

La Compagnia Transatlantica 1852-1858

Di Alessandro Arseni

Con la collaborazione di Joseph J. Geraci

Dopo 150 anni la scoperta di un documento postale **cambia la Storia della Compagnia Italiana** che trasportava gli emigranti tra Genova e Buenos Ayres.

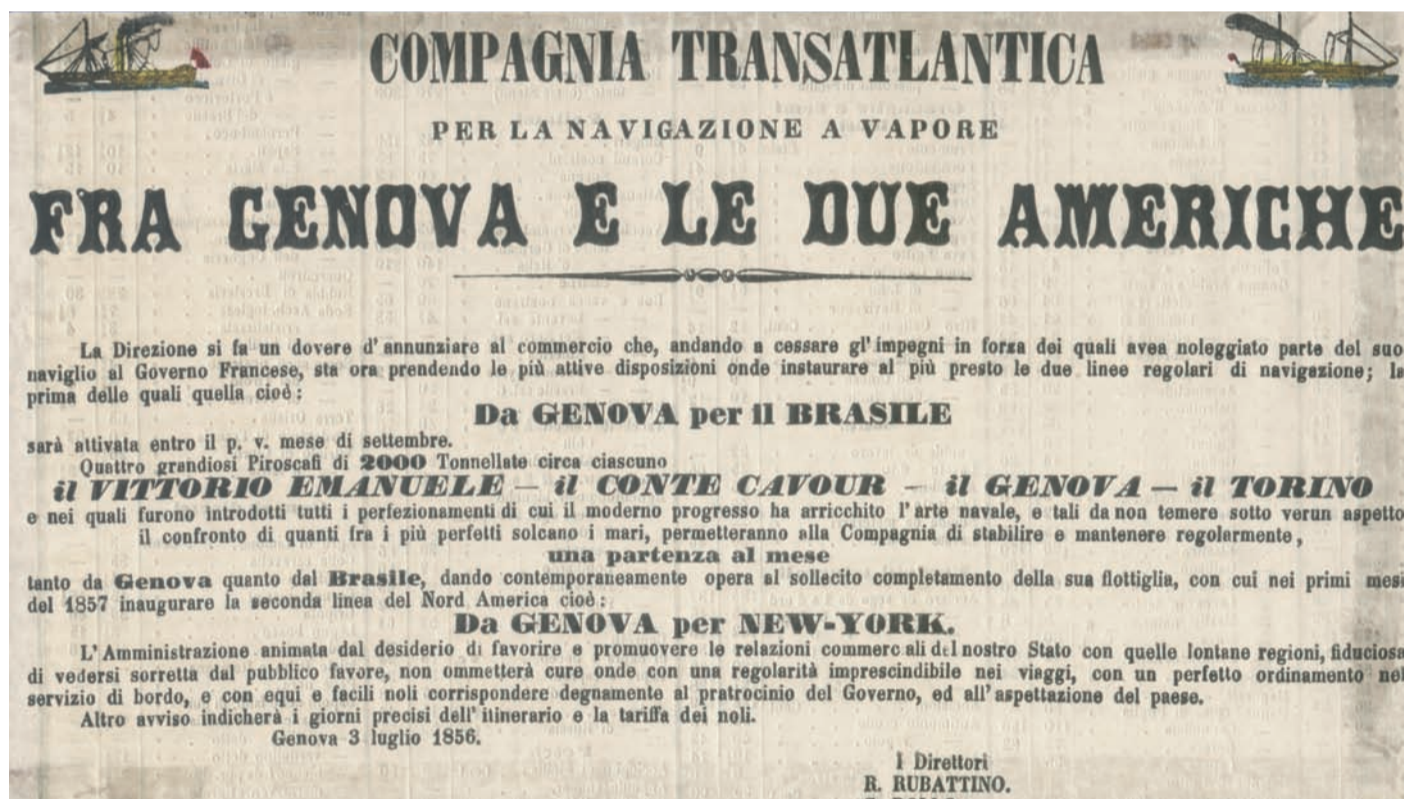
Le origini della Compagnia Transatlantica

L'ondata progressista e rivoluzionaria che sconvolse l'Europa nella metà dell'800, spinse la politica di diversi Stati a rivedere alcune posizioni sociali: concedere la libertà dell'individuo di viaggiare tra i Paesi, fondare nuove comunità all'estero portando mano d'opera e servizi e sviluppare i traffici commerciali con nuovi mercati.

