



Giuliano Lapesa

Taranto
dall'Unità al 1940
Industria, demografia, politica

FONTI ARCHIVISTICHE

Archivio Storico del Comune, Taranto (A.S.C.T.):

- Fondo Amministrazione;
- Fondo Opere Pie e Beneficenza;
- Fondo Polizia Urbana e Igiene;
- Fondo Finanze;
- Fondo Governo;
- Fondo Lavori pubblici;
- Fondo Agricoltura Industria e Commercio;
- Bollettino mensile dell'Ufficio d'Igiene e Sanità Pubblica, 2-11 (1912-1921);
- Bollettino mensile di Statistica, 1-9 (1931-1938).

Archivio di Stato, Taranto (A.S.T.):

- Fondo Prefettura-Gabinetto;
- Fondo Prefettura - Serie II: Affari speciali dei singoli Comuni, Comuni di Taranto;
- Fondo Sottoprefettura di Taranto - Serie I;
- Fondo Sottoprefettura di Taranto - Serie II;
- Fondo Regio Arsenale Marina Militare. Ufficio Contratti - Atti Notarili
- Fondo Delibere Consiglio Comunale 1861-1900.

Archivio di Stato di Lecce (A.S.L.):

- Fondo Prefettura-Gabinetto.

Archivio Centrale dello Stato, Roma (A.C.S.):

- Fondo Ministero Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile;
- Fondo Partito Nazionale Fascista, Situazione politica provincie.

Archivio Storico della Banca Commerciale Italiana presso Archivio Storico della Banca Intesa Sanpaolo, Milano (A.S.B.I.):

- Fondo Sofindit, Documentazione sulle Società. Raccolta di Documentazione e studi di carattere industriale;
- Fondo Carte di Ferdinando Adamoli e dell'Ufficio Tecnico della Banca Commerciale Italiana. Carte di Adamoli e dell'Ufficio Tecnico Finanziario.

Archivio Storico Arsenale Marina Militare, Taranto (A.S.A.M.M.T.):

- Fondo Archivio Matricolare Operaio.

INTRODUZIONE

Percorrendo il corso principale della città di Taranto, un corso vetrina del tutto simile a cento altri presenti in tante città d'Italia, si attende il momento in cui finalmente al termine del lungo viale ci si potrà riparare tra le mura di una chiesa per difendersi dal vento che qui imperversa in ogni stagione. Quale la sorpresa quando, invece di trovare la classica chiesa che in ogni città domina la più importante strada cittadina, ci si trova davanti ai cancelli d'ingresso di una fabbrica immensa: l'Arsenale della Marina militare.

Tra la fine del XIX secolo e la seconda guerra mondiale Taranto subisce una radicale trasformazione. Nel giro di pochi decenni in città arrivano ingenti capitali, si impiantano stabilimenti industriali di medie e grandi dimensioni, nascono istituti bancari, da tutta Italia accorrono migliaia di immigrati e la città cresce a dismisura. Come si colloca la città ionica, una città dell'Italia meridionale, all'interno dei processi di modernizzazione che investirono diversi territori italiani tra Otto e Novecento? Esiste una stretta connessione, resa esplicita dalla storiografia, tra città e modernizzazione durante l'età liberale e nel periodo compreso tra le due guerre mondiali, ma solo negli ultimi decenni le realtà urbane del Mezzogiorno hanno trovato l'interesse crescente di una parte degli studiosi. Questo interesse si è concretizzato nell'intento di indagare i processi di modernizzazione della società meridionale assumendo la città come un osservatorio privilegiato per lo studio delle *élites* politiche ed economiche. L'obiettivo è stato quello di individuare i caratteri comuni o le differenze presenti nel composito insieme delle borghesie urbane ottonevicesche. Ad iniziare dai primi anni Ottanta, grazie ad una riconsiderazione critica dell'evoluzione storica del Mezzogiorno contemporaneo – frutto anche delle spinte metodologiche provenienti da storiografie

estere –, le città meridionali e i ceti medi urbani hanno così assunto una nuova rilevanza nella riflessione degli storici. Posto centrale occupa in questa nuova riflessione storiografica sul Mezzogiorno contemporaneo la critica del modello dualistico utilizzato nell'interpretazione della storia italiana; si tende, al contrario, a svolgere un'analisi particolareggiata che evidenzi le differenziazioni interne alla realtà meridionale, non più considerate come anomalie rispetto ad un modello predefinito. Uno dei principali meriti di questo rinnovamento degli studi è stato certamente quello di ridare visibilità storiografica alle città meridionali, sforzandosi, anche se non sempre con esiti rilevanti, di inserire il discorso sulle aree urbane del Mezzogiorno nel più generale contesto della storiografia urbana. Tuttavia, in numerosi studi la città è apparsa come un riferimento insufficiente e si è assunto come parametro di analisi il dibattito storiografico sulle *élites* cittadine più che sulla città nel suo complesso, considerando, in questo modo, lo spazio urbano come il contesto in cui studiare i processi sociali, politici ed economici che al suo interno si sono svolti.

Al contrario, in questo studio sulle trasformazioni economiche, sociali, demografiche e urbanistiche di Taranto dall'Unità alla seconda guerra mondiale – connesse all'industrializzazione della città secondo il modello *second comers* – e sui profili delle *élites* politiche cittadine in età liberale si vuole offrire un contributo, muovendo dalle analisi di Lucio Gambi per giungere ai più recenti studi di Salvatore Adorno, al rinnovato interesse storiografico per le trasformazioni dello spazio urbano. Negli ultimi anni è stata sottolineata l'opportunità di un nuovo tipo di analisi che, con varietà di approcci, si interroghi a tutto tondo sui problemi e sui caratteri assunti dai processi di urbanizzazione nel nostro Paese e sulle interdipendenze con i nodi cruciali della storia nazionale. Il tentativo empirico che si è portato avanti è stato pertanto quello di cogliere nel medio-lungo periodo e nelle alterne vicende storiche di Taranto i complessi meccanismi relativi al passaggio dalla città tradizionale alla città industriale, affrontando i mutamenti economici, sociali e politici e gli effetti e le interdipendenze prodotti da questi mutamenti sui vari livelli della struttura e dello spazio urbano.

L'incrocio di documenti d'archivio, fonti a stampa, storia locale e racconti di viaggio consente di mettere in luce gli aspetti di continuità e mutamento nel passaggio dalla città mercantile/manifatturiera alla città che diviene industriale per via dell'impianto nel 1889 dell'Arsenale della Marina militare e dei successivi sviluppi della cantieristica privata. Nei primi anni Ottanta del XIX secolo la città, pur avendo conosciuto una cospicua crescita demografica, era ancora tutta *intra muros*, poiché, mentre il potere militare aveva per tutta l'età borbonica impedito lo sviluppo della città al di là delle servitù militari, le attività mercantili e manifattu-

riere non si erano proiettate nei sobborghi esterni, indotto consueto della civiltà industriale. La città/isola costretta all'interno delle mura medievali venne scelta dai governi postunitari, nell'ottica di una politica industriale interna alle logiche dei *second comers*, quale sede di un Arsenale militare. La messa in funzione dell'industria militare nel 1889 diviene, quindi, momento periodizzante per la storia cittadina e ne condiziona il successivo sviluppo.

Il primo e più evidente dato da prendere in considerazione è quello relativo alla macroscopica presenza, grande due volte la città di allora, dell'insediamento industriale, il quale modificò la costa, le altimetrie del suolo, fagocitò al suo interno masserie, chiese e ville signorili, condizionò il disegno della città e le direttrici della sua impetuosa crescita. All'interno di questo quadro si collocano le problematiche poste dalle dinamiche migratorie. Queste si intrecciano ai processi di trasformazione urbana, costituendo nel complesso uno tra i principali fattori sottesi ai caratteri assunti dall'evoluzione industriale della città. Taranto, infatti, in seguito al processo di industrializzazione e in occasione delle vicende belliche, è destinataria di un intenso movimento migratorio – tale da innescare nell'ultimo decennio dell'Ottocento e nel corso degli anni Dieci e Trenta del Novecento un'espansione demografica tra le più imponenti d'Italia – che ne accentua la differenziazione sociale rispetto al territorio rurale e alle altre aree urbane provinciali. L'analisi della provenienza geografica e della tipologia professionale degli immigrati che giungono nella città pugliese offre un quadro articolato in cui, accanto ai flussi provenienti dalle aree rurali provinciali e da quelle dell'arco ionico calabro-lucano, grande importanza rivestono i flussi composti da manodopera specializzata: operai metallurgici attivi nella cantieristica nazionale, che seguono un insolito percorso migratorio lungo la direttrice nord-sud. Inoltre, i flussi migratori degli anni Trenta del Novecento, analizzati alla luce delle politiche antiurbane del governo fascista, ci mostrano la contraddittorietà e l'inefficacia delle leggi del regime volte ad impedire la mobilità della popolazione, confermando così anche per il caso di Taranto quanto già emerso in un quadro nazionale di analisi.

Negli anni a cavallo tra Otto e Novecento in città si levavano le prime voci critiche rispetto alle conseguenze economiche innescate dall'Arsenale. Si sottolineava la discriminazione degli operai locali nelle assunzioni, la limitata attività produttiva e il sottofinanziamento dello stabilimento militare. Inizialmente si facevano pressioni a livello locale e nell'aula parlamentare, affinché il ministero competente aumentasse le dotazioni finanziarie. Solo in un secondo momento una più matura riflessione cominciava a farsi strada in quella parte di *élite* cittadina che proponeva altre vie per promuovere lo sviluppo economico della città.

L'attenzione si rivolse verso il porto mercantile e le attività commerciali considerate indispensabili per promuovere Taranto a centro commerciale di importanza nazionale, nonostante le restrizioni dovute alle esigenze del porto militare. La questione del porto mercantile, in relazione al rapporto con le attività industriali della Marina, era un tema che ai primi del Novecento emergeva progressivamente come centrale nel dibattito sulla modernizzazione di Taranto, sul ruolo, cioè, che la città doveva, nel nuovo secolo, esser chiamata a svolgere in un Mezzogiorno non più regno autonomo, ma inserito ormai stabilmente nello Stato unitario. In questi anni appare maturo, quindi, nella borghesia cittadina – ed in particolare nei settori mercantili o quanto meno nella parte più avveduta – un processo di ripensamento circa l'effettivo impulso conferito all'economia urbana dall'attivazione dell'Arsenale militare. Si fa così strada la consapevolezza della necessità di una ripresa e di un accrescimento delle antiche attività commerciali, nuovamente intraviste come l'unica ed effettiva base di un costante sviluppo economico della città. Pertanto, il dibattito sul futuro economico-produttivo di Taranto e sul ruolo che la città avrebbe dovuto svolgere nell'ambito di una nascente economia manifatturiera italiana è da ritenersi storiograficamente significativo, perché pone in luce il tentativo del formarsi, in età giolittiana, di una mentalità, in alcuni settori delle classi dirigenti tarantine, modernizzante in ambito economico, simile a quella sviluppatasi in realtà più mature come Bari o Napoli. Ma per esaminare gli strumenti e le politiche messe in opera dalla classe dirigente locale, in un rapporto dialettico con l'Amministrazione centrale, nel tentativo di governare il processo di urbanizzazione non è sufficiente un'analisi delle mentalità e dei riferimenti culturali. Nell'approccio storiografico che si è seguito centrali diventano la ricostruzione dei profili sociografici degli amministratori comunali in età liberale e i legami tra le appartenenze alle liste politiche locali e gli interessi economici che tali liste rappresentavano. La ricostruzione della composizione socio-professionale degli amministratori comunali permette infatti, in una chiave interpretativa che intreccia la storia sociale con quella amministrativa, di avere un quadro di riferimento in cui collocare gli interessi, le scelte o, al contrario, le omissioni del variegato mondo dei consiglieri che venivano chiamati a sedere nel Consiglio comunale o in Giunta per tutta l'età liberale. Si entra così all'interno degli alterni percorsi delle politiche urbane nel tentativo di cogliere la dialettica assai articolata e non sempre immediatamente evidente che si andò svolgendo, ad iniziare dal medio Ottocento, fra l'Amministrazione locale ed i settori centrali e periferici dell'autorità statale. Il rapporto tra la forma urbana, i discorsi, i progetti e gli interessi che su di essa si incentrano e, infine, la sua reale trasformazione rappresenta una chiave di lettura importante per comprendere appieno i processi di

espansione della città. Il concreto svolgersi dell'attività edificatoria, alla luce delle politiche comunali degli espropri e delle concessioni edilizie, mostra le peculiarità delle forme speculative che portarono alla costruzione di vaste aree spontanee prive delle indispensabili attrezzature pubbliche. Nello stesso tempo, alla disordinata espansione edilizia faceva da contraltare il crescente processo di svalorizzazione della città vecchia che, tra sovraffollamento ed emergenza igienica, diviene sempre più area isolata e periferica della città. Il discorso sulle politiche urbane adottate dall'istituzione comunale nel tentativo di governare l'ampliamento della città si lega, quindi, alle problematiche inerenti al risanamento del centro storico e alla costruzione delle case popolari. Un tema questo che, se pure si presenta all'attenzione degli amministratori locali nella favorevole congiuntura seguita alla riforma elettorale del 1889, verrà affrontato concretamente solo negli anni Trenta utilizzando come pretesto una cultura dello sventramento persistente in Italia, ma da tempo superata nelle elaborazioni urbanistiche europee. Le politiche urbane della classe dirigente cittadina, tra età liberale e fascismo, evidenziano quindi non solo i tempi ed i modi specifici con i quali si è realizzata la modernizzazione della città, ma, come per il caso di Bari studiato da Di Ciommo, mostrano anche le linee evolutive, le interne contraddizioni e la precoce inadeguatezza della città borghese.

