



ARCHEOCLUB DI SAN SEVERO

46^o CONVEGNO NAZIONALE

sulla

Preistoria - Protostoria - Storia
della Daunia

San Severo 15 - 16 novembre 2025

A T T I

Tomo secondo
STORIA

a cura di
Armando Gravina

SAN SEVERO 2026

Il 46° Convegno Nazionale sulla Preistoria, Protostoria,
Storia della Daunia è stato realizzato con il contributo di:



DRONEON



Fondazione dei Monti Uniti
di Foggia

– Comitato Scientifico:

GIUSEPPE POLI

Università degli Studi “A. Moro” di Bari

ALBERTO CAZZELLA

Università degli Studi di Roma “La Sapienza”

PASQUALE CORSI

Presidente Storia Patria per la Puglia

MARIA STELLA CALÒ MARIANI

Università degli Studi “A. Moro” di Bari

PASQUALE FAVIA

Università degli Studi di Foggia

ANITA GUARNIERI

Sovrintendente ABAP per le province BAT e FG

MASSIMO MASTROIORIO

Direttore Archivio di Stato di Foggia

ARMANDO GRAVINA

Presidente Onorario Archeoclub di San Severo

ORGANIZZAZIONE

– Consiglio Direttivo Archeoclub di San Severo:

ARMANDO GRAVINA *Presidente Onorario*

MARIA GRAZIA CRISTALLI *Presidente*

GRAZIOSO PICCALUGA *Segretario*

Rodi Garganico nell'Ottocento: industria, commercio, navigazione

* Società di Storia Patria per la Puglia

Premessa

Il mio interesse per le vicende storiche di Rodi Garganico è nato dalla scoperta tra i fondi della Biblioteca nazionale di Firenze di due rari periodici, la cui consultazione ha dato luogo a una ricerca pubblicata nel 2015.¹ In seguito mi sono interessato della fabbrica di rosoli stabilita nel 1832 a Rodi da due Bellunesi provenienti da Trieste² e di uno dei primi scioperi avvenuti in provincia di Foggia, che riguardò i falegnami rodiani addetti alla costruzione delle casse per il trasporto degli agrumi.³

Il presente saggio tratta dello straordinario sviluppo dell'attività commerciale di Rodi nel corso dell'Ottocento, quando i proprietari di agrumeti, i negozianti e i padroni di bastimenti conseguirono un elevato grado di prosperità. Purtroppo, a partire dal 1893 l'economia locale entrò in crisi a causa di ricorrenti gelate, del disastroso

¹ *Rodi Garganico tra «Il Risveglio municipale» e «Lo Sprone»*, in 35° Convegno nazionale sulla preistoria, protostoria e storia della Daunia. Secondo tomo: *Storia*, atti a cura di A. Gravina, San Severo 2015, pp. 403-423.

² *Giovanni Maria Tomas e Lucio Costan e la fabbrica di rosoli in Rodi Garganico*, in 37° Convegno nazionale sulla preistoria, protostoria e storia della Daunia, atti a cura di A. Gravina, San Severo 2017, pp. 243-253.

³ *Società operaie e movimento sindacale a Rodi Garganico negli ultimi decenni dell'Ottocento*, «Archivio Storico Pugliese» (Bari), a. LXIX (2016), fasc. 1-4 (gennaio-dicembre), pp. 311-318.

aeremoto del 7 marzo 1898, che provocò gravi danni ai giardini di agrumi di Rodi, Vico e Ischitella, e soprattutto a causa della drastica e inattesa chiusura dei mercati statunitensi in seguito all'introduzione con il *Dingley Tariff Act* di elevate tariffe doganali, le quali colpirono, tra i prodotti agricoli, specie gli agrumi, il cui dazio di entrata fu addirittura triplicato.

Prima di riprendere la trattazione del nostro argomento va messo in evidenza che, essendo l'agro di Rodi estremamente limitato, la comunità locale dovette industriarsi per il proprio sostentamento ricercando delle opportunità di lavoro nei traffici marittimi, grazie ai quali riuscì, nel contempo, ad assicurare uno sbocco alla produzione dei giardini di agrumi del suo tenimento e di quelli di Vico e Ischitella. Peraltro, essendo il Gargano privo di strade rotabili, occorre servirsene delle vie del mare. Insomma, facendo di necessità virtù, i Rodiani appresero l'arte della navigazione, come più di due secoli fu spiegato con tono discorsivo dal frate naturalista Michelangelo Manicone:

Il territorio di Rodi non sorpassa mille tomoli; dunque i Rodiani non possono vivere colle loro ristrettissime derrate. Rodi non ha né boschi, né pascoli; non vi si può dunque esercitare la Pastorizia. Diffatti l'industria degli animali è qui sconosciuta affatto. Finalmente qui, come altrove, non vi hanno manifatture. Come dunque potevano i vetusti Rodiani mantenersi senza traffico? La fame dunque creò la Marina Rodia. Ma se il Rodiano incominciò a fare il commercio per necessità di vivere, ora lo continua non pur per necessità, ma eziandio per arricchire, ed aver del soverchio.⁴

Egli esprime la sua ammirazione per l'abilità dei marinai rodiani nei traffici marittimi e incita gli abitanti di Vieste e di Peschici a prendere esempio da loro⁵ e, a proposito dell'*industria* dei Rodiani, scrive che essi vendevano le loro derrate (agrumi, olio di oliva, carrube, capperi, pomelli di alloro, galle, manna, etc.) ricevendo moneta contante, cioè dei fiorini, e spiega che un fiorino austriaco, pur avendo il valore effettivo di sei carlini, era valutato nel Regno di Napoli quattro carlini o poco più; quindi, per evitare la perdita dovuta al cambio sfavorevole, acquistavano all'estero a basso prezzo le merci che mancavano nella Capitanata e nel Molise (ferramenta, acciaio, vetro, cristalli, zucchero, caffè, etc.) e le rivendevano a un prezzo maggiore.

A proposito dell'*industria* dei mercanti di Rodi il sagace frate vichese fa delle rivelazioni:

Frequenti sono qui i contrabbandi. Si manifestano cento some di olio, e si caricano tre cento. Il dazio è qui di ducati otto a salma. Dunque qual minorazione

⁴ MANICONE M., *La Fisica Daunica*, parte II: *Gargano*, a cura di L. Lunetta e I. Damiani, Roma 2005, p. 53.

⁵ *Ibidem*, p. 55.

del dazio prodotta dal contrabbando! Ma dicono i Rodiani, ch'essi senza contrabbandi tralascerebbero tal negozio, e non comprerebbero più olio. Or se i Rodiani lo tralasciassero, che ne seguirebb'egli? Che i proprietari non potrebbero più coltivare gli ulivi. Quindi la mancanza della produzione; quindi la mancanza della sussistenza a tante persone che vivono per le coltivazioni, per la raccolta e per la macina; e quindi la minor ricchezza della Nazione, ed il minor fruttato del dazio.⁶

Egli racconta, tra l'altro, che grazie a quei mercanti erano state attenuate le conseguenze di una grave carestia che aveva colpito la popolazione garganica:

Nello scorso anno 1802 scarsissima fu in questa Contrada, mercé una ostinatissima siccità, la raccolta del grano, e de' legumi. Nell'autunno dello stesso anno, e nel verno, e nella primavera del corrente il prezzo del grano è giunto a ducati 5 il tomolo; e quello de' legumi a ducati 4: e ad un prezzo più esorbitante giunto sarebbe mercé l'umanità degli spietati monopolisti, se da fuori Regno non fosse venuta qui una gran copia di vettovaglie. Or chi ci ha liberati dagli spaventevoli artigli della fame? I mercanti di Rodi. Essi sono andati a prendere co' loro Legni in paesi stranieri e grano e riso e fagiuoli; e così le vettovaglie sonosi mantenute nel divisato prezzo, e queste popolazioni sono state salvate dalle minacce della fame.⁷

Scrive, inoltre, che a Rodi nel giro di quarant'anni il numero dei trabaccoli era passato da quattro o cinque a dodici e i venti o trenta marinai di allora erano diventati più di duecento.⁸

In seguito i trabaccoli furono sostituiti dai pieleggi, di portata inferiore, ma più slanciati e meglio manovrabili, in grado di navigare nelle rade con bassi fondali e di approdare alle spiagge; si precisa che i pieleggi locali avevano una portata che non superava le cinquantacinque tonnellate poiché le operazioni di carico e scarico erano piuttosto difficoltose non avendo Rodi un porto.

A questo proposito riferisce lo stesso scrittore che nel passato vi era il porto, andato poi distrutto, e che il marchese Cavaniglia aveva progettato di ricostruirlo:

Peccato che non vi sia qui un porto. Eravi un tempo, ma oggi non v'è più. Volea restaurarlo il benefico Marchese Cavaniglia, e già allestì le pietre; ma un barbaro Visire di Rodi rubolle, e con esse fabbricossi la casa in Città, ed il Casino in campagna.⁹

⁶ Ibidem, p. 59.

⁷ Ibidem, pp. 60-61.

⁸ Ibidem, p. 57.

⁹ MANICONE M., *La Fisica Daunica*, op. cit., p. 52.

Menaio e uno da Rodi) furono trasportate: 180.000 arance dolci, 13.000 arance garbe, 55.000 limoni e altri 260.000 agrumi dei quali non è precisata la specie; 50 staia di carrube; 6 barili di capperi; 8.000 bacche di alloro e quantitativi di manna¹² e di cortecce di agrumi; per i viaggi del 1786 furono utilizzati tre pieleggi e un trabaccolo (i cui piloti erano Matteo Sancillo, Matteo Fiorentino, Giuseppe Antonio Bucci e Pietro Russo).¹³

Il commercio marittimo nel Decennio francese

Dai documenti dell'Archivio di Stato di Foggia risulta che il commercio marittimo fu esercitato anche durante il Decennio francese, ma in misura ridotta a causa del prolungato stato di guerra e del blocco continentale decretato da Napoleone nel 1806; peraltro, la navigazione era ostacolata anche dalla presenza della marina britannica nel basso Adriatico.

Un documento del giugno del 1809 fornisce una prova del ristagno del commercio garganico a delle azioni vessatorie da parte del naviglio nemico; infatti, nel giugno del 1809 Benedetto Patroni, sottintendente del distretto di Manfredonia, riferì all'Intendente quanto segue:

Tutti i Deputati di Salute di questo Distretto mi han rimesso fede negativa di provenienza e partenza di rispettivi porti per la prima settimana del corrente mese di Giugno. Quelli di Vieste però mi han rapportato che nel giorno quattro corrente mese nelle acque di Vignanotica, distante da quella città circa dieci miglia, furono prese da un Tartanone nemico due barchette cariche di resina, uscite da quel porto, e dirette in questo; come bensì un'altra barchetta di Giovinazzo, carica di agrumi proveniente da S. Menajo, e dippiù che le suddette tre barchette furono lasciate a l'istesso giorno prive di tutti gli attrezzi, e furono riprese dai propri equipaggi che si erano rifugiati a terra per salvarsi dalle mani del nemico.¹⁴

L'insicurezza della navigazione era dovuta anche alle incursioni di corsari che si nascondevano nelle insenature della costa garganica e depredavano le barche da trasporto e da pesca dei marinai di Rodi, Vico, Peschici, Vieste e Manfredonia.

