

# Scuola Officina



MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero **2** 2011

LUGLIO - DICEMBRE

anno XXX

ISSN 1723-148X  
Spedizione in abb. p. -70%  
Filiale di Bologna (ex libero)  
Prezzo € 5,00

**"STEP BY STEP"  
L'INNOVAZIONE  
NELLA STORIA  
DELLA MECCANICA  
STRUMENTALE  
ITALIANA**

Tito Menzani

**MULINI E RISERIE  
DEL CAPITALISMO  
AGRARIO  
UN ITINERARIO  
FRA PIEMONTE ED  
EMILIA-ROMAGNA**

Vito A. Lupo, Marianna  
Sasanelli



# Imprenditoria e capitali stranieri

## nello sviluppo delle fonderie di ghisa italiane del XIX secolo

LORENZO BAZZOCCHI, Fondazione Neri - Museo Italiano della Ghisa



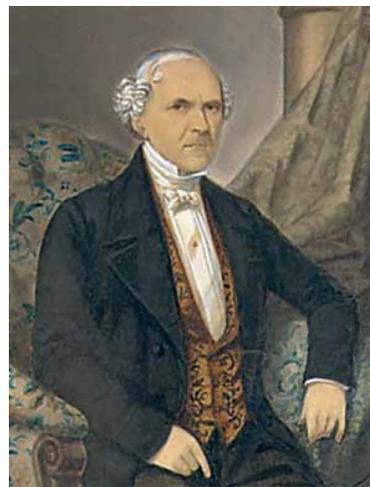
La decisiva vittoria di Garibaldi sul fiume Volturno, nell'ottobre del 1860, è propiziata dall'arrivo di riserve giunte via treno su di una strada ferrata fatta costruire anni prima proprio dai nemici Borbone con attrezzature e capitali esteri. L'episodio è emblematico del profondo intreccio di vicende che caratterizzano il periodo risorgimentale, sviluppatosi in un contesto ambientale già fortemente influenzato dall'utilizzo del ferro.

Dietro alle convulse fasi che portano all'unità nazionale appare sempre più evidente, infatti, l'interesse delle potenti nazioni industrializzate dell'Europa Settentrionale che intravedono, nel successo dei moti rivoluzionari, la possibilità di cospicue opportunità espansive per prodotti e capitali.

Il territorio italiano focalizza da più parti le attenzioni per la quasi totale assenza di quelle infrastrutture che rappresentano l'ossatura indispensabile per il decollo socio-economico e produttivo del paese. Lungo la Penisola persiste l'impossibilità a produrre le quantità di ferro necessarie, in quanto i forni e le fucine conservano mentalità e strutture domestiche tali da non riuscire a soddisfare le richieste delle emergenti industrie locali. Non fanno eccezione neppure quelle aree settentrionali, in particolare il Piemonte e il distretto bresciano-bergamasco, dove la tradizione della lavorazione del ferro aveva permesso, fin dal XV secolo, la formazione di maestri fonditori capaci di esportare le loro conoscenze nel resto d'Italia e persino in Europa.

Queste, sostanzialmente, sono le ragioni degli accordi e degli stretti rapporti che intercorrono in quegli anni tra gli Stati italiani pre-unitari e le imprese straniere, da secoli importatrici del pregiato minerale ferroso dell'Elba e ora divenute dirette fornitrici di ghisa e rottami per la fabbricazione del ferro, di locomotive e binari per le nascenti ferrovie, oltre ai ferri semilavorati per la carpenteria metallica.

Dalla metà dell'Ottocento diversi imprenditori, provenienti da Francia, Inghilterra, Svizzera e Germania, sono attratti a tal punto dalle potenzialità di questi mercati che decidono di trasferirvi parte delle loro attività e di investire capitali: tra questi si segnalano, in particolare,



personaggi come Guppy, Pattison, Macry ed Henry per l'area di Napoli; i fratelli Balleydier nel genovese; gli inglesi Neville a Venezia e J. Brunt a Milano.