La trattazione si conclude con la seconda guerra mondiale. Nel secondo dopoguerra, pur nella continuità rappresentata dal proseguimento della storia industriale cittadina all'interno del modello *second comers*, la struttura industriale-militare entrerà in una lunga crisi. Sarà sostituita, tra la fine degli anni Cinquanta e i primi anni Sessanta, dal settore siderurgico dell'Italsider il quale, tra notevoli opportunità occupazionali, violento impatto territoriale e massiccio inquinamento ambientale, è tuttora presente come gruppo Ilva. L'industria siderurgica di Taranto, simbolo, tra gli altri, delle politiche governative per l'industrializzazione dell'Italia meridionale che si aprirono nel 1957 con il rifinanziamento della Cassa per il Mezzogiorno, occuperà, col tempo, un territorio esteso per ben due volte rispetto all'area urbana cittadina. Essa sorgerà a ridosso del quartiere Tamburi (*Fig. 1*), nell'Area di Sviluppo Industriale che stringe da nord-ovest a nord-est tutta Taranto. Occuperà quindi un territorio completamente diverso rispetto al precedente insediamento industriale della Marina e della cantieristica privata. Anche per tali ragioni, da un lato provocherà nuovi problemi all'intero spazio urbano (nuova espansione edilizia e congestione della circolazione urbana), dall'altro renderà ancora più evidenti le contraddizioni che il processo di modernizzazione dei decenni precedenti lasciava irrisolte e, in primo luogo, il degrado abitativo e sociale della città vecchia.

TARANTO NEI DECENNI A CAVALLO DELL'UNITÀ

1. UNA DESCRIZIONE GEOGRAFICO-AMBIENTALE

Tutta la costa tarantina si delinea come una metà di un grande arco, avente la parte concava verso sud, con promontori ed una insenatura rilevante nel Mar Piccolo. La città di Taranto, posta nel punto più interno del golfo, è bagnata dal Mar Grande e dal Mar Piccolo. Questi due seni di mare sono uniti fra loro da due canali, uno naturale, l'altro artificiale e navigabile. Il Mar Grande è un'insenatura naturale delimitata a sud-est da Capo San Vito e a nord-ovest da un'altra sporgenza, detta Punta Rondinella. Il Capo San Vito e il Capo Santa Maria di Leuca sono le due estremità entro le quali si sviluppa la costa jonica della penisola salentina, costa prevalentemente bassa e sabbiosa. La Punta Rondinella e il Capo Rizzuto sono le due estremità che definiscono l'arco calabro-lucano del Golfo di Taranto. Capo San Vito e Punta Rondinella delimitano la zona più interna del golfo, costituita dalla insenatura di Mar Piccolo e Mar Grande (*Fig. 2*)¹.

La costa è bassa e sabbiosa da Punta Rondinella verso ovest, e fino al secondo dopoguerra questa zona era preda della malaria. Seguendo la direzione da Capo San Vito a Punta Rondinella e procedendo verso l'alto mare, si trovano le isole Cheradi, conosciute con il nome di San Pietro, la più grande, e San Paolo, la più piccola. L'altra insenatura caratteristica, che bagna il versante orientale della città, è il Mar Piccolo. Questo mare interno ha un perimetro di 20 Km ed una superficie di 25 Km²; si divide in due bacini, uno a ponente, chiamato primo seno, più esteso,

¹ Tra gli altri, per una più ampia descrizione geografica del Golfo di Taranto, vd. Cerruti 1925 e Galanti 1969.

l'altro a levante, secondo seno, meno esteso. Lungo i due seni si insinua il promontorio detto Punta Penna, formato di roccia calcarea, argillosa e sabbiosa, che divide il Mar Piccolo in due parti, unite da un canale largo 560 metri e profondo da 3 a 5 metri. La profondità massima del seno di ponente, in una zona circoscritta, situata nella parte orientale, è di 14 metri. Il seno di levante raggiunge la profondità di circa 9 metri².



Fig. 2. – Terra d'Otranto, Venezia 1783
(in A. Zatta, *Atlante Nuovissimo*, Venezia 1775-1784; carta di F.A. Rizzi Zannoni).

Lo storico e archeologo tedesco Ferdinand Gregorovius, giungendo a Taranto da sud-est, lungo la strada che da Lecce porta a Taranto, così descrisse nel 1875 il paesaggio che gli si aprì davanti dopo aver attraversato l'ultimo paese precedente la città di Taranto:

Da San Giorgio Jonico si apre in fine la vista del Golfo di Taranto. L'altezza qui raggiunta va poscia digradando. Le ampie inclinazioni in giro formano quasi un immenso anfiteatro intorno ad una assai ristretta profondità, dalla quale emerge un bacino d'acqua spiccante guizzi di luce color porpora e azzurro insieme: è il Mar Piccolo di Taranto!

² De Giorgi 1913, p. 212 ss. Vd. inoltre Marzia 1977, pp. 7-9.

La veduta non è veramente di una bellezza che rapisca e conquista: ha piuttosto qualcosa di sorprendente. Mancano qui le forme superbe de' monti che chiudono la rada di Napoli. Si ha invece dinanzi una distesa sconfinata di coste, che lievi e dolci si dilatano e vanno su su lentamente innalzandosi verso l'interno della terra, e dove prima, in tempi preistorici, lambiva il mare, lasciano ora per tutto campi coltivati e boschetti d'olivi: immensa solitudine, non brulla, non rigida, non frastagliata, come quella che la roccia nuda forma intorno a Siracusa, ma verdeggiante di piante rigogliose, e non di meno impregnata tutta di quel fascino ineffabile onde è cagione il ritirarsi, il dissolversi della vita storica. Scorrendo quell'ampia distesa di là donde cerulea s'avvala, sin dove dolcemente s'eleva, lo sguardo sorpreso quasi non s'imbatte in un sol paese. Tutto intorno e lontano spira quiete, immobilità, assenza di vita e di uomini. Noi andavamo insensibilmente scendendo verso il Golfo. A destra, a manca, magnifici boschi d'olivi, e qui e là campi di biade così lussureggianti da far rimanere estatico qualsiasi agricoltore. Più ci avvicinavamo a Taranto, e più i campi si facevano ricchi e rigogliosi. Ora appariva la città stessa con le sue mura e le sue torri, quasi isola accampata tra il luccicare smagliante de' due mari.³

Tra il Mar Piccolo e il Mar Grande sorge la città di Taranto (*Fig. 3*). L'abitato cittadino al momento dell'Unità era ancora tutto rinserrato all'interno della cinta difensiva (le mura, i torrioni, la Cittadella e il Castello) fatta costruire dai bizantini e restaurata dai sovrani aragonesi nel corso del XV secolo per proteggere l'abitato dalla minaccia turca⁴.

Circondato da ogni parte dal mare e chiuso dalle fortificazioni, l'intero abitato urbano di Taranto aveva due soli passaggi, obbligati e vigilati, per comunicare con l'esterno: quello di Porta Lecce a sud-est e l'altro di Porta Napoli a nord-ovest, attraverso i rispettivi ponti di pietra, la cui chiusura, di sera, interrompeva il transito e ogni traffico della città con

³ Gregorovius 1882, pp. 408-409. Gregorovius così continua: «Taranto, per la sua giacitura, quasi isola in mezzo a due grandi porti e a due mari, nelle cui onde cerulee le sue torri si specchiano, tutta circondata dalla profonda, dalla misteriosa quiete delle sue coste solitarie, mi riponeva così viva nella memoria l'immagine di Siracusa, che io cominciai con lo scambiare i nomi delle due città. Soltanto l'ampia distesa del mare intorno a Taranto è molto più grande; e io non conosco davvero altro luogo nel Mediterraneo che possa paragonarsi col golfo di Taranto, col *Sinus Tarentinus*. Questo seno magnifico forma un immenso semicerchio, le cui linee e i termini ultimi l'occhio non giunge ad abbracciare, e che va stendendosi e sviluppandosi dal Promontorio Salentino o Japigio, oggi Capo di Santa Maria di Leuca, sino a quello di Lacinio, l'odierno Capo delle Colonne». *Ivi*, p. 410.

⁴ Speziale 1930, pp. 27-99. Giuseppe Carlo Speziale fu un ufficiale di Marina e comandante di un sottomarinone che si prestò sul finire degli anni Trenta del Novecento ad un importante lavoro sulla storia militare di Taranto tra età moderna e contemporanea. Cfr. l'Introduzione di Benedetto Croce al volume sopra citato, pp. 7-9.

la campagna circostante. V'erano, infine, la porta della Dogana del Pesce che affacciava sul Mar Piccolo e quella della Gran Dogana sul Mar Grande, e tre altre piccole aperture senza porte che, attraverso il muro di cinta, conducevano sulla spiaggia del Mar Piccolo per permettere quotidianamente il lavoro dei pescatori e dei mitilicoltori⁵. La città rappresentava, quindi, uno di quei casi che, fuor di metafora, meglio corrispondevano all'immagine utilizzata da Lucio Gambi per definire graficamente le città chiuse tradizionali: uno «scoglio», dove si addensavano funzioni e attività diverse, attorniato da «un mare dominato dalle operatività primarie»⁶.

La città al suo interno era attraversata da quattro strade principali (tutt'ora esistenti) che scorrevano da est a ovest quasi parallele: la Strada delle Mura (in seguito corso Vittorio Emanuele II); la Strada della Marina (poi via Garibaldi); la strada Maggiore (via Duomo); e la via di Mezzo. Da queste strade si snodavano una serie molto numerosa di vicoli e vicioletti (ne furono contati 138 non compresi quelli che non avevano uscita o che, per la loro ristrettezza, non servivano al passaggio delle persone⁷).



Fig. 3. – *Pianta topografica di Taranto*
(da G.B. Gagliardo, *Descrizione topografica di Taranto*, Napoli, A. Trani, 1811).

⁵ Importuno 1941, p. 3.

⁶ Gambi 1989, p. 226.

⁷ Un censimento di tutte le strade e i vicoli della città vecchia di Taranto fu condotto nel 1844 da Giuseppe Costa incaricato dalla Società Economica di Terra d'Otranto. Costa 1847.