Nei mesi da luglio a novembre del 1809 il numero degli arrivi e delle partenze da Rodi risulta esiguo; ma la situazione migliorò nettamente a partire da dicembre, quando si ebbero tredici arrivi e cinque partenze; nel gennaio del 1810 vi approdarono

¹² La manna, prodotta dagli orni con incisioni sul tronco, è una linfa utilizzata nell'industria alimentare.

¹³ Cfr. *Portata de' bastimenti arrivati nel Porto-franco di Trieste nell'anno 1786*, Trieste [1786].

¹⁴ ASFg, Intendenza di Capitanata, *Consigli provinciali e distrettuali*, b. 1, fasc. 1 (1808).

diciassette bastimenti e ne partirono quindici; il traffico fu mediamente più intenso negli altri mesi del 1810 e nell'anno seguente.¹⁵

Un ulteriore aumento dei viaggi si ebbe nel 1814, con 218 approdi e 237 partenze, e nel 1815 con 253 approdi e 183 partenze (i dati delle partenze nel 1815 riguardano solo dieci mesi).¹⁶

Esportazioni da Rodi a Trieste negli anni 1814-1818

Dai registri pubblicati dalle autorità triestine tra il 1814 e il 1818 si ricavano dei dati (incompleti per alcuni anni) sul commercio tra Rodi e l'emporio di Trieste, riguardanti il numero dei viaggi e i prodotti esportati:¹⁷

Agrumi esportati da Rodi a Trieste dal 1814 al 1818								
Viaggi			Arance e limoni		Arancini secchi			
anno	mesi	n.ro	n.ro casse	n.ro frutti	quintali	cantaia	sacchi	n.ro
1814	genn-dic	36	2.171	751.000	5	72	51	/
1815	genn-dic	38	4.396	1.952.000	/	/	46	15.000
1816	genn-apr	14	2.680	785.000	/	/	10	/
1817	genn-dic	25	4.536	1.210.000	/	47	27	/
1818	genn-mar	10	/	1.070.000	/	2	/	/
Il numero dei frutti si riferisce agli agrumi trasportati alla rinfusa.								

Tabella 1

Viaggi			Cortecce d'agrumi esportate dal 1814 al 1818				
anno	mesi	n.ro	quintali	cantaia	funti	sacchi	numero
1814	genn-dic	36	380	140	300	12	/

¹⁵ ASFg, Intendenza di Capitanata, *Atti*, b. 1690, fasc. 1-3 (1809-1811).

¹⁶ ASFg, Intendenza di Capitanata, *Atti*: b. 1696, fasc. 9 (1814), b. 1697, fasc. 10 (1815).

¹⁷ Cfr. *Portata dei bastimenti arrivati nel porto-franco di Trieste: anni 1814-1818*, Trieste [1814-1818].

1815	genn-dic	38	40	52	8.000	14	/
1816	genn-apr	14	/	21	1.900	/	11.000
1817	genn-dic	25	/	114	/	3	2.000
1818	genn-mar	10	/	60	/	/	/

Tabella 2

Viaggi			Olio d'oliva esportato dal 1814 al 1818				
anno	mesi	n.ro	arnasi	orne	arnasetti	caratelli	colli
1814	genn-dic	36	302	390	17	6	/
1815	genn-dic	38	30	3	4	1	/
1816	genn-apr	14	50	3	/	/	/
1817	genn-dic	25	30	/	/	/	13
1818	genn-mar	10	/	/	/	/	73

Tabella 3

Viaggi			Carrube esportate dal 1814 al 1818					
anno	mesi	n.ro	quintali	cantaia	staia	sacchi	funti	n.ro
1814	genn-dic	36	222	90	24	/	/	/
1815	genn-dic	38	/	55	/	/	1.200	/
1816	genn-apr	14	/	/	/	/	/	/
1817	genn-dic	25	/	232	/	3	/	2.000
1818	genn-mar	10	/	65	/	/	/	/

Tabella 4

Nello stesso periodo furono anche esportate mandorle per la quantità di 16 sacchi e 700 *funti*¹⁸ e diverse partite non quantificabili di prodotti spontanei quali capperi, radici di liquirizia, pomelli di alloro, manna, galle, etc. A tal proposito va segnalata la difficoltà nel determinarne la consistenza in unità di misura esatte dei prodotti

¹⁸ Il *funto* equivaleva a 0,56 kg circa.

ogni qualvolta i quantitativi sono espressi in sacchi, colli, casse e in altri contenitori di capienza indefinita; i prodotti dell'industria agroalimentare, per esempio l'olio di oliva, venivano trasportati in *arnasi*, *botti*, *orne*, *barili*, etc.; questi contenitori corrispondevano a delle misure determinate, che però variavano da un luogo all'altro.

Il redditizio commercio con Trieste, Venezia, Fiume e i principali centri della Dalmazia e dello Stato pontificio attirò nella cittadina garganica molti esperti marinai, provenienti soprattutto da Bari, tra i quali i Carrassi, che si trasferirono con le loro famiglie sin dal 1812, come si evince dagli atti dello Stato Civile di Rodi Garganico e dai registri compilati dalle autorità portuali di Trieste.

Tra il 1812 e il 1865 operarono in Rodi non meno di quindici marinai, otto dei quali piloti, di cognome Carrassi (talvolta registrati anche come *Carrasso*). I loro progenitori (nativi di Bari e forse imparentati tra di loro) furono Giacinto (nato intorno al 1752, morto a Rodi nel 1840), Tommaso (1788 circa - Rodi, 1863) e Pasquale (1792 circa - Rodi, 1856). Diversi marinai di Trani, Bisceglie, Molfetta, Termoli e altri provenienti dalla Campania, dalla Liguria, dalle Marche, dall'Istria e dalla Dalmazia stabilirono il loro domicilio in Rodi.

Quindi, la marineria rodiana, che consisteva di decine di piloti nautici e di centinaia di uomini di mare, si accrebbe di altro personale di varia origine ed esperienza. Diversi comandanti e proprietari di barche oriundi rodiani appartenevano alle famiglie Caputo, Carbone, Cilenti, del Giudice, Fusilli, Jaculli, Luciani, Moretti, Ognissanti, Pacifico, Russo, Sallustio, Sciarra, Vitale.

L'attività della navigazione commerciale richiamò a Rodi, nel corso dell'Ottocento, anche alcuni calafati. Attraverso la consultazione dei registri dello Stato Civile di Rodi scopriamo che tra i primi artieri che andarono ad abitarvi furono Pantaleo Uva (Molfetta, 1748 circa - Rodi, 1818) e Lorenzo dell'Ala (Dražice, in Dalmazia, 1764 circa - Rodi, 1842); i figli di quest'ultimo, Antonio Vincenzo, Giuseppe Carmine, Nicola Maria, e il nipote Lorenzo Maria esercitarono l'arte del calafataggio; un altro artigiano (probabilmente nativo di Barletta) che lavorò a Rodi nei primi decenni dell'Ottocento fu Giovanni Vescia (nato intorno al 1777, deceduto a Rodi nel 1836), i cui figli Domenico, Michele, Antonio Maria e Giovanni Maria (nati in Rodi) appresero e praticarono il mestiere paterno; tra gli altri calafati che si stabilirono in Rodi si annoverano Giuseppe la Tosa e Luigi Ciuccio, provenienti il primo da Manfredonia e il secondo da San Benedetto del Tronto. Un calafato sicuramente rodiano fu Antonio Maria di Lella (Rodi, 1792 circa - Rodi, 1836), il cui figlio Antonio Maria fu maestro di quell'arte.

Alcuni di questi artigiani dovevano essere anche maestri d'ascia; altrimenti non si spiegherebbe l'esistenza in Rodi, nell'Ottocento, di uno o forse di più cantieri navali, dove si costruivano, come risulta da vari documenti, non solo barchette a remi, ma anche bastimenti di medio tonnellaggio.

Vi è da osservare che l'immigrazione a Rodi di tanti marinai, piloti nautici e calafati provenienti persino dall'estero si spiega con il fatto che il commercio

degli agrumi era esercitato non solo dagli abitanti originari di Rodi, ma anche dai numerosi forestieri che sbarcavano a Rodi una o più volte l'anno dai porti e spiagge dell'Adriatico, alcuni dei quali finivano con lo stabilirvi il loro domicilio per motivi di convenienza o perché si innamoravano di quella ridente cittadina.

Agrumi esportati da Rodi a Trieste nel 1827

Prima di presentare i dati dei registri delle autorità portuali per il periodo 1827-1847 è opportuno avere un quadro particolareggiato dell'esportazione di agrumi nell'anno 1827 con l'indicazione dei piloti nautici e dei viaggi effettuati:¹⁹

Esportazione di agrumi da Rodi a Trieste con bastimenti rodiani nel 1827							
N.ro	Data	Pilota nautico	Agrumi	N.ro	Data	Pilota nautico	Agrumi
							2.860.000
1	11.01	Domenico del Giudice	120.000	32	04.06	Pietro Russo	70.000
2	"	Giuseppe Moretti	100.000	33	03.07	Giuseppe Moretti	60.000
3	12.01	Paolo Carnevale	130.000	34	08.07	Giuseppe Benadduce	90.000
4	31.01	Pietro Russo	60.000	35	10.07	Vito Sallustio	70.000
5	01.02	Giuseppe Pacifico	60.000	36	12.07	Matteo Luciani	70.000
6	"	Giuseppe Rossi	60.000	37	21.07	Giacomo Cilenti	50.000
7	12.02	Francesco de Filippis	150.000	38	22.07	Paolo Carnevale	110.000
8	27.02	Tommaso Carrassi	160.000	39	23.07	Francesco de Filippis	150.000
9	01.03	Paolo Carnevale	120.000	40	30.07	Leonardo Spadavecchia	70.000
10	09.03	Carlo Caputo	100.000	41	30.07	Tommaso Carrassi	150.000
11	15.03	Francesco de Filippis	120.000	42	06.08	Giuseppe Benadduce	70.000

¹⁹ Cfr. *Portata dei bastimenti arrivati nel porto-franco di Trieste nell'anno 1827*, Trieste [1827].

