

Il Collegio di San Giuseppe a Chiaia poi Scuola dei Pilotini,
oggi Istituto Nautico Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi

Maria Sirago

1. Il Collegio di San Giuseppe a Chiaia poi Secondo Collegio o Collegio dei Pilotini (1770-1861)

A metà '600 era stata fondata una scuola di prima alfabetizzazione per i figli dei pescatori di Mergellina nella Casa dei Gesuiti a San Giuseppe a Chiaia, presso la Chiesa di Santa Maria della Neve dove nel 1571 i pescatori avevano fondato una "Congregazione dei marinai", una istituzione benefica che si occupava dei confratelli in difficoltà. Quando furono espulsi i gesuiti, nel 1767, e fu creata l'"Azienda di Educazione" si decise di riorganizzare tutte le scuole ex gesuitiche. In particolare a San Giuseppe si decise di aprire un collegio per gli orfani dei marinai "di Chiaia, di Santa Lucia, del Molo Piccolo della Marinella, ecc., sotto la direzione di un vecchio e buon Pilotto", Bernardo Buono; e per tale collegio furono utilizzati i 13.000 ducati della rendita della "Casa" gesuitica. Il regolamento per il Collegio fu pubblicato nel 1770 insieme a quello degli altri due Collegi, quelli nautici di Meta e Carotto (Piano) a Sorrento e quello napoletano del Carminiello per le fanciulle, tra cui le orfane dei marinai. Intanto in previsione del Collegio di san Giuseppe il 6 marzo 1768 fu incaricato l'architetto Ferdinando Fuga di creare un ingresso indipendente per il Collegio nautico, sulla "pubblica strada", in modo da non creare interferenze con i locali della Congregazione, siti nella Chiesa.

Oltre all'insegnamento del "leggere, scrivere, ed abbaco", impartito dal maestro delle scuole pubbliche, nel collegio di San Giuseppe ai 300 alunni ammessi (di età compresa tra i 6 e i dieci anni) si doveva insegnare "il pescare, il notare, il maneggiare i remi e le vele e tutta di mano in mano la manovra de' Bastimenti a seconda la distinzione dell'età, del talento e del profitto, l'arte del pilotaggio in tutte le sue parti. Inoltre un "maestro falegname" avrebbe insegnato cosa occorreva per riparare una barca. Quanto ai libri di testo, si doveva usare per le matematiche quello di Euclide; inoltre furono acquistati moderni strumenti nautici, globi terracquei, sfere armillari, carte idrografiche, quartieri, compassi con penna e semplici, quadranti, scale e ottanti inglesi. Poi negli anni '80 l'ammiraglio John Acton dette precise direttive per l'organizzazione del Collegio in cui, dal 1784, fu introdotto un nuovo metodo di studio, il "metodo normale".

Le scuole normali furono finalizzate soprattutto alla formazione professionale, in primis dei marinai, che in tre anni riuscivano ad imparare la lingua italiana, sentita come lingua nazionale. Ad essa venivano poi affiancate anche quelle straniere, spagnolo, francese, inglese, di cui si apprendevano i primi rudimenti. Ma non si tralasciava lo studio del latino, usato per apprendere le regole della sintassi italiana, mutate da tale lingua.

Un'altra riorganizzazione si ebbe in epoca francese: difatti Murat nel 1809 aggregò il Collegio col nome di Secondo Collegio o Collegio dei Pilotini all'Accademia di Marina e pose i due istituti nell'ex Monastero dei Santi Severino e Sossio (odierno Archivio di Stato), dove rimasero fino al 1838. Poi l'Accademia fu aggregata per alcuni anni alla Nunziatella e il Collegio dei Pilotini fu collocato a Santa Lucia, vicino alla Darsena. Intanto in epoca francese Matteo Galdi, tornato da un lungo periodo di esilio

in Olanda, aveva stilato un nuovo progetto di riforma in cui si prevedeva di ampliare lo studio delle matematiche e dell'astronomia e di introdurre lo studio del francese, abolendo lo studio del latino.