II

EVOLUZIONE ECONOMICO-SOCIALE DI TARANTO DALL'INSEDIAMENTO DELL'ARSENALE ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE (1889-1915)

1. L'INSEDIAMENTO DELL'ARSENALE M. M. A TARANTO

L'immagine della Terra d'Otranto nei decenni a cavallo dell'Unità che emerge dal capitolo precedente è quella, nonostante le lente ma importanti trasformazioni delle aree urbane portuali, di un territorio in prevalenza agricolo, con una struttura manifatturiera per la maggior parte urbana. Quest'ultima era costituita da attività artigianali, da quelle legate alla prima trasformazione dei prodotti dell'agricoltura nonché da opifici tradizionali come mulini, lanifici, cotonifici, piccole fabbriche di conserve alimentari (specie per i mitili tarantini), ecc.¹. I centri di Taranto, Brindisi e Gallipoli concentravano nei loro territori comunali la gran parte di questa presenza manifatturiera che contribuiva a differenziare la loro struttura economica e sociale rispetto ai centri rurali dei rispettivi circondari. Si trattava, tuttavia, di un'economia caratterizzata da una rete produttiva condizionata e dipendente da interessi e logiche commerciali esterne al territorio salentino e quindi poco controllabili². Era questa una realtà manifatturiera simile a quella di molte altre aree italiane del XIX secolo³, ma che nella penisola salentina, così come in diversi territori dell'Italia meridionale e centrale, andava progressivamente incontro alla decadenza, non riuscendo a configurarsi come una base protoindustriale suscettibile di promuovere, tra la seconda metà dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, un autonomo sviluppo capitalistico del

¹ Visceglia 1986, 1988.

² De Lucia 1998.

³ Zamagni 1990; Castronovo 1995 (spec. cap. I); Zamagni 2007.

settore secondario⁴. Le ragioni di questo processo sono molte e complesse, intrecciate a doppio filo tra cause locali, nazionali e internazionali: la scarsa presenza di un ceto imprenditoriale locale capace di andare oltre la rendita fondiaria o in grado di promuovere con i profitti del commercio dei prodotti agricoli un assetto industriale-commerciale più solido; un regime di proprietà della terra in gran parte caratterizzato da estesi latifondi da un lato e da un'estrema frammentazione della proprietà contadina dall'altro, che ritardava l'accumulo di capitali; i ritardi e le carenze dello Stato nell'infrastrutturazione portuale; la politica fiscale e doganale dei governi postunitari; la scarsa presenza del credito; la posizione periferica rispetto ai centri dello sviluppo industriale e degli scambi internazionali e così via⁵.

L'industrializzazione di Taranto, avviata negli anni Ottanta dell'Ottocento con l'impianto dell'Arsenale della Marina militare, si poneva come un evento esterno, del tutto esogeno agli equilibri economici e sociali dell'intero territorio. Difficile ipotizzare quale tipo di fisionomia la città avrebbe potuto definire basandosi solo sull'iniziativa delle proprie forze produttive, diversificando le sue strutture territoriali in base alle linee d'interesse della pesca e dell'agricoltura, dell'artigianato e del commercio. In questo contesto, la nascita dell'Arsenale si configurava come un 'affare di Stato' che si sovrapponeva alla realtà economica e agli interessi locali. Il tipo di industrializzazione che investì Taranto ad iniziare dagli ultimi due decenni del XIX secolo non aveva alcun rapporto con le attività agricole, artigianali e manifatturiere preesistenti, e la fondazione dell'Arsenale venne a costituire un salto, con effetti che vedremo dirimpenti sul tessuto economico e sociale. Questo è un aspetto che caratterizzerà a lungo, e ancora oggi caratterizza, la struttura economica e sociale di Taranto. Una volta esaurito, infatti, nel secondo dopoguerra, il ruolo economico dell'Arsenale, la città verrà investita, dalla fine degli anni Cinquanta, da un secondo intensissimo processo di industrializzazione – in continuità con il modello *second comers* – per via dell'insediamento delle acciaierie dell'Italsider (oggi gruppo Ilva) che, tuttavia, non modifichè-

⁴ Castronovo 1995, pp. 3-20. Per la crisi delle manifatture locali Visceglia 1978. Per un inquadramento delle problematiche relative alla protoindustria nell'Italia meridionale Bevilacqua 1993, pp. 20-32 e 48-54; De Majo 1997, pp. 1141-1160; Id. 2000, pp. 21-76.

⁵ Mastrolia 1981; Visceglia 1986, pp. 452-458. Tra le testimonianze del tempo De Cesare 1853, 1859; Nitti 1857. Per ciò che attiene in particolare ai problemi del credito Camera di Commercio 1874; A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile, b. 108, f. 15.800.8; *Relazioni condizioni economiche 1899-1904*, doc.: *Verbale del Consiglio provinciale di Terra d'Otranto, 13 maggio 1903*; *ivi*, doc.: *Verbale del Comitato Esecutivo Provinciale per la crisi economica salentina, 11 giugno 1903*.

ranno le caratteristiche dello sviluppo economico dell'area, la quale resterà dipendente, come in passato, da una grande impresa industriale che risponde ad interessi e logiche politico-economiche esterne al territorio ⁶.

La scelta della localizzazione della grande industria della Marina militare nella città ionica fu dovuta prevalentemente a fattori strategici nazionali ad un tempo economici e militari, legati alle linee direttrici di una politica di emancipazione del sistema militare-industriale del Paese, di penetrazione commerciale e di mire imperialiste, che bene si adattava alle aspirazioni della classe dirigente nazionale, tra la fine del XIX secolo e la prima guerra mondiale ⁷. La politica-economica protezionistica dello Stato italiano, ad iniziare dalla riforma doganale del 1887, in poco tempo conduceva al rafforzamento della nascente struttura industriale del Paese. In questo modo si affermava, ad iniziare dall'ultimo decennio del XIX secolo, una nuova classe imprenditoriale, che traeva i suoi capitali dalla modernizzazione dell'agricoltura padana, dallo sviluppo dell'industria tessile e dalla formazione di un'industria siderurgica e meccanica. Le nuove tariffe doganali segnarono così l'avvio di una politica-economica nella quale, abbandonando gli schemi fino allora vigenti del liberismo economico, lo Stato entrava da protagonista nel governo dell'economia nazionale, operando di fatto, attraverso una politica protezionistica ed antioperaia e con un crescente ammontare di commesse pubbliche (ferrovie, navi, armamenti), a sostegno del settore industriale ⁸. È in questo quadro, oltre che all'interno di una più vasta ed ampia manovra di politica di sicurezza militare, che va collocata la nascita dell'Arsenale militare di Taranto.

La questione della localizzazione e della costruzione a Taranto dell'Arsenale va disancorata dai ristretti spazi in cui l'ha collocata una certa pubblicistica locale, coeva e successiva, forse un po' venata di toni acriticamente celebrativi, per essere invece proiettata, acquisendo così maggior valore e maggiore importanza, in un contesto molto più ampio, di respiro nazionale. Ossia quello delle scelte dei Governi Cairoli e Depretis dei primi anni Ottanta volte ad approfittare del nuovo ciclo economico abbastanza favorevole per portare avanti, d'intesa con i primi e più dinamici settori del nascente capitale finanziario (come Breda, Florio, Rubattino, Perrone) una sorta di crociata industrialista in

⁶ Per le caratteristiche dello sviluppo industriale che investirono la città di Taranto dalla fine degli anni Cinquanta del XX secolo Aurora 1987.

⁷ Webster 1974, pp. 283-315. Per una messa a fuoco della cultura della borghesia italiana negli anni tra Otto e Novecento, in cui si inserisce la discussione sul legame tra sviluppo industriale e politica imperialista italiana è ancora fondamentale Lanaro 1979. Per il rapporto tra le spese dello Stato tra Otto e Novecento in ambito militare e lo sviluppo industriale italiano De Rosa 1968, 1973, pp. 109-147.

⁸ Caracciolo 1963; Romeo 1988.

nome di esigenze patriottiche e di sicurezza militare. A tutto questo si legava, anzi per certi versi lo precedeva, la scelta condivisa dalla Corte, nonché dalla Marina e dalla Diplomazia italiana, di potenziare l'industria navale e quella metalmeccanica nazionale, viste come prerequisiti fondamentali per un rilancio della presenza italiana sulla scena politica internazionale e, in particolare, nello scacchiere mediterraneo.⁹

La decisione di realizzare e localizzare a Taranto l'Arsenale era stata favorita dal positivo andamento del ciclo economico nazionale che, negli anni Ottanta, lasciava ben sperare, suggerendo forti investimenti nel settore navale e meccanico. Settori, questi ultimi, ritenuti di prioritario interesse strategico in funzione delle scelte di politica economica ed estera italiana¹⁰. In questo scenario si assisteva quindi ad una progressiva crescita delle spese militari che, in media, nei primi decenni postunitari si attestavano intorno al 20% del totale delle spese effettive. Il giovane Stato unitario iniziava così a militarizzare il territorio secondo criteri tali da soddisfare le sue nuove necessità e le sue ambizioni di diventare una potenza marittima europea. Intendendo per 'potere marittimo' la «capacità di una nazione di assicurare la libertà delle sue linee di comunicazioni marittime in pace e in guerra e di privare il nemico, in guerra, della utilizzazione delle proprie»¹¹. Risulta evidente, quindi, quanto fosse fondamentale disporre di un'efficace Marina militare e di una sviluppata rete portuale. In tale contesto si inseriscono, negli anni successivi all'Unità, gli interventi realizzati nei principali porti del sud della penisola. Si rese indispensabile la creazione di una rete organica e funzionale d'infrastrutture logistiche e di armi pronte alla difesa e all'offesa. Si analizzò, così, la situazione portuale e militare italiana e, per il caso di Taranto, si seguì il percorso già tracciato da Napoleone, che per primo aveva compreso l'importanza geografico-militare della città. Risaliva al decennio francese, infatti, la prima intuizione sulla rilevanza strategica del porto di Taranto, sia in relazione alla disponibilità di un bacino idoneo ad una base navale, sia in relazione alla vicinanza della rotta trasversale del Mediterraneo. Il generale del Genio militare Giovanni Soult e l'ammiraglio Pietro Villeneuve furono a tale scopo incaricati da Giuseppe Bonaparte di studiare l'area e di renderla efficiente per l'istituzione di una base navale¹². Ma, con la Restaurazione

[...] quel respiro Mediterraneo, quella proiezione all'esterno che la Francia di Bonaparte aveva potuto alimentare nella sua dimensione di grande potenza, venne meno, ed anche le possibilità di Taranto non

⁹ Pizzigallo 1990, pp. 273-274.

¹⁰ *Ivi*, pp. 276-277.

¹¹ Fioravanzo 1961, p. 12.

¹² Lucarelli 1937, pp. 951-975.

trovarono più interesse nel quadro modesto della filosofia marittima del regno borbonico.¹³

Dopo l'Unità l'Italia non possedeva arsenali avanzati. L'unica base navale che prometteva un'adeguata posizione strategica, con strutture efficienti anche se ancora in fase di costruzione, era La Spezia. Gli altri arsenali non erano adeguati ai nuovi armamenti e le basi cui la flotta doveva appoggiarsi non potevano garantire il raddobbo o il ricovero per buona parte di essa¹⁴. La situazione, come ha messo in luce Mariano Gabriele agli inizi degli anni Novanta, era particolarmente critica ad Ancona che, pur avendo una buona insenatura centrale nell'Adriatico, era carente di attrezzature. Nel Tirreno il quadro era ancor più difficoltoso: mentre in Adriatico, oltre a Venezia ed Ancona, e grazie anche al porto di Brindisi, si poteva bloccare il traffico nell'intero mare, sull'altra sponda della penisola si apriva un mare molto vasto e in parte presidiato da flotte straniere, principalmente inglesi e francesi¹⁵. Il giovane Stato italiano decise, così, di investire le proprie risorse nella costruzione di un potenziale militare marittimo «degnò di un grande paese»¹⁶. Inoltre, attraverso il Canale di Suez, ancora in costruzione al momento dell'Unità d'Italia, si sarebbe potuto sviluppare il commercio italiano, cosa questa che poteva avvenire solo se fosse stata garantita la padronanza del Mediterraneo centrale¹⁷. Si rendeva necessario, quindi, scegliere una località portuale nel Mezzogiorno dove fosse possibile insediare un grande e moderno arsenale. In questo contesto, alcuni uomini politici tarantini compresero l'importanza dell'occasione e cercarono di promuovere la realizzazione dell'Arsenale nella città di Taranto. Subito dopo la proclamazione del regno d'Italia, infatti, il senatore Cataldo Nitti riprese il progetto napoleonico e propose l'istituzione di un forte insediamento navale a Taranto «al confine dei due mari – Adriatico e Jonio – sulla porta della penisola, rimpetto a quella parte dell'Europa e dell'Asia ove esso avrà tanti interessi da proteggere»¹⁸. Il Consiglio comunale di Taranto fu presto convinto dell'opportunità e della convenienza della fondazione di uno stabilimento militare marittimo nella città. Gli amministratori locali, durante la seduta consiliare del 30 settembre 1863, individuarono nello sviluppo dell'industria della Marina una via d'uscita dalla depressione economica in cui si trovava la città da alcuni decenni e consideravano in tale fatto

¹³ Gabriele 1989, pp. 1173-1192 (qui spec. p. 1173).