12	15.03	Giacomo Cilenti	40.000	43	16.08	Pietro Russo	30.000
13	23.03	Pietro Russo	80.000	44	17.08	Matteo Luciani	80.000
14	”	Giuseppe Russo	60.000	45	20.08	Giuseppe Moretti	70.000
15	28.03	Giuseppe Benadduce	100.000	46	11.09	Vito Sallustio	16.000
16	01.04	Tommaso Carrassi	120.000	47	15.09	Tommaso Carrassi	20.000
17	03.04	Vito Sallustio	50.000	48	19.09	Paolo Carnevale	20.000
18	16.04	Giuseppe Russo	70.000	49	28.09	Giacomo Cilenti	20.000
19	17.04	Francesco de Filippis	130.000	50	29.09	Giuseppe Moretti	70.000
20	”	Giuseppe Moretti	100.000	51	11.10	Francesco de Filippis	5.000
21	”	Paolo Carnevale	150.000	52	17.10	Michele Di Nunzio	40.000
22	24.04	Giuseppe Pacifico	80.000	53	21.10	Pietro Russo	20.000
23	26.04	Giuseppe Benadduce	60.000	54	23.10	Vito Sallustio	80.000
24	30.04	Nicola L. Fabiano	70.000	55	27.10	Tommaso Carrassi	120.000
25	04.05	Carlo Caputo	50.000	56	”	Matteo Luciani	60.000
26	”	Francesco de Filippis	150.000	57	06.11	Matteo Luciani	50.000
27	05.05	Giuseppe Moretti	100.000	58	16.11	Giuseppe Benadduce	60.000
28	06.05	Giacomo Cilenti	30.000	59	25.11	Giuseppe Russo	100.000
29	08.05	Giuseppe Rossi	80.000	60	20.12	Vito Sallustio	90.000
30	12.05	Paolo Carnevale	100.000	61	21.12	Domenico Caputo	12.000
31	23.05	Tommaso Carrassi	60.000	62	27.12	Matteo Luciani	60.000
Totale parziale			2.860.000	Numero totale degli agrumi			4.843.000

Tabella 5

I dati delle esportazioni per il periodo 1827-1847 saranno presentati in due serie distinte, la prima dal 1827 al 1831 e la seconda dal 1832 al 1847, per semplificare il loro inserimento in più tabelle e anche per agevolarne la lettura.

Esportazioni da Rodi a Trieste negli anni 1827-1831

Bastimenti partiti da Rodi e arrivati a Trieste dal 1827 al 1831									
Viaggi		Numero e tipo dei bastimenti							
		pieleggi		paranze		trabaccoli		bragozzi e brazzere	
anno	n.ro	nap.	esteri	nap.	estere	nap.	esteri	nap.	esteri
1827	64	59	/	4	/	1	/	/	/
1828	83	65	3	12	/	/	/	2	1
1829	40	36	2	1	/	/	/	1	/
1830	44	43	/	1	/	/	/	/	/
1831	45	40	1	3	/	/	/	/	1

Tabella 6

Agrumi esportati da Rodi a Trieste dal 1827 al 1831							
Viaggi		Arance e limoni		Arancini secchi			
anno	n.ro	n.ro	n.ro frutti	botti	cantaia	sacchi	funti
1827	64	/	4.843.000	/	147	20	/
1828	83	/	5.157.000	/	101	1	/
1829	40	1.173	1.966.000	/	/	/	/
1830	40	1.285	1.874.000	1	153	18	/
1831	45	6.659	1.942.000	/	43	5	2.800

Tabella 7

Viaggi		Cortecce d'agrumi esportate dal 1827 al 1831			
anno	n.ro	cantaia	rotola	sacchi	numero
1827	64	335	150	3	/
1828	83	224	/	8	20.000
1829	40	59	/	7	13.000
1830	40	101	/	11	1.000
1831	45	289	/	/	38.000

Tabella 8

Viaggi		Olio d'oliva esportato dal 1827 al 1831					
anno	n.ro	arnasi	orne	barili	barilotti	staricelli	colli
1827	64	/	/	16	2.299	/	387
1828	83	11	/	6	194	/	4.774
1829	40	689	2.650	/	84	/	570
1830	40	2.294	498	155	/	6.445	187
1831	45	643	1.230	/	52	/	79

Tabella 9

Viaggi		Carrube esportate dal 1827 al 1831				
anno	n.ro	quintali	cantaia	rotola	sacchi	numero
1827	64	/	537	/	/	/
1828	83	/	698	50	/	/
1829	40	/	730	75	/	9.000
1830	40	/	1.038	/	/	1.000
1831	45	/	289	/	/	38.000

Tabella 10

Tra le altre merci esportate nel quinquennio 1827-1831 sono presenti la manna, il tartaro delle botti, la trementina (ricavata dalla resina delle conifere), il granone (per 1.595 tomola, 605 cantaia e 100 staia), il frumento per 251 staia, l'orzo per 300 staia e 120 cantaia, oltre a diversi quantitativi di mandorle, fichi secchi e melograni.²⁰

A partire dal 2 luglio 1831 vi fu una svolta nell'attività commerciale rodiana giacché, per effetto del decreto reale 4 giugno 1831, n. 350, la dogana di Rodi passò dalla seconda alla prima classe; il che permetteva di effettuare le operazioni di importazione, di esportazione e di cabotaggio.²¹ Tale provvedimento agevolava

²⁰ Cfr. *Portata de' bastimenti arrivati nel porto franco di Trieste: anni 1827-1831*, Trieste [1827-1831].

²¹ Si segnala che con decreto 24 febbraio 1819, n. 1502, la dogana di Rodi fu provvisoriamente elevata alla prima classe e tale rimase per circa tre anni; poi, con decreto 2 aprile 1822, n. 216, fu declassata a dogana di seconda classe, forse per il perdurare del contrabbando.

enormemente l'attività di importazione e fu ottenuto nel 1831, forse per il personale intervento del cavaliere Nicola Sant'Angelo, già intendente della Capitanata, che proprio in quell'anno era diventato Ministro per gli affari interni. A sostegno di questa ipotesi si può citare una lettera in cui tre anni prima, nella sua veste di intendente, egli aveva sottoposto all'attenzione del Ministro delle finanze per mettere in evidenza i rischi, le spese i disagi che i padroni di barche e i marinai di Rodi erano costretti a sopportare per il fatto di non avere una dogana di prima classe:

Il Comune di Rodi dista da quello di Manfredonia miglia 54, de' quali miglia 24 debbono navigarsi con la rotta verso Levante, e miglia 30 con quella di Ponente. Quindi per tale doppia navigazione occorrono due venti opposti, ed avviene spesso che in mezzo del cammin fermar si debba più giorni per attendere la sopravvenienza del vento favorevole. Il punto del Gargano, per la situazione locale, presenta nel suo ambito una navigazione pericolosa, e talvolta i legni ne soffrono abbastanza fino a perdersi.

I padroni di barca dunque giunti nelle acque di Rodi, anziché fermarsi, proseguir debbono il tragitto fino a Manfredonia, tragitto difficile e dispendioso, anche perché in Manfredonia soffrir debbono la spesa che occorre, per lo sbarco e reimbarco de' generi, e pel vitto dell'equipaggio durante la dimora di colà. In seguito debbono far ritorno in Rodi per ismercicare i loro generi.²²

Va precisato che in precedenza l'Intendente aveva scritto al Sindaco di Rodi per ottenere precise informazioni sulla consistenza del commercio marittimo (numero dei bastimenti e loro tonnellaggio, numero dei padroni di barche, marinai e facchini) e sulla difficoltà che i padroni di barche dovevano affrontare per sdoganare le loro merci a Manfredonia dopo ogni viaggio dall'estero.

Nella lettera di risposta il Sindaco, oltre a soffermarsi sui rischi di naufragio, gli inconvenienti e le spese che il viaggio di andata e ritorno tra Rodi a Manfredonia comportava, sottolineò che grazie al commercio erano occupati circa 170 facchini e un considerevole numero di vetturini, i quali, oltre a trasportare in diverse province del Regno le mercanzie importate, andavano a caricare nei paesi vicini i prodotti destinati all'esportazione, tra i quali "galle, tartaro di botte, semi di lino, manna, olio", e precisò che altri individui venivano all'occorrenza impiegati per tirare a terra i bastimenti o per spingerli in mare e che occorreva anche tener presente il personale occupato nella raccolta e nel trasporto degli agrumi fino al punto in cui venivano effettuate le operazioni di carico. Alla lettera è allegato un prospetto in cui si riportava che vi erano 32 padroni di barche, 166 marinai e 34 alunni (mozzi) e che il naviglio consisteva di tredici pieleghi e una paranza atti al commercio con l'estero e

²² La lettera dell'Intendente (del gennaio 1828) è in ASFg, Intendenza di Capitanata, *Amministrazione finanziaria*, b. 385, fasc. 40 (1828).

di “quattro o cinque” barchette addette al commercio locale con i Comuni limitrofi:²³

13

*Nota contenente il numero degl' Individui e Velli al Commercio marittimo
di Cotti, e de' Legni appartenenti al Comune medesimo*

Numero			Num. de' Legni	Denominazione de' Legni marittimi	Loro Numerella to =	Officinanze
di Padroni	di marinai	degli alunni				
32	166	34	14.	Pelago S. Ant.	55 $\frac{56}{74}$	di ancore, d'altre
				John La Libera	40: $\frac{32}{74}$	i Depistelli d'ogni, e
				John La Libera	43: $\frac{30}{74}$	per tutto Comune
				John La Libera	48 $\frac{24}{74}$	altre 4, e 5' barche
				John La Libera	50 $\frac{40}{74}$	destinate ad altre al
				John S. Antonio	27: $\frac{32}{74}$	Commercio per la
				John S. Libera	23: $\frac{22}{74}$	Commercio limitrofo
				John M. Giorgio	40 $\frac{20}{74}$	a questo Marina
				John La Libera	22 $\frac{12}{74}$	
				John La Libera	20 $\frac{20}{74}$	
				John La Libera	18 $\frac{16}{74}$	
				John La Libera	17 $\frac{60}{74}$	
				John La Libera	32 $\frac{36}{74}$	
				Paranza La Libera	13: $\frac{64}{74}$	
				Il Sindaco		
				Michele Saja		

Fig. 3 - ASFg, Intendenza di Capitanata, Amministrazione finanziaria, b. 385, fasc. 40 (Su autorizzazione del Ministero della Cultura).

²³ Lettera del 3 gennaio 1828 del Sindaco di Rodi all'Intendente della Capitanata, in ASFg, Intendenza di Capitanata, Amministrazione finanziaria, b. 385, fasc. 40. Il contenuto del fascicolo è stato ampiamente esaminato dal prof. Bruno Vivoli nel suo saggio *Il porto di Rodi Garganico nel primo Ottocento*, pubblicato nella rivista «la Capitanata» (Foggia), n. 20, ottobre 2006, pp. 275-286.

Dall'elaborazione dei dati e delle notizie presenti negli statini mensili dell'anno 1826, compilati dai deputati sanitari di Rodi, si ricava il seguente prospetto, in cui sono riportati anche i nominativi dei piloti nautici dei bastimenti:²⁴

Naviglio rodiano idoneo alla navigazione per l'estero - anno 1826				
N.ro	Tipo	Tonnellaggio	Denominazione	piloti nautici
1	Pielego	55	<i>S. Antonio</i>	Paolo Carnevale
2	"	50	<i>La Libera</i>	Giuseppe Moretti
3	"	48	<i>La Libera</i>	Tommaso Carrassi
4	"	48	<i>La Libera</i>	Francesco de Filippis
5	"	41	<i>La Libera</i>	Pietro Rossi
6		40	<i>Il Glorioso</i>	Pietro Sallustio
7	"	32	<i>La Libera</i>	Domenico del Giudice
8	"	27	<i>S. Antonio</i>	Pantaleo de Gioja
9	"	25	<i>Lo Sterpeto</i>	Giuseppe Rossi
10	"	23	<i>La Libera</i>	Michele Fedele di Nunzio
11	"	22	<i>La Libera</i>	Michele Caputo
12	"	18	<i>La Libera</i>	Mauro Luciani
13	"	17	<i>La Libera</i>	Pietro Antonio Spadone
14	Paranza	13	<i>La Libera</i>	Giacomo Domenico Cilenti

Tabella 11

Dagli stessi documenti si apprende che, oltre ai legni riportati nella tabella precedente, vi erano due paranze (rispettivamente di 21 e 16 tonnellate) e tre barchette (di 11, 6 e 4 tonnellate) utilizzate per il piccolo cabotaggio, che sono elencate nella seguente tabella.

