccia; E al remo suada incoscio pescadore, E ignoto rice e nuore Ignoto.* (1)

Intorno alla marineria procidiana ne' secoli antichi, nulla sappiamo. M. Scotti nel suo *Catechismo Nautico* prometteva la *Origine della nostra marineria* o *Saggi sulla marina nostra antica*; ma sciaguratamente i suoi scritti furono derubati e dispersi. Tito Dalbono, nella *Nuova Guida di Napoli* (1876), non dubitò di scrivere:

« Abili marinai sono i Procidiani... Furono buoni marinari ab antico e validi difensori, poichè le scorrerie saracinesche li fecero valenti, sebbene soggiacessero a Barbarossa... È provato a fronte d'ogni cavillo essere i Procidiani uomini attivi, che si agitano come il loro canale, capaci di resistere a privazioni. Essi furono armatori e trafficatori da voler talvolta emulare gli Amalfitani ».

« Nei tempi bassi e più vicini a noi (scriveva M. Scotti) ogni città marittima aveva l'obbligo di mantenere sul mare, col pubblico peculio, una o più galee per custodia del litorale. Procidia, per esempio, ed Ischia, come si legge nelle nostre carte mezzane, ne mantenevano una di cento remi; Pozzuoli due; Sorrento altresì due e così tutte le altre ». Ma noi, per verità, non ci siamo imbatnuti in nessun documento, in nessuna testimonianza, che ciò affermasse. Nel secolo XIII Ischia aveva le sue galee, ma Procidia? Per ar-

mare 30 teride, Carlò d'Angiò, nel 1282, ordinava che Gaeta desse gli uomini necessari per 3, Salerno per 2, Amalfi per 4, Sorrento e Vico per 3, Castellamare per 1, Ischia per 4: ma di Procida non si fa parola.

Il primo documento, relativo alla nostra marina, in cui ci siamo scontrati, rimonta al 7 luglio del 1460, ed è una delle cedole di Tesoreria dell'Archivio di Stato (pubblicate anni sono da Nicola Barone). In esse cedole si ordina che si diano a Renzo di Procida, padrone di barca, 3 ducati pel viaggio sostenuto alla volta di Sorrento, di Procida e d'Ischia per avvertire i cittadini della rotta di Sarno, e per esortarli a rimanere fedeli al loro re.

Un altro fatto de' nostri marinari riferito dal Giannone è il seguente. Mentre il generale francese Lantrech assediava Napoli dalla parte di terra, l'armata veneziana di 22 galee, venuta nel golfo il 10 giugno 1528, « costeggiando di continuo il nostro mare, era tutto intesa ad impedire i viveri alla città assediata; ma era tanta l'avidità ed avarizia degli arditì marinari, che non perciò mancavano di venire ogni giorno nuovi rinfreschi da Sorrento, Capri, Procida, Ischia ed altri luoghi, mettendosi i marinari a mille rischi per la speranza di grossi guadagni ». Arditi e intraprendenti per verità, dovevano essere anche per lo addietro i nostri marinari: i privilegi chiesti ed ottenuti dal popolo procidano sotto i Durazzeschi (ne abbiamo parlato a proposito dei signori Cossa), ce lo mostrano fin dal secolo XV fidente nel proprio avvenire, e impaziente di farsi avanti nei marittimi commerci.

Nel 1600, non ostante la grande pirateria del secolo precedente, la nostra marineria diè prove di vigoria e baldanza. Basta leggere sul proposito quanto noi riferiremo sulla istituzione del Pio Monte de' marinari.

Dopo 230 anni di spagnuola dominazione, con la venuta di Carlo III di Borbone (1734) cangiarono in meglio le sorti politiche delle nostre provincie, s'impressero delle riforme civili ed economiche, si creò una marineria da guerra che desse la caccia ai Barbareschi e tutelasse il littorale; ed allora il commercio de' regni di qua e di là dal Faro cominciò a farsi vivo. Quei della penisola sorrentina con legni a vele quadre si dettero a trasportare il grano dalle Puglie a Napoli, quei di Sicilia con qualche scia-

becco presero a girare le coste dell'Isola, e i nostri Procidani con tartane a vele latine ne' mesi invernali esercitavansi alla pesca nella spiaggia di Cuma, durante il resto dell'anno trafficavano per Napoli dalle Calabrie l'olio, dalle coste occidentali al Volturno legne e carbone.