¹⁴ Gabriele 1992, p. 100.

¹⁵ *Ivi*, pp. 101-102.

¹⁶ Martelloni 2007.

¹⁷ Lo Martire 1974, p. 57.

¹⁸ Nitti 1861, pp. 15-16; Id. 1965.

[...] i segni annunziatori di un risorgimento imminente della nuova Taranto sul sito e quasi entro lo stesso perimetro che conobbe le glorie e i fastigi della Taranto antica.¹⁹

A mostrare delle riserve furono, inizialmente, solo i pescatori e alcuni notabili interessati al ricco commercio dei mitili tarantini, i quali temevano una riduzione della produzione di ostriche, cozze e altri frutti di mare a causa del sicuro inquinamento delle acque che sarebbe derivato dalla presenza delle navi militari²⁰.

Tra il 1863 e il 1865 venivano intanto compiuti studi e sopralluoghi sui porti meridionali dalla Commissione permanente per la difesa dello Stato presieduta dal generale d'artiglieria Valfrè di Bonzo. Erano questi gli anni, come si è detto, in cui prioritarie apparivano alla classe dirigente del nuovo Stato italiano le esigenze di infrastrutturazione militare del territorio nazionale. Ha scritto in proposito Luigi de Rosa:

I primi anni di vita del Regno, com'è noto, e come si è già accennato, non ridussero le necessità militari. Il problema delle frontiere con l'Austria era sempre vivo, e viva e pressante era la questione della liberazione di Venezia. Importante, per le implicazioni internazionali, era anche la difesa di Roma dalla pressione dei garibaldini che intendevano sottrarla al pontefice e restituirla all'Italia. E spese militari non trascurabili richiedeva anche la lotta al brigantaggio che si era diffuso largamente nelle regioni montuose del Mezzogiorno. C'è di più. Data la lunga estensione costiera che il nuovo Regno presentava, bisognava potenziare la flotta di guerra con nuovo, più veloce e possente naviglio, e rafforzare le difese costiere. Conseguenza di tutte queste esigenze fu il cospicuo aumento delle spese militari, e nonostante tra il 1864 e i primi del 1866, per la crisi economica in atto, fosse necessario contenerle in una certa misura, dal marzo 1866 in poi la preparazione per l'imminente campagna contro l'Austria riprese slancio e vigore. In base ai dati pubblicati, a suo tempo, dalla Ragioneria generale dello Stato, risulta

¹⁹ A.S.T., *Delibere del Consiglio Comunale di Taranto*, 2, Seduta del 30 settembre 1863: *Voti al Governo per l'approvazione del progetto di una base navale a Taranto*.

²⁰ Carbonelli 1881. Il senatore Cataldo Nitti cercò di tranquillizzare i pescatori e i mitilicoltori tarantini, esortandoli, per far fronte alla crisi, a «darsi all'agricoltura, trasformandosi da meschini pescatori in industri fattori». Cfr. Nitti 1864. L'indicazione di Nitti ispirò al poeta tarantino Emilio Consiglio questo epigramma: «O cefali allegri, la sorte è cambiata; non più vi si tende la fiera 'incannata': correte pel mare – tranquilli e giulivi – che tutti i marinai sen van per gli ulivi». Cfr. Forleo 1929. Le paure dei pescatori trovarono col trascorrere degli anni effettiva conferma. A.S.L., Prefettura-Gabinetto, Serie 2, Cat. 25, b. 85, f. 2034, doc.: *Relazione di S.E. il Ministro dell'Interno sulle condizioni igieniche del mar Piccolo di Taranto fatta dal Direttore della Sanità Pubblica di Taranto*, 1900.

che, tra il 1862 e il 1866, le spese militari ordinarie e straordinarie – per l'Esercito per la Marina per la Guardia nazionale – assorbitono oltre il 30% dell'intero volume di spese statali e, in media, oltre il 50% dell'intero volume di tutte le entrate dello Stato.²¹

Il compito della Commissione di nomina parlamentare fu di scegliere l'area territoriale più adatta all'insediamento di una base navale nel Mezzogiorno, dove fosse possibile insediare anche un Dipartimento marittimo. Il 6 febbraio 1865 la Commissione, dopo aver visitato i porti di Baia, Castellammare, Augusta, Siracusa e Brindisi, rilevava:

Taranto possiede una rada vastissima capace di offrire un sicuro ed ottimo ricovero a molte flotte da guerra riunite. Questa rada, coperta dalle isole di San Pietro e San Paolo, e dai bassifondi ad esse adiacenti come da un frangionde naturale, comunica mediante due canali posti ai due lati estranei della città con un grande lago che s'interna nella terra per oltre quattro miglia, detto mare piccolo, atto a comodamente ricevere arsenali, cantieri e tutto quanto può occorrere ad un porto militare della più grande importanza.²²

Il generale Saint Bon, dopo che il colonnello Rifezzi ebbe individuato nell'area di S. Lucia, nel Mar Piccolo, la zona più idonea per costruirvi l'Arsenale, concludeva il proprio rapporto sul nuovo stabilimento con molto entusiasmo, prevedendo che l'Arsenale avrebbe dovuto avere

[...] 7 bacini di carenaggio e 7 scali di costruzione, fra grandi e medi, le officine e i magazzini per tutti i servizi navali ma, soprattutto, dovrà essere impiantato con criteri diversi da quelli tradizionali, spazi liberi tra officina e officina, vie larghe dritte e alberate, una rete ferroviaria completa, manchine e piani elevatori per i servizi di banchina, un acquedotto indipendente da quello della città.²³



²¹ De Rosa 1973, pp. 118-119.

²² A.U.S.M.M., Casellario n. 113, f. 1: *Estratto della relazione presentata dalla Commissione permanente per la difesa dello Stato per la scelta d'una località ove stabilire l'arsenale del 2° Dipartimento Marittimo, istituita con Ministeriale Dispaccio del 30 dicembre 1864, n. 5.583*, Gabinetto ufficio I°, Torino 6 febbraio 1865, p. 12. Più oltre, nella relazione, si ripeteva: «Taranto per la sua situazione centrale fra i due mari, che circondano la penisola italiana, per le favorevolissime condizioni locali di cui è fornito, offre la migliore località possibile per uno stabilimento militare marittimo di qualsiasi maggiore importanza, ed insieme una posizione militare marittima di grande rilevanza, sia per appoggiare le operazioni navali dei due mari, sia per signoreggiare la parte estrema della penisola italiana». *Ivi*, p. 19.

²³ A.U.S.M.M., Casellario n. 113, f. 2: *Consiglio d'Ammiragliato*, Seduta n. 540 del 15 febbraio 1865: *Basi ed apprestamenti logistici. Impianto di un nuovo arsenale marittimo*, pp. 4-5.

III

DIVERSIFICARE LA STRUTTURA PRODUTTIVA: IL DIBATTITO SUL PORTO MERCANTILE (1900-1915)

1. L'EMERGERE DELLA DISCUSSIONE

Tra la fine del XIX secolo e per i primi quindici anni del Novecento nella percezione di alcuni settori della società tarantina iniziava progressivamente ad emergere – prima attraverso voci isolate, in seguito per mezzo di iniziative organizzate – una certa delusione rispetto alle aspettative economiche che l'insediamento dell'Arsenale in città aveva innescato. Come primo dato, sul finire del secolo, si evidenziava che solo una parte minore dei posti di lavoro direttamente creati dallo stabilimento della Marina avevano interessato gli operai di Taranto. Questo era dovuto sia alla preferenza di reperire all'esterno la manodopera specializzata, sia alla ancora limitata attività produttiva che l'industria militare svolgeva nel primo decennio del Novecento, in bilico tra il suo destino di arsenale da costruzioni navali o arsenale da riparazioni. Nel 1898, pochi mesi prima del varo dell'incrociatore «Puglia», il giornale locale «La Voce del Popolo», periodico legato all'Associazione Democratica e finanziato dal gruppo commerciale Cacace, commentava:

Da più di due anni a questa parte nessun tarantino, anche il più provetto operaio meccanico o calafato o stipettaio o attrezzista o veliere può avere adito nel nostro Arsenale, dove si fa solo qualche riparazione di nave per non utilizzarlo del tutto. A Taranto si ha uno squilibrio generale finanziario, per la ragione che tutti speravano dal progressivo sviluppo dell'Arsenale in parola, ma tutti invece ne sono rimasti delusi, con gravissimo loro danno.¹

¹ *Taranto e il suo Arsenale Marittimo. Topografia-importanza-abbandono*, «La Voce del Popolo», 28 giugno 1898.

La ragione della mancanza di lavoro era senza mezzi termini individuata

[...] nell'assoluto abbandono da parte del Governo [a causa del quale] nel nostro porto militare non c'è nessun impiego, nessuna iniziativa, solo alcune riparazioni che naturalmente deludono la città che tanto si aspettava dal futuro dell'Arsenale.²

La crisi economica e finanziaria di fine secolo, lunga e difficile, sconsigliava ovviamente di destinare ulteriori fondi alle spese militari ed agli armamenti navali. Il progressivo ridursi della spesa militare complessiva ebbe inevitabili ripercussioni su tutta la struttura economica cittadina, oltre che sulle vicende dell'Arsenale. Quest'ultimo, infatti, dopo un primo promettente avvio, fu ben presto costretto a misurarsi con difficoltà finanziarie sempre crescenti. Una situazione che portava di conseguenza ad un ridimensionamento dei progetti di sviluppo pianificati in origine³. In quegli anni, per l'appunto, le discussioni parlamentari intorno ai bilanci della Marina vertevano sul problema di una ristrutturazione degli arsenali di Stato, considerati troppo numerosi e troppo costosi. Diverse furono le proposte per la chiusura dell'Arsenale napoletano e altrettanto numerose quelle che intendevano trasformare l'Arsenale di Taranto da industria per costruzioni navali in semplice e meno costoso arsenale da riparazioni⁴. Interessante, a titolo di esempio, una lettera che Leopoldo Franchetti inviò al parlamentare Argus dopo che quest'ultimo fece un intervento alla Camera dei Deputati per la riduzione degli arsenali nazionali. Scrive Franchetti:

Che peccato che Ella queste parole non le abbia pronunciate prima che si creasse a Taranto l'arsenale da costruzioni! I buoni tarantini avrebbero gridato un po' perché il popolo italiano è convinto che le istituzioni servono soprattutto agli interessi del campanile, ma poi si sarebbero acchetati e avrebbero compreso che anche un arsenale per riparazioni può essere fiorente e può occupare un discreto numero di operai più presto e meglio che non un rachitico arsenale di costruzioni, che si debba tirar su a stento. Il buon popolo tarantino, dunque, si sarebbe acchetato e noi non ci saremmo messi sulle braccia un quarto arsenalone, proprio quando si discuteva sulla necessità o sull'opportunità di abolirne qualcuno dei tre che avevamo!⁵

Dopo circa un quindicennio di attività, ai primi del Novecento, lo sviluppo economico della città appariva pesantemente condizionato dalle mo-

² *Ibidem.*

³ Fioravanzo 1961, pp. 23-27.

⁴ *Taranto* 1898.