N.ro	Tipo	Tonnellaggio	pilota nautico
1	Paranza	21	Matteo Luciani
2	Paranza	16	Vincenzo Cosmai
3	Barchetta	11	Nicola Carrassi
4	Barchetta	6	Giuseppe Benadduce
5	Barchetta	4	Paolo Marinaro

Tabella 12

²⁴ ASFg, Intendenza di Capitanata, *Atti*, b. 1703, fasc. 21 (1826)..

(N.º 350.) *DECRETO che dichiara di prima classe la dogana di Rodi in Capitanata.*

Napoli , 4 Giugno 1831.

**FERDINANDO II. PER LA GRAZIA DI DIO RE
DEL REGNO DELLE DUE SICILIE, DI GERUSALEMME
ec. DUCA DI PARMA, PIACENZA, CASTRO ec. ec.
GRAN PRINCIPE EREDITARIO DI TOSCANA ec. ec. ec.**

Veduta la legge doganale de' 19 di giugno 1826;
Sulla proposizione del nostro Ministro Segretario
di Stato delle finanze;

Udito il nostro Consiglio ordinario di Stato ;
Abbiamo risoluto di *decretare* , e *decretiamo*
quanto segue.

ART. 1. La dogana di Rodi in provincia di Capitanata passerà dalla seconda alla prima classe ; e quindi dalla pubblicazione del presente decreto si potranno eseguire operazioni d'importazione , esportazione e cabotaggio.

2. Il nostro Ministro Segretario di Stato delle finanze è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Firmato, FERDINANDO.

*Il Ministro Segretario di Stato
delle finanze*
Firmato , MARCHESE D' ANDREA.

*Il Consigliere Ministro di Stato
incaricato delle funzioni
di Presidente del Cons. de' Ministri*
Firmato , DUCA DI GUALTIERI.

Pubblicato in Napoli nel dì 2 di Luglio 1831.

Fig. 4 - Decreto 4 giugno 1831, n. 350. Estratto da Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie. Anno 1831: da Gennaio a tutto Giugno, Napoli 1831, p. 198.

A proposito dei piloti dei legni si segnala che il decreto 1º agosto 1816, n. 436, dettava le norme per il conseguimento della qualifica dei *piloti di altura e cabotaggio* e di quella dei *piloti pratici*; i primi dovevano aver navigato per cinque anni sui legni di commercio e altri sei mesi sui bastimenti da guerra e superato un esame di navigazione teorica e pratica; i piloti di altura erano anche tenuti a presentare i giornali di bordo redatti durante i loro viaggi; i piloti approvati potevano passare nella categoria di *capitani* o *padroni* dopo altri due anni di navigazione; per diventare un *pilota pratico* bisognava superare un esame riguardante la conoscenza delle manovre

dei diversi bastimenti “sulla pratica delle coste, delle correnti, delle banche, secche, scogli, e su di altri impedimenti che possono rendere difficile l’entrata o uscita de’ porti del Mediterraneo o di quello di loro residenza”.

La fabbrica di rosoli e la distilleria di vino

Nel 1832 venne fondata in Rodì una fabbrica di rosoli da Giovanni Maria Tomas e Lucio Costan, due Bellunesi nati a Costa, frazione del Comune di San Nicolò di Comelico, già residenti a Trieste, dove molto probabilmente erano entrati in contatto con marinai o negozianti rodiani; l’anno preciso di fondazione della fabbrica risulta dal seguente annuncio pubblicitario apparso nel 1832:

Gio. Maria Tomas fabbricante di rosolj in Trieste ha posta una fabbrica nel comune di Rodì in Provincia di Capitanata, in cui manifattura i rosolj ad uso di Trieste. Ciò si fa noto per tutti coloro che desiderassero dargli delle commissioni, avvertendo anche loro che un deposito di tali rosolj trovasi ancora fatto in Foggia, per maggiormente facilitarne l’acquisto. I prezzi sono questi: Rosolj fini in fiasche rotonde gr. [grana] 35. Detti sopraffini assortiti gr. 45, essenza di Punch in bottiglie nere gr. 50.²⁵

Qualche tempo dopo entrò in esercizio anche una distilleria di vino e i due soci ricevettero un premio di 100 ducati dalla Società Economica di Capitanata nel 1842 a condizione che la fabbrica rimanesse in attività per dieci anni. La fabbrica continuò a produrre, tanto è vero che nel 1854 i due soci parteciparono alla *Solenne Esposizione di Arti e Manifatture del 1853* svoltasi in Napoli “con una pregevolissima serie di rosolii delle più scelte essenze”, tra i quali “l’*Essenza di Punsch*, il *Maraschino*, la *Vainiglia*, il *Perfetto Amore*, lo *Specifico per la salute* e la *Mandorla amara*” ed era precisato nel catalogo che “cotesti liquori eran preparati con l’alcol della loro fabbrica stabilita con premio di ducati cento di quella Reale Società Economica e l’*Essenza di Punsch* col succo de’ pregiati limoni del Gargano.”²⁶

Dopo il decesso di Lucio Costan nel 1855, la fabbrica fu presumibilmente condotta da Giovanni Maria Tomas, ma non disponiamo di notizie sulla sua attività nei cinque anni successivi. Sappiamo, però, che la sua azienda partecipò sia all’*Esposizione Italiana Agraria, Industriale e Artistica* che si tenne nel 1861 a Firenze, dove essa ottenne una «ricognizione di merito» per i suoi prodotti,²⁷ sia all’*Esposizione*

²⁵ *Avviso particolare*, «Giornale del Regno delle Due Sicilie» (Napoli), n. 167 del 24 luglio 1832, p. 702.

²⁶ PACI G. M., *Della Solenne Pubblica Esposizione di Arti e Manifatture del 1853*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie» (Napoli), volume L, fasc. XCIX, gennaio-febbraio 1854, p. 86.

²⁷ Questa notizia si trova nel catalogo dell’*Esposizione italiana, agraria, industriale e artisti-*

Provinciale di Capitanata del 1864 tenutasi a Foggia.²⁸ Quindi, la fabbrica continuò sicuramente a funzionare in Rodi tra il 1861 e il 1864.

L'attività commerciale marittima rodiana negli anni 1832-1847

Come si è detto, per il periodo dal 1832 al 1847 sono disponibili i dati delle esportazioni da Rodi a Trieste e quelli delle importazioni da Trieste a Rodi, qui di seguito inseriti in alcune tabelle con l'indicazione del numero dei viaggi di ciascun anno, il tipo e il tonnellaggio dei velieri, i nominativi dei rispettivi piloti e infine il genere e le quantità dei prodotti tipici esportati a Trieste (ossia agrumi, arancini secchi, cortecce, olio d'oliva e carrube).

Bastimenti partiti da Rodi e arrivati a Trieste dal 1832 al 1847									
Viaggi		Numero e tipo dei bastimenti							
		Pielegghi		Paranze		Trabaccoli		Altri velieri	
anno	n.ro	napoletani	esteri	napol.	estere	napol.	esteri	napol.	esteri
1832	49	40	4	4	/	/	/	/	1
1833	56	46	7	1	1	/	/	/	2
1834	54	30	16	/	2	/	/	/	6
1835	70	38	19	/	2	/	/	/	11
1836	42	32	10	/	/	/	/	/	/
1837	77	47	28	1	/	/	/	/	1
1838	66	39	26	/	/	/	1	/	/
1839	46	36	9	/	1	/	/	/	/
1840	54	49	5	/	/	/	/	/	/
1841	61	50	11	/	/	/	/	/	/
1842	57	54	3	/	/	/	/	/	/
1843	67	53	9	1	/	/	/	/	4

ca tenuta in Firenze nel 1861, Firenze 1862, p. 127; la «ricognizione di merito» per i liquori è menzionata nel secondo volume, pubblicato nel 1865 (si veda la *Relazione dei giurati* a p. 166).

²⁸ Su la *Esposizione Provinciale di Capitanata del 1864: relazione, giudizio, promulgazione dei premiati per cura della Real Società Economica della Capitanata e della Camera di Commercio ed Arti della Provincia*, Napoli 1865, p. 32.

1844	41	35	6	/	/	/	/	/	/
1845	44	37	5	2	/	/	/	/	/
1846	40	37	1	2	/	/	/	/	/
1847	64	53	5	4	/	/	/	/	2
	888	676	164	15	5	/	1	/	27

Tabella 13

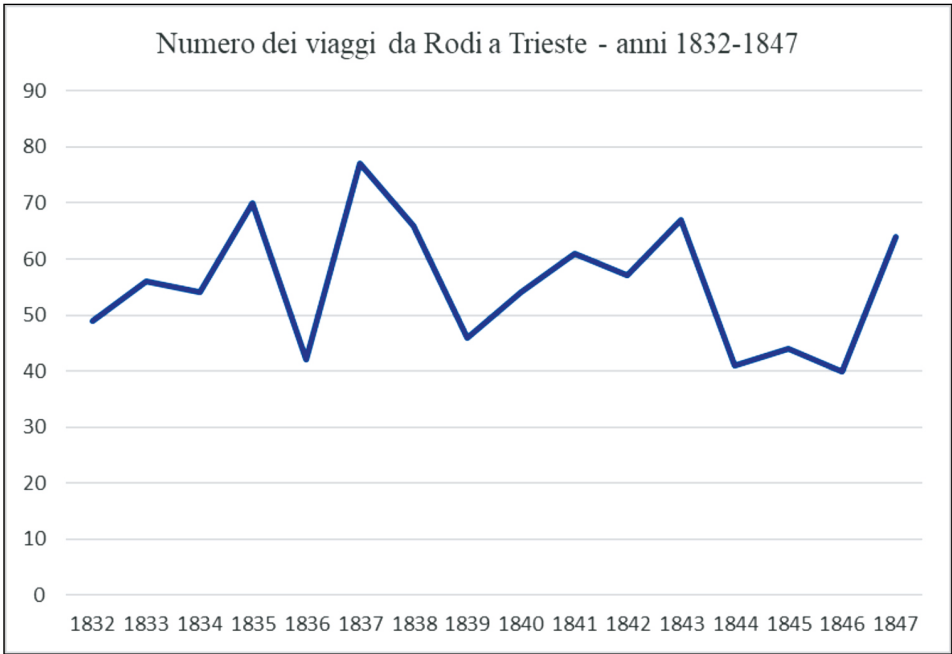


Grafico 1

Agrumi esportati dal 1832 al 1847							
Viaggi		Generi e quantitativi di agrumi					
anno	n.ro	Arance e limoni		Arancini secchi			
		n.ro casse	n.ro frutti	colli	cantaia	funti	numero
1832	49	9.535	1.516.019	22	64	/	20.000
1833	56	8.687	3.200.000	72	28	/	33.000
1834	54	11.260	2.814.000	7	70	/	1.000