Nel 1850 la lotta alla schiavitù era agli inizi: la California venne ammessa nella Confederazione come stato senza schiavitù ed in Brasile le pressioni del governo di Londra misero fine alla tratta negriera. L'arrivo di immigrati divenne quindi fondamentale per l'economia di molti Paesi. Negli Stati Uniti il flusso migratorio verso l'Ovest, a seguito della scoperta dell'oro in California, lasciò aperte possibilità di lavoro anche sulla costa Orientale: i posti lasciati liberi da chi volle tentare la fortuna all'Ovest furono progressivamente rimpiazzati da irlandesi, tedeschi, italiani e svizzeri tra i primi protagonisti dell'emigrazione di massa nel Nuovo Mondo.

Forse queste, fra le tante, furono alcune delle considerazioni fatte da Raffaele Rubattino e soci quando decisero di fondare la Compagnia Transatlantica di Navigazione a Vapore, con lo scopo di esercitare una linea di navigazione fra Genova e il Plata, ed un'altra tra Genova e New York. Le facilitazioni del Governo Sardo all'impresa furono la concessione di una sovvenzione di 22.000 lire a viaggio per il Nord America e di 30.000 lire per il Sud America, l'esenzione dal pagamento delle tasse d'ancoraggio cui andavano soggette tutte le navi della marina mercantile e il trasporto gratuito della corrispondenza. La flotta avrebbe dovuto essere costituita da sette vapori dei quali tre in legno e quattro in ferro, di stazza non inferiore alle 1.500 tonn. e 250 cavalli vapore di forza. In caso di guerra, il Governo aveva il diritto di disporre dei battelli della Compagnia pagandone il noleggio. La convenzione, sottoscritta il 5 aprile 1853, fu oggetto di lunghe discussioni al Parlamento e al Senato subalpino e fu infine approvata con la legge 11 luglio 1853 n. 1592.

Poiché il costo presunto dei sette vapori era di circa L. 10.000.000 e avrebbe perciò assorbito l'intero capitale sociale, del quale soltanto L. 8.000.000 erano stati sottoscritti, il 25 novembre 1852 fu stipulato un accordo con la banca inglese Draper-Pietroni & C., che rilevò la maggioranza delle azioni e furono ordinati due vapori ai cantieri Chester Graham & C. di Blackwall e John Mare & C. di Londra, per la somma di Lire 1.300.000 ciascuno. I piroscafi furono poi consegnati con forte ritardo perché i preparativi per la Guerra di Crimea fecero passare in secondo piano tutto il resto. Si aggiunse la crisi monetaria che influì, non solo sul credito alla Transatlantica ma su tutti i titoli commerciali ed industriali non esclusi quelli dello Stato. La Compagnia fu costretta a ricorrere al Governo per ottenere una proroga di un anno dei termini ad essa concessi "per attivare il servizio assuntosi". La proroga fu concessa con legge 10 febbraio 1855 n. 532 che esonerò la società dall'obbligo della costruzione dei tre vapori in legno e portò la sovvenzione della linea del

