

Nel 1870 la consistenza della flotta non era mutata, così come la posizione italiana nella graduatoria mondiale: era l'epoca in cui imperava ancora la vela, l'epoca dei grandi e veloci velieri che effettuavano i viaggi transoceanici con passeggeri e merci, i famosi *clippers*, dalla forma slanciata a tre e anche 4 alberi a velatura quadra che consentivano loro una velocità superiore ai 15 nodi.

In Italia fiorivano i cantieri. (2) Fra i più importanti ricordiamo:

- il Cantiere Cadenaccio, di Sestri Ponente, dal quale scesero in mare moltissimi bastimenti e dove si riuscì a raggiungere un'intensità costruttiva di ben 30 velieri all'anno; (3)
- il Cantiere della Foce (Genova), di proprietà dello Stato (poi ceduto a Odero nel 1880), dove nel 1866 venne costruita la prima nave militare italiana in ferro (avviso a ruote *Vedetta* da 828 ton.), con apparato motore alternativo a vapore da 661 CV realizzato dall'Ansaldo di Sampierdarena;
- il Regio Cantiere di Castellammare di Stabia (ex borbonico), in attività dal 1786;
- il Regio Cantiere di Napoli (ex borbonico);
- il Regio Arsenal di Venezia, dal 1866;
- il Regio Arsenal della Spezia, realizzato intorno al 1870 che si specializzerà negli anni seguenti in costruzioni militari in ferro.

Dopo il 1870, e per circa 25 anni, la flotta mercantile italiana attraversò una fase di depressione soprattutto a causa delle difficoltà del passaggio dalle costruzioni in legno a quelle in ferro e dalla vela alla propulsione a vapore.

(2) In origine i cantieri erano posti negli arsenali e costituivano quello spazio coperto ove era in costruzione uno scafo, per cui un arsenale aveva tanti cantieri quante erano in effetti le navi in costruzione. Poi con la trasformazione degli arsenali in stabilimenti prettamente militari, i cantieri assunsero la netta fisionomia di complessi industriali destinati alle sole navi mercantili.

(3) Una realizzazione che rese celebre questo cantiere in tutto il mondo fu il *Cosmos*, di 1.700 tonnellate di stazza lorda, capace di un carico di 3.000 tonnellate di portata lorda, lungo 70 metri, largo quasi 13, alto 9, con scafo nero e alberatura bianca. Era interamente in legno di quercia e rovere, inchiodato di rame rosso, con finimenti di teck e le manovre dell'alberatura in ferro.