Ad accomunare i nuovi stabilimenti sorti in quelle città è la presenza di tecnici altamente specializzati, scelti spesso all'estero dagli stessi imprenditori, e l'apertura, nelle fonderie di ghisa, di sezioni artistiche dedite alla produzione di manufatti destinati al decoro delle città (lampioni, fontane, ringhiere, panchine), ma anche di strutture metalliche per la realizzazione di mercati coperti, serre, gazebo e chioschi. Per quanto riguarda la loro distribuzione sul territorio, si registra una rilevante concentrazione nell'area settentrionale e in quella meridionale; meno forte appare l'impatto di questo fenomeno nel centro della Penisola dove, almeno in una prima fase, il potere assoluto della Chiesa continua a mantenere un atteggiamento di chiusura nei confronti dei progressi scientifici e, di conseguenza, anche forti riserve sulle valenze operative di materiali "rivoluzionari" quali appunto il ferro e la ghisa.

### L'ITALIA SETTENTRIONALE

■ L'esigenza di rinnovare i mezzi di comunicazione e d'industrializzazione del Paese porta ad introdurre in Piemonte, così come nel Lombardo-Veneto, una politica liberista che diminuisce i dazi d'importazione sui materiali ferrosi. Ciò determina la progressiva scomparsa delle piccole ferriere esistenti, non solo per la superata tecnologia, ma anche per l'abbattimento del costo di produzione provocato dall'insediamento di nuove fonderie; nello Stato Sabauda un successivo sgravio è fornito anche dalla riduzione della tassa sull'importazione del carbon fossile, stabilito con regio decreto nel maggio 1840.

La voglia di rinnovamento porta alla costruzione di nuovi forni e al trasferimento, in particolare sui litorali liguri e veneziano, di importanti stabilimenti siderurgici, spesso di proprietà straniera, che possono beneficiare di comodi trasporti marittimi in ragione del fatto che i minerali, così come i prodotti finiti o i rottami d'importazione, sono ormai più convenienti di quelli nazionali. In un tale contesto si viene a delineare l'ossatura portante della nuova industria meccanica italiana, che in breve tempo porta all'acquisizione delle capacità tecnico-organizzative necessarie ad avviare la produzione in serie.

### GENOVA: LA FONDERIA BALLEYDIER FRÈRES

■ La carenza di combustibile spinge nel 1830 i fratelli Joseph e J. Marie Balleydier, originari di Nancy e proprietari di uno stabilimento siderurgico situato a Tamié (provincia del Ducato di Savoia), a cercare un territorio più agevole per il rifornimento di carbon fossile. La scelta ricade su Genova, dando vita ad un'industria che, in seguito ad un iter decisamente lungo e travagliato, viene ancora oggi ricordata come la più antica fonderia ligura di seconda fusione, legata a metodi di produzione innovativi.

Nel quartiere di Sampierdarena essi trasferiscono capitali e forza lavoro, tra cui un gran numero di lavoratori savoiardi. L'opificio si compone di due forni Wilkinson, un



Joseph Balleydier, 1777-1857

Sassari, montante e ringhiera per cancello opera della Fonderia Balleydier Frères

Lampione parmigiano di Maria Luigia d'Austria fuso dalla Balleydier Frères nel 1846 in esposizione nel Museo Italiano della Ghisa

Nella pagina a fianco:

Copertura metallica della Galleria Mazzini di Genova realizzata dalla Fonderia Balleydier Frères nel 1871

Le immagini che illustrano l'articolo provengono dall'Archivio Fondazione Neri - Museo Italiano della Ghisa