Dopo la Restaurazione la scuola continuò ad essere organizzata secondo le direttive del "piano Galdi", nel contempo continuavano ad essere effettuate le "campagne di istruzione" in mare, come si era fatto fin dall'apertura della scuola, articolate in modo da far apprendere praticamente l'"arte nautica" non tralasciando gli studi teorici impartiti da un professore che seguiva gli alunni in navigazione. Questo sistema rimase in uso fino all'Unità e dalla scuola uscirono molti validi piloti impiegati nella "Regia Marina" che spesso chiedevano di poter partecipare ai viaggi mercantili organizzati su nuove e difficili rotte, nel Mar Nero, nel Baltico e in Atlantico.

2. Il Convitto Caracciolo

Dopo l'Unità, nel 1862, il "Collegio dei Pilotini" di Santa Lucia fu abolito ed i professori e gli alunni passarono alle dipendenze del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio. Ma l'intera istruzione tecnica era gestita dal Comune e dalla Provincia che demandarono la direzione di tutte le scuole tecniche a Francesco Del Giudice, Preside del Regio Istituto Tecnico Nautico napoletano (poi intestato a Giovan Battista della Porta) istituito il 30 Ottobre 1862. Così Del Giudice chiese alla Municipalità di creare un convitto da adibire all'istruzione tecnica, collocato nell'ex convento dei padri Barnabiti nella salita Pontecorvo, vicino all'Istituto Tecnico, ancora in costruzione, dove furono istituiti 20 posti gratuiti e 10 semigratuiti a spese del Municipio. Il Convitto nel 1870 aveva 130 alunni, per la formazione di capitani di lungo e piccolo corso, con due sezioni, di nautica e di costruzioni, a cui era annessa una scuola tecnica. Oltre al materiale didattico aveva in uso anche il brigantino *Daino*, utilizzato per le esercitazioni pratiche in mare, un brigantino posto in disarmo nel 1864, ceduto nel 1869, dietro insistenze dello stesso Del Giudice al Convitto per l'istruzione degli allievi.

Nell'edificio che ospitava il Collegio furono costruiti un albero di manovra, una torre astronomica, delle officine di macchine grosse e di precisione, laboratori di chimica industriale, una sala a tracciare per i costruttori navali e vi fu trasferito il materiale della "Scuola dei pilotini", donato al Municipio. Il convitto era però destinato all'istruzione tecnica in generale: nell'anno scolastico 1878 -1879 si contavano 66 alunni dell'Istituto Tecnico e 30 del Regio Istituto Nautico, anche perché ormai era in funzione l'Istituto Tecnico e Nautico, i cui studi erano ben organizzati. Il preside era anche presidente del consiglio direttivo del convitto per il quale era assunto il comandante Carlo Flores, "uno dei più distinti ufficiali superiori della Marina napoletana", che dirigeva i viaggi annuali di istruzione sul brigantino *Daino*. Ma era comunque diventato "il semenzaio" per l'Accademia di Livorno, fondata nel 1880 in seguito alla fusione delle due accademie italiane di Napoli e Genova che confluirono in essa. Perciò nell'ambito della riforma degli studi nautici anche gli insegnamenti del Convitto vennero riorganizzati. E nel 1890 furono stilate precise norme per l'ammissione nel convitto e fu creato un opificio con macchina a vapore di tipo marino ed una officina con macchine ausiliarie per le diverse esercitazioni, su modello di quella costruita nell'Istituto Nautico di Piano di Sorrento.