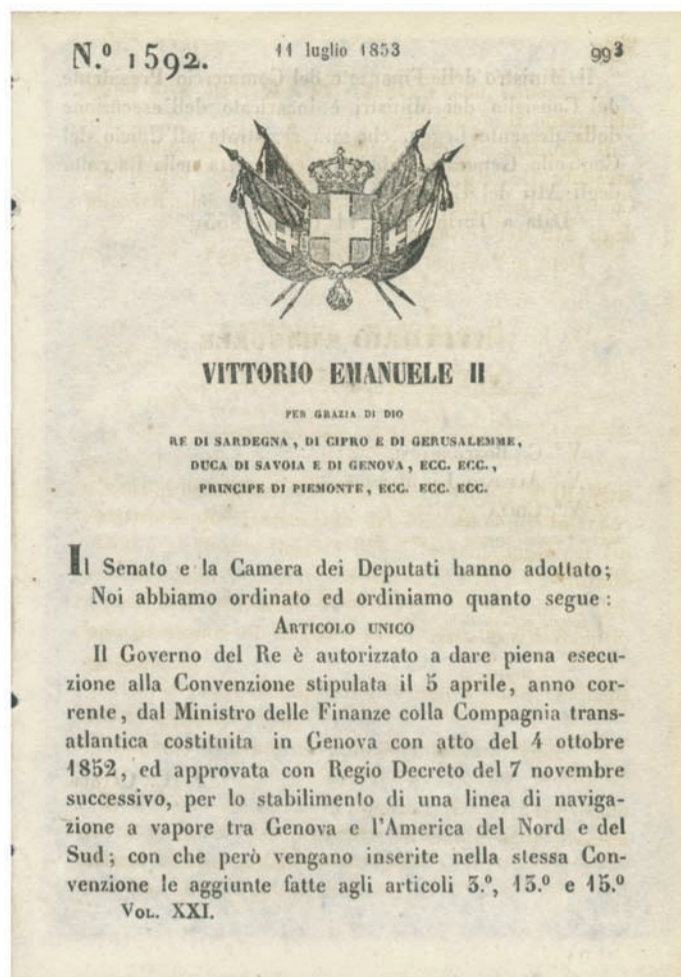


Il 3 luglio 1856 iniziò la campagna pubblicitaria della Compagnia Transatlantica su tutti i giornali dell'epoca

Sud America a L. 50.000 a viaggio di andata e ritorno, mentre fu annullato l'impegno per la linea del Nord America. La nuova situazione portò ad un rinnovo del Consiglio d'Amministrazione che decise di noleggiare all'Intendenza dell'Esercito francese per il trasporto delle truppe in Mar Nero le prime due navi consegnate: il *Vittorio Emanuele* e il *Conte di Cavour*. Non era certo quello che sognavano i genovesi, ma i tre milioni di franchi ottenuti risollevarono le preoccupazioni di Rubattino, soci e banche.

Nel settembre del 1855, Rubattino propose un aumento di capitale, da 10 a 25 milioni "all'uopo di acquistare un materiale più ragguardevole e imprendere i viaggi del Mediterraneo per gli scali dell'Italia e dell'Oriente", sovvenzionare l'acquisto di altre navi o richiederle a noleggio, sull'esempio degli inglesi. Concessa nuova fiducia agli uomini ed al progetto, il 31 maggio 1856 l'Assemblea dei Soci deliberò l'aumento di capitale a 18 milioni mentre la differenza sarebbe stata interamente sottoscritta dalla Banca Draper, Pietroni & Co. di Londra, non appena ricevuto il consenso del Parlamento Subalpino poiché l'esercizio delle nuove linee previste al progetto avrebbe necessariamente comportato dei mutamenti nelle convenzioni sottoscritte col Governo sardo. L'offerta era però valida sei mesi: se entro il 30 settembre 1856 il Governo di Cavour non avesse approvato le nuove convenzioni, la banca si sarebbe riservata azioni per recuperare parte del finanziamento. Il conte di Cavour tendeva a nazionalizzare la Transatlantica,

liberandola da ogni ingerenza straniera e aveva intenzione di far sottoscrivere dal capitale genovese i fondi necessari per la sua nuova sistemazione: faceva pertanto tutto il possibile per dilazionare l'autorizzazione parlamentare al nuovo assetto della Transatlantica. Nel frattempo i direttori Rubattino e Giuliano Bollo, che si dovevano destreggiare tra finanziatori e politici, per rafforzare la loro determinazione il 3 luglio 1856 iniziarono una campagna pubblicitaria sui principali quotidiani d'Italia annunciando la prossima entrata in servizio delle navi per il Sud America. Trascorsa la data del 30 settembre 1856 senza che il Governo sardo avesse approvato le nuove convenzioni, la banca Draper, Pietroni & C. detentrici di 3.000 azioni sociali, minacciò di Rubattino il sequestro e la vendita giudiziaria del *Torino*, allora in procinto di partire per il Brasile, qualora entro il 23 ottobre 1856 la Transatlantica non avesse versato 42.000 sterline, ossia L. 1.500.000 in conto di L. 1.600.000 ricevute dalla banca stessa come anticipazione sulle spese. Il Consiglio della Transatlantica, con l'intervento del direttore Bollo e dei soci Antonio Rossi, Alessandro Colano e Giuseppe Guillot, soddisfece entro il 5 novembre 1856 la richiesta della Draper, Pietroni & C. che, per reazione, intensificò il gioco alla borsa di Londra sulle azioni della Transatlantica che iniziarono inesorabilmente a scendere. Di fronte a questa critica situazione, il Rubattino nel gennaio 1857 rassegnò le sue dimissioni dalla carica di direttore amministrativo e il suo ritiro portò di conseguenza anche quello di tutto il gruppo dei vecchi azionisti genovesi.