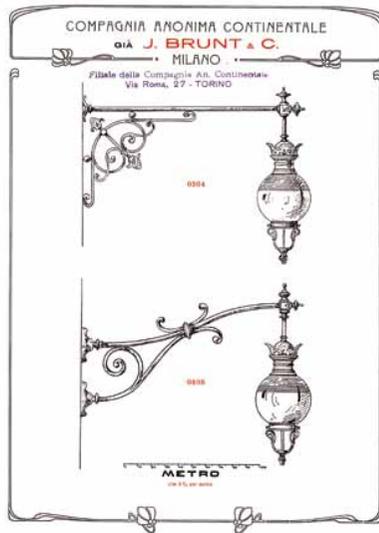


Tavola del catalogo Compagnia Anonima Continentale di Milano, già J. Brunt & C., inizio '900

forno a riverbero e macchine motrici a vapore; nel 1839 si aggiunge anche l'altoforno a coke per la riduzione in ghisa del minerale proveniente dall'isola d'Elba. Proprio in quegli anni il capoluogo ligure si dota di importanti infrastrutture quali la ferrovia (la Torino-Genova risale al 1846), gli acquedotti e i gasdotti: la Balleydier Frères, incaricata dal Municipio a svolgere un ruolo-guida nell'ambito del nuovo assetto urbanistico della città, è protagonista di ognuno di questi interventi. La sua attività riguarda sia il settore dedicato alla realizzazione di macchine per l'industria e di utensili domestici, sia quello rivolto alle produzioni artistiche. Ampio spazio, in questo settore, è riservato ai lavori di ornato

Basamento e stelo del lampione realizzato all'inizio del '900 dalla Compagnia Anonima Continentale di Milano, già Brunt & C., in esposizione nel Museo Italiano della Ghisa



per ringhiere, cancelli, balconi e balaustre; accanto a questi oggetti vengono realizzate opere di grande portata e rilevanza come i ponti in ferro, che rappresentano un ramo specializzato della ditta, incrementatosi poi con la costruzione delle ferrovie, e i lavori per il nuovo Teatro Politeama e la Galleria Mazzini di Genova. La commissione per la Galleria rappresenta un importante riconoscimento delle capacità tecniche raggiunte dalla fonderia, in grado di realizzare ciò che di più all'avanguardia si stava affermando in quel periodo nelle grandi capitali europee: l'innovativo connubio ferro-vello. A questo proposito è necessario ricordare che in Italia, all'epoca della progettazione della Galleria genovese (1871), non esiste nulla a cui ispirarsi, essendo quella di Milano ancora in fase di cantiere. Disegnata dall'ingegner Argenti, la copertura presenta il profilo di una volta a botte realizzata con lastre di cristallo su centine in ferro a doppia T ed è impostata all'altezza del secondo piano sui palazzi costruiti lungo il percorso. Documenti rinvenuti nell'Archivio Comunale di Genova attestano una produzione molto feconda anche di manufatti impiegati per l'arredo urban. Tra questi si segnalano interessanti chioschi metallici e numerosi lampioni a gas per l'illuminazione di piazze e strade, impiegati a Genova così come in altre città italiane, compresi i prestigiosi esemplari per il Parco Ducale di Parma, richiesti dalla stessa Maria Luigia d'Austria, moglie di Napoleone.

#### LA COMPAGNIA ANONIMA CONTINENTALE GIÀ J. BRUNT & C. DI MILANO

Un articolo desunto dalla rivista ufficiale dell'Esposizione Nazionale di Torino del 1898 costituisce una delle pochissime fonti di informazione, e proprio per questo di fondamentale importanza, per riuscire a ricomporre, anche se solo in minima parte, la storia della ditta Brunt. La Casa, produttrice di "lampade elettriche d'ogni maniera", viene fondata nel 1847 a Milano dall'inglese J. Brunt: lo stabilimento è ubicato in Via Quadrorno, impiega 500 operai e dispone di macchine a vapore della forza di 50 cavalli; inoltre è fornito di fonderia per bronzi d'arte, per lavori di ghisa e metalli vari, tanto per oggetti industriali quanto artistici, con un sistema speciale per la fusione a tasselli. A partire dal 1870 ne è direttore il signor G. De Vleeschhauer; succursali sono presenti anche a Parigi, Bordeaux, Lille, Bruxelles, Zurigo, Roma, Napoli e Torino. La rappresentanza del capoluogo piemontese, ubicata in Via Roma 27, è affidata al signor Ferrario che lavora per l'alta società e per gli industriali: questo personaggio, che unisce all'abilità del commerciante il gusto inventivo dell'artista, riesce a dare vita a fusioni straordinarie. La carenza di documentazione storica, relativa in particolare ai disegni, alle foto e, soprattutto, ai cataloghi di vendita, è però colmata dai numerosissimi oggetti prodotti, esportati anche in Spagna, Egitto e America; produzione che, per qualità e numeri, accosta questo stabilimento alla Fonderia del Pignone di Firenze, entrambi protagonisti nel fornire l'impronta nazionale all'arredo