3. L'Istituto tecnico e nautico Giovan Battista Della Porta (1862 -1904)

Dopo l'Unità Francesco del Giudice, segretario perpetuo dell'Istituto di Incoraggiamento (fondato dai francesi nel 1806) si fece promotore della fondazione di un istituto tecnico a Napoli, istituito il 30 ottobre 1862. L'anno dopo lo stesso del Giudice fu nominato preside dell'Istituto; e ad esso con regio decreto del 18 agosto 1864 fu aggregata la Scuola nautica con una sezione di "Arti marinaresche", primo nucleo del futuro Regio Istituto Nautico "Luigi di Savoia duca degli Abruzzi". Poi del Giudice ricoprì per dodici anni anche l'incarico di Direttore delle scuole tecniche napoletane, che erano municipali, adoperandosi per la formazione di programmi adeguati che permettessero agli alunni di acquisire una competenza professionale in vari campi. Difatti Francesco del Giudice lamentava in particolare la mancanza di capi officina ricordando che per la fabbrica metalmeccanica di Henry, sita al Ponte della Maddalena, in contrada Granili, si facevano venire operai specializzati dalla Francia e dal Belgio; e lo stesso accadeva per la Guppy e la Pattison. Perciò occorreva una scuola tecnica con apposite officine da cui potessero uscire operai specializzati. E lo stesso era per la scuola nautica. Nelle "Poche osservazioni" del 1863 il preside dava le prime notizie sull'Istituto Tecnico. Quanto alla scuola nautica annessa rimarcava l'incertezza sugli anni di corso, sui programmi da seguire e sui professori da nominare. Si doveva prevedere un corso di tre anni per due corsi, "architettura navale" e "capitani di marina mercantile", che erano iniziati effettivamente solo nell'anno scolastico 1863 – 1864, ma non erano ancora stati nominati i rispettivi professori per i due indirizzi previsti.

Poi il 14 agosto 1864 fu redatto il regolamento per l'Istituto Tecnico e si cominciarono a dettare "corsi liberi di navigazione, costruzione, manovra e attrezzatura navale"; e l'organizzazione scolastica dell'Istituto fu divisa in tre corsi, per capitani, macchinisti e costruttori, prevista nel Regio Decreto del 18 agosto 1864. Ma solo nell'anno scolastico 1866 – 1867 si ebbe il primo corso completo con cinque professori selezionati secondo la normativa degli antichi regolamenti. Così gli alunni potevano diventare "capitani di marina mercantile di seconda classe", "padroni di cabotaggio" e "costruttori navali di seconda classe". Ma ben presto si richiese di creare a Napoli un Istituto Reale di Marina Mercantile come quello fondato a Piano, che potesse formare capitani di imbarcazioni mercantili, costruttori navali e macchinisti per le navi a vapore di prima e seconda classe, un diritto acquisito da Napoli che fino all'Unità aveva avuto il "Collegio dei pilotini" a Santa Lucia nel quale vi erano 60 posti gratuiti e vi avevano insegnato ottimi professori. Ma poiché il previsto Istituto napoletano era stato retrocesso a scuola nautica e poteva formare solo maestranze di seconda classe la cittadinanza ricorse ottenendo con decreto regio del 29 novembre 1868 che la scuola nautica fosse elevata a Regio Istituto di Marina Mercantile. Poi con decreto regio del 17 ottobre 1869 si stabilì che gli esami per la parte teorica si dovevano sostenere nell'Istituto e per la parte pratica nella Capitaneria di Porto. Infine con regio decreto del 30 gennaio 1871 fu emanato un nuovo ordinamento e fu creata una scuola speciale per costruttori e macchinisti di marina aggregata all'Istituto Tecnico con cui avevano parecchie materie in comune. Quanto alla durata dei corsi quello per capitano di lungo corso era di tre anni, quello per capitano di gran cabotaggio di due, quello per costruttori navali di prima classe di tre anni e di due quello per costruttori di seconda classe, la scuola di macchinisti a vapore di quattro anni per quello in primo e di due per quello in secondo ma si riteneva necessaria la frequenza in uno degli opifici più vicini. Nel contempo l'edificio dell'Istituto, sorto sul suolo di un mercato di commestibili alla Strada Tarsia, veniva innalzato in stile pompeiano su disegno del Preside Francesco Del Giudice ed in esso vi ebbero sede anche l'Istituto di Incoraggiamento e le scuole speciali per costruttori navali e macchinisti a vapore.