⁵ Lettera citata in Lo Martire 1975, p. 70.

dalità e dai ritmi di costruzione dell'Arsenale e dalla messa in funzione della sua struttura produttiva:

In particolare i tempi – come s'è detto – avevano avuto un ritmo non continuato e condizionato da ostacoli di carattere finanziario e politico (specie per l'opposizione ripetuta della deputazione napoletana⁶) cui l'impegno di tecnici militari, quali l'ammiraglio Magnaghi e il capitano di vascello Lucifero, che gli elettori di Taranto decisero di mandare in Parlamento [rispettivamente nelle elezioni politiche del 1900 e del 1905] non darà sufficiente risoluzione.⁷

La riduzione del finanziamento per lo stabilimento della Marina, in un contesto nel quale si era venuto a formare uno stretto legame di dipendenza dall'Arsenale di gran parte del sistema economico tarantino, aveva una ricaduta negativa sulla città, colpendo in particolar modo le classi sociali più deboli oltre che alcuni settori della borghesia commerciale e mercantile. Questo aspetto era stato segnalato, tra i primi, dalla «Voce del Popolo» che, il 31 gennaio 1892, commentando la notizia di un blocco dei lavori deciso dalla Direzione del Genio militare, scriveva con toni estremamente pessimisti:

Ecco un'altra calamità per questo povero paese, tanto travagliato dalla crisi edilizia, commerciale ed agricola. Qui dove tutti avevano aperto il cuore alla speranza, e ci eravamo spinti a confortare l'opera del Governo, spendendo quel che si aveva, ed anche prendendo degl'impegni, certo superiori alle nostre forze, perché lusingati dalle pompose parole intorno al grandioso avvenire di Taranto, ora tutte le illusioni svaniscono, e gradatamente ci si è venuto a togliere tutto quello che ci era stato promesso. Qui dove una folla di forestieri di classi diverse si era agglomerata col desiderio di lavorare e d'industriare, per cui Taranto godeva di un benessere superiore a quello delle città sorelle, ora incomincia l'esodo, incomincia la emigrazione di forze attive ed intelligenti che avrebbero potuto contribuire allo immegliamento di ogni classe sociale.⁸



⁶ Sull'opposizione all'Arsenale di Taranto da parte dei parlamentari napoletani cfr. *Gli Arsenali son troppi. Campanilismo?*, «La Voce del Popolo», 15 aprile 1910; *Gli Arsenali. Napoli e Taranto – la questione alla Camera – echi di una polemica*, *ivi*, 18 giugno 1910. Per una ricostruzione generale Lo Martire 1975; Lemma 1981.

⁷ Donno 1981 p. 153. Giambattista Magnaghi, esponente di parte ministeriale, venne eletto nella tornata elettorale generale del 1900, riuscendo a prevalere su Federico Di Palma, anch'egli ministeriale, che gli succederà alla sua morte nel 1902, e sul socialista Eduardo Sangiorgio. Alfredo Lucifero venne eletto nell'elezione suppletiva del 1905, dopo l'annullamento dell'elezione del 1904, che aveva visto il successo del sindaco della città Vincenzo Damasco. MAIC 1900, 1904b. Inoltre, sTORia 2003.

⁸ *I lavori in Taranto*, «La Voce del Popolo», 31 gennaio 1892.

IV

RADDOPPIO DELLA STRUTTURA INDUSTRIALE E IMMIGRAZIONE IN CITTÀ: L'URBANIZZAZIONE

1. L'INDUSTRIA PRIVATA NEGLI ANNI TRA LE DUE GUERRE: I CANTIERI NAVALI FRANCO TOSI

In coincidenza con lo scoppio della prima guerra mondiale la struttura industriale della città di Taranto conobbe un'importante espansione che, per i caratteri e gli interessi che ne erano alla base, contribuiva a legare con un rapporto di crescente dipendenza la vita economica cittadina all'attività produttiva dell'Arsenale e, di conseguenza, alle linee politico-economiche statali. Nel 1914 si insediavano a Taranto, in località Leggiadrezze sulle sponde settentrionali del Mar Piccolo, i Cantieri Navali Franco Tosi¹. Le motivazioni che portarono i Tosi di Legnano ad aprire un importante – per dimensioni, numero di occupati, capitali investiti e attrezzature tecniche² – cantiere navale in un'area così periferica rispetto alla sede della società erano legate ad un insieme di circostanze e di interessi i quali si condensarono nell'

[...] interessante sviluppo di una vocazione tecnico-industriale manifestatasi nella collaborazione col ministero della guerra e [nel] perseguimento di una spinta affaristica quale si era venuta creando in generale attorno alla nascita di una moderna flotta da guerra nazionale.³

Com'è noto, dopo il 1890 lo Stato italiano intraprese un programma di ammodernamento del naviglio militare coinvolgendo sempre più indu-

¹ *Cantiere navale* 1948, pp. 23-28.

² Gli immobili industriali e civili dei Cantieri Navali Franco Tosi di Taranto avevano nel complesso un valore di 1.800.000 lire. Cfr. Macchione 1987, p. 374.

³ *Ivi*, p. 369.

strie italiane al posto di quelle estere⁴. Si aumentavano così di molto le costruzioni di navi a vapore, tanto da riuscire ad esportarne anche in nazioni come la Spagna, il Messico, il Portogallo e l'Argentina⁵. La Franco Tosi di Legnano si inseriva negli anni Novanta dell'Ottocento nei remunerativi cicli di forniture per la Marina militare italiana. Questo consentiva alla società di intraprendere una collaborazione molto proficua con la Marina attraverso la produzione e fornitura, quasi in esclusiva, inizialmente di motori a vapore e turbine e, in seguito, ampliando l'inventario delle produzioni per non lasciarsi sfuggire le numerose commesse disponibili⁶. Fu all'interno di questi rapporti che si inserirono le vicende connesse con la nascita dei cantieri navali a Taranto⁷. Nella ricostruzione storica fatta nel 1935 dalla dirigenza dei Cantieri Tosi e inviata al sindacato di controllo della Banca Commerciale Italiana si esplicitava il rapporto di stretta dipendenza che legava il cantiere con le strutture della Marina militare:

Il Cantiere Franco Tosi sorse a Taranto nel 1914 ed ebbe il suo sviluppo nel periodo dell'immediato dopo guerra. Dal punto di vista militare la posizione del Cantiere è protetta da qualsiasi offesa dal mare; dal punto di vista industriale il Cantiere rappresenta un forte organismo per costruzioni e riparazioni navali in una zona dove non sono altri cantieri (i più vicini sono Ancona e Palermo) e rappresenta quindi un'efficace integrazione del R. Arsenale militare Marittimo di Taranto.⁸

Le relazioni tra la Tosi di Legnano e la Marina militare, nonché l'influenza esercitata da quest'ultima sulla società lombarda spiegano, infatti, il perché si fosse scelta una località come quella di Taranto «[...] strategicamente più esposta ed economicamente meno conveniente per la lontananza dalla sede e dalle officine di Legnano, di qualche altra località dell'Alto Tirreno»⁹. Tuttavia, nelle motivazioni addotte nel documento

⁴ Su questi temi sono ancora fondamentali De Rosa 1968, 1973. Sul ruolo che in queste vicende ebbero gli interessi legati alle Acciaierie Terni cfr. Bonelli 1975.

⁵ Macchione 1987.

⁶ *Ivi*, pp. 370-371.

⁷ «La società anonima Franco Tosi di Legnano, affermatasi nella costruzione di grandi motori Diesel-Tosi dei quali fece numerosi ed importanti installazioni su navi siluranti, e su altre della marina mercantile Italiana ed estera, allo scopo di accoppiare alla sua specializzata industria quella pure delle costruzioni navali, incoraggiata dal governo, e specialmente dal Ministero della Marina, nel 1915, addivenne all'impianto del Cantiere Navale in Taranto sulla spiaggia a nord del Mar Piccolo». *Cantiere navale 1931*, pp. 117-121.

⁸ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit - Carte di Ferdinando Adamoli*, b. 326, f. 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi - Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, doc.: *Notizie storiche, gennaio 1935*, p. 1.

⁹ *Franco Tosi 1956*, p. 17.

ufficiale del 1914 si sosteneva che i Tosi «[...] allo scopo di usufruire dei privilegi di cui alla legge 15 luglio 1907 riguardanti le province meridionali¹⁰ scelsero la località di Taranto per la costruzione di un cantiere navale»¹¹. La legge speciale giolittiana, avente titolo «Legge portante provvedimenti per le province meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna», all'articolo 3 stabiliva, come è noto, che

[...] per gli opifici tecnicamente organizzati che si impianteranno nel territorio delle provincie contemplate dalla presente legge [...] è concessa per un decennio dalla loro attivazione l'esenzione della imposta di ricchezza mobile sui relativi redditi industriali. Per lo stesso periodo di tempo gli opifici ed i terreni che ne fanno parte integrante saranno esenti dalle imposte sui fabbricati e sui terreni e dalle relative sovrimeposte.¹²

I vantaggi economici che derivavano da un lato dalla legge speciale, dall'altro dalle convenienze che scaturivano grazie alle commesse 'assicurate' dallo Stato, specie per i lavori di riparazione del naviglio in servizio presso l'Arsenale di Taranto e per la costruzione diretta di navi militari, erano di tale portata da far passare in secondo piano sia considerazioni di tipo organizzativo, sia quelle inerenti alla perifericità dell'area tarantina¹³. I Cantieri Tosi contribuirono così a far crescere in modo consistente l'apparato industriale della città. Una crescita, tuttavia, che non diversificava la struttura produttiva cittadina, ma che, al contrario, si specializzava ulteriormente nel ramo meccanico-navale funzionale, nel caso di Taranto, quasi esclusivamente alle esigenze dell'Arsenale militare e del ministero che lo dirigeva e quindi da essi dipendente per il buon andamento dell'attività produttiva. Chiaro in tal senso il giudizio di Beniamino Mazzilli, segretario della Camera di Commercio cittadina nella seconda metà degli anni Venti, il quale annotava nella relazione camerale del 1925:

Un'importanza grande rivestono gli Stabilimenti industriali milari e principalmente quelli del Regio Arsenale Marittimo. [...] la loro esistenza pesa non poco su qualsiasi considerazione di carattere sociale ed economico che voglia farsi sulla città di Taranto.¹⁴

Poca fu l'attività che il Cantiere Tosi svolse per il mercato. In proposito, dei 418 milioni e 363 mila lire di ricavato del Cantiere Tosi nel periodo

¹⁰ Il R.d.l. n. 383 del 15 luglio 1907.

¹¹ Documento citato in Macchione 1987, p. 372.

¹² Il R.d.l. n. 383 del 15 luglio 1907.

¹³ Sul ruolo delle leggi speciali giolittiane nel formare aree industriali in luoghi periferici Petri 1990.

¹⁴ Camera di Commercio 1926, p. 41.

compreso tra il 1920 e il 1934, ben 291 milioni e 126 mila lire (69,6%) furono incassati per lavori eseguiti su commesse della Marina militare nazionale; mentre 49 milioni e 209 mila lire (11,7%) furono il ricavato ottenuto per le ordinazioni ricevute da Marine militari estere; e, infine, 70 milioni e 28 mila lire (16,7%) furono riscossi dalla Marina mercantile nazionale¹⁵ (*Tab. 16*).

La costruzione del cantiere coincise con i primi anni di guerra e i lavori per predisporre le attrezzature procedettero con una velocità tale da permettere alla società di Legnano «[...] di sfruttare al massimo le enormi possibilità economiche che nascevano da una guerra che giorno dopo giorno l'industria nazionale desiderava sempre più»¹⁶. Le prime navi, infatti, furono varate prima ancora che i lavori di adeguamento delle strutture del cantiere fossero terminati e nel 1915 si registrò la consegna di un primo sommergibile. La velocità con cui il Cantiere Tosi riuscì ad impostare l'attività produttiva iniziando ad esaudire le necessità della Marina militare fu possibile anche grazie all'attività di assistenza ricevuta dagli organismi pubblici preposti alla mobilitazione industriale¹⁷. Gli organismi per la mobilitazione industriale, presieduti da un alto ufficiale e composti da esponenti del mondo industriale e finanziario, vennero istituiti in ogni regione dal Governo e si occuparono della distribuzione di combustibile e materie prime fra le varie imprese. Inoltre la loro azione fu indispensabile per la fornitura dei crediti bancari e dei servizi necessari alla produzione¹⁸. Questo permise ai Cantieri Tosi di attrezzarsi, oltre che per la costruzione di sommergibili, attività nella quale il cantiere si specializzava, anche per la costruzione, iniziata nel 1917, di rimorchiatori dragamine da 210 tonnellate: in un triennio il cantiere riuscì a costruirne ben sedici.