urbano dalla seconda metà del XIX secolo fino ai primi decenni di quello successivo. Il settore principale dello stabilimento, che nel Novecento cambia la denominazione in Compagnia Anonima Continentale già J. Brunt & C., è rappresentato dall'illuminazione pubblica: enorme è la quantità di lampade elettriche realizzate (compresi i monumentali lampadari bronzei della Stazione Centrale di Milano), oltre alla creazione di tutta una serie di lampioni e candelabri in ghisa di qualità eccelsa. Proprio questi manufatti, nel corso degli anni Venti del Novecento, vanno a sostituire nelle città italiane le classiche lanterne a gas di forma quadrata montate su piccoli pali; lampade elettriche più potenti, frutto di nuove tecnologie, possono essere finalmente installate su pali imponenti, ad altezze prima impensabili. Tali conoscenze, in possesso della Brunt, permettono alla Ditta di illuminare le principali piazze e strade italiane: i suoi modelli di lampioni più noti, spesso alti ben otto metri e impreziositi da raffinati decori floreali e vegetali, compaiono a Milano (compresa Piazza Duomo), così come a Genova, Parma, Verona, Torino, Roma e Napoli.

#### FERRO ARTISTICO A VENEZIA: LA FONDERIA NEVILLE & C.

Seconda solo alle industrie pubbliche dell'Arsenale e dei Tabacchi e prima fra quelle venete per la lavorazione del ferro, la Privilegiata e Premiata Fonderia Veneta di Enrico Gilberto Neville & C., con sede a Venezia, occupa già un posto di assoluto rilievo nella *Storia e statistica delle industrie venete* pubblicata da A. Errera nel 1870. Situata nel Sestiere di San Polo, la fabbrica si estende all'incirca tra l'abside di San Rocco e il Rio delle Sacchere e può godere di un facile approvvigionamento delle materie prime, in arrivo al porto direttamente dall'Inghilterra. Di origine inglese è lo stesso Gilberto Neville, titolare dell'impresa e figlio dell'ingegnere Alfred Henri giunto in laguna a metà Ottocento con le credenziali di grande costruttore di ponti rilasciategli dalla Direzione delle Ferrovie Asburgiche. Nel 1867, nella prima statistica sulle industrie voluta dal Governo Italiano, la Fonderia Neville risulta una vera fabbrica metallurgica, dotata di due macchine a vapore dalla forza di otto e sei cavalli e con un centinaio di addetti impiegati, tra cui tre validissimi ingegneri e quattro abili disegnatori. Lo stabilimento è composto dalla fonderia, con due forni capaci di ottenere getti di un solo pezzo fino a 5.000 chilogrammi, e dalle officine: dei fabbri calderai, meccanica (con 16 torni assortiti) e dei modellisti. Con tali risorse Neville riesce ad allargare il proprio mercato offrendo prodotti sempre più moderni e di ogni tipo, specie alle nascenti industrie ubicate anche fuori Venezia. Fino alla definitiva cessazione delle attività, nel 1908 la fonderia è impegnata con successo su ogni fronte, compreso il decoro urbano della Serenissima per la quale sono realizzati manufatti di grande pregio come ringhiere, balaustre e lampioni a gas per l'illuminazione di piazze e calli.