Navigavasi piaggia piaggia, a tiro di cannone, per evitare lo scontro dei pirati, che spesso deludevano la vigilanza de' legni da guerra; ma il coraggio a poco a poco cresceva in petto ai nostri uomini di mare, che allettati dal guadagno a più lunghe navigazioni si cimentavano.

« L'astronomia (scriveva nel 1788 Marcello Scotti), la fisica, la meccanica e la geografia perfezionata addi nostri hanno voluto promuovere i loro sforzi anche nella nautica. Quello che dicesi nel vocabolario della marina *maneggio*, che in francese chiamasi *manoevre*, si sono studiati di ridurre ad una perfetta arte. La cognizione di questa fu ignota agli antichi... prima d'Andrea Doria non nove. Sopra de' nostri bastimenti e nelle nostre navigazioni non si parla d'altro che di *rumbo*, di mezzo *rumbo*, di quarto di *rumbo* ecc.; ora si sfuggono le terre, si fa vela in altopmare; s'incastano gli alberi l'uno sopra l'altro, si moltiplicano le antenne e si raddoppiano le vele, e le navigazioni riescono sollecite e vantaggiose. » Se non che (proseguiva lo Scotti) « per questa pestifera gelosia commerciale, riesce cosa dura lo sbandire da' nostri mari il cotanto pericoloso ladroddio esercitato da' Barbari della costa dell'Africa, onde si rende per noi difficile la navigazione. Il commercio di Levante, che sarebbe riguardato a noi la vera sorgente di ricchezza, dalla gelosia ci vien tolto. Si è tentato tante volte aprire la comunicazione colla doviziosa America, ma la gelosia si è violentemente opposta. »

A proposito de' barbareschi, giova riferire quel che ne scrisse il Colletta: « In mezzo a tante forze navali (inglesi e napoletane alleate nel 1793), legni sottili barbareschi, navigando arditamente i nostri mari, predavano barche, rubavano sulle marine, impedivano e danneggiavano il commercio; per lo che i capi delle navi mercantili dimandarono di andare armati; ma il governo che in ogni congrega d'uomini già vedeva un club di ribelli, temè di armarli, e l'utile offerta fu riusata. Vennero i Tunisini a far preda



nel canale di Procida. » Qualche volta però i Procidani prendevano l'offensiva, e mettevano in fuga il legno nemico. Tanto avvenne, non sappiamo in quale anno precisamente, fuori Capri; e il fatto glorioso è tuttora ricordato in una canzone popolare, che comincia così:

A Procida s'è armata una tartana,  
In coverta vogavan trenta remi,  
Con trinchetto, maestra e mezzana:  
Ogni uomo vale un pallarino (palafino).  
— Ammàina, Tunisi canaglia !.  
— Voi siete Procidani magnafiglie.—  
— Ammàina, Tunisi canaglia !!

E il legno tunisino dovette ammainare.

« Sul declinare dell'ultimo secolo, quando i Messinesi avviavansi a commerciare con Venezia e Trieste, quando i Sorrentini esportavano dalle Puglie il frumento fino a Lisbona, i nostri padri con semplici tartane e pochi legni a vele quadre scorrevano le coste europee del Mediterraneo mare: trafficavano con le Baleari quando la Spagna riconquistava Porto Maone occupato dagli Inglese (1779); dalle Calabrie trasportavano le doghe su tutte le coste della Spagna fino a Cadice; dalla Corsica, dalle Romagne e sopra tutto da Prevesa in Albania erano i soli che caricassero il legname da costruzione per Tolone quando la Francia ingrandiva la sua flotta; e, quando la conquistata Crimea fu messa a cultura (1783) e Caterina II edificava Odessa (1796), furono i primi ad importarvi le nostre derrate e ad esportarne granaglie; e primo fra tutti, Paolo Mancino con una polacca di circa 250 tonnellate di portata.