Durante la guerra, mentre erano ancora in via di ultimazione i primi impianti, [il Cantiere] ha iniziato le costruzioni per conto della R. Marina consegnando dal 1915 al 1920 6 sommergibili da 300 tonn. e successivamente ha costruiti 16 rimorchiatori dragamine. Negli anni di guerra

¹⁵ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit - Carte di Ferdinando Adamoli*, b. 326, f. 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi - Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, doc.: *Cantieri Navali Franco Tosi - Lavori eseguiti dal 1920 al 1934*.

¹⁶ Macchione 1987, p. 371. Castronovo 1995, p. 201, scrive che «[...] anche il mondo economico, cadute le illusioni iniziali di poter concludere affari d'oro con l'uno o con l'altro dei paesi belligeranti, mordeva ormai il freno». Sul rapporto tra industria italiana e prima guerra mondiale Segreto 1999, pp. 7-83 (qui spec. pp. 38-45).

¹⁷ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit - Carte di Ferdinando Adamoli*, b. 326, f. 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi - Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, doc.: *Notizie storiche, gennaio 1935*, p. 5.

¹⁸ Castronovo 1995, pp. 199-203.

il Cantiere costruì, per il Lloyd Sabaudò, 2 piroscafi da 11.300 tonn. (Castel Porziano e Valdieri); e nell'immediato dopo guerra, due navi miste da 15.000 tonn. (Principessa Maria e Principessa Giovanna).¹⁹

I vantaggi ottenuti in virtù della mobilitazione industriale non erano tuttavia sufficienti. Per poter disporre degli ingenti capitali necessari per gli investimenti nelle strutture e per poter far fronte ai lavori di costruzione commissionati dalla Marina, la Franco Tosi decise di costituire nel 1917 un'apposita società anonima. La S. A. Cantieri Navali Franco Tosi venne costituita a Legnano il 20 ottobre del 1917. Vi concorsero, oltre ai fratelli Tosi, Alessandro Cerrutti e Renzo de la Penne, rispettivamente amministratore e direttore del Lloyd Sabaudò, società di Genova attiva nella navigazione a vapore²⁰. Il capitale sociale della nuova società anonima fu fissato in 10 milioni di lire, suddiviso in 20 mila azioni da 500 lire l'una. La Franco Tosi ne sottoscrisse 12 mila corrispondenti a 6 milioni e il Lloyd Sabaudò le restanti 8 mila per un totale di 4 milioni²¹. La difficile decisione di dare vita alla società anonima, e di intraprendere quindi un'avventura ben più impegnativa quanto a capitali investiti, venne incentivata, come emerge da quanto scritto dai dirigenti nel 1935²², dalle facilitazioni che il decreto luogotenenziale n. 1.031 del 10 agosto 1916 «concernente provvedimenti a favore dell'armamento e delle costruzioni navali»²³ concedeva ai cantieri nazionali²⁴. Questa legge, infatti, all'articolo 4 prevedeva

[...] ai piroscafi da carico messi in costruzione nei cantieri nazionali durante il periodo della guerra e dopo la pubblicazione del presente decreto, è accordata l'introduzione in completa franchigia di tutto il materiale di provenienza estera necessario alla costruzione degli scafi e degli apparati motori, caldaie e apparecchi ausiliari.²⁵



¹⁹ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit - Carte di Ferdinando Adamoli*, b. 326, f. 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi - Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, doc.: *Notizie storiche, gennaio 1935*, p. 1.

²⁰ *Ivi*, p. 12.

²¹ *Ibidem*. Gli scopi che la società si dava nel campo delle attività marittime erano «l'impianto e l'esercizio in Italia e all'estero di cantieri per costruzioni navali di qualunque specie, nonché la costruzione e l'esercizio di bacini di carenaggio e di officine per riparazioni ed allestimenti di navi. La società potrà eziandio armare ed esercire navi per proprio conto e prendere interessenze e partecipazioni in società ed aziende affini o connesse coi propri scopi sociali, ed altresì dare analoghe partecipazioni».

²² *Ivi*, p. 14.

²³ D.l.t. 10 agosto 1916, n. 1.031.

²⁴ Durante gli anni di guerra agli undici cantieri navali già esistenti in Italia, se ne aggiunsero ben altri undici: Cantieri di Pietra Ligure, Cerusa di Voltri, Cantiere della Spezia, Piombino, Pozzuoli, Tosi di Taranto, Roma, Palermo, Bari, Cantiere veneziano, Breda di Venezia. Vd. Albiati - Cabiati 1932, p. 457.

²⁵ Macchione 1987, p. 374.

L'ÉLITE AMMINISTRATIVA DI TARANTO:
PROFILO PROFESSIONALE E QUADRO POLITICO (1861-1922)

1. AMMINISTRATORI E CONTESTO POLITICO
DALL'UNITÀ ALLA RIFORMA ELETTORALE DEL 1889

Dopo aver esaminato i vari aspetti della trasformazione economica, sociale e demografica di Taranto in seguito all'insediamento in città delle strutture industriali della Marina militare, oltre che di quelle della cantieristica privata, ora si analizzeranno gli strumenti e le politiche messi in opera dalla classe dirigente locale, in un rapporto dialettico con l'Amministrazione centrale, nel tentativo di governare il processo di urbanizzazione. Gli amministratori locali non erano certo esterni rispetto ai processi di trasformazione che investivano la città pugliese tra la fine del XIX secolo e la prima metà del XX. I loro interessi, economici come politici, la loro cultura, l'universo dei valori di riferimento e, infine, le stesse idee che avevano sulla città e la sua trasformazione, si intrecciavano con molti legami e relazioni ai profondi cambiamenti che caratterizzavano la città di Taranto nel cruciale periodo della sua industrializzazione nei decenni a cavallo tra Otto e Novecento. Come ha messo in luce recentemente Salvatore Adorno nel caso della città di Siracusa, la «produzione di uno spazio urbano» così come la sua trasformazione, oltre che essere il prodotto di una continua dialettica tra la fisicità di questo spazio e le proiezioni retoriche di cui esso è oggetto, sono anche il prodotto dei conflitti sociali ed economici che lo attraversano e delle relazioni tra i diversi poteri che lo amministrano¹. Per tali ragioni, quindi, prima di esaminare alcuni aspetti delle politiche urbane adottate dalle *élites* amministrative di Taranto, è utile fornire un quadro dei profili sociografici degli ammi-

¹ Adorno 2004.

nistratori comunali, un'analisi della loro appartenenza alle liste politiche locali e degli interessi che tali liste rappresentavano. Riprendo in proposito alcune valutazioni che Lucio Gambi fece su queste tematiche alla fine degli anni Settanta e che restano, a mio giudizio, fondamentali. Scriveva Gambi:

Per capire il modo con cui una città ha 'costruito' il suo universo territoriale, bisogna capire da che tipo di stimoli e utili economici – e politiche conseguenti – sono state animate o determinate le classi che hanno gestito o possiedono i poteri effettivi di gestione dello spazio. La più elementare manifestazione di questi poteri si ha ai nostri giorni nella elaborazione dei piani urbanistici comunali. Ma [...] chi sono gli individui che partecipano veramente allo studio, alla composizione, alla definizione e alla messa in opera di tali piani? Di qual natura e forza di interessi e poteri essi sono l'espressione? Per sostenere e mettere in atto i loro piani, qual'è stata la linea operativa dei gruppi dirigenti? Rispondere a queste domande equivale a seguire la via giusta per capire la storia della organizzazione territoriale.²

La ricostruzione della composizione socio-professionale degli amministratori comunali permette, in una chiave interpretativa che intreccia la storia sociale con quella amministrativa³, di avere un quadro di riferimento in cui collocare gli interessi, le scelte o, al contrario, le omissioni del variegato mondo dei consiglieri che venivano chiamati a sedere nel Consiglio comunale o in Giunta per tutta l'età liberale⁴. Alcuni studi hanno mostrato, infatti, da un lato come sugli interessi economico-politici e sui saperi giuridici, ingegneristici e sanitari si sviluppava il governo della città, dall'altro come intorno alle reti familiari e clientelari dei professionisti si creava il tessuto delle relazioni notabili su cui si reggeva parte consistente della legittimazione politica municipale⁵.

Dopo l'Unità, nel caso di Taranto, venivano eletti ai seggi del Consiglio comunale quaranta consiglieri, rinnovabili ogni anno di un quinto. Il sistema elettivo rappresentava, di fatto, una trasformazione di non poco conto nei confronti dell'ordinamento borbonico preunitario, il quale prevedeva che il Consiglio fosse di nomina statale, anche se sulla base di un meccanismo informale di cooptazione⁶. Tuttavia, il sistema del

² Gambi 1978, pp. 8-25 (qui spec. p. 24).

³ In proposito si rimanda all'importante discussione aperta nel n. 56 di «Quaderni storici» del 1984. Inoltre, Banti 1996.

⁴ Adorno - De Pieri 2007, pp. 291-316.

⁵ Molti sarebbero i riferimenti possibili, tra gli altri: Di Ciommo 1984; Alaimo 1990; D'Antone 1990; Sorba 1993; Signorelli 1999; Adorno 2002; Ponziani 2003.

⁶ Per questi aspetti Aliberti 1993.

rinnovo annuale di un quinto dei consiglieri veniva spesso utilizzato in sostituzione del rinnovo generale del Consiglio, neutralizzando in questo modo la novità del nuovo sistema elettivo⁷. Bisogna attendere il 1882 e poi la riforma elettorale del 1889 per avere con cadenza regolare, salvo scioglimenti anticipati – in realtà numerosi – per l'intervento dell'autorità centrale, elezioni amministrative generali. I notabili di Taranto che si avvicendavano in Consiglio comunale negli anni compresi tra il 1861 e il 1889 erano, infatti, non molti, solo ottantasette con una permanenza media nell'ente amministrativo cittadino di otto anni⁸. Il valore medio copriva tuttavia una realtà molto diversa al suo interno: il 45% dei consiglieri sedeva in Consiglio per un periodo inferiore ai cinque anni previsti prima del limite per anzianità, mentre un gruppo più limitato di notabili, il 12,8% del totale, restava in carica ininterrottamente per un periodo molto lungo compreso tra i quindici e i ventitré anni. Di conseguenza il ricambio tra i rappresentanti dell'assise cittadina era in fin dei conti limitato, soprattutto se si considerano le intenzioni del legislatore che, nel concepire un sistema elettorale amministrativo cadenzato da elezioni annuali, aveva posto le basi per un più incisivo *turn over*⁹. Inoltre, il difficile accesso al seggio comunale e l'insufficiente ricambio tra i notabili che si avvicendavano nel Consiglio cittadino erano accresciuti dalla presenza al suo interno di diversi esponenti di una stessa famiglia – padre e figlio, fratelli, cugini e nipoti – che si alternavano, o erano presenti contemporaneamente, nel rivestire le cariche municipali trasmettendosi l'ufficio amministrativo come fosse una tradizione familiare¹⁰. Considerando, ad esempio, solo le situazioni di parentela diretta si contano ben diciotto casi. Sono quelli delle famiglie nobili Mannarini, Sebastio, Cor-

⁷ È questa una dinamica riscontrata anche in altre situazioni italiane. Sorba 1993 (qui spec. capp. I e II).

⁸ Traggio i dati sulla composizione dei Consigli comunali e delle Giunte tarantine prima del 1889 dai nomi presenti nelle delibere del Consiglio comunale e della Giunta, conservate in volumi presso l'Archivio di Stato di Taranto per gli anni compresi tra il 1861 e il 1900. Questi dati sono stati integrati dalle notizie sui consiglieri comunali che si ricavano dalla stampa cittadina nei medesimi anni. Le considerazioni successive si basano su questi documenti. Dopo il 1889 è possibile invece accedere alle liste degli eletti in Consiglio comunale, documenti indispensabili per tratteggiare un quadro sociografico dei consiglieri.

⁹ Su questi aspetti fondamentale resta, per il nord Italia e in particolare per le province lombarde, lo studio di De Cesare 1977. Per un quadro generale sull'intero territorio italiano Zanni Rosiello 1976. Inoltre, Isap 1990. Per un quadro relativo all'Italia meridionale SVIMEZ 1977; Aliberti 1993; Schininà 2002.

