

Biagio Passaro (Università degli Studi di Pescara) – Raffaella Salvemini (ISSM – CNR)

*Donne di mare. Alcuni esempi di imprenditrici nell'universo marittimo del Mezzogiorno ottocentesco*

La storia delle donne è da qualche tempo al centro di studi e di approfondimenti. In tal senso va letto anche questo contributo, che si propone di delineare l'impiego delle donne in attività economiche legate al mare, tra XVIII e XIX secolo, nell'area campana, dove la marineria ebbe modo di competere con altre nate e affermatesi nel resto della Penisola. Nonostante le difficoltà oggettive dovute soprattutto alle preclusioni di ordine legislativo, a mentalità e costumi più a favore degli uomini che delle donne, le donne riuscirono a ritagliarsi, prima a livello basso ma in alcuni casi anche "alto", un proprio spazio all'interno della gamma dei ruoli e delle responsabilità che animavano l'economia marinara dell'epoca, in un settore, quello del mare, tipicamente maschile.

Il paper si articola in 4 parti. Nella prima ci si soffermerà sul *Catechismo Nautico*, scritto alla fine del Settecento, Marcello Eusebio Scotti, martire del '99, nella seconda sul *Codice* napoleonico e su quello di commercio tra Sette e Ottocento in materia di successione e di esercizio di attività commerciali, cercando di capire se e in quali termini era contemplato uno spazio alle donne in ordine ai diritti di proprietà, e in particolare nell'acquisto della nave e nell'esercizio dell'attività di armatore e proprietario. Nella terza parte, avvalendosi dei dati statistici tratti dallo *Stato de' bastimenti di Real Bandiera* del 1833-34, si farà una prima stima delle famiglie armatoriali rappresentate da donne estendendo ad altre zone di mare e utilizzando, per il periodo post-unitario, i dati tratti dal RINA. Infine, nell'ultima parte, saranno considerati alcuni casi utili a tracciare il profilo di quelle donne che parteciparono alla creazione di una delle flotte mercantili più importanti dell'epoca.

Raffaella Salvemini

*Dalla teoria alla prassi: brevi note sulla letteratura e legislazione sulle donne di mare*

Nel 1788 Marcello Eusebio Scotti, nel suo *Catechismo Nautico*, si sofferma sulle straordinarie doti delle donne procidani, pronte a sostituire gli uomini nella conduzione della famiglia e nella gestione delle «finanze famigliari». Il suo lavoro si riallaccia, ma in qualche modo contrasta, al programma degli illuministi riformatori, secondo il quale la donna andava ricollocata all'interno della famiglia come madre attenta alla casa e ai figli e pronta a rinunciare per i suoi doveri, a parte dei suoi diritti, compresi quelli sulla dote, o il coinvolgimento in attività non pertinenti la famiglia in senso stretto come il lavoro, la gestione del reddito o l'investimento in attività economica.

Scotti, in maniera "rivoluzionaria", dedica un intero capitolo all'attenzione che avrebbero dovuto prestare le città marittime all'educazione delle donne. Il sacerdote, pur non avventurandosi in alcuna disquisizione giuridica, si accorge della capacità delle donne di mare, dettata dalla necessità, di subentrare ai mariti nella gestione degli affari. Le donne – egli scrive – erano abitualmente considerate «inetti arnesi al contrattare ed ingerirsi nel maneggio degli affari [...] e vengono soltanto destinate a sedere in un angolo della casa al semplice ministero di mantenerla ripulita e netta, alla cucina, ed al maneggiamento d'un ago o di un fuso, o di una rocca, accollandosi tutto il peso degli affari importanti i mariti, lasciato alle prime il solo pregio dell'ubbidienza, dell'ossequio, e del servizio. Ma non è così nelle città marittime». L'assenza dei mariti imponeva alle donne la cura totale della famiglia, le faccende domestiche, l'economica amministrazione della roba, il disbrigo degli affari, le vendite e gli acquisti, e ogni altro affare che comunemente toccava agli