L'inizio del servizio transatlantico

Intanto, iniziatosi il 20 ottobre 1856 il regolare servizio di navigazione fra Genova e Rio de Janeiro, la Transatlantica aveva chiesto al Governo Sardo la piena esecuzione della legge 1 giugno 1856, con la quale era stato concesso di prorogare fino al 31 dicembre 1857 l'ultimo termine per attuare i viaggi transoceanici, con la facoltà però di iniziare il servizio in parte anche prima della scadenza fissata per poter ottenere la sovvenzione. Il testo del relativo disegno di legge fu discusso alla Camera dei Deputati e approvato il 23 maggio 1857. Passato al Senato incontrò invece una risoluta ostilità e fu respinto con 32 voti contrari e 24 favorevoli. Fallito così il progetto per la nuova sistemazione della società, il Rubattino, d'intesa col direttore della Banca Nazionale comm. Bombrini e con Domenico Balduino del Credito Mobiliare, propose allora di costituire una nuova grande società anonima per azioni, che avrebbe dovuto gestire tutte le linee di navigazione nazionali, i cantieri navali, gli stabilimenti metallurgici e i bacini di carenaggio. Nel contempo si sarebbe dovuto liberare la Transatlantica da ogni ingerenza della Draper, Pietroni & C. trasferendo la maggioranza azionaria nelle mani del Credito

Mobiliare e della Cassa Industria e Commercio di Torino: in tal modo sarebbe stato anche possibile sventare il piano della Draper, Pietroni & C. di dare in noleggio la flotta della Transatlantica al Governo inglese per il trasporto delle truppe coloniali in India, o tanto peggio di venderla all'armamento britannico.

La spedizione di Carlo Pisacane

Ma altri avvenimenti accaduti alla Compagnia, nel corso del suo esercizio, ebbero grande influenza sullo svolgimento del suo servizio e sulla successiva messa in liquidazione della Società. Il 5 dicembre 1856 Rubattino perse il *Castore* che affondò presso le Bocche di Bonifacio. Fu una grave sciagura per la sua Società, già in difficoltà per la forte concorrenza delle compagnie rivali di altri Stati, dall'aumento del prezzo del carbone passato da 20 scellini a 45 la tonnellata a causa della Guerra di Crimea e dall'aumento dei salari al personale di mare (Rubattino impiegava 250 persone per i suoi otto piroscafi). Ma il colpo più duro avvenne il 25 giugno 1857, quando un gruppo di patrioti (secondo i repubblicani), o ribelli (secondo i napoletani) comandati da Carlo Pisacane, si impadronì del *Cagliari*, altro vapore del Rubattino in servizio tra Genova, la Sardegna e Tunisi, che dopo la sfortunata spedizione volta a sovvertire la monarchia borbonica, fu catturato dai napoletani e sequestrato come "preda di guerra". I problemi arrecati al Governo Sardo da questa faccenda si ritorsero verso la Transatlantica, a cui furono negati dal Parlamento Subalpino, nel luglio 1857, ulteriori aumenti alle sovvenzioni per i viaggi in Sud America.