Nell'anno scolastico 1878 – 1879, secondo la relazione presentata dal Preside Del Giudice, si contavano nel Tecnico 494 alunni, invece l'Istituto nautico e le scuole speciali erano frequentati da 57 alunni. Dopo un primo anno di studi comuni per gli alunni di entrambi gli istituti, dal secondo anno nel nautico si impartivano specifici insegnamenti a seconda dell'indirizzo. Vi erano infatti una sezione di capitani di lungo corso, una di Capitani di Gran Cabotaggio, una di Costruttori Navali di 1^a classe, tutte divise in tre anni, infine una sezione di macchinisti in primo ed una in secondo, divise in quattro classi. Gli "allievi marinari" si esercitavano nel grande albero di manovra costruito nel "Convitto Caracciolo" mettendo in pratica le nozioni apprese sui modelli di attrezzatura navali usati nell'Istituto. Ed altre esercitazioni si effettuavano sul brigantino *Daino* del Convitto Caracciolo. Per ogni corso furono stabiliti i relativi libri di testo e le materie da studiare. Una cinquantina di libri di argomento nautico sono ancora conservati, dopo la separazione del Nautico, nella Biblioteca dell'Istituto Giovan Battista della Porta: tra questi vi è un prezioso trattato dello svedese Fredrik Henry Chapman sulla costruzione delle imbarcazioni a vela, un prezioso trattato di fine '700; un trattato di astronomia nautica composto proprio per gli istituti di marina mercantile; un libro di nautica scritto dal professore di nautica dell'Istituto, Leopoldo di Majo; un libro sulle manovre navali del professore dell'Istituto Nino Bixio di Piano di Sorrento Fortunato Imperato. Inoltre vi sono vari corsi sulle macchine a vapore, quasi tutti in francese, tra cui quello scritto dal professore francese della scuola di applicazione del genio marittimo Bertin, direttore delle costruzioni navali, corredato da tavole. Inoltre vi sono alcuni "quaderni" di lezioni, un "Sunto di Lezioni di Macchine a vapore" del professore Enrico Gambardella con dedica al preside del Giudice, del 1870; e due "Appunti di lezioni" di Cristofaro Manzi, "Manovra a vela" e "Manovra a vapore", per l'anno scolastico 1880 - 81. Infine vi sono due "quaderni di appunti" del preside Giuliano Masdea, "Lezioni di costruzioni navali" e "Teoria della nave", dello stesso anno scolastico.

Dopo la morte di Francesco Del Giudice, il 7 febbraio 1880, la presidenza del Regio istituto Tecnico Nautico fu affidata a Giuliano Masdea, un valente ingegnere navale, che aveva diretto i più importanti arsenali italiani, nel 1890 scrisse un memoria sulle costruzioni navali. Egli dopo 60 anni di onorata carriera, posto in pensione, aveva deciso di dedicarsi allo sviluppo sia dell'istruzione tecnica che di quella nautica ed era rimasto in servizio fino al 1898 quando chiese di essere esonerato dal servizio, un mese prima della morte.

Durante la presidenza dell'ingegnere Masdea, nel 1884, il professore Lodovico Mezza stilò un bilancio del primo ventennio dell'attività dell'Istituto Nautico. In quel periodo di tempo si erano licenziati 597 allievi, 236 interni e 371 esterni. Quelli esterni erano in maggior parte capitani di lungo corso e capitani di gran cabotaggio che dovevano necessariamente conseguire la licenza per poter navigare, per cui spesso si preparavano in modo autonomo, senza frequentare l'Istituto.