uomini. Dall'amore verso il mare nasce, dunque, la convinzione di una "cultura del mare" che non trascura l'educazione delle donne che vivono in questi luoghi e che per questa ragione appaiono diverse. Il modello cui ci si dovrebbe ispirare è Penelope che rimase fedele al suo Ulisse aspettandone fiduciosa il suo ritorno. Inutile dire che in queste pagine non si parla di emancipazione o reazione, per usare un eufemismo, "femminista", i ruoli sono precisi e legati alla tradizione. La fedeltà, la pudicizia, la forza, la tenacia sono le virtù che si ritrovano spesso nelle pagine del *Catechismo nautico*, virtù che sono da prediligere rispetto all'inutile vanità e al semplice piacere di apparire. Ma, contrariamente a quanto ribadito dalla letteratura coeva, oltre alla solitudine, alla responsabilità dei figli, alla gestione della casa, Scotti mette l'accento sulla gestione finanziaria, e unisce tale variabile alle altre nella composizione di quell'immagine di donna più forte e meno docile rispetto a quelle presenti altrove. L'assenza dei mariti impone loro un'attitudine non solo ai lavori domestici e all'educazione dei figli, ma anche alla produzione di panni e allo scambio, per integrare il reddito familiare. Il commercio che caratterizzava l'economia di Procida e dei luoghi di mare imponeva un confronto con lo straniero, con il mercante, offrendo alle donne di mare l'opportunità di sperimentare la loro forza e la capacità di resistere alle tentazioni. Con il commercio, che era l'anima e l'essenza delle città marittime, quei panni realizzati grazie al lavoro delle donne, sarebbero giunti in altri Paesi, consentendo loro grande «guadagno e sostentamento». Il denaro prodotto dal lavoro degli uomini e delle donne sarebbe poi stato risparmiato e impiegato nell'investimento immobiliare. Nelle città di mare, come aveva riconosciuto Salomone nell'Antico Testamento, si attribuiva alle donne il merito di ciò che sarebbe stato proprio degli uomini e cioè l'acquisto di fondi, di poderi, di vigne.

Scotti non fa riferimento a coinvolgimenti diretti in attività legate al mare ma, a distanza di circa quaranta anni dalla sua scomparsa proprio nell'isola, dove si occupavano di affari e d'investimenti sulla terraferma, le donne di mare parteciperanno all'armamento marittimo.

### *La legislazione sui diritti delle donne e l'esercizio di attività commerciali*

Il rapporto tra donne ed economia, con la partecipazione alla gestione e agli affari economici, impone un richiamo alla legislazione in materia di successione e di diritto delle donne. A parte la legislazione romana, che riconosceva alla donna dei margini di libertà in famiglia e diritti, attivi e passivi, in materia di testamento, nel Medioevo ella continuò ad essere soggetta agli interessi del gruppo familiare e la dote era amministrata dal marito. Con il *Codice Napoleonico*, in vigore per pochi anni nelle province controllate dai Napoleonidi, furono introdotti il sistema della comunione dei beni e il riconoscimento di una parità tra uomini e donne nelle successioni in linea diretta, cioè da padre in figlio, e in linea collaterale. Tale principio ribaltava quanto in uso a Napoli dove sin dal 1306, anno di redazione delle *Consuetudini*, la successione legittima era più importante di quella testamentaria: gli eredi in linea diretta e collaterale erano sempre i maschi, con l'obbligo di dotare le donne. La coesistenza delle due forme di successione nelle province del Regno determinava una disparità di condizione tra le diverse aree del Mezzogiorno.

Con il *Codice per lo Regno delle Due Sicilie* (1848) la moglie dipendeva dal marito, era obbligata ad abitare con lui, le si negava il diritto di «stare in giudizio» senza l'autorizzazione del marito, anche nel caso di esercizio pubblico della *mercatura*, in assenza di comunione e in separazione. Era esclusa la possibilità di donare, alienare, ipotecare, acquistare a titolo gratuito o oneroso, senza che il marito concorresse all'atto o acconsentisse per iscritto. In caso di ricusazione da parte del marito, ella poteva rivolgersi al giudice. Importante è il richiamo all'esercizio della *mercatura*. La legge, in deroga ai divieti, prevedeva per la moglie che esercitasse pubblicamente la mercatura, la possibilità di contrarre obbligazioni senza l'autorizzazione del marito per tutto quanto concerneva il suo negozio. L'esercizio della pubblica mercatura si aveva solo nel caso in cui la moglie esercitasse un'attività ben distinta da quella del marito: ella non poteva reputarsi «pubblica mercantessa» nel caso vendesse al minuto le mercanzie che formavano l'oggetto principale del commercio del marito.

Dopo l'Unità d'Italia alle donne possidenti fu negato il diritto di amministrare e disporre dei propri beni e di esercitare il voto amministrativo. L'articolo 138 del *Codice Civile* del 1861, riprendeva quanto già stabilito nel *Codice* del 1848, e stabiliva che «la moglie non può donare, alienare beni immobili, sottoporli a ipoteca contrarre mutui, cedere o riscuotere capitali, costituirsi sicurtà o transigere o stare in giudizio relativamente a tali atti senza l'autorizzazione del marito. Il marito può con atto pubblico dare l'autorizzazione alla moglie in genere o per taluni di tali atti. Salvo a lui il diritto di revocarla».

Unico riferimento esplicito alle donne nel settore della navigazione è nel *Codice di commercio* del Granducato di Toscana, stampato a Firenze nel 1844 e relativo alle disposizioni legislative francesi. Nella sezione riservata al commercio marittimo si fa espresso riferimento alle donne armatrici: «le donne innutte o maritate, proprietarie di navi, che non sono ad un tempo mercantesse pubbliche, non sono sottoposte all'arresto personale per la responsabilità circa gli impegni contratti dal capitano».