« Nel 1787, la nostra marina contava 97 bastimenti, cioè 2 polacche, 13 ripari e 82 tartane. (2)

« Quei capitani, si sa, erano quasi digiuni di scienza nautica, parecchi di essi non sapevano né anche dove stesse di casa l'alabastro; ma un coraggio a tutta prova sposato ad una grande perizia penosamente acquistata forte li animava, ed essi spingevansi avanti frammezzo a cento pericoli, e non la cedevano ai Sorrentini già rinvigoriti dalla benefica influenza di una nautica scuola. Popo-

lata di 15 mila nella maggioranza poveri abitanti, Procida (lasciò scritto, nel 1790, l'illustre e sventurato Antonio Maria Scialoja) con 200 barche da pesca contava ben 160 tartane (3). E certo buona parte di que' nostri antenati doveva ripetere il suo aumento dalle industrie marittime, se Marcello Eusebio Scotti (illustre e sventurato al pari del suo amico Scialoja) reputava utilissimo partito quello di pubblicare per le stampe (1788) il suo celebre *Catechismo Nautico*, allo scopo di propugnare l'istruzione e l'educazione de' nostri marinari e delle loro famiglie, e se il Comune davasi premura d'aprire le così dette *scuole nautiche*.

« Sul cominciare del nostro secolo, abbandonando a quei di Gaeta l'uso delle tartane, la nostra isola moltiplicava i legni a vele quadre, buoni pinchi, polacche grandi. Li capitava gente a mala pena iniziata ai calcoli di navigazione stimata: ed approdavano a Madera, a Lisbona, sino a qualche porto della Giamaica. « Al principio del secolo (scriveva Giuseppe d'Ascia nella sua *Storia d'Ischia*) i Procidani si risolvetero di costruire legni di maggior portata, atti a lungo corso. Procida seppe creare una marina, validamente sostenerla e renderla imponente. Mentre Ischia si sviò dal mare e si restrinse nell'industria agricola, la vicina sorella greggia colle prime marine d'Italia. Affidò la sua sorte alle marittime speculazioni: anziché serbare negli scrigni gli aggranellati capitali o darli ad usura, li arrischiò tentando la fortuna sul mare. » E il Giustiniani nel suo *Dizionario* (1804): « Gli abitanti sono quasi tutti addetti alle negoziazioni sul mare, avendo delle barche da traffico che ascendono a 135, ma circa trent'anni addietro erano 169. Trasportavano e trasportano tutte le mercanzie del Regno e della Sicilia per quasi tutti i porti del Mediterraneo.

« Nel 1816 il Governo istituì il doppio grado di capitano, di cabotaggio e di altura, e così prese a slargarsi in mezzo ai nostri la breve cerchia delle nautiche nozioni. A frenare poi le incursioni barbaresche, il Governo, assoggettandosi all'annuo tributo di 40 mila piastre, concluse (aprile 1816) pace con gli Stati di Algeri, Tunisi e Tripoli, e il riscatto de' già fatti schiavi. Ne sbarcarono a Napoli, affiancati, 357, ed a processione attraversarono la città con triste spettacolo, giacché, indossando veste lurida e servile, rappresentavano le miserie della schiavitù. Immenso popolo li se-

guiva, ora vedendosi frotte liete perchè di congiunti che si abbracciavano, ora udendo i gemiti di altre famiglie, che cercando del parente, lo sentivano morto o venduto nelle catene. Di procidani ne tornarono una cinquantina e più, se il vero ci si dice; tra i quali un tale del Pozzovechio a cui è restato il soprannome di *schivo*.

« Ad accrescere il numero e la portata de' bastimenti, per la legge del 30 luglio 1818, ai legni nazionali di 200 o più tonnellate costrutti nel Regno si accordava la franchigia de' dazi doganali sulla esportazione de' due primi carichi di generi indigeni, eccettuati l'olio, la seta, la lignirizia, ed anche il premio di D. 2 a tonnellate se nella costruzione fossero attrezzati a coffa. Ed allora il nostro naviglio si trasformò, crebbe notevolmente di numero e di tonnellaggio, ed alenni furono anche ramati o zincati. Nel periodo che corse dal 20 al 40, le nostre navi veleggiarono, via via pe' mari del Levante, della Gran Bretagna, della Germania, delle coste settentrionali ed occidentali dell'Africa; che anzi Domenico Perillo col piloto Nicola Parascandolo fin dal 23, valicando l'Atlantico, toccava le sponde del Brasile a Pernambuco.

« Verso il 40, senza quelli di piccolo cabotaggio, la costa di Sorrento, Napoli, Procida, Palermo e Messina enumeravano più di 300 legni da 2 a 450 tonnellate di portata: di essi poco meno d'un centinaio erano nostri.