Un discorso a parte merita la costruzione dei numerosissimi ponti in ferro: di questi ben 17 (2 dei quali, quello dell'Accademia alla Carità e quello di Santa Lucia alla Stazione, realizzati addirittura sul Canal Grande) sono costruiti in laguna tra il 1850 e il 1870 in un contesto tra i più prestigiosi ed eleganti della civiltà urbana. I progetti, e poi le definitive realizzazioni, mirano a conseguire un effetto di pura trasparenza e leggerezza attraverso un uso sapiente e discreto di elementi di struttura, come d'ornato, propri dell'ingegneria in ferro, coniugati alle esigenze ambientali veneziane.

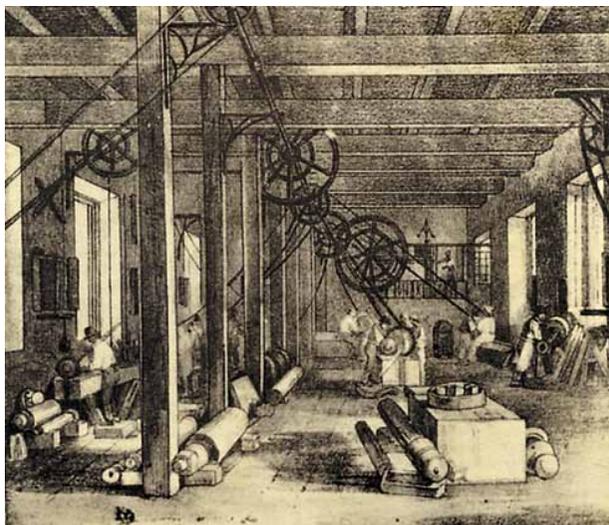
Lampione della Fonderia Neville & C. in Campo di Santa Maria della Salute a Venezia, 1865

Ponte metallico a San Felice, Venezia, realizzato dalla Fonderia Neville & C. nel 1868

#### ENTREPRENEURS AND FOREIGN CAPITAL IN THE DEVELOPMENT OF ITALIAN CAST-IRON FOUNDRIES IN THE 19TH CENTURY

After 1850 several foundry entrepreneurs from France, England, Switzerland and Germany were attracted by the Italian market's development potential and decided to move part of their activities and invest capital in Italy. These new factories were characterized by the presence of highly qualified technicians, often chosen abroad by entrepreneurs, and by the opening of artistic sections in cast-iron foundries, which produced manufactured articles for city decoration and metal structures for covered markets, glasshouses, gazebos and booths.





Officina dei torni nello Stabilimento Zino & Henry a Napoli, Ponte della Maddalena, 1839

Base monumentale per lampione fusa dalla Guppy-Hawthorn nel 1890 ca., in esposizione nel Museo Italiano della Ghisa



## L'ITALIA MERIDIONALE

■ Per oltre mezzo secolo il Mezzogiorno vanta l'esistenza di un polo metalmeccanico decisamente avanzato, e di quell'industria Napoli, capitale del Regno delle Due Sicilie, rappresenta l'anima e l'ossatura principale. La realtà della Campania nella prima metà dell'Ottocento vede la presenza di 4 stabilimenti meccanici di straordinaria efficienza e 150 opifici tra ferriere, fonderie e officine metallurgiche. In virtù delle sue potenzialità questo territorio inizia ad attirare imprenditori e capitali stranieri, i quali contribuiscono ad incrementare in maniera significativa tale fenomeno; curiosa è anche la produzione che riflette, spesso, lo stile transalpino e anglosassone, segno che i "nuovi arrivati" mantengono un legame molto forte con la madre patria.

Un sistema per lo più protetto, nato e sviluppato all'ombra dello stato borbonico, non può reggere però a lungo le lotte di mercato: inevitabile sarà il progressivo tracollo dell'intero sistema ed è curioso notare come alla morte dell'industria meridionale si accompagni rapidamente la nascita della grande industria del Nord.