Biagio Passaro

### *Il ruolo delle donne negli ambienti delle famiglie d'imprenditori del mare dopo l'Unità*

Se la legislazione del Regno delle Due Sicilie sembra non soffermarsi sulle donne armatrici, di certo nei paesi di mare tale figura era presente. Per gli anni dal 1861 al 1915 disponiamo di una precisa documentazione quantitativa: su circa 2.300 bastimenti iscritti al Registro Italiano Navale, registrati nei compartimenti marittimi della Campania, in 49 casi l'armatore era una donna. Sebbene non elevata tale percentuale, pari a 2,13%, è tutt'altro che insignificante. Si tratta di un'attività esercitata per lo più da persone che in precedenza si erano dedicate ai mestieri del mare (capitani, pescatori, costruttori navali), poi perché nel Mezzogiorno i limiti, imposti dalla legislazione civile alle donne rispetto al libero esercizio del commercio, aumentarono nel corso dell'Ottocento. Infatti, l'estensione della legislazione piemontese nel 1863 produsse un arretramento dei diritti delle donne a operare come imprenditrici, anche rispetto alla situazione del Regno delle Due Sicilie, certo meno liberale di quella del Granducato di Toscana e del Lombardo-Veneto, dove la legislazione risentiva in positivo delle riforme giuseppine. Le disposizioni piemontesi prevedevano che le donne maggiorenni depositassero, presso il Tribunale del Commercio, un'autorizzazione del marito all'esercizio del commercio, o nel caso di vedove o nubili, di un figlio maggiorenni, di un fratello, del padre. Tutto ciò non poteva non ripercuotersi sull'assunzione di responsabilità operative all'interno delle società armatrici da parte di donne, pur nel caso che queste fossero proprietarie di consistenti quote azionarie.

Per una più precisa valutazione di questa presenza occorre considerare due caratteristiche tipiche del tipo dell'impresa armatoriale: 1) le modalità della proprietà del mezzo di produzione, cioè il bastimento; 2) la gestione strettamente familiare dell'impresa.

Nella quasi totalità dei casi la società si costituiva intorno a ciascun bastimento, il cui costo di costruzione era nominalmente suddiviso in un certo numero di azioni - 24 (più raramente 20) - detti «carati», ripartiti tra i soci, comunemente chiamati caratisti. Erano loro a nominare l'armatore, che aveva l'onere di gestire l'impiego del mezzo di trasporto, predisporlo di attrezzature tecnicamente adeguate al tipo di navigazione cui intendeva destinarlo, assumere capitano, equipaggio, e soprattutto disporre di denaro contante per la gestione della campagna di navigazione.

Negli ambienti marittimi del Golfo di Napoli, ma anche altrove, i carati erano distribuiti molto spesso tra familiari e parenti (anche se non mancavano tra i possessori esponenti delle case commerciali, napoletane, genovesi o straniere, operanti nella città di Napoli). Anche il capitano, se non era già un esponente della famiglia o un congiunto dell'armatore (figlio, fratello, genero), nell'assumere il comando acquistava un carato a riprova dell'impegno che avrebbe messo nel gestire gli interessi della proprietà della nave.

Attraverso l'esame dei casi rinvenuti è stato possibile mettere in evidenza il duplice coinvolgimento nell'impresa delle donne dei capitani e degli armatori: non solo le lunghe assenze dei mariti le costringevano – come appare evidente dalla corrispondenza tra Gioacchino Astarita e la moglie Ines o tra Giuseppe Cafiero alla moglie Dorotea Cafiero – a svolgere ruoli e compiti relativi alla gestione economica della casa e della società, ma anche perché nei centri marittimi intensamente dediti alla costruzione e alla navigazione mercantile, la diffusa presenza di famiglie di capitani marittimi e di società armatoriali e di costruttori navali creava forti legami di interessi e di consanguineità.

La tendenza a matrimoni tra esponenti dello stesso ambiente rafforzava legami di affari, antiche consuetudini e reciproca fiducia: a queste spose nella ripartizione dei beni, di preferenza, toccavano in dote beni mobili, come i carati del bastimento di famiglia (non di rado, poi, posto al comando dello sposo o dei figli), fino al caso limite dell'armatrice Maria Luigia Longobardo che, nel 1886, assieme al bastimento, il brig. a palo Battistina, perse anche il marito e due figli.

Nemmeno rari erano i casi – in particolare nelle famiglie della penisola sorrentina – in cui era ammesso che la moglie del capitano potesse imbarcarsi con il marito, specie quando entrambi erano caratisti, esponendosi a tutte le traversie e ai pericoli sperimentati degli equipaggi.

Il ruolo della donna si rafforzava ancora nei casi in cui, ereditando alla morte dei propri genitori altri carati, si trovava ad assumere un ruolo maggioritario nella proprietà delle navi; o in caso di vedovanza, quando in attesa della maggiore età dei figli assumeva la titolarità dell'impresa. Spesso compariva nella titolarità dell'impresa armatoriale il nome della moglie da sola o accanto a quello del marito, nel caso in cui la famiglia di armatori dalla quale proveniva, era più potente e/o antica rispetto a quella del marito.