

<http://www.novomilenio.inf.br/rossini/ngi.htm>

Última modificação em (mês/dia/ano/horário): 01/07/15 13:00:04



ROTA DE OURO E PRATA - ARMADORAS

Navigazione Generale Italiana (NGI)

Embora ficasse conhecida internacionalmente pelas iniciais NGI, a companhia proprietária do *America* foi criada, em 1881, com o nome pomposo de Navigazione Generale Italiana Società Riunite Florio e Rubattino e, tal como indicado na sua razão social, derivava do amálgama de duas tradicionais empresas de navegação italianas, a I & V. Florio, de Palermo, e a Società per la Navigazione a Vapore R. Rubattino, de Gênova.

Foram os respectivos diretores destas empresas, Ignazio Florio e Raffaele Rubattino, a solicitar às autoridades da Marinha Real Italiana a licença operacional para uma nova companhia, fruto da fusão das duas até então existentes. Tal aliança foi concedida e formalizada com a assinatura do decreto pelo rei Umberto I no dia 23 de julho de 1881, com a cidade de Roma sendo escolhida como sede social e os portos de Gênova e Palermo como sedes operacionais da frota.

O capital social foi fixado em 100 milhões de liras italianas, do qual Rubattino e Florio possuíam cada um 20% e o Credito Mobiliare Italiano 35%. O restante encontrava-se nas mãos de outros acionistas minoritários.

A NGI abriu sucursais em Veneza e Nápoles e passou a ter em seus ativos os 38 navios da Rubattino e os 43 da Florio, num total de 81 e uma tonelagem adicionada de 60 mil toneladas, o que fazia da NGI a segunda maior empresa de navegação da bacia mediterrânea, logo depois da francesa [Messageries Maritimes](#).

Cores - Os navios da NGI foram pintados todos de casco preto, assim como as chaminés, estas com uma larga faixa branca no centro; a bandeira do armadora era composta pela cruz de São Jorge no bordo superior e pelo leão dominador no bordo inferior.

Estas cores foram levadas pelos navios da NGI aos quatro cantos do planeta; além do Mediterrâneo, eram servidos os portos da Índia, o de Sumatra, o de Java, o de Hong Kong, os atlânticos das duas Américas (do Norte e do Sul) e os do Chile (no Pacífico).

No momento da fusão, os três maiores navios da nova empresa eram, por tonelagem, o *Singapore*, de 3.685 toneladas de arqueação bruta, o *Vincenzo Florio* (2.788) e o *Washington* (2.786), estes últimos dois sendo também os mais modernos, construídos em 1880.

Os principais portos de destino dos navios da NGI eram, além dos italianos, os de Marselha, Barcelona e Nova Iorque para o Oeste de Suez; Áden, Bombaim, Colombo, Calcutá, Cingapura, Hong Kong e Batavia para o Leste.

Estruturação - No início do século XX, a Itália não possuía uma verdadeira política uniforme de expansão marítima; a tonelagem de sua marinha mercante de linha estava dividida em várias sociedades de navegação que não podiam, por tamanho e capacidade financeira, competir com a concorrência estrangeira, bem mais organizada e estruturada por experiência mais longa.

Não existiam na península itálica os grandes grupos de armadores, já formados há muito tempo na Grã-Bretanha e na Alemanha, tais como a [NDL](#), a Hapag, a [Hamburg-Süd](#), a [Royal Mail](#), a [PSNC](#), a [Lamport & Holt](#) e outras.

A Navigazione Generale Italiana (NGI) virou o século (XIX-XX) procurando se estruturar para poder competir validamente no campo internacional dos transportes marítimos, e o primeiro passo para uma coordenação financeira foi a compra das ações que lhe permitiriam assumir, em 1901, o controle majoritário da armadora italiana [La Veloce](#) - que havia sido criada para fazer serviços entre a Itália e a América do Sul, e que se encontrava sob o controle de bancos alemães -



e rebatizou-a como La Veloce Navigazione Italiana a Vapore. Em 1924, a La Veloce foi incorporada à NGI e liquidada como uma companhia em separado.