¹⁰ Nella stampa cittadina furono soprattutto i giornali «Il Rinnovamento» e «La Sentinella» a sottolineare polemicamente questi aspetti. *Taranto e l'amministrazione comunale odierna*, «Il Rinnovamento», 13 giugno 1882; *Dopo lo scontro*, *ivi*, 23 luglio 1882; *Finiamola*, «La Sentinella», 8 settembre 1884.

diglia, Pantaleone, Blasi, Carducci, Lo Jucco, D'Ayala; e di quelle borghesi come gli Spartera, i Portacci, i Rochira, i Traversa, i De Tullio, i Primicerj, per citare solo le più importanti.

Questa distinzione tra famiglie nobili e famiglie borghesi ci porta ad esaminare più a fondo alcune caratteristiche dell'*élite* amministrativa cittadina nei primi decenni postunitari. Diversi studi hanno mostrato come le *élites* nobiliari italiane avessero svolto a livello locale un ruolo politico circoscritto, per certi versi marginale, e via via sempre meno incisivo nei decenni seguenti l'Unità¹¹, rispetto, ad esempio, al maggiore peso esercitato in un Paese come la Germania. Anche nel caso di Taranto, nei primi tre decenni successivi all'unificazione del Paese, la presenza dei nobili nei Consigli comunali era limitata, rappresentando circa il 15% del totale. Tuttavia non si può sottovalutare che la gran parte dei membri di famiglie nobili che sedevano in Consiglio, tra i quali Ludovico Carducci, Raffaele Ciura, Giovanni Pantaleone e Francesco D'Ayala Valva, riuscivano ad esercitare un ruolo di particolare importanza – in Consiglio, come in Giunta e nelle varie commissioni comunali – nei primi decenni postunitari, trasmettendo la carica ai propri parenti anche nei primi decenni del Novecento. I personaggi ricordati si avvalevano inoltre personalmente di esperienze politiche a livello provinciale e di relazioni familiari con deputati al Parlamento – è il caso ad esempio dei D'Ayala Valva – potendo contare quindi su un insieme di relazioni politiche a livello sovralocale o nazionale di difficile accesso per gli altri consiglieri. Il peso politico dei principali esponenti delle famiglie nobili locali era quindi più importante rispetto a quanto il loro numero non lasciasse supporre. Rispetto al numero dei consiglieri più continuativamente presenti in Consiglio la loro percentuale saliva notevolmente, raggiungendo circa il 40% del totale. Salvo il caso del barone Domenico Sebastio¹², deputato al Parlamento e sindaco di Taranto per ben due volte nel corso degli anni Settanta del XIX secolo, non si riscontra una sovrapposizione tra le cariche politiche locali e nazionali¹³. Più incisivi i rapporti di parentela, come nel caso dei D'Ayala¹⁴, nel determinare un collegamento tra l'assise cittadina e le sedi

¹¹ Diversi gli studi che, da differenti angoli visuali ed esaminando varie aree territoriali, si sono occupati della questione. Tra gli altri, Ragionieri 1976 (qui spec. capp. I e II); Musella 1988, 1989, pp. 61-75; Frascani 1993; Banti 1996; Signorelli 1999.

¹² Sulla vicenda politica, economica e umana del barone Domenico Sebastio cfr. Bino 1987.

¹³ Un'altra sovrapposizione tra queste due cariche si avrà solo successivamente con Lo Re e Vincenzo Damasco, membri però di famiglie della borghesia cittadina.

¹⁴ La famiglia dei D'Ayala Valva era una delle quindici famiglie nobili dotate dei più grandi patrimoni terrieri d'Italia. Le loro tenute si estendevano sia nella zona granifera a nord-ovest di Taranto, sia, e soprattutto, nella zona viticola a sud-est della città ionica.

della politica 'alta'. Dove invece si verificava una sovrapposizione delle cariche politiche era tra l'ambito cittadino e quello provinciale. Quasi tutti i membri delle principali famiglie nobili sopra menzionate svolgono un ruolo politico di rilievo, oltre che nel Consiglio comunale, anche in sede provinciale. Nei casi esaminati si nota che le due cariche, con ambiti di interessi fortemente intrecciati, tendevano in gran parte a coesistere. Sarebbe però una forzatura il considerarle l'una il trampolino di lancio dell'altra: come è prevedibile, si osserva che nella maggior parte dei casi l'esperienza politica nel Consiglio o negli altri organi di rappresentanza provinciale veniva intrapresa quando già si ricopriva una carica nell'assemblea cittadina.

Considerando i consiglieri eletti nei primi tre decenni postunitari risulta che il numero dei possidenti non era maggioritario: su 69 casi esaminati i possidenti erano in totale 12¹⁵. Il nucleo maggiormente rappresentato era quello dei professionisti. Tra questi erano presenti 23 avvocati, 13 medici, 9 ingegneri; 12, infine, erano quanti venivano descritti in maniera generica come commercianti. Per una più precisa ricostruzione della provenienza principale dei redditi dei consiglieri sarebbe necessaria un'analisi dettagliata dei patrimoni. Tuttavia, come anche altri studi hanno mostrato¹⁶, non è una forzatura sostenere che per molti dei professionisti che sedevano in Consiglio la rendita fondiaria, rurale o urbana, risultava la fondamentale sorgente di ricchezza. Come hanno mostrato per il caso campano Macry e per quello di Lecce Denitto, anche per Taranto, seppur in minor misura rispetto al capoluogo salentino, le figure del proprietario fondiario e del professionista finivano per sovrapporsi, dominando i Consigli comunali nei primi decenni postunitari¹⁷.



¹⁵ Fino al 1889 non è stato possibile consultare le liste degli eletti in Consiglio comunale, liste che presentano l'indicazione professionale degli eletti. Le informazioni in proposito desunte per gli anni 1861-1889 si sono ricavate dalle indicazioni presenti sulla stampa locale. Tra gli ottantasette consiglieri che si alternano in questo periodo in Consiglio, si è ricavata la qualifica professionale per sessantanove di loro.

¹⁶ Macry 1988, 1990 (qui spec. pp. 141-159); Denitto 1992, pp. 107-179.

¹⁷ Interessante quanto Macry 1990, pp. 156-157, ha scritto per l'area campana: «[Non] si può dimenticare che l'accoppiata proprietari-avvocati costituisce un carattere tradizionale delle classi dirigenti meridionali (le presenza di avvocati nelle famiglie *rentier* napoletane resta assai diffusa per tutto il secolo) e che la professione legale è storicamente un classico baluardo in difesa degli interessi agrari. Del resto ben tre dei primi sindaci di Avellino sono, al tempo stesso, ricchi *rentier* e avvocati. Gli avvocati sembrano un elemento ambivalente, nel quadro della politica meridionale. Ai livelli alti, sono i nuovi *politici professionali* e, al tempo stesso, sono ancora i guardiani della grande rendita».

L'AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ DALL'UNITÀ AGLI ANNI VENTI DEL NOVECENTO

1. LE IPOTESI, I PROGETTI E I CONFLITTI SULL'ESPANSIONE URBANA NEGLI ULTIMI DECENNI PREUNITARI

A differenza di altre città pugliesi, dove durante il periodo murattiano si era dato avvio all'espansione edilizia fuori dalle mura cittadine a coronamento di istanze ed esigenze tardo settecentesche¹, a Taranto le priorità degli scopi militari, sostenuti dai francesi prima e dai Borboni in seguito, ostacolarono la formazione di un nuovo borgo esterno al perimetro urbano. I tentativi per ampliare la città di Taranto attraverso la costruzione di un nuovo borgo – fuori le mura che cingevano l'isola dove sorgeva la città medievale – furono condotti dal decurionato cittadino a partire dal 1820². Ciò che ostacolò un'ipotesi di espansione urbana di questo tipo fu il sistema vincolante, imposto alla città per esigenze di difesa militare, dovuto alla presenza delle mura e all'obbligo di non costruire edifici esterni alla città entro un raggio di 500 tese³ a partire dalle porte cittadine. Questo vincolo non solo contrastò con ogni progetto d'espansione urbana, ma impose anche di limitare le sopraelevazioni nelle aree adiacenti al castello nella città vecchia, in quanto avrebbero potuto intercettare il

¹ Esempio in proposito il caso di Bari, ma vicende simili si ritrovano anche in realtà minori. Cfr. Poli 1982, pp. 221-242; Marinò 1982, pp. 291-315; Di Ciommo 1984, 1988, pp. 77-102; Antonacci 1997, pp. 5-34.

² Speciale 1930, pp. 146-147 e 174-175.

³ La tesa, unità di misura utilizzata in Italia e in Francia prima dell'adozione del sistema metrico decimale, corrispondeva all'apertura delle braccia di un uomo di statura media. Le 500 tese corrispondevano ad una distanza compresa tra gli 800 metri e un chilometro.

tiro incrociato delle batterie poste tutt'intorno alla città⁴. Questi provvedimenti vennero contestati dai rappresentanti dell'Amministrazione cittadina, i quali sostennero che alla mancanza di spazio si doveva per necessità supplire «col moltiplicare i piani delle abitazioni»⁵, nonostante ormai questi espedienti risultassero insufficienti.

Nel 1823 veniva presentata una supplica al Re, a firma del sindaco Francesco Tomai e di tutto il decurionato cittadino, in cui si chiedeva il permesso di spianare i terrapieni della difesa fuori Porta Lecce – barriere che venivano descritte come inutili e pericolose – per poter così dare il via alla costruzione di un borgo da edificarsi immediatamente all'esterno delle mura cittadine nel lato ad est della città. Il Comune si impegnava a demolire a sue spese le barriere e a sistemare e abbellire con del verde il primo tratto suburbano della nuova strada che conduceva al capoluogo provinciale⁶. Questa supplica non venne però accolta per la tenace opposizione dell'Amministrazione militare⁷. Solo nel 1837, in seguito all'intervento sovrano, si autorizzò l'espansione della città fuori dalle fortificazioni. Si riuscì ad ottenere che venissero nominati due 'deputati del borgo', con l'incarico di scegliere «il sito che vedevano più opportuno e più utile per la edificazione del borgo fuori le mura di questa città»⁸. Tuttavia, nonostante la formale autorizzazione del Sovrano, non venne meno, stando a quanto riferiva Ludovico De Vincentiis nella sua storia di Taranto del 1878, l'obbligo di iniziare l'edificazione a circa un chilometro di distanza (500 tese) dalla porta per Lecce della città. Scriveva, infatti, De Vincentiis che «avendo deciso di edificare il borgo, il Genio Militare piantò in più punti delle colonnette su cui vi era scritto 'Raggio di 500 tese della servitù militare'»⁹. L'eccessiva distanza dal nucleo urbano dell'area su cui si autorizzava l'edificazione rendeva la proposta di costruzione del nuovo borgo – ricca di reminiscenze storiche perché si sarebbe occupata l'area dove sorgeva l'antica città della Magna Grecia – del tutto aleatoria. Gli amministratori cittadini erano ben consci del fatto

⁴ *Ivi*, pp. 182-184.

⁵ A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, b. 18, f. 87: *Abbattimento mura e ampliamento città*, doc.: *Lettera del Sindaco all'Intendente della Provincia di Lecce in data 4 ottobre 1844*.

⁶ A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 4 aprile 1858. In questa delibera si ricostruiscono le vicende inerenti al contenzioso con l'Amministrazione militare e si cita l'istanza presentata nel 1823.

⁷ *Ibidem*.

⁸ A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, b. 18, f. 87: *Abbattimento mura e ampliamento città*, doc.: *Estratto di Delibera Decurionale dell'8 luglio 1837*. Ad essere nominati quali deputati del borgo furono il proprietario Giacinto Foresio e l'ingegnere Gabriele De Nicola, entrambi membri del decurionato cittadino.