Dopo la morte del professore Masdea fu nominato il nuovo Preside, Vito Eugenio, che chiese ripetutamente un ampliamento dei locali dell'Istituto tecnico Nautico, anche perché occorreano nuovi macchinari, specie per la sezione nautica. Come si evince dalle tabelle l'Istituto ebbe un certo incremento, con un aumento dei diplomati, e nel 1900 partecipò all'"Esposizione di Parigi", dopo la quale il professore di costruzioni navali Nicola Serra Caracciolo presentò una Relazione al Ministro sull'insegnamento nautico. All'Esposizione il preside venne premiato con medaglia d'argento per i buoni risultati conseguiti dalla sezione nautica dell'Istituto, che con i suoi album di disegno di costruzioni navali e macchine a vapore aveva ottenuto una medaglia d'oro. In realtà il numero degli alunni era sempre stato esiguo rispetto a quelli del tecnico, una cinquantina su circa 500 - 600. E se ne diplomava circa una diecina

all'anno; ma erano tutti altamente specializzati e preparati. Ma ormai si sentiva la necessità di dare un nuovo corso all'Istituto che doveva diventare autonomo e avere al suo interno tutti i macchinari e i laboratori necessari, per i quali occorreva molto spazio.

4. L'Istituto Nautico "Duca degli Abruzzi" (1904 – 1930)

Dal 1903, su richiesta dell'onorevole professor Uldarigo Masoni, Presidente della Giunta di Vigilanza, si vagliò la proposta di separare l'Istituto Nautico dal tecnico in modo da poter costruire in un edificio apposito i "gabinetti scientifici" necessari all'apprendimento delle specifiche discipline nautiche. Nel 1904 l'Istituto Nautico, diviso dal Tecnico, venne ubicato nell'edificio di via Tarsia, dove vi era anche il Regio Istituto di Incoraggiamento, posto sotto la direzione del professore Arturo Masdea. Ed in un quinquennio si ebbe un incremento della popolazione scolastica e dei diplomati nelle varie discipline, soprattutto dei capitani di lungo corso ed dei macchinisti di 1^a classe.

Già nel 1910 l'Istituto, intitolato a Luigi di Savoia duca degli Abruzzi, con opportune modifiche, divenne "il primo tra gli istituti pubblici di educazione in Italia". In particolare, sotto la supervisione dei professori Nicola Serra Caracciolo, che insegnava costruzione navale, e Vincenzo Corvetto, professore di "macchine", coadiuvati dall'ingegnere Michele Capo, poterono impartire l'insegnamento di disegno agli allievi macchinisti e costruttori nelle due aule apposite di "Macchine" e di Costruzione". Poi vennero sistemate altre due aule per l'insegnamento di attrezzatura e manovra ed una per l'insegnamento delle matematiche. Quindi fu creata una comoda "sala a tracciare" utilizzata per disegnare i modelli delle navi. E nel piano superiore nel loggiato interno fu posto il "gabinetto – museo di costruzioni navali", creato dall'ingegnere Giuliano Masdea, che dal 1891 vi aveva introdotto anche nuovi modelli di navi in ferro, primo nucleo dell'attuale "Museo del Mare" creato e diretto dal professor Antonio Mussari, con gli strumenti e i modelli messi in salvo dopo il trasferimento del Nautico a Bagnoli. Fu poi creata un'aula per l'insegnamento dell'astronomia. Ma il cuore pulsante dell'edificio era quella in cui era ubicata l'officina meccanica costruita in quegli anni, che sottraeva insegnanti ed alunni dal giogo di recarsi nei cantieri dell'arsenale napoletano, supportata per le forniture dalla Società del gas e da quella per l'illuminazione elettrica. Infine era stato organizzato anche un "gabinetto di navigazione", che comunicava con quello delle macchine. Perciò si ribadiva che l'Istituto nautico non aveva "nulla da invidiare ai migliori d'Italia e dell'Estero". Perciò lo stesso 1910, su invito del Ministero della Pubblica Istruzione, prese parte all'"Esposizione Universale di Bruxelles", dove vinse la medaglia d'oro di primo grado per i documenti dimostrativi di quanto si era fatto in quegli anni, includendovi la "Memoria" o "Annuario" dell'Istituto. In breve il numero degli alunni aumentò, tanto che nell'anno scolastico 1913- 1914 il primo corso per le materie comuni dovette essere diviso in tre sezioni (A, B, C). Nel 1910 gli iscritti erano 105 ma nel 1913-14 erano arrivati a 173 ed in un triennio era ulteriormente aumentato il numero dei diplomati (135).