Em 1904, por iniciativa da NGI, foi constituído em Gênova o primeiro Sindicato de Marítimos Italianos, cuja função principal na época era dar cobertura financeira aos acidentes de trabalho e doenças dos marinheiros do país.

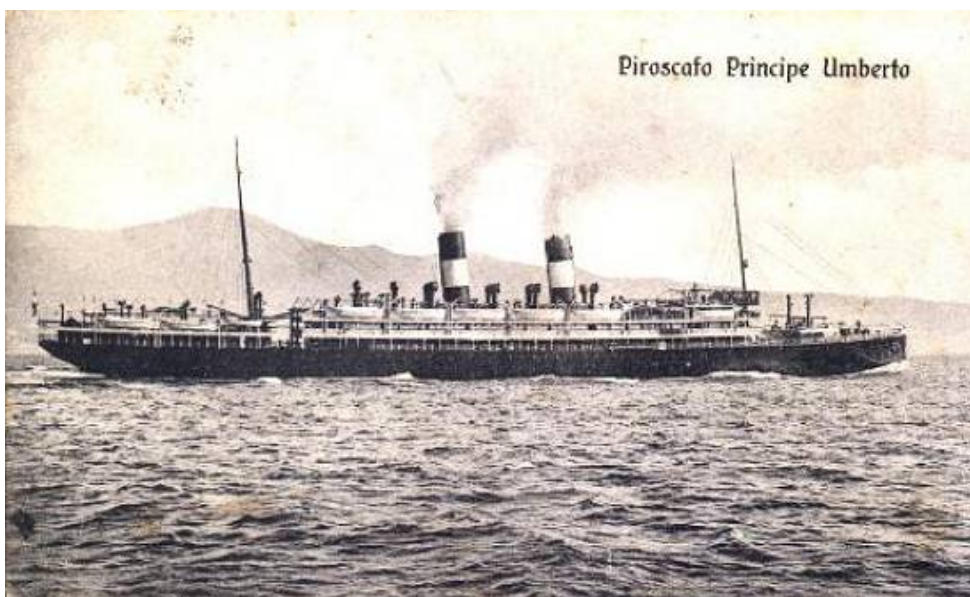
Em 1907, sempre sob os auspícios da NGI, foi também criada uma companhia de seguros para a cobertura de risco dos armadores italianos e, enfim, no ano seguinte, um Sindicato de Armadores.

Tais iniciativas demonstraram a vitalidade da administração da empresa, sob a direção de homens como Domenico Gallotti, Dionigi Biancardi, Domenico Brunelli e Agostino Crespi.



"Re Vittorio - Este foi meu primeiro cartão-postal de navio, comprado em uma das barracas da famosa feira de antiguidades de Santelmo, em Buenos Aires. A compra foi feita em homenagem a um grande amigo, o engenheiro naval Carlos Alfredo Hablitzel, um suíço apaixonado pelos navios e que viajou para o Brasil a bordo do Re Vittorio, um piroscafo italiano de 1908 e que pertenceu à frota da Navigazione Generale Italiana. Hablitzel implantou sozinho o Museu Histórico e Naval de São Vicente, catalogou mais de 1.000 naufrágios em todo o Brasil e era fonte de consulta da própria Marinha do Brasil e de inúmeras companhias de navegação. A ele, que nos deixou prematuramente, com o cartão-postal original do Re Vittorio, o navio de sua predileção, rendo minhas homenagens".

Imagem: Acervo José Carlos Silveiras/fotoblogue [Navios do Silveiras](#) (acesso: 13/3/2006)