« Nel periodo poi de' quattro lustri successivi, il novero delle nostre navi ascese fino a 120; la portata di ciascuna da 500 a 600 tonnellate; il corso de' loro viaggi prolungossi ancora più, e il *Michele Galatola*, della portata di 700 tonnellate, girava il Capo di Buona Speranza, e solcando l'Oceano indiano fino alle Mascarene, il 12 gennaio del 59 gittava l'ancora a Porto Luigi nell'Isola di Francia. Era comandato da Nicola Mancino, quello stesso che giavanetto col capitano Arcangelo Fevola era stato il primo, nel 46, ad approdare a Rio Janeiro.

« Dopo il 1860, l'Italia, nel suo arduo cammino, emulò, salvo quella della Gran Bretagna, le più forti marine straniere, lanciò un numero di navi ben grande d'una portata sempre crescente, le quali portarono l'italica bandiera per tutti i mari e ne' porti dei due emisferi. E Procida fece anch'essa rapidi progressi: il tonnel-

laggio delle sue navi aumentò; il loro tipo, serbata sempre l'usuale robustezza, migliorò quanto gli altri; le traversate d'America si resero più frequenti; si giunse nell'Indocina fino a Rangoon, nell'arcipelago della Sonda fino a Batavia, nell'America occidentale fino a Valparaiso ed oltre ancora.» (4)

Aniello Galatola di Procida e Luigi Manzi di Casamicciola fondarono nel 64 la *Procida-Ischia*; e i vapori di questa società, nascendo dal Golfo, percorrevano la costa calabrese, toccavano qualche punto della Sardegna, si prolungavano fino a Tunisi ed Algeri.

Nel 1877, di soli navigli a vela, da 201 tonnellate di registro in su, l'Italia ne contava 1632 con un complesso di circa 800 mila tonnellate: in questo numero Procida vi figurava per oltre 45 mila tonnellate, vale a dire per la 16<sup>a</sup> o 17<sup>a</sup> parte.

Il 1. Dicembre del 1884, Procida contava 145 bastimenti con 27502 tonnellate.

Al 31 dicembre 1885, Procida occupava fra le marine del Regno il settimo posto per numero di tonnellate, il quarto per numero di navi: aveva 49 bastimenti di lungo corso (tonn. 19752), 12 di gran cabotaggio (tonn. 2619), e 72 di piccolo cabotaggio, (tonn. 1150): totale 133 (tonn. 23521).

L'ultimo legno costruito sul nostro cantiere e varato nel giugno del 1891 è il brick a palo, *Teressina Mignano*. Misura 50 metri di lunghezza, ed ha la portata di 1000 tonnellate, costruttore Nicola Lubrano (figlio del celebre *Mastro Arcangelo*), capitano Anselmo Mazzella, armatore il Commendatore Andrea Mignano.

Decaduta, però, la navigazione a vela, i nostri cinque mila marinari, falegnami e calafati hanno, in buona parte, emigrato nella Francia, nell'Africa e nell'America.

Una scuola Nautica comunale, aperta nel 1833, ebbe la sua parte nel formare tutta una generazione di valenti capitani marittimi: v' insegnarono Ferdinando Scarpati, Arcangelo Scotto Lachianca, Bernardo Scotti Galletta ed altri. Una Scuola Nautica Regia fu inaugurata nel febbraio del 68, che poi nel 74 fu convertita in Istituto, frequentato fin da 80 e più alunni. Oggi allo stesso Istituto vedesi annessa una Sezione per i macchinisti; e il numero degli alunni non è scarso al paragone di altri istituti del Regno.

Verso il 1854, il prof. Scotto Laclianca Arcangelo scriveva:

« Gli abitanti di quest'isola presentano la cifra di tredicimila e duecento viventi, dei quali duemila cinquecento marinari, un centinaio di calafatti ed altrettanti carpentieri ed altri artisti esclusivamente addetti alla costruzione navale, mentre poco più di un migliaio di agricoltori bracciali sono dedicati a coltivare mille ottocento morggia di terreno tra Prociola ed il Monte posto nel continente.

« Il prodotto del suolo depurato del contributo fondiario, della rendita appartenente alla Reverenda Mensa Arcivescovile di Napoli ed a proprietari dimoranti nella capitale, può ammontare a ducati sessantamila, cifra che darebbe il capitale di un milione e dugento mila ducati.