## LA FONDERIA MACRY ED HENRY

■ Sorta nell'area napoletana di Capodimonte nel 1833, come officina di riparazione per macchine tessili di proprietà dell'imprenditore Lorenzo Zino, la fonderia è guidata dal tecnico francese François Henry che soprintende alla messa in funzione e alla manutenzione dei moderni macchinari, acquistati direttamente nel paese transalpino.

Già premiata nel 1835 all'Esposizione Industriale di Napoli per i suoi raffinati lavori in ferro fuso, essa si trasferisce nel 1838 in un nuovo impianto costruito ai Granili, nella zona del Ponte della Maddalena, e nel volgere di pochi anni, oltre a provvedere alla riparazione dei guasti sui pezzi metallici – il che permette finalmente alle fabbriche napoletane di svincolarsi dalla necessità di rivolgersi all'estero – realizza tutta una serie di lavori in ghisa quali pressoi idraulici, ruote dentate, vasi, nonché, per uso della fabbrica stessa, una macchina a vapore della forza di due cavalli.

Oltre a questi ambiti alla fonderia partenopea vengono commissionati anche una parte delle opere preliminari della ferrovia Napoli-Portici, i componenti per l'impianto di illuminazione a gas della città di Napoli, nonché raffinate fusioni in ghisa quali la ringhiera della scala maggiore della Reggia di Capodimonte e la balaustra del Tempio di San Francesco di Paola.

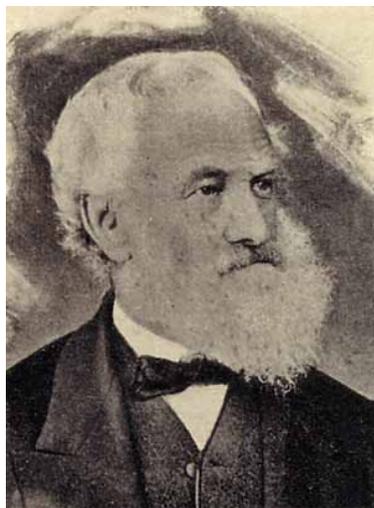
Lo stabilimento è in continua espansione (molto importante si rivela il nuovo reparto di metalmeccanica navale) e raggiunge, col passaggio di proprietà all'abile imprenditore calabrese Gregorio Macry, un livello di assoluta eccellenza.

La ragione sociale della fonderia viene cambiata in Macry ed Henry e si dà vita a quello che più tardi, con l'unificazione della Penisola, sarà chiamato Stabilimento dei Granili. Quest'ultimo, associato poi all'impianto di Pietrarsa e gestito dalla Società Nazionale d'Industrie Meccaniche, rappresenterà per tutto l'Ottocento uno dei principali poli industriali del Mezzogiorno.

## GUPPY A NAPOLI: LA NASCITA DELLA GRANDE INDUSTRIA MECCANICA

■ Thomas Richard Guppy, considerato a buon diritto il vero fondatore dell'industria metalmeccanica napoletana, sbarca per la prima volta nel capoluogo campano nel dicembre del 1849. Figlio di Samuel Guppy, mercante e industriale inglese specializzato nella fabbricazione di chiodi a punta ricurva (barbed nails), particolarmente adatti a fissare i rivestimenti di rame dei vascelli, nasce a Bristol nel 1797, città portuale dedita al commercio e alla raffinazione dello zucchero proveniente dalle Indie Occidentali (attività continuata per un certo periodo dallo stesso T. Richard, proprietario di una moderna raffineria nell'area dei Black Friars).