1835	70	12.997	2.603.000	7	5	/	7.000
1836	42	2.385	1.479.000	/	40	1.250	4.300
1837	77	10.804	3.711.000	32	11	2.060	18.000
1838	66	15.100	2.250.000	14	20	1.850	4.000
1839	46	4.994	1.680.000	6	3	2.300	24.600
1840	54	11.590	1.148.000	/	8	900	5.000
1841	61	13.472	2.860.000	/	32	400	/
1842	57	16.100	964.000	/	/	2.000	23.000
1843	67	24.100	2.132.000	2	/	/	1.000
1844	41	12.458	780.200	/	/	/	3.000
1845	44	7.170	515.000	6	/	/	/
1846	40	11.730	265.000	29	/	/	8.000
1847	64	28.185	854.000	/	10	/	/
	888	200.567	28.771.219	197	291	10.760	151.900

Tabella 14

Olio d'oliva esportato dal 1832 al 1847								
Viaggi		Quantitativi						
anno	n.ro	arnasi	orne	barili	staia	caratelli	funti	colli
1832	49	596	340	381	2.178	97	/	199
1833	56	403	/	/	/	9	26	414
1834	54	355	35	80	/	/	/	455
1835	70	214	/	12	/	/	/	553
1836	42	200	/	/	/	/	/	1.077
1837	77	509	/	/	/	3	/	137
1838	66	200	/	/	/	/	/	222
1839	46	141	565	383	/	/	/	249
1840	54	283	1.156	336	/	/	/	88
1841	61	290	508	37	/	30	/	207

1842	57	263	1.700	96	/	3	/	222
1843	67	155	100	11	/	/	/	240
1844	41	230	/	16	/	/	/	113
1845	44	272	/	/	/	/	/	509
1846	40	206	/	/	/	/	/	176
1847	64	122	/	/	/	/	/	215
	888	4.439	4.404	1.352	2.178	142	26	5.076

Tabella 15

Carrube esportate dal 1832 al 1847						
Viaggi		Quantitativi				
anno	n.ro	cantaia	staia	funti	sacchi	numero
1832	49	265	/	/	/	48.000
1833	56	113	/	/	11	17.000
1834	54	170	/	400	/	199.000
1835	70	14	2		/	21.000
1836	42	208	/	300	/	47.000
1837	77	720	/	5.700	6	28.000
1838	66	34	/	1.850	/	112.000
1839	46	138	/	200	/	107.500
1840	54	180	/	/	1	202.000
1841	61	438	/	3.700	1	168.500
1842	57	70	/	5.600	/	124.000
1843	67	/	/	400	2	88.000
1844	41	/	/	/	/	91.000
1845	44	260	/	15.000	1	94.000
1846	40	100	/	/	/	195.000
1847	64	45	/	1.500	100	145.000
	888	2.755	2	34.650	122	1.687.000

Tabella 16

Cortecce d'agrumi esportate dal 1832 al 1847						
Viaggi		Quantitativi				
anno	n.ro	botti	cantaia	funti	sacchi	numero
1832	49	2	80	/	124	15.000
1833	56	/	230	600	58	35.000
1834	54	/	65	1.700	119	49.000
1835	70	/	31	3.350	70	34.000
1836	42	/	133	4.200	56	65.500
1837	77	/	50	5.600	126	53.700
1838	66	/	31	3.300	366	87.000
1839	46	/	917	2.300	41	91.040
1840	54	/	106	7.500	1	29.000
1841	61	/	102	4.900	11	224.400
1842	57	/	54	7.600	12	45.300
1843	67	/	63	5.500	13	72.500
1844	41	/	41	700	7	43.500
1845	44	/	34	1.000	31	122.000
1846	40	/	10	150	60	45.000
1847	64	/	67	3.300	176	124.800
	888	2	2.014	51.700	1.271	1.136.740

Tabella 17

Bastimenti partiti da Trieste e arrivati a Rodi dal 1832 al 1847									
Viaggi		Numero e tipo dei bastimenti							
		Pielegghi		Paranze		Trabaccoli		Altri velieri	
anno	n.ro	napoletani	esteri	napol.	estere	napol.	esteri	napol.	esteri
1832	24	24	/	/	/	/	/	/	/
1833	31	30	/	1	/	/	/	/	/
1834	23	20	/	/	2	/	/	/	1
1835	25	24	/	/	1	/	/	/	/
1836	21	20	1	/	/	/	/	/	/
1837	43	36	7	/	/	/	/	/	/
1838	36	29	7	/	/	/	/	/	/
1839	32	32	/	/	/	/	/	/	/

1840	36	36	/	/	/	/	/	/	/
1841	51	50	1	/	/	/	/	/	/
1842	39	39	/	/	/	/	/	/	/
1843	38	37	1	/	/	/	/	/	/
1844	32	30	2	/	/	/	/	/	/
1845	39	37	2	/	/	/	/	/	/
1846	37	36	/	1	/	/	/	/	/
1847	58	55	/	2	/	/	1	/	/

Tabella 18

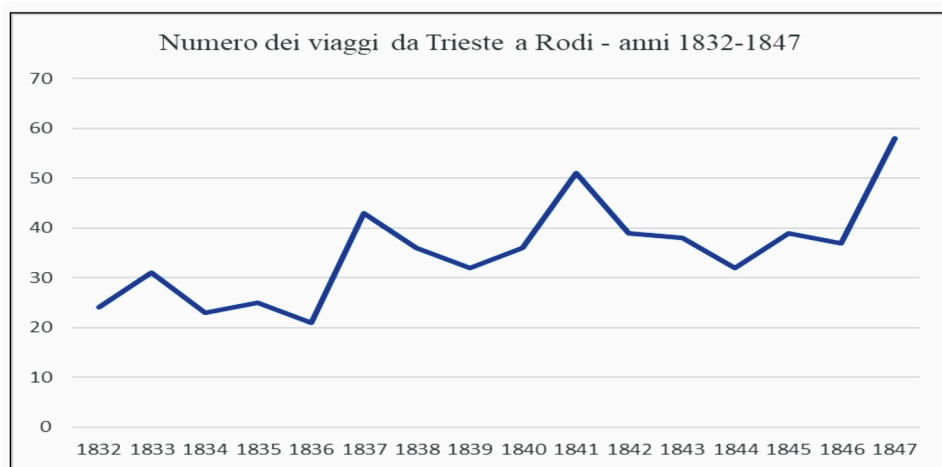


Grafico 2

Il naviglio rodiano al 30 giugno 1834

Da un documento conservato nell'Archivio di Stato di Foggia ricaviamo importanti notizie sulla consistenza del naviglio di Rodi alla data del 30 giugno 1834.²⁹

Dal documento, suddiviso e riprodotto in due sezioni per agevolarne la lettura, apprendiamo che vi erano dodici pieleggi adibiti al commercio con l'estero, la cui portata complessiva era di circa 430 tonnellate.

²⁹ ASFg, Intendenza di Capitanata, *Atti*, b. 1938, fasc. 4 (1834).

NUM. di ordi- ne	NOMI dei Legni	QUALITA' dei Legni	Luoghi dove sono stati co- strutti i bastimenti	NOMI E COGNOMI		Ton- nellag- gio de' basti- menti	Pal- maggio dei piccoli legni	NUMERO complessivo dei legni ad- detti.	
				DEI	DEI			alla pesca e ca- bot- taggio	al com- mercio per l' estero
				Proprietarii	Comandanti				
1	Madonna della Libera	Relago	Aringoglia	Filippo d'Anelli	Giuseppe Russo	53 ²¹ / ₇₄		14	12
2	idem	idem	idem	Domenico del Giudice	Domenico del Giudice	51 ⁴² / ₇₄			
3	idem	idem	idem	Tommaso Carrasso	Tommaso Carrasso	48 ²⁵ / ₇₄			
4	idem	idem	idem	Mauro del Giudice	Pantaleo de Gioja	48 ¹⁵ / ₇₄			
5	idem	idem	idem	Pietro Russo	Pietro Russo	44 ²⁸ / ₇₄			
6	idem	idem	Anconia	Gregorio Maramaldi	Giuseppe Benadduce	36 ³² / ₇₄			
7	S. Antonio	idem	Aringoglia	Giuseppe Moretti	Giuseppe Moretti	34 ²¹ / ₇₄			
8	La Sallustio	idem	Aringoglia	Vito Sallustio	Vito Sallustio	30 ⁴⁸ / ₇₄			
9	Madonna della Libera	idem	Anconia	Fedele di Nunzio	Giuseppe Ardissoni	23 ⁴³ / ₇₄			
10	idem	idem	idem	Giovanni Russo	Mauro Luciani	22 ¹² / ₇₄			
11	idem	idem	Termoli	Giovanni Cilenti	Giovanni Cilenti	18 ⁴⁴ / ₇₄			
12	idem	idem	idem	Francesco di Felice	Giacinto Carrasso	14 ⁴⁶ / ₇₄			

Fig. 5/a - ASFg, Intendenza di Capitanata, Atti, b. 1938, fasc. 4 (1834).
(Su autorizzazione del Ministero della Cultura)

Per la prima volta sono presenti i nomi dei proprietari: Filippo d'Anelli, Domenico del Giudice, Tommaso Carrasso, Mauro del Giudice, Pietro Russo, Gregorio Maramaldi, Giuseppe Moretti, Vito Sallustio, Fedele di Nunzio, Giovanni Russo, Giovanni Cilenti, Francesco di Felice. Non è precisato se sono proprietari esclusivi o comproprietari. Sei di loro sono anche i comandanti dei loro legni, gli altri sei impiegano alle loro dipendenze come comandanti i piloti nautici Giuseppe Russo, Pantaleo de Gioja, Giuseppe Benadduce, Giuseppe Ardissoni, Mauro Luciani, Giacinto Carrasso.

Dal 1° luglio 1833 al 30 giugno 1834 vennero effettuati 87 viaggi per l'estero. Ottanta marinai erano addetti al commercio estero; se dividiamo questo numero con quello dei bastimenti, possiamo dedurre che l'equipaggio medio era composto di circa sette unità.

Di seguito è riportata un'altra sezione del documento, in cui sono elencati gli altri undici legni (una paranza e dieci barche a remi), adibiti al cabotaggio e per la pesca. Ne erano proprietari Nicola Ventrella, Giovanni Vescia, Nicola Lanzone, Domenico Ognissanti, Francesco di Biase, Bernardo de Filippis e Michele Miglionico. L'unica paranza, di proprietà di Nicola Ventrella, risulta costruita a Termoli, mentre le dieci barche a remi erano state costruite a Rodi, dove da molto tempo venivano eseguite anche le attività di manutenzione e di calafataggio.