« Pel mantenimento di questa popolazione (dando a ciascuno un carlino al giorno per ogni spesa e compensatamente) ci bisognano mille trecento venti ducati al giorno, e per ogni anno ducati 462 mila e duecento, dai quali, dedotti i ducati sessantamila di rendita che si ricava dal suolo, più ducati quindicimila e duecento per li scarsi utili che ritrae il colono, ne rimangono quattrocentomila che annualmente si hanno dal commercio marittimo di quest'isola; ed a questa ultima cifra bisogna aggiungere gli annui dei capitali commerciali che rapidamente avanzano nell'acquisto e costruzione di nuove navi.

« Dal che è a concludere che con sei o settecentomila ducati di capitale, valore approssimativamente dei bastimenti, si ottengono circa ducati cinquecentomila di lucro per anno, e s'impiegano al lavoro marittimo duemila settecento settanta uomini; e che pel mantenimento del paese per  $\frac{7}{8}$  vi contribuisce il commercio marittimo e per  $\frac{1}{8}$  il prodotto del suolo, mentre l'ammontamento in ricchezza è a riconoscersi tutto dal commercio di mare. »

Il calcolo fatto dallo Scotto Laclianca certo non era esatto né anche allora; oggi molto meno lo sarebbe. Certa cosa è che l'Isola ha bisogno di chiedere molto alle industrie marittime, e che oggi, se non si voglia o possa mettere insieme i tanti capitali che ancora sono nell'isola, è necessità per lo meno costruire grosse barche pescherecce, come si è già cominciato a fare.

Il coraggio, la bravura e l'onestà de' marinari prociolani è sta-

ta sempre e dovunque riconosciuta; e noi vorremmo, se fosse possibile, enumerare a titolo di lode i tanti capitani che a tempo loro fecero parlare di sé, i tanti che oggi ancora, come un Astarita Pommasino, uno Schiano Vincenzo e un Cammarota Vincenzo, continuano le gloriose tradizioni della nostra marina. Nel suo bel lavoro « Il libro del marinaio italiano » il prof. Morelio encomia il coraggio di Salvatore Bianco, capitano dell'*Angelo Custode*, che dal Governo Francese meritò una medaglia d'argento per aver salvato nel 1865 nelle acque della Ciotat un capitano delle Messagerie Imperiali; il patriottismo di Luigi Esposito, che ferito a Lissa nel 1866, dalle coffe del *Re di Portogallo*, non cessò di bersagliare col moschetto i nemici; e il valore di Antonio Fevola, capitano del brigantino *Indifferente*, che nel 1870 fu dal Governo Austro-Ungarico insignito della *croce d'oro del merito* per aver salvato nell'Atlantico l'equipaggio del brigantino *Vera Cruz*.

(1) Questo brano l'abbiamo tolto di peso da un nostro discorso letto nel 1887 nel R. Istituto Nautico: « *Prociola, la sua Marina e ad il suo R. Istituto Nautico*. » Rivolgendoci ai nostri 80 alunni, noi conchiudevamo: « Oggi, ch'è tempo, istruitevi, educatevi, e un giorno affronterete con coraggio le battaglie della vita. Voi navigherete; ebbene, vi dirò col Tommaso, la solitudine de' mari posta quasi specchio alla solitudine dei cieli, quei soli cocenti, quei venti rabbiosi, quelle infernali maree, quelle terribili bonacce, que' porti disabitati, quella vita tutta di risico inglorioso e di sempre somiglianti avventure e d'inevitabili angustie, cotai vita vi comprimerà il cuore, vi schiaccerebbe l'anima, se non la sorreggesse il sentimento del proprio dovere e l'amore alla propria famiglia, se uno spirito maggior dell'umano non la ingentilisse, se non la confortasse una di quelle preghiere che, imparate sulle ginocchia della madre, salgono spontanee sulle labbra, se non la vivificasse l'alto della speranza in Colui che sul mare più che altrove fa volar libero il suo linguaggio, or quasi vento piacevole, or quasi lampo che dall'una all'altra estremità dell'orizzonte risponde a se stesso.

Voi navigherete; ebbene, soggiungerò con Yack la Bolina, siate superbi di poter dire: Sono italiano e marinaio; sono del paese e fo il mestiere di colui che ha scoperto l'America, di colui che ha inventato la bussola, di tutti quei prodi e valenti uomini che hanno respinto gli stranieri a Ponza e schiacciato i barbari a Lepanto.

Voi navigherete, concluderò finalmente; ebbene, dovunque approdiato, ricordatevi sempre che i marinari di Prociola, lontani dalla turpe idolatria dell'oro, pure sono stati sempre risguardati, ed onesti e coraggiosi; che Amalfi,