

... e a Napoli, re Carlo arrivò per mare



...e a Napoli, Re Carlo arrivò per mare



Lancia Reale, vista da prua

Al suo arrivo la baia era affollata di sfarzose imbarcazioni della nobiltà. Il mare, coperto di barche dorate e imbandierate, risuonava di canti, applausi, suoni di trombe e colpi di cannone. [...] Nel suo nuovo trono, il re ricevette graziosamente le congratulazioni dei suoi sudditi. - Harold Acton descrive l'arrivo di Carlo a Napoli e i relativi festeggiamenti.

Partì nel marzo del 1734 alla conquista del Vicereame austriaco di Napoli e Sicilia e fece ingresso trionfale a Napoli il 10 maggio del 1734, poco più che diciottenne, divenendo Re delle due Sicilie il 15 giugno dello stesso anno, inaugurando quella dinastia dei Borbone che sarebbe cessata solo nel 1860.

L'imbarcazione era lunga più di 20 metri, con ventiquattro remi, e fu donata dalla città di Napoli a Sua Maestà il Re Carlo di Borbone. Fa oggi parte del patrimonio del Museo di San Martino di Napoli.

Utilizzata come nave da parata per l'imbarco e lo sbarco dei sovrani presenta un buon lavoro di decorazione a poppa e a prua, dove agli intarsi raffiguranti tre sirene rappresentative dell'anima stessa dell'imbarcazione si affiancano quelli di ordini religiosi e reali.

Successivamente venne aggiunto, a poppa, il baldacchino reale sul cui soffitto è ritratta l'allegoria della fortuna ad opera del maestro Fedele Fischetti.



Lancia Reale, particolare decorazione di prua

Le condizioni del regno



Il Regno delle Due Sicilie di Carlo di Borbone

Carlo entrò in Napoli in un momento in cui la Marina mercantile versava in deprecabili condizioni: i porti di Calabria e Puglia chiusi al traffico perché erano costantemente insabbiati, il traffico di cabotaggio per il trasporto di derrate tra i porti del regno poteva sfruttare solo i porti maggiori, le esportazioni ridotte al limite, i traffici di altura venivano compiuti con bastimenti stranieri, in mancanza di naviglio nazionale, ed erano poche le barche di cabotaggio che rischiavano di prendere il largo per la paura di attacchi barbareschi. Fino a che non si fosse allestita una marina militare valida le torri costiere di avvistamento sarebbero state l'unica forma di difesa.



Sistema di torri costiere per la difesa dai pirati saraceni



Galera napoletana

Re Carlo contro i barbareschi

Alla venuta di Carlo in Napoli tutto il litorale era derelitto e maldifeso, sì e in tal modo che i pirati e i turchi eransi fatti cotanto arditi che avvicinavansi a' nostri lidi e faceano delle soprese a paesi e città e appena uscivano i bastimenti carichi di mercanzie eran subito predati e i corsari conduceano ancora schiavi ne' loro barbari paesi quantità di cristiani.

Così scriveva Pasquale de Onofri della minaccia che costituivano i pirati barbareschi per il Mediterraneo. Arrivarono a tentare di catturare il Re, con esito negativo, al rientro di una battuta di caccia nella sua tenuta di Procida.

Ad Algeri, 35.000 schiavi cristiani all'interno di campi di detenzione testimoniavano la vulnerabilità del regno.

L'istituzione del «Supremo Magistrato di Commercio» fu uno dei primi provvedimenti per stroncare gli abusi dei doganieri addetti al carico e allo scarico delle merci nei porti, avidi e rapaci al pari dei pirati.



«Votum fecit, gratiam accepit»

Il dipinto era stato offerto alla Madonna come ringraziamento di un'avvenuta fuga di una nave cristiana da un attacco di pirati barbareschi.



L'episodio servì a convincere il Sovrano dell'assoluta necessità di proteggere le popolazioni costiere ed i traffici mercantili del Regno meridionale contro una tale minaccia. Il 25 febbraio 1739 fu stabilito di armare sette navi (quattro galeotte e tre feluconi) che si trovavano in allestimento. Dopo un mese, si entrò in azione.

Furono formate tre squadre: la prima con il compito di sorvegliare le coste del Tirreno, la seconda lo Jonio e la terza la Sicilia e le piccole isole.



Pirati barbareschi all'abbordaggio con uno Sciabecco

Il 23 giugno, il primo scontro: al largo di Capo Palinuro. La squadra del Tirreno affrontò due navi corsare (una galeotta ed uno scappavia) provenienti da Tripoli, che furono catturate e condotte nel porto di Napoli.