13	idew.	Barca Peranza	idew	Nicola Ventrella	Nicola Ventrella	44	26 $\frac{1}{2}$
14		Barca Lorenzi	idew	Giovanni Vepia	"	26	26
15	J. Elia	idew	idew	Giovanni Vepia	"	26	26
16	"	idew	idew	Nicola Longo	"	28	28
17	"	idew	idew	Nicola Longo	"	28	28
18	"	idew	idew	G. P. P. P.	"	28	28
19	"	idew	idew	G. P. P. P.	"	28	28
20	"	idew	idew	Domenico	"	28	28
21	"	idew	idew	Francesco	"	28	28
22	La Libera	idew	idew	Francesco	"	28	28
23	Madonna	idew	idew	Francesco	"	28	28

Fig. 5/b - ASFg, Intendenza di Capitanata, Atti, b. 1938, fasc. 4 (1834). (Su autorizzazione del Ministero della Cultura)

Trenta marinai erano addetti al cabotaggio e alla pesca e se aggiungiamo gli altri ottanta addetti al commercio con l'estero sappiamo che a quella data i marinai erano in tutto centodieci.

L'esportazione di merci dal 1° giugno 1833 al 30 giugno 1834

Nella seguente tabella sono state trascritte le notizie (contenute nell'ultima parte del documento) riguardanti genere, quantità e prezzi approssimativi delle merci esportate nel periodo considerato:

Merci esportate dal 1° luglio 1833 al 30 giugno 1834		
genere	quantità	prezzo approssimativo
Agrumi	19.181 migliaia	ducati 2,50 il migliaio
Olio d'oliva	41.518 staia	ducati 2,00 lo staio
Manna	368 cantaia	ducati 40,00 il cantaio
Cortecce fresche	792 cantaia	ducati 3,00 il cantaio
Arancini secchi	158 cantaia	ducati 3,00 il cantaio

Carrube	705 cantaia	ducati 1,00 il cantaio
Galle	2 cantaia	ducati 20,00 il cantaio
Pomelli di alloro	100 cantaia	ducati 2,50 il cantaio
Semi di lino	510 cantaia	ducati 4,00 il cantaio
Tartaro di botte	5,75 cantaia	ducati 6,00 il cantaio
Pece greca	120 cantaia	ducati 3,00 il cantaio
Trementina	22,80 cantaia	non indicato
Capperi	97 cantaia	ducati 20,00 il cantaio
Lardo salato	50 cantaia	ducati 20,00 il cantaio
Grano duro	190 cantaia	ducati 2,80 il cantaio
Granone	1.136 cantaia	ducati 1,40 il cantaio
Vino moscato	16 barili	ducati 2,00 il barile

Tabella 20

Sui progressi dell'industria garganica

In un rapporto del 30 maggio 1837 Francesco della Martora, segretario della Società Economica di Capitanata, riferiva con riguardo allo stato dell'industria manifatturiera nel territorio provinciale, che a Vieste si fabbricavano “cerchi per botti, strumenti agrari, strettai per la vinificazione e per l'olio” e che vi erano anche “delle fabbriche di spirito di vino”; e affermava, inoltre, che a Monte Sant'Angelo erano state stabilite “due fabbriche di nerofumo” e inoltre vi si producevano, come a Vieste e a Peschici, la pece e l'acqua ragia, delle quali si faceva “molto smercio per l'estero e pel Regno”.³⁰ Si trattava, come si vede, di una modesta attività industriale, ma ogni piccolo progresso veniva giustamente messo in evidenza attraverso la pubblicazione di relazioni periodiche.

Della Martora rendeva noto che questi prodotti, insieme con gli agrumi e altre derrate, venivano imbarcati per i porti di Trieste e di Venezia da Rodi, Manfredonia e Vieste.

Come è noto, il commercio marittimo era esercitato anche nei viaggi di ritorno dall'estero con l'importazione di notevoli quantità di ferro, acciaio, stagno, rame, ottone, chiodi, legname, cristalli, vetro, stoppa catramata, cera, zucchero, caffè, pepe,

³⁰ Cfr. DELLA MARTORA F., *Rapporto a' Signori Intendente Presidente e Soci*, «Giornale degli Atti della Reale Società Economica di Capitanata» (Napoli), a. III (1837-1838), pp. 13-14.

e altre merci.³¹ Insomma, si può asserire che i negozianti, i proprietari di bastimenti e i marinai di Rodi (e in misura minore quelli di Manfredonia e di Vieste) ebbero un ruolo essenziale non solo nel collocare all'estero e all'interno del Regno gran parte della produzione del promontorio, assicurando così un sostegno all'agricoltura alla raccolta di prodotti spontanei (liquirizia, capperi, pomelli di alloro, galle), ma anche nel favorire il commercio, la piccola industria e l'artigianato dei paesi garganici grazie all'importazione di generi alimentari, di materie prime e di una grande varietà di prodotti industriali lavorati e semilavorati.

Le seguenti due annotazioni del 1847, rispettivamente estratte dal registro dei bastimenti arrivati a Trieste da Rodi e da quello dei bastimenti arrivati a Rodi da Trieste, esemplificano il genere e le quantità delle mercanzie che erano solitamente esportate e importate ogni anno nell'Ottocento.

**Pielego nap , di tonn. 44, pn. Matteo Fusillo, v. da Rodi con
500 casse agrumi, 10 colli olio, 10 d. capperi, 1 d acqua - raggia,
2/m. cortecce per A. Lucatelli.**

Fig. 6 - Estratto da *Portata de' bastimenti arrivati nel porto-franco di Trieste nell'anno 1847*, p. 375.

**Pielego nap , La Libera , di tonn. 35, pn B. Ciuccio, per Rodi
con 1 partita ferramenta, 1 d. pece, 1 d lavori di cristallo, 12
colli zucchero, 7 d caffè, 5 d pepe, 1 d. gomere, 2 d. chiodi,
8 d. acciaio, 2 d colla caravella, 1 d. gomma, 4 d pallini, 2 d.
stoppa catramata, 1 d zolfo, 2 d lastre di vetro, 25 d. sardelle,
1 d. cera, 1 d pelli vitelline. 28 d. rum, 4 d tessuti, 1 d. seme
di riccio, 1 d. chinino, 100 tavole, 100 morali, 1 travo.**

Fig. 7 - Estratto da *Listino dei navigli partiti dal porto-franco di Trieste nell'anno 1847*, p. 556.

Il naviglio rodiano dal 1838 al 1870

Al 31 dicembre 1838 si contavano a Rodi 22 legni (distinti in 4 barche, 5 barchette, una paranza e 12 pieleghi) la cui portata complessiva era di circa 452 tonnellate (22 in più rispetto al 1834).

L'altra notizia di rilievo consiste nel fatto che a Rodi erano stati costruiti sedici dei sessantanove legni esistenti nell'intera Capitanata, sei in più rispetto al 1834.

Dalla medesima pubblicazione risulta che da Rodi furono, tra l'altro, esportati:

³¹ Cfr. MATTEI G., *Statistica: Vico*, «Giornale degli Atti della Reale Società Economica di Capitanata» (Napoli), a. III (1837-1838), p. 59.

Provincia di Capitanata
Comune di Noci
Distretto di Sansevero

Atto di Lepi di commenda per l'Estero di gabellaggio, e di Lepi spedito alla
Matruella di gabellaggio di Noci

Numero di Lepi	Qualità	Nome del Legno	Anni, e cognomi de Capitani	Partita	Se devoto al			Anno
					Commedia per l'Estero	6 ^{to} de- cennio	Lepi	
1	2	Mad ^{ra} della Libera	Giuseppe Andreone	54. 30	del 1840	"	"	
2	2	Mad ^{ra} della Libera	Giuseppe Salustiano	51. 40	2	"	"	
3	2	Mad ^{ra} della Libera	Giuseppe de' Gioja	49. 24	2	"	"	
4	2	Jim	Pietro Negro di S. Angelo	46. 44	2	"	"	
5	2	Jim	Giuseppe de' Morillo	44. 60	2	"	"	
6	2	Jim	Giuseppe Luigi del fuora	44. 22	2	"	"	
7	2	Jim	Antonio Lanzoni	41. 35	2	"	"	
8	2	Jim	Ang ^{lo} Raff ^o Compante	38. 20	2	"	"	
9	2	P. Antonio	Gerardo Barba	34. 46	2	"	"	
10	2	Mad ^{ra} della Libera	Giuseppe Luigi de' Felice	30. 48	2	"	"	
11	2	Jim	Altilio Caputo	26. 54	2	"	"	
12	2	Jim	Mauro Luciani	14. 3	2	"	"	
1	2	P. di S. V. Maestri	Giuseppe Biondini	11. 52	"	di gabellaggio	"	
2	2	Mad ^{ra} della Libera	Nicola Ventrella	9. 42	"	2	"	
3	2	P. di S. V. Maestri	Don ^o An ^{to} Compante	7. 54	"	2	"	
4	2	Jim	Giuseppe Lanzoni	5. 22	"	2	"	
5	2	Mad ^{ra} della Libera	Paolo de' Caracci	4. 42	"	2	"	
6	2	Jim	Nicola Lanzoni	1. 44	"	2	"	
7	2	Jim	Leopoldo Fusillo	1. 8	"	2	"	
8	2	Jim	Giuseppe de' Morillo	3. 28	"	"	all' Lepi	
9	2	P. Antonio	Giuseppe Antonio Biondi	3. 21	"	"	Jim	Annullato
10	2	Mad ^{ra} della Libera	Luigi Marinari	1. 44	"	"	Jim	Annullato

Noci li 30 ottobre 1850
Il Sindaco
Giuseppe de' Caracci

Il Vicesindaco
Giuseppe de' Caracci
Il Vicesindaco
Giuseppe de' Caracci

Fig. 8 - ASFg, Intendenza di Capitanata, Atti, b. 29, fasc. 257 (Su autorizzazione del Ministero della Cultura).

7.664 migliaia di agrumi, per un valore di 22.788 ducati; 150 cantaia di arancini secchi, per un valore di 480 ducati; 440 cantaia di cortecce di agrumi, per un valore di 792 ducati; 43 rotola di acqua ragia per un valore di 645 ducati (si noti che nel prospetto viene precisato che si tratta di valori approssimativi).³²

Un documento firmato dal sindaco Raffaele Cucci elenca il naviglio al 30 ottobre 1850, che era composto di dodici pieleggi (con una portata di circa 474 tonnellate) addetti al commercio con l'estero, di sette paranzelle adibite al cabotaggio (con una portata di circa 47 tonnellate) e di un'altra usata per la pesca, la cui portata era di circa 3 tonnellate; altre due barche erano inutilizzate. Quindi, la portata dei legni addetti al commercio con l'estero, al cabotaggio e alla pesca ammontava a circa 524 tonnellate (circa 70 tonnellate in più rispetto al 1839).³³

Negli «Annali del Regno delle Due Sicilie» sono contenuti i dati relativi al 1852, secondo i quali il naviglio di Rodi consisteva di ventiquattro “bastimenti mercantili” (5 barche, 4 paranzelle e 15 trabaccoli, la cui portata complessiva era di circa 663 tonnellate); poiché nelle statistiche precedenti erano elencate numerose barche a remi, vi è da osservare che non tutti i legni erano dei bastimenti mercantili e inoltre che quelli di maggior tonnellaggio erano dei pieleggi, non dei *trabaccoli*. Ciò detto, risulta che il naviglio era aumentato di due legni e di circa undici tonnellate rispetto al 1838.³⁴

Negli «Annali» sono presenti anche i dati riguardanti la navigazione di cabotaggio nel 1852, che per Rodi sono pari a 508 approdi e 514 partenze e dimostrano l'intenso traffico che vi si svolgeva.³⁵

Dal movimento della navigazione commerciale per l'estero risulta che approdarono alla spiaggia di Rodi 108 bastimenti napoletani, con una portata di 3.875 tonnellate e un equipaggio di 826 unità, e 36 bastimenti stranieri, con una portata di 946 tonnellate e un equipaggio di 252 unità.