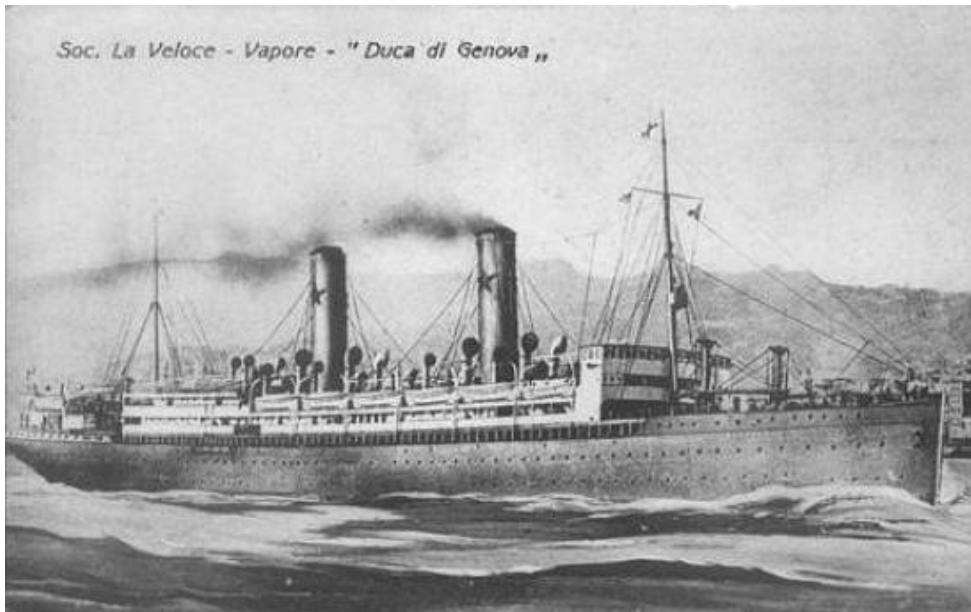


"Principe Umberto - Este cartão-postal original da armadora Navigazione Generale Italiana foi enviado de bordo para Montevidéu, em janeiro de 1910, numa das primeiras viagens do navio, que foi lançado ao mar em 1909 pelo Cantieri Navale Riuniti, de Palermo. Era chamado de piroscafo, em italiano, por ser um navio a vapor. Era um dos seis navios iguais construídos para reforçar as linhas da NGI. Este e mais dois – Regina Elena e Re Vittorio – foram para a rota Gênova-Rio da Prata; outros três – Duca degli Abruzzi, Duca di Genova e Duca d'Aosta – ficaram na linha Gênova-Nova York. A série foi batizada de Regal ships, por terem nomes da realeza italiana. Eram navios de 7.833 toneladas, 145,72 metros de comprimento, duas chaminés e dois mastros. Transportavam 100 passageiros de 1ª classe, 124 de segunda e 1.200 imigrantes. Tinham duas cabinas de luxo com banheiro privativo na primeira classe. Na I Guerra Mundial, em



1916, o *Principe Umberto* foi transformado em navio de transporte de tropas italianas. No dia 8 de junho do mesmo ano foi torpedeado e afundado por um submarino inimigo".

Imagem: Acervo José Carlos Silveiras/fotoblogue [Navios do Silveiras](#) (acesso: 13/3/2006)