La sua manifestata preferenza va però all'ingegneria, al punto che, terminati gli studi e dopo aver intrapreso lunghi viaggi volti a perfezionare la sua istruzione, lo ritroviamo in Inghilterra a discutere sull'opportunità di collegare con una ferrovia la città di Bristol a Londra (da solo avrebbe recato al progetto la rilevante somma di 14.900 sterline). In questa occasione conosce il famoso ingegnere Kingdom Brunel, incaricato dalla Great Western Railway di costruire la nuova tratta ferroviaria: ha così inizio tra i due una lunga e feconda collaborazione che culmina nella grande passione di T. Richard per le costruzioni ferroviarie e, soprattutto, per quelle navali. L'interesse sfocia nella costituzione della Great Western Steam Ship Company: il primo piroscalo co-



struito (il Great Western, di 1.340 tonnellate di stazza) salpa dal porto di Bristol l'8 aprile 1838 alla volta di New York, raggiungendo la città statunitense dopo 15 giorni di navigazione. Il successo del viaggio e la bellezza della nave, giudicata in assoluto la più elegante imbarcazione fino ad allora costruita per la navigazione transoceanica, incoraggiano i direttori della società navale a costruire un nuovo piroscalo da realizzarsi per la prima volta interamente in metallo. Nel luglio del 1843, alla presenza del principe Alberto, avviene la solenne inaugurazione della Great Britain: ciò vale a T. Richard la coniazione di una medaglia commemorativa a riconoscenza del suo operato e del suo ingegno costruttivo. Abilità che lo portano, di lì a breve, a varare anche la Richard Cobden che, veleggiando ininterrottamente per ben 26 anni da Liverpool a Shanghai, avrebbe dimostrato a lungo la perfezione del suo progetto.

È in questo preciso momento, al culmine della ricchezza e della notorietà, che l'imprenditore anglosassone inizia a cullare l'idea di trasferirsi nel meridione d'Italia, attratto dalle considerevoli possibilità di mercato e di guadagno offerte dalla politica protezionistica borbonica perseguita in quegli anni, ma anche dallo sviluppo ferroviario in corso e dalle commesse militari. Stabilitosi con la famiglia in un appartamento napoletano di Via S. Carlo, lavora per qualche anno come consulente della Bayard, società addetta alla costruzione della linea ferroviaria napoletana, non disdegnando di occuparsi contemporaneamente anche di questioni tecniche: è del 1851 il brevetto che introduce a Napoli il metodo di fabbricazione del ferro puddellato (processo di trasformazione della ghisa in acciaio dolce), già impiegato nei paesi norduropei. Nello stesso periodo inizia a stringere rapporti con il connazionale Giovanni Pattison,

STABILIMENTO MECCANICO E FONDERIA												
<table border="1"> <tr><td>MEAGLIE</td></tr> <tr><td>Napoli 1853</td></tr> <tr><td>Firenze 1861</td></tr> <tr><td>Londra 1862</td></tr> <tr><td>Foggia 1865</td></tr> </table>	MEAGLIE	Napoli 1853	Firenze 1861	Londra 1862	Foggia 1865	<h1>GUPPY &amp; C.</h1> <p>INGEGNERI MECCANICI E COSTRUTTORI NAPOLI</p>	<table border="1"> <tr><td>MEAGLIE</td></tr> <tr><td>Portici 1867</td></tr> <tr><td>Napoli 1871</td></tr> <tr><td>Vienna 1873</td></tr> <tr><td>Portici 1875</td></tr> </table>	MEAGLIE	Portici 1867	Napoli 1871	Vienna 1873	Portici 1875
MEAGLIE												
Napoli 1853												
Firenze 1861												
Londra 1862												
Foggia 1865												
MEAGLIE												
Portici 1867												
Napoli 1871												
Vienna 1873												
Portici 1875												
<p><b>MACCHINE e CALDAIE a vapore di qualunque grandezza per l'industria e la Marina — MACCHINE LOCOMOBILI e SEMIFISSE — FILANDE DA SETA complete con motore a vapore o senza — MOLINI PERFETTIONATI per frumento, grano, summacco, ecc. — MACCHINE PER PASTIFICI — TROMBE CENTRIFUGIE per bonifiche e per gli esaurimenti in generale — TROMBE ASPIRANTI e PREMENTI per miniere e per elevare l'acqua a grandi altezze — TURBINI ed altri motori idraulici.</b></p>												
<p><b>SPECCHIABEVA</b> MACCHINA per l'estrazione dell'olio dalle olive, dai semi di lino di cotone ecc., cioè: <b>TORCHI IDRAULICI</b> di ogni grandezza con ghiaia PRIVILEGIATA — <b>STRETTOI</b> a vite alla Lucchese, alla Calabrese, alla Toscana, ecc. — <b>FRAINTOI</b> per olive — <b>SOCCIACCIATOI</b> per semi — <b>RISCIADATORI</b>, ecc.</p>												
<p><b>PREZZI DISCRETI.</b> Da non temere concorrenza di sorta. <b>LAVORI PRECISI.</b> Indirizzo: per lettere Guppy e C. Napoli — per telegrammi Guppy Napoli.</p>												