Partirono da Rodi 99 bastimenti napoletani, con una portata di 4.052 tonnellate e un equipaggio di 771 unità, e 35 bastimenti stranieri, con una portata di 1.342 tonnellate e 270 unità di equipaggio. Questi ultimi appartenevano quasi tutti allo Stato Pontificio; alcuni altri erano austriaci. Gran parte del traffico si svolgeva con Trieste e Venezia per mezzo di bastimenti napoletani (ovvero rodiani).³⁶

All'attività cantieristica di Rodi (e alla fabbrica di liquori e di spirito di vino) accenna Francesco della Martora in una sua relazione del 1853:

³² *Specchio della marineria mercantile de' Reali Dominii di qua e di là del Faro - 1839*, a cura della Real Segreteria e Ministero degli Affari interni, [Napoli] 1839, tavole I, II, V.

³³ ASFg, Intendenza di Capitanata, *Atti*, b. 29, fasc. 257 (1850).

³⁴ *Specchio della navigazione commerciale e de' bastimenti mercantili de' Reali Dominii di qua e di là del Faro pel 1852*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie» (Napoli), fasc. luglio e agosto 1853, p. 236.

³⁵ *Ivi*, p. 187.

³⁶ *Ivi*, p. 204.

In Rodi si formava una fabbrica di liquori pei signori Tomas e Costan di Trieste, i quali ottenevan un premio di duc. 100 dalla Reale Società perché stabilivano ivi pure una fabbrica di spirito di vino. E quivi pure si è introdotta e diffusa l'arte del calafatare, anzi di costruire i legni mercantili ad uso del commercio di questi intrepidi marinari.³⁷

Pochi cenni sull'attività di calafataggio, riparazione e costruzione di bastimenti a Rodi si trovano anche nella *Relazione della Camera di Commercio ed Arti* di Capitanata del 1864, in cui si dice che si costruivano anche bastimenti da trasporto di grosso tonnello.³⁸

Alla *Relazione* del 1870 è allegato un prospetto sulla consistenza del naviglio mercantile rodiano al 30 aprile 1871, da cui risulta che il numero e il tonnello dei bastimenti erano notevolmente aumentati negli ultimi anni; infatti, si contavano a quella data 27 pieleggi, 4 baragozze, 4 paranzelli (uno dei quali non era ancora entrato in attività), 2 barchette e 2 battelli, la cui portata complessiva era di 880 tonnellate, che rispetto al 1852 risulta superiore di circa un terzo.³⁹

Lo straordinario aumento del naviglio era dovuto all'espansione del commercio agrumario che si verificò nel decennio 1860-1870 e che, come vedremo, proseguì anche nei due decenni successivi.

La marineria mercantile di Rodi al 30 aprile 1871				
Numero, tipo, denominazione e portata dei bastimenti				
N.ro	Matricola	Tipo	Denominazione	Tonnellate
1	403	Pielego	<i>Maria della Libera</i>	26
2	406	”	<i>Elisabetta</i>	35
3	407	”	<i>S. Michele</i>	19
4	408	”	<i>Libera</i>	38
5	409	”	<i>Madonna Addolorata</i>	41
6	410	”	<i>Madonna della Libera</i>	38
7	412	”	<i>Maria Vittoria</i>	35

³⁷ DELLA MARTORA F., *Risposta ai 13 quesiti del Reale Istituto di Incoraggiamento introno a' fatti industriali della Capitanata nel periodo 1815 - 1852 rendute dalla Reale Società Economica della Provincia*, a cura di T. Nardella, Lucera 1978, p. 76.

³⁸ *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Capitanata al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio su l'andamento industriale e commerciale della provincia nel 1864 con un cenno su i fatti della Camera*, Napoli 1865.

³⁹ *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Capitanata al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio su l'andamento industriale e commerciale della provincia nel 1870 con un cenno su i fatti della Camera*, Napoli 1871.

8	413	”	<i>Sabato</i>	36
9	414	”	<i>S. Tommaso e Madonna del Ponte</i>	32
10	415	”	<i>Il Galantuomo</i>	32
11	417	”	<i>Viaggiatore</i>	35
12	418	”	<i>La Benevolenza</i>	33
13	419	”	<i>Il Gargano</i>	31
14	420	”	<i>Gennarino</i>	34
15	421	”	<i>Achille</i>	16
16	422	”	<i>S. Francesco e Madonna della Libera</i>	38
17	423	”	<i>Madonna del Carmine</i>	10
18	427	”	<i>La Maria</i>	37
19	435	”	<i>Michael</i>	37
20	436	”	<i>Spero in Dio</i>	31
21	438	”	<i>Unità Italiana</i>	28
22	498	”	<i>Capitanata</i>	35
23	532	”	<i>S. Cristofaro</i>	20
24	539	”	<i>Salomone</i>	21
25	442	”	<i>S. Francesco di Paola</i>	16
26	48	Baragozza	<i>S. Marone</i>	12
27	49	”	<i>S. Cipriano</i>	12
28	564	”	<i>Angelo</i>	15
29	444	Paranzello	<i>Rodiano</i>	15
30	447	”	<i>Magenta</i>	4
31	437	Battello	<i>Vittoria</i>	4
32	552	”	<i>Magenta</i>	4
33	429	Barchetta	<i>Principe Umberto</i>	5
34	550	”	<i>S. Fabrizio e Lazaro</i>	5
35	/	Pielego	<i>Primo Console</i>	21
36	/	”	<i>Rodiano</i>	15
37	/	Baragozza	<i>Ortona</i>	14
38	/	Paranzello	<i>S. Filomena</i>	/
			Totale della portata in tonnellate	880

Tabella 21

Per formarsi una chiara idea della rilevanza dell'attività commerciale di Rodi basta osservare i dati riguardanti il numero, la portata e l'equipaggio dei bastimenti che vi approdaron nel periodo postunitario, per esempio nell'anno 1863, e confrontarli con quelli che si riferiscono agli altri porti e rade del compartimento di Manfredonia. Come si può vedere dalle seguenti tabelle, il movimento commerciale marittimo di Rodi era superiore persino a quello di Manfredonia, dove approdavano decine di bastimenti italiani ed esteri di grosso tonnellaggio.

BASTIMENTI ENTRATI PER OPERAZIONI DI COMMERCIO CON CARICO

COMPARTIMENTI MARITTIMI e LORO DIPENDENZE	CARICHI								
	CON BANDIERA NAZIONALE			CON BANDIERA ESTERA			COMPLESSO		
	Num.	Tonnellate	Equipaggio	Num.	Tonnellate	Equipaggio	Num.	Tonnellate	Equipaggio
MANFREDONIA									
MANFREDONIA	38	2,139	301	48	7,369	308	86	9,508	609
VIESTI	8	237	66	»	»	»	8	237	66
Peschici	»	»	»	5	24	15	5	24	15
Sammenao	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RODI	219	4,503	1,515	»	»	»	219	4,503	1,515
Tremiti	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lesina	»	»	»	1	111	9	1	111	9
TERMOLI	6	243	52	12	2,169	115	18	2,412	167
TOTALE	271	7,122	1,884	66	9,673	537	337	16,795	2,471

Tabella 22 - Estratta da *Movimento della navigazione nei porti del Regno, anno 1863*, p. 10.

BASTIMENTI USCITI PER OPERAZIONI DI COMMERCIO CON CARICO

COMPARTIMENTI MARITTIMI e LORO DIPENDENZE	CARICHI								
	CON BANDIERA NAZIONALE			CON BANDIERA ESTERA			COMPLESSO		
	Num.	Tonnellate	Equipaggio	Num.	Tonnellate	Equipaggio	Num.	Tonnellate	Equipaggio
MANFREDONIA									
MANFREDONIA	34	2,573	321	17	2,492	180	51	5,065	501
VIESTI	12	360	98	4	16	12	16	376	110
Peschici	»	»	»	5	24	15	5	24	15
Sammenao	»	»	»	2	8	8	2	8	8
RODI	221	4,899	1,500	»	»	»	221	4,899	1,500
Tremiti	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lesina	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TERMOLI	2	62	16	5	1,379	60	7	1,441	76
TOTALE	269	7,894	1,935	33	3,919	275	302	11,813	2,210

Tabella 23 - Estratta da *Movimento della navigazione nei porti del Regno, anno 1863*, p. 26.

Movimento della navigazione commerciale a vela tra Rodi e Trieste dal 1856 al 1874				
anni	da Rodi a Trieste	tonnellate	da Trieste a Rodi	tonnellate
	n.ro viaggi	di carico	n.ro viaggi	di carico
1856	99	4.096	72	2.860
1857	125	4.914	90	3.248
1858	94	3.803	69	2.536
1859	158	6.072	101	3.577
1860	145	5.658	105	3.674
1861	107	4.194	101	4.010
1862	158	6.055	157	5.907
1863	164	5.395	163	5.848
1864	70	2.427	66	2.478
1865	99	3.426	94	3.428
1866	130	4.623	114	4.392
1867	138	4.498	138	4.552
1868	160	5.136	149	5.579
1869	102	3.348	96	3.007
1870	102	3.390	106	3.331
1871	186	5.856	117	3.796
1872	202	6.394	175	5.543
1873	204	6.506	207	6.120
1874	168	5.115	168	5.516
Totale	2.611	90.906	2.288	79.402

Tabella 24

I dati della tab. 23 provengono dalle rilevazioni statistiche della Camera di Commercio, Industria e Agricoltura di Trieste sul movimento della navigazione e commercio negli anni dal 1856 al 1868 e da quelle del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio sul movimento della navigazione italiana a vela nei porti esteri tra il 1869 e il 1874, apparse in pubblicazioni ufficiali rispettivamente a Trieste e a Roma, come riportato nelle fonti bibliografiche del presente lavoro.

Gli agrumi garganici sbarcano a New York

In una nota di cronaca pubblicata nel settimanale «Il Risveglio municipale» del 16 giugno 1880 si legge che il Consiglio comunale all'unanimità deliberò di dichiarare Francesco Saverio Ciampa, di Piano di Sorrento, «cittadino benemerito» del Comune di Rodi per aver egli stabilito in Rodi «il grande Stabilimento di preparazione e spedizione di agrumi per l'America».⁴⁰

Scrivono Teresa M. Rauzino che lo stabilimento in questione sorse nel 1876 quale succursale della *Ditta Sorrentina Esportazione Agrumi*.⁴¹ Fu attraverso la famiglia Ciampa che gli agrumi garganici iniziarono a essere esportati negli Stati Uniti e di conseguenza l'attività commerciale rodiana giunse in seguito al suo punto più alto.