Oltre al buon funzionamento dei vari "gabinetti" costruiti negli anni passati si dava attenzione anche alle "escursioni" e alle "visite", in particolare si effettuarono gite a Genova, ai cantieri Ansaldo o Odero e ai cantieri livornesi Orlando nel marzo 1913 ed al varo della *Duilio* nel cantiere di Castellammare nell'aprile dello stesso anno. E nel viaggio d'istruzione non fu trascurata neanche la visita ai più importanti monumenti toscani, in particolare la Chiesa di Santa Croce. Quanto agli insegnanti, per l'italiano

talvolta si utilizzavano quelli di altri istituti come il professor Giovanni Forcina, professore d'italiano e latino presso il Regio Ginnasio Vittorio Emanuele di Napoli, che nel 1913 insegnò italiano e storia nella sezione C (dei macchinisti). Tra il 1913 ed il 1930 l'Istituto continuò a prosperare e furono fatti anche dei lavori per adeguare le varie strutture: inoltre tra il luglio 1829 e l'ottobre 1930 fu costruita l'aula di attrezzatura e manovra e fu compiuto un restauro generale di tutto l'edificio. Fino al 1928 si conservò la divisione in tre corsi, per capitani, macchinisti e costruttori, prevista nel Regio Decreto del 18 agosto 1864. Ma con regio decreto del 31 agosto 1928 fu soppressa la sezione dei costruttori, per cui rimasero solo quelle di capitani e macchinisti. Poi nel 1930 il "Gabinetto di attrezzatura e manovra", ingrandito e rimodernato, venne spostato in una sala costruita in quell'anno, che si apriva nell'atrio, di fronte all'albero di manovra, dotata anche di modelli di navi a vela ed a vapore e di un modellino di un bacino galleggiante in ferro come quello costruito nel 1852 nel porto di Napoli per riparare i grandi bastimenti senza più doverli tirare a terra. Ed anche il "Gabinetto di macchine" fu rifornito di nuovi macchinari e modellini di macchine. Infine fu riorganizzata l'"Officina meccanica" con nuovi macchinari" e fu riordinato il "Gabinetto Museo" dove si conservavano modellini di tipo puramente storico. Ed anche per la biblioteca, che conteneva circa tremila volumi, si provvide ad un nuovo riordinamento. Inoltre fu risistemata una piccola biblioteca per gli alunni di circa 300 volumi. Tutto ciò aveva prodotto un notevole aumento della popolazione scolastica. In un quinquennio, tra il 1925 ed il 1930 si licenziarono 220 alunni, 136 capitani, 68 macchinisti e 16 costruttori. L'Istituto si fece onore sia alla "Esposizione Internazionale di Marina" di Genova del 1914 sia alla "Mostra Campionaria" di Padova del 1927.

L'Istituto ha continuato ad essere un punto di riferimento anche negli anni seguenti con sede nell'edificio a Tarsia; poi, dopo il terremoto del 1980, è stato trasferito nel nuovo edificio di Bagnoli dal 1982-83. Purtroppo nell'Istituto Nautico si conservano pochi testi dell'antica biblioteca, tra cui le "Tavole" di Ferdinando Scarpati.