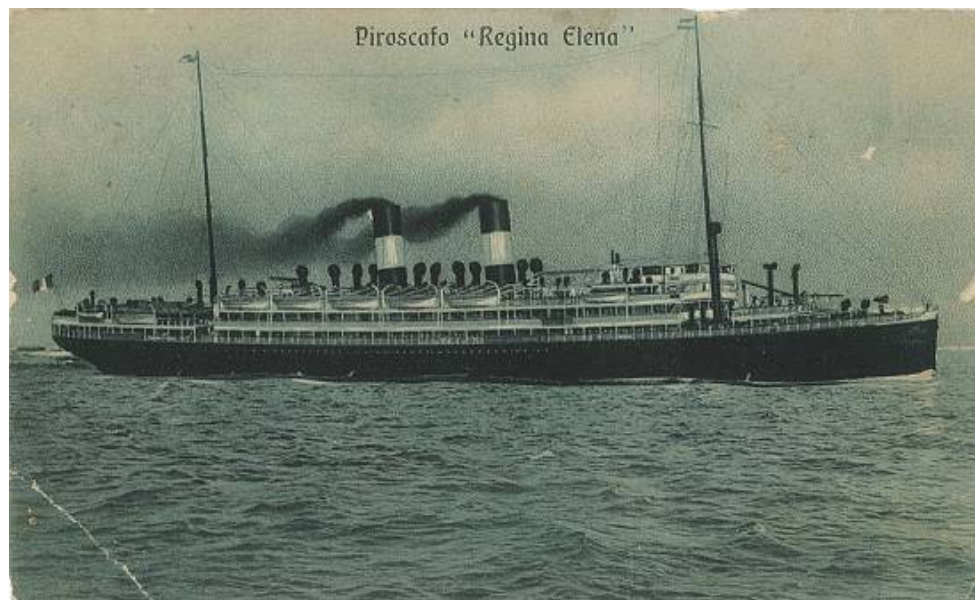
"Duca di Genova - Construído em 1907 para a Navigazione Generale Italiana (NGI) nos estaleiros de Cantieri Navale Riuniti, em La Spezia, o *Duca di Genova* foi destinado à rentável linha de transporte de imigrantes italianos entre Gênova e Nova York. Tinha 7.893 toneladas, 145 metros de comprimento e podia conduzir 66 passageiros em seus camarotes de primeira classe; 122 na segunda; e 1.740 imigrantes em acomodações coletivas da chamada terceira classe. Em 1912 foi vendido à armadora La Veloce, que manteve o seu nome e o transferiu para a também lucrativa rota entre Gênova e os portos da América do Sul, especialmente Santos, Montevidéu e Buenos Aires. Neste cartão-postal de 1912 editado por La Veloce ele já aparece com o símbolo da companhia nas chaminés, pintadas de amarelo e com uma estrela vermelha ao centro. Entre 1915 e 1917 voltou à linha dos Estados Unidos. Com a entrada da Itália na Primeira Guerra Mundial foi transformado em navio de transporte de tropas. No dia 6 de fevereiro de 1918 foi torpedeado e afundado pelo submarino alemão *U-64* perto de Cabo Canet, no Mediterrâneo francês".

Imagem: Acervo José Carlos Silveiras/fotoblogue [Navios do Silveiras](#) (acesso: 13/3/2006)



"O navio *Sicilia* trouxe milhares de imigrantes italianos para o Brasil, a partir de 1906, quando entrou definitivamente na linha entre Gênova e os portos sul-americanos. Antes disso fazia a linha Gênova-Nova York. Pertencia à frota da Navigazione Generale Italiana e foi construído nos estaleiros de N. Odero & Co., em Sestri Ponente e lançado ao mar em novembro de 1900. Tinha 5.229 toneladas, 127,49 metros de comprimento, dois mastros e uma chaminé pintada de preto com uma larga faixa branca, as cores da NGI. Podia transportar 80 passageiros de primeira classe, 90 de segunda e 1.292 nas acomodações coletivas da terceira classe (ou Imigração). Em 1912 foi vendido para a armadora [Sitimar](#), que manteve o nome e a rota. Ao contrário de vários outros navios da frota que foram torpedeados e afundados durante a Primeira Guerra, o *Sicilia* resistiu e atuou até 1929, quando foi finalmente demolido em um estaleiro de Gênova. Este cartão-postal foi enviado de Santos em 1911 para Buenos Aires e diz no verso: 'Lindíssima a entrada de Santos, que tem maravilhosas praias, casas e hotéis e, mais atrás, montanhas cobertas de verde'".

Imagem: Acervo José Carlos Silveiras/fotoblogue [Navios do Silveiras](#) (acesso: 13/3/2006)



O transatlântico italiano *Regina Elena*, da Navigazione Generali Italiana (NGI), de 1908, fazia a linha Gênova/Buenos Aires e portos intermediários. Media 145,26 metros de comprimento e deslocava 7.847 toneladas. Outros navios da armadora: *Principe Umberto*, *Re Vittorio*, *Duca Degli Abruzzi*, *Principessa Mafalda*, *Taormina*, *Giulio Cesare* (o de 1922)

Imagem do cartofilista Laire José Giraud, [publicada](#) na rede social Facebook em 1/12/2014

Texto: condensação de material publicado nas páginas referentes aos navios