La prammatica «De nautis et portibus»



La darsena vecchia

Il Re intuì subito quanto la posizione strategica del regno fosse un punto di forza per il commercio marittimo e la Marina mercantile, e nell'agosto del 1741 ne individuò i punti deboli: *«sforniti essendo dell'importantissima regola del navigare ne viene sommo pregiudizio al commercio e alla reputazione e gloria dello Stato. [...] Saranno da Noi stabilite e pubblicate tutte le leggi appartenenti alla buona e utile navigazione, come al felice commercio.»*

Seguì, quindi, una precisa regolamentazione suddivisa in più prammatiche concernenti le patentì, la tenuta di giornali di bordo, l'obbligo di utilizzo della bandiera nazionale, prescrizioni sulla formazione dell'equipaggio, misure a tutela

della salute pubblica, tutte riunite nel 1751 in un testo unico, *De Officio Nautis et Portibus*, che furono sviluppate sotto il regno di Ferdinando IV.

Si guardò al miglioramento dell'istruzione professionale, al fine di perfezionare l'arte nautica e la tecnica delle costruzioni navali, si avviò il riordino delle scuole nautiche completato nel 1767 con la cacciata dei Gesuiti. La carenza di legname nell'arsenale fu risolta con l'approvvigionamento nei boschi della Sila, risorsa strategica per la costruzione della nuova flotta, conosciuta come «Armata di mare».



Fu fatto obbligo di esporre la bandiera nazionale su tutte le navi in navigazione



La darsena, adeguata al servizio del cantiere e dell'arsenale



Istruzione nautica

Deputazione di salute



Per favorire l'approdo delle navi mercantili ed incrementare il commercio marittimo, il sovrano Carlo di Borbone incaricò i Regi ingegneri Giovanni Antonio Medrano e Domenico Antonio Vaccaro di redigere il progetto occorrente all'ampliamento degli ambiti portuali.

Tra le altre opere, l'edificazione sul costruendo molo piccolo, di una struttura a pianta ottagonale da destinare a sede della «Deputazione di Salute» marittima. La facciata dell'edificio, realizzato con una originale pianta ottagonale, è coronata da un gruppo scultoreo, realizzato da Francesco Pagano, raffigurante l'Immacolata insieme ad Angeli che reggono i simboli mariani.

Il Palazzo era originariamente collocato di fronte al porto piccolo (il mandracchio), collegato al molo tramite due ponti che racchiudevano il piccolo bacino, attualmente la sua configurazione risulta modificata, infatti, dopo l'Unità d'Italia, gli è stato aggiunto un prolungamento dinanzi l'entrata e per i lavori di ampliamento dell'area portuale si è ritrovato inglobato nella nuova colmata della calata Porta di Massa.



Mandracchio



Porto mercantile

...e da Napoli, per mare, Re Carlo partì per la Spagna



*La partenza da Napoli di Carlo di Borbone il 7 ottobre 1759
vista da terra - Antonio Joli, 1759*

Con la partenza di Carlo la politica navale subì un arresto, così come tutte le attività marinare e l'«Armata di mare» furono lasciate degradare, fino alla maggiore età del suo successore Ferdinando IV. Allontanato Tanucci, suo tutore, fu chiamato dalla Toscana John Francis Edward Acton come «Direttore della Real Segreteria di Marina» che, oltre a tracciare le direttive da seguire, dirigesse la riforma della marina napoletana. Il primo provvedimento di Acton fu la costituzione del «Consiglio di Marina» e un programma di costruzioni navali. Per realizzarlo fu necessario affiancare all'Arsenale di Napoli il nuovo Arsenale Reale di Castellammare di Stabia.

Nel 1759 il trono di Spagna rimase vuoto per la morte di Ferdinando VI e Carlo dovette occuparlo, assumendo il nome di Carlo III.

Il 7 ottobre 1759 Carlo e la famiglia reale lasciarono Napoli, scortati da tre sciabecchi napoletani che formavano l'avanguardia, un vascello, una fregata e altri sciabecchi a chiusura del corteo. Secondo una leggenda, al momento di lasciare il suo Regno si tolse dal dito un anello, rinvenuto a Pompei, ritenendo che appartenesse ai napoletani e non a lui.



*La partenza da Napoli di Carlo di Borbone il 7 ottobre 1759
vista da mare - Antonio Joli, 1759*