Dopo alcune tempestose sedute nel Consiglio di amministrazione della Transatlantica il 19 ottobre 1857 si procedette al suo completo rinnovamento eleggendo come nuovo Presidente Michele Casaretto e un altro Consiglio d'Amministrazione. Fu così possibile raggiungere una base di accordo fra la Società Rubattino, lo Stabilimento metallurgico Ansaldo e la costituenda Società dei clippers a elica promossa da Nino Bixio. Grazie all'intervento del Sindaco di Genova, si ottenne dal Credito Mobiliare un mutuo ipotecario di Lire 2.000.000.

La fine della Compagnia Transatlantica

Sembrava quindi imminente la costituzione legale della società che avrebbe dovuto chiamarsi Lloyd Genovese, quando improvvisamente sopravvenne il tracollo del Credito Mobiliare che ridusse il suo capitale da L. 40.000.000 a L.10.000.000. Il Governo sardo non era in grado di intervenire, perchè in previsione della non lontana guerra 1859 aveva contratto un prestito di L. 50.000.000 con la Banca Nazionale. La Banca Sarda, creditrice del Credito Mobiliare, si trovava a questo punto in una situazione molto critica. Per salvare la

Rubattino e l'Ansaldo si rese necessario il sacrificio della Transatlantica, che fu costretta alla liquidazione. Attraverso un comunicato del 17 settembre 1857 la Compagnia annunciò la sospensione del servizio transatlantico. Le azioni continuarono a scendere, mentre Rubattino cercava di salvare quanto possibile dal fallimento. Le navi in porto furono pignorate (escluso il *Sardegna* che era dato in noleggio da Rubattino alla Transatlantica), ma ne rimase una ancora in Sud America: l'*Italia*.

L'ultimo viaggio dell'Italia

Gli studiosi di Storia Postale Transatlantica sanno che l'*Italia* effettuò un viaggio di ritorno confermato dalla corrispondenza timbrata in arrivo a Genova il 16 dicembre 1857. La cosa strana, che crea un certo alone di mistero intorno a questo viaggio, è che il *Corriere Mercantile*, quotidiano genovese di informazioni marittime sempre preciso sulle date di partenza, transito e arrivo delle navi, non pubblicò nessuna informazione inerente questo viaggio di ritorno dell'*Italia*. Nell'archivio del Corriere Mercantile custodito alla Biblioteca Berio di Genova, mancano le pagine relative agli arrivi di quei giorni. Sappiamo che l'*Italia* rientrò solo perchè esiste la posta annullata a Genova il 16 dicembre.

L'ipotesi da me avanzata, che non mancherà di essere ripresa e approfondita da qualche studioso, è che l'*Italia* giunse dal Sud America a Marsiglia fra il 13 e il 15 dicembre 1857, la valigia postale fu regolarmente inviata a Genova dove arrivò il 16 dicembre, ma la nave ebbe l'ordine di non rientrare nel porto ligure forse per timore di essere sottoposta a sequestro giudiziario. Poi, direttamente da Marsiglia, l'*Italia* ebbe l'ordine di ritornare in Sud America e infatti la ritroviamo nelle rubriche del Corriere Mercantile nel gennaio 1858. Dal giornale sappiamo che la nave partì il 24 gennaio 1858 da Rio de Janeiro per rientrare in Patria, transitò a Bahia il 2 febbraio, a San Vincenzo il 19, a Santa Croce il 28, giunse a Marsiglia l'8 marzo, e ripartì l'11 per Genova dove arrivò il giorno dopo. Come consuetudine, la valigia postale arrivò prima della nave, e l'unica lettera conosciuta sino ad oggi porta ancora il solito timbro in cartella "VAPORI TRANSATL.", e reca la data di arrivo a Genova del 10 marzo 1858. Questo fu l'ultimo viaggio di una nave della Compagnia Transatlantica in servizio con il Sud America.

Il 12 maggio 1859 i suoi cinque piroscafi vennero offerti in vendita all'incanto al prezzo base, ciascuno, di L. 375.000 per il *Genova* e il *Torino*, di L. 312.000 per il *Conte di Cavour* e il *Vittorio Emanuele* e infine di L. 125.000 per l'*Italia*, che fu riacquistato dal Rubattino. Le altre quattro navi restarono in possesso del Credito Mobiliare per complessive L.1.406.310 e dal novembre 1859 all'aprile 1860 furono date in noleggio al Governo spagnolo per la spedizione in Marocco.