architetto macchinista di Newcastle che dal 1842 dirige in Campania l'officina riparazioni della Bayard. I due, accomunati dalla lingua, e soprattutto da una preparazione tecnica decisamente superiore al contesto circostante, decidono di unirsi in società dando origine al maggiore officio meccanico napoletano.

Nasce la Guppy and Co. che va ad acquisire in tre fasi successive, tra il 1853 e il 1861, un ampio territorio al Ponte della Maddalena per la produzione di macchine agricole (Guppy e Pattison sono i primi a meccanizzare l'agricoltura meridionale), presse idrauliche, caldaie a vapore, nonché scafi e motori per la Real Marina e ponti in ferro, come quello sul Fortore. Dallo stabilimento escono 100 macchinari a vapore per l'industria privata, 10 locomotive per la ferrovia di Salerno, pezzi per i grandi piroscafi come il Partenope, l'Elba e il Garibaldi. Nella fonderia di ghisa, dove si realizza di tutto, si impiegano 4 cubilotti, gru girevoli e tutto l'occorrente per fusioni di oltre 15 tonnellate di peso.

Allo scadere del contratto la società si scioglie e, poco prima di venire a mancare nel 1882, all'età di 85 anni, Guppy associa agli interessi dell'azienda il figlio T. Richard junior e il fidato collaboratore Felice D'Errico. I due, nell'intento di sviluppare maggiormente il potenziale industriale ereditato, danno vita alla Società Anonima degli Opifici Guppy che solo qualche anno dopo, precisamente nel 1886, si associa all'importante azienda metalmeccanica inglese R. & W. Hawthorn Leslie and Co. di Newcastle, intervenuta in Italia in previsione delle commesse governative destinate al potenziamento della Marina Militare.

Dalla loro unione nasce la Società Industriale Napoletana Hawthorn-Guppy: uno stabilimento di impressionante estensione che ingloba officine per le costruzioni meccaniche (motori per navi, locomotive), officine per la forgatura, per la lavorazione del rame e la fusione di bronzo e ghisa. Da quest'ultima fonderia escono manufatti artistici di grande pregio, in particolare lampioni, impiegati non solo nell'arredo urbano del centro storico di Napoli ma di tante altre importanti città del Meridione.

Thomas Richard Guppy, ingegnere ed imprenditore inglese

Inserzione pubblicitaria della Guppy & C. sul "Monitor Industriale Italiano", 1880

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

M. Abrate, *L'industria siderurgica e meccanica in Piemonte dal 1831 al 1861*, Museo Nazionale del Risorgimento, Impronta, Torino, 1961

L. Bazzocchi, *Arte e industria nel Regno delle Due Sicilie*, "Arredo&Città", 1, 2007, pp. 6-17

L. De Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Giannini, Napoli, 1968

A. Errera, *Storia e statistica delle industrie venete e accenni al loro avvenire*, Antonelli, Venezia, 1870

R. Jodice, *L'architettura del ferro. L'Italia, 1796-1914*, Bulzoni, Roma, 1985

C. Quartero, *Architetture del ferro a Genova nell'età industriale. L'attività della fonderia Balleydier Frères*, tesi di laurea, Università di Genova, Fac. di Lettere e Filosofia, rel. prof.ssa G. Rosso del Brenna, a.a. 2001-2002