Con l'intensificarsi del commercio crebbe la prosperità di gran parte della popolazione. Si pensi che dal 1876 al 1879 furono emessi dalla Cassa di risparmio dell'Ufficio postale di Rodi 341 libretti sui quali furono depositati 165.249 lire circa. Grazie a queste notevoli cifre, Rodi occupava il primo posto nella graduatoria provinciale «per il numero e l'importanza delle operazioni, avuto riguardo al numero degli abitanti».⁴² In termini assoluti, Rodi si classificò al secondo posto con 410 libretti e 55.430,65 lire in depositi alla data del 31 luglio 1880, preceduta solo dal capoluogo. Si consideri che nell'intera provincia vi erano 3.131 libretti postali i cui depositi ammontavano a 319.309 lire; pertanto, i depositi dei cittadini rodiani costituivano più della sesta parte dei depositi di tutte le casse di risparmio degli uffici postali della provincia di Foggia.⁴³

L'accumulazione di capitale da parte di alcune centinaia di risparmiatori, tra i quali di sicuro non potevano mancare produttori e commercianti di agrumi, permise la nascita nella piccola Rodi di due istituti di credito, la *Banca Popolare Cooperativa Garganica* nel 1886 e *La Banca di Rodi* nel 1887.

Perché due banche? Perché ciascuna delle due banche era espressione di uno dei due «partiti» locali.

Un altro significativo dato statistico riguarda il movimento della navigazione (a vela e a vapore) per operazioni di commercio nel 1881, che consisté in 797 arrivi di natanti, con una stazza di 21.564 tonnellate, e 56.900 quintali di merce sbarcata e in 783 partenze di natanti, con una stazza di 21.795 tonnellate, e 84.140 quintali di merce

⁴⁰ «Il Risveglio municipale» (Rodi), a. II (1880), n. 11 (16 giugno), p. 3.

⁴¹ RAUZINO T. M., *I Ciampa & Sons, da Sorrento a Rodi Garganico*, in *Siponto e Manfredonia nella Daunia*, Rassegna di studi anno 2025, a cura di L. Pellegrino, A. M. Pacilli, Manfredonia 2025, pp. 161-188 [la notizia è a p. 164].

⁴² Cfr. «Il Risveglio municipale», a. II (1880), n. 6 (1 aprile), p. 3.

⁴³ *Riassunto del movimento commerciale delle Casse di risparmio negli uffici postali della Provincia di Foggia a tutto il mese di luglio 1880*, «Gazzetta della Capitanata» (Lucera), a. I (1880), n. 35 (1 agosto), p. 3.



Fig. 9 - Modellino di un pielego del 1829 (Maestro d'ascia Lorenzo Campo di Manfredonia).



Fig. 10 - Modello di un trabaccolo del 1882 (Modellista Eliseo Borgomastro di Manfredonia).

imbarcata. Si tratta di cifre rilevanti grazie alle quali Rodi era al secondo posto nel compartimento marittimo di Ancona (nonostante l'assenza dei un porto); e si tenga presente che il traffico si svolgeva ancora in massima parte con imbarcazioni a vela⁴⁴.

In conclusione, furono, gli intrepidi piloti nautici e marinai, insieme con i negozianti di agrumi e i proprietari di barche, i protagonisti del notevole sviluppo dell'economia rodiana, che, purtroppo, si arrestò nel decennio 1890 a causa di calamità naturali e della crisi agrumaria di fine secolo.

FONTI ARCHIVISTICHE

Archivio di Stato di Foggia, Intendenza di Capitanata, *Atti*: b. 29, fasc. 257; b. 1690, fasc. 1-3; b. 1696, fasc. 9; b. 1697, fasc. 10; b. 1703, fasc. 21; b. 1938, fasc. 4.
 ASFg, Intendenza di Capitanata, *Consigli provinciali e distrettuali*, b. 1, fasc. 1.
 Archivio di Stato di Foggia, Intendenza di Capitanata, *Amministrazione finanziaria*: b. 385, fasc. 40.

FONTI BIBLIOGRAFICHE (in ordine di anno di edizione)

Portata de' bastimenti arrivati nel porto-franco di Trieste nell'anno 1784, Trieste [1784].

Portata de' bastimenti arrivati nel porto-franco di Trieste nell'anno 1786, Trieste [1786].

Portata de' bastimenti arrivati nel porto-franco di Trieste: anni 1814-1818, Trieste [1814-1818].

Portata dei bastimenti arrivati nel porto-franco di Trieste: anni 1827-1847, Trieste [1827-1847].

«Giornale del Regno delle Due Sicilie» (Napoli), n. 167 del 24 luglio 1832.

Listino dei bastimenti partiti dal porto-franco di Trieste: anni 1832-1847, Trieste [1832-1847].

DELLA MARTORA F., *Rapporto a' Signori Intendente Presidente e Soci*, «Giornale degli Atti della Reale Società Economica di Capitanata» (Napoli), a. III (1837-1838).
 MATTEI G., *Statistica: Vico*, «Giornale degli Atti della Reale Società Economica di Capitanata» (Napoli), a. III (1837-1838).

REGNO DELLE DUE SICILIE. NAPOLI, *Specchio della marineria mercantile de' Reali Dominii di qua e di là del Faro - 1839*, a cura della Real Segreteria e Ministero degli Affari interni, [Napoli] 1839.

⁴⁴ ITALIA. MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1881*, Roma 1882, p. 160-167.

REGNO DELLE DUE SICILIE. NAPOLI, *Specchio della navigazione commerciale e de' bastimenti mercantili de' Reali Dominii di qua e di là del Faro pel 1852*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie» (Napoli), fasc. luglio e agosto 1853.

PACI G. M., *Della Solenne Pubblica Esposizione di Arti e Manifatture del 1853*, «Annali civili del Regno delle Due Sicilie» (Napoli), volume L, fasc. XCIX, gennaio-febbraio 1854.

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA E AGRICOLTURA. TRIESTE, *Movimento della navigazione e commercio in Trieste nell'anno solare 1860*, Trieste, 1861.

Esposizione italiana, agraria, industriale e artistica tenuta in Firenze nel 1861: catalogo ufficiale pubblicato per ordine della Commissione Reale, Firenze 1862.

Esposizione italiana del 1861: Relazione, Firenze 1865.

ITALIA. MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, Torino 1864.

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA E AGRICOLTURA. TRIESTE, *Movimento della navigazione e commercio in Trieste nell'anno solare 1863*, Trieste, 1864.

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI. FOGGIA, *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Capitanata al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio su l'andamento industriale e commerciale della provincia nel 1864 con un cenno su i fatti della Camera*, Napoli 1865.

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI. FOGGIA, *Su la Esposizione Provinciale di Capitanata del 1864: relazione, giudizio, promulgazione dei premiati per cura della Real Società Economica della Capitanata e della Camera di Commercio ed Arti della Provincia*, Napoli 1865.

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA E AGRICOLTURA. TRIESTE, *Movimento della navigazione e commercio in Trieste nell'anno solare 1868*, Trieste, 1869.

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI. FOGGIA, *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Capitanata al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio su l'andamento industriale e commerciale della provincia nel 1870 con un cenno su i fatti della Camera*, Napoli 1871.

ITALIA. MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Movimento della navigazione italiana nei porti esteri: anni dal 1869 al 1874*, Roma, 1876.

ITALIA. MINISTERO DELLE FINANZE, *Movimento della navigazione nei porti del Regno nell'anno 1881*, Roma 1882, p. 160-167.

DELLA MARTORA F., *Risposta ai 13 quesiti del Reale Istituto di Incoraggiamento introno a' fatti industriali della Capitanata nel periodo 1815 - 1852 rendute dalla Reale Società Economica della Provincia*, a cura di T. Nardella, Lucera 1978.

MANICONE M., *La Fisica Daunica*, parte II: *Gargano*, a cura di L. Lunetta e I. Damiani, Roma 2005.

VIVOLI B., *Il porto di Rodì Garganico nel primo Ottocento*, «la Capitanata» (Foggia), n. 20, ottobre 2006, pp. 275-286.

FERRI M., *Rodì Garganico tra «Il Risveglio municipale» e «Lo Sprone»*, in GRAVINA

A., a cura di, Atti del 35° Convegno nazionale sulla preistoria, protostoria e storia della Daunia, tomo secondo: *Storia*, San Severo 2015, pp. 403-423.

Id., *Società operaie e movimento sindacale a Rodi Garganico negli ultimi decenni dell'Ottocento*, «Archivio Storico Pugliese» (Bari), a. LXIX (2016), fasc. 1-4 (gennaio-dicembre), pp. 311-318.

Id., *Giovanni Maria Tomas e Lucio Costan e la fabbrica di rosoli in Rodi Garganico*, in GRAVINA A., a cura di, Atti del 37° Convegno nazionale sulla preistoria, protostoria e storia della Daunia, San Severo 2017, pp. 243-253.

INDICE

GIULIANA MASSIMO

*L'abbazia di Santa Maria di Calena e le sue chiese:
analisi dell'apparato decorativo* pag. 3

PASQUALE CORSI

*San Severo nel Quattrocento aragonese:
nuove ricerche sulle fonti* » 37

PASQUALE CORSI

*Per la storia della Chiesa a San Severo
Germanico Malaspina, vescovo e nunzio apostolico* » 55

MARIANNA IAFELICE

*Nuovi documenti per l'anagrafica di Matteo Sassano
celebre cantante del XVII secolo:
il ritrovamento del certificato di battesimo* » 85

LORENZO PELLEGRINO

*L'assistenza agli ammalati nei secoli.
L'infermiere ospedaliero nella sanità
della transumanza a fine Seicento* » 91

CHRISTIAN DE LETTERIIS

*Settecento napoletano a Troia e Lucera:
documenti inediti sull'attività
del marmoraro Carlo D'Adamo* » 97

MARIANNA IAFELICE

*Una realtà monastica di Capitanata:
le Benedettine di San Lorenzo a San Severo,
storie di donne tra chiostro e memoria* » 121

MARIA C. NARDELLA

*Una società di commercio nella Foggia
della prima metà dell'Ottocento* » 139

MICHELE FERRI		
<i>Rodi Garganico nell'Ottocento:</i>		
<i>industria, commercio, navigazione</i>	pag.	149
GIUSEPPE POLI		
<i>Contadini e proprietari nel circondario di San Severo:</i>		
<i>il caso di Torremaggiore e dintorni all'inizio del XX secolo</i>	»	187
MASSIMILIANO MONACO		
<i>Giuseppe Checchia-Rispoli visto da Ettore Onorato</i>	»	205
GIUSEPPE TRINCUCI		
<i>Mario Ferrone (1912-2020) artista,</i>		
<i>uomo politico e sindaco di Lucera</i>	»	221
EMANUELE D'ANGELO		
<i>Le confraternite sanseveresi in età moderna.</i>		
<i>Nuove acquisizioni</i>	»	233
LIDYA COLANGELO		
<i>Bestiario cristiano: simboli del mondo animale nell'agiografia</i>		
<i>e nell'iconografia cristiana</i>	»	263