⁹ De Vincentiis 1878, p. 8.

che, a causa del limite delle 500 tese, nessun costruttore avrebbe trovato conveniente investire i propri capitali per la costruzione di abitazioni così lontane dal centro cittadino e isolate da esso dal tramonto all'alba a causa della chiusura delle porte di accesso alla città. Gli stessi 'deputati del borgo', Giacinto Foresio e Gabriele De Nicola prima e Francescantonio Ciura e Raffaele Portacci in seguito¹⁰, spalleggiati dall'Amministrazione comunale, mostrarono scarso impegno per il compito ricevuto, fino ad attuare una vera e propria resistenza passiva che vanificò l'auspicato coordinamento proposto dall'intendente di Lecce per la scelta delle aree su cui dovevano sorgere le nuove abitazioni. L'intendente di Lecce interpretò questa riluttanza del decurionato come una manifestazione di negligenza e colposo immobilismo. In una lettera al sindaco di Taranto il sottointendente così riportava l'opinione dell'intendente della provincia:

Mentre i Consigli Distrettuali di Taranto, in ogni anno, fanno premurose istanze al Re per la formazione del Borgo fuori le mura di Cotesto Comune Capoluogo, dall'altro canto una colposa oscitanza si scorge tuttavia da parte degli amministratori locali per lo sollecito andamento di tale interessante e reclamata opera.¹¹

Dietro le pressioni del sottointendente, tra il 1840 e il 1841, l'architetto Saverio Greco e il capitano del Genio militare Francesco D'Avitaja disegnarono una pianta del nuovo borgo¹² in cui per la prima volta si concretizzavano sulla carta le proposte di edificazione. Pianta e proposte, tuttavia, che gli amministratori municipali non tennero in nessun conto, ben consapevoli delle difficoltà per le imprese edili di costruire a circa un chilometro dalla città, dei costi eccessivi delle opere, dello stato limitato delle finanze comunali, del disimpegno del Genio militare tenacemente contrario alla riduzione dei limiti di distanza imposti alla fabbricazione.

Dopo diverse pressioni e istanze degli amministratori cittadini¹³, il 21 agosto del 1856 il Re, riducendo il limite di inedificabilità a 330 tese, costrinse il decurionato a prendere una posizione chiara e definitiva in merito alla volontà edificatoria più volte manifestata dalla classe dirigente

¹⁰ Il Ciura e il Portacci vengono nominati nel 1840 in seguito alle dimissioni dei primi due deputati. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, b. 18, f. 87: *Abbattimento mura e ampliamento città*, doc.: *Nomina dei nuovi Deputati del Borgo, in data 25 novembre 1840*.

¹¹ *Ivi*, b. 4, f. *Corrispondenza*, doc.: *Lettera del Sottintendente al Sindaco, in data 26 febbraio 1841*.

¹² Di questa pianta non c'è traccia nell'Archivio Storico del Comune di Taranto, né in quello di Stato. Riferimenti si trovano in Speziale 1930; Porsia - Scionti 1989, p. 98.

¹³ Per la cronistoria delle varie istanze di questi anni si rimanda a Speziale 1930; Importuno 1937, 1941.

della città pugliese¹⁴. L'intendente di Lecce comunicò al sottointendente di Taranto che

[...] è stata eliminata ogni difficoltà intorno alla formazione del nuovo Borgo. Il Re si è degnato concedere la sua sovrana permissione serbandosi la distanza di 330 tese invece di 500. Ciò non di meno, poiché nella ultima mia dimora costà [a Taranto] ho avuto luogo a persuadermi che ancora ne sono degli ostacoli di esecuzione da parte dei proprietari che dovrebbero fabbricare le case del suddetto borgo, i quali trovano che anche la distanza ridotta a 330 tese sia molta, fa mestieri che Ella interessi codesto Decurionato acciò, manifestando lo scoraggiamento dei proprietari per la distanza che dovrebbe servarsi di 330 tese, implori dalla sovrana clemenza la seconda grazia per un'altra riduzione portandola a 280 tese invece di 330.¹⁵

La risposta degli amministratori del Comune arriverà a pochi mesi di distanza, quando attraverso una delibera decurionale del gennaio 1857 si palesarono con forza polemica i motivi dell'opposizione ad un progetto di espansione urbana sottoposto ai vincoli delle servitù militari. La delibera del 31 gennaio 1857¹⁶ contestava, infatti, anche il limite delle 330 tese, così come quello delle 280 ipotizzato dall'intendente della provincia, e insisteva per la costruzione di un borgo subito al di là della porta per Lecce. L'Amministrazione cittadina, con a capo il sindaco Giovanni Mannarini, sottolineò la contraddizione che si veniva a creare tra le ipotesi di sviluppo di una città che si voleva commerciale e i vincoli posti dalla piazza chiusa. Dalla delibera emerge l'immagine che della possibile nuova Taranto avevano i notabili cittadini, una città che si sarebbe dovuta connotare per delle caratteristiche più marcatamente borghesi. Si legge, infatti, nella delibera:

Vi ha, è purtroppo vero, molti proprietari e persone agiate che non sono fornite di case e debbono appigionarle a considerevole prezzo, o le hanno anguste. Buona parte di costoro ove avessero il luogo, costruirebbero case per abitarvi, ma nessuno di essi s'indurrà mai a costruire la propria abitazione neppure a dieci tese di distanza dalle porte della città, sino a che questa sarà una piazza chiusa. Essi tollerano più volentieri il disagio di anguste dimore che vedersi dopo le prime ore della sera nella impossibilità di comunicare con gli altri cittadini: non partecipano per essi a divertimenti teatrali o altri sollazzi della tarda sera;

¹⁴ A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, b. 18, f. 87: *Abbattimento mura e ampliamento città*, doc.: *Lettera dell'Intendente di Lecce al Sindaco di Taranto*, in data 27 agosto 1856.

¹⁵ *Ivi*, b. 4, f. *Corrispondenza*, doc.: *Lettera dell'Intendente di Lecce al Sottointendente di Taranto*, in data 17 ottobre 1856.

¹⁶ A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 31 gennaio 1857.

non farmaci; non professori sanitari per essi; e di quelle cose e di altre che le classi agiate possono urgentemente abbisognare nella notte.¹⁷

Le ipotesi di un quartiere operaio che, come si sottolineava in un articolo de «La Voce del Popolo»¹⁸, avevano circolato nei primi anni Cinquanta nei dibattiti sull'ampliamento della città e, nella prima metà dell'Ottocento, avevano indirizzato numerose opere edilizie nel rinnovamento della città esistente¹⁹, si erano ora completamente ribaltate. Non si chiedeva più un sobborgo per gli operai ed i portuali e per i contadini inurbati, ma una nuova città per i borghesi e gli aristocratici, in sostanza per i soli che avevano i mezzi economici e potevano godere della varietà e della ricchezza della nascente città moderna. Su questo aspetto la posizione dei membri del Consiglio cittadino era abbastanza chiara. Si sottolineava:

Ma chi porrà la prima pietra? Né il borgo potrebbe costruirsi per farvi abitare la soverchiante parte della Plebe. In Taranto per la lontananza della pietra, pel prezzo eccessivamente caro della calcina e per la mano d'opera ora fatta più dispendiosa che per lo innanzi un imprenditore che volesse costruire casupole per la Plebe ed appigionarle, non potrebbe ritrarne neppure ducati quattro per cento annui sul capitale.²⁰

Ciò nonostante, qualche mese dopo, l'intervento diretto dell'intendente della provincia obbligò il Consiglio a deliberare la supplica al Re. Tuttavia, il decurionato, riesaminando la delibera, legò la supplica stessa alla richiesta di ridurre ulteriormente la distanza a 250 tese e nello stesso tempo, contraddicendo nuovamente le affermazioni dell'intendente, si premurò di sottolineare che, per costruire nel nuovo borgo almeno case per «la gente del Popolo, come quella che solo può profittarne fintantoché sarà il Borgo della città intercettato nelle ore notturne»²¹, era indispensabile ottenere un primo contributo di almeno dieci mila ducati, perché nessun imprenditore vi avrebbe mai impegnato i suoi capitali. In questo modo, l'ipotesi delle 250 tese risultava essere non solo un compromesso tra l'Amministrazione civile e l'Amministrazione militare – così come tra la necessità e la volontà di edificare –, ma uno spartiacque tra l'ipotesi di sviluppo di un sobborgo operaio o borghese.



¹⁷ *Ibidem.*

¹⁸ *Taranto prima del 1883 e Taranto del 1889*, «La Voce del Popolo», 22 settembre 1889.

¹⁹ Per una ricostruzione dell'azione intrapresa dall'Amministrazione comunale nella prima metà del XIX secolo A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 4 aprile 1858.

²⁰ *Ivi*, 31 gennaio 1857.

²¹ *Ivi*, 27 marzo 1857.

VII

L'INTERVENTO SULLA CITTÀ VECCHIA: PROPOSTE, PROGETTI E REALIZZAZIONI TRA ETÀ LIBERALE E FASCISMO

1. LE DISCUSSIONI SUL RISANAMENTO E SULLE CASE PER GLI OPERAI NELL'ULTIMO DECENNIO DELL'OTTOCENTO

Nel quadro della caotica espansione urbana – che assunse una certa importanza negli anni Settanta e Ottanta del XIX secolo –, verso la fine degli anni Ottanta dell'Ottocento iniziò ad emergere, nelle discussioni in Consiglio comunale e sulla stampa cittadina, il tema del progressivo decadimento del centro storico. Tema, tuttavia, già presente, per gli aspetti legati al sovraffollamento e alle cattive condizioni igieniche, fin dalla prima metà del secolo¹. Gli amministratori cittadini avevano molto insistito, nei primi anni postunitari, sui problemi legati alle pessime condizioni igienico-sanitarie del centro abitato per dare maggiori motivazioni alle richieste di espansione urbana all'esterno delle mura cittadine. Nei carteggi municipali del tempo² ricorreva di frequente il motivo delle malattie epidemiche che il Comune attribuiva alle condizioni di insalubrità, specie nei quartieri bassi verso la Marina, all'angustia dell'abitato costituito nella maggior parte da vicoli strettissimi ed oscuri, da abitazioni senza finestre e senza luce e

[...] sprovviste di ogni più indispensabile comodità d'igiene; soffocate dalle vecchie mura, molto alte, che alla Città in posizione incantevole,

¹ Le questioni relative alle cattive condizioni igieniche della città vecchia furono portate all'attenzione degli amministratori cittadini ad iniziare dagli anni a cavallo tra XVIII e XIX secolo in seguito ai numerosi passaggi per la città di viaggiatori stranieri. Per questi aspetti cfr. *supra*, primo e secondo paragrafo del capitolo I. Inoltre, De Salis 1906; Gagliardo 1811; Gregorovius 1882; Dotoli - Fiorino 1989, 1990, 1993; Luisi 2005, pp. 122-130.

² A.S.C.T., Cat. I: *Amministrazione*, b. 4: *Risanamento città vecchia 1861-1863*.

a cavallo dei due mari leggendari, impedivano non solo la vista meravigliosa dei luoghi circostanti, ma la possibilità che il flusso e riflusso dei venti e la luce del sole, col ricambio dell'aria, disperdesse i miasmi esalanti dai prodotti di tanta umanità costretta a vivere su pochi metri quadrati di superficie.³

Ciò nonostante, non appena nel 1865 la città fu dichiarata libera dalle antiche servitù militari, l'attenzione degli amministratori si spostò sui problemi posti dall'espansione urbana. Per oltre vent'anni i temi legati al recupero della città vecchia scomparvero dall'agenda comunale determinando, anche per la contemporanea crescita della popolazione cittadina, un deciso peggioramento delle condizioni abitative e igienico-sanitarie⁴. Né valsero a contenere l'evolversi di questo processo i pochi interventi pubblici realizzati nei primi decenni postunitari, che si concentrarono nel corpo della città solo per i limitati lavori relativi al completamento e alla sistemazione dei basolati sulle strade della Marina, le Mura e Maggiore, e ad alcune sopraelevazioni ancora possibili. Gli unici interventi di qualche importanza, in aggiunta alla richiesta di demolizione delle torri e delle mura, si ebbero invece esclusivamente per ciò che riguardava il tentativo di recupero del patrimonio edilizio degli antichi istituti religiosi – incamerati dallo Stato con le leggi del 7 luglio 1866 e del 15 agosto 1867⁵ – e nei nodi delle piazze principali e rappresentative della città: piazza Fontana e largo Castello. Negli anni Sessanta «a piazza Fontana si chiedeva la realizzazione di un nuovo mercato del pesce ed a piazza Castello il completamento del palazzo municipale, ancora fermo al piano terra»⁶. Il disinteresse degli amministratori pubblici verso i problemi della città vecchia, in gran parte dovuto alla contemporanea emigrazione dal centro storico verso il nuovo borgo della media e alta borghesia del commercio e delle professioni, favoriva fra l'altro l'incuria dei proprietari privati. Questi ultimi intervenivano con l'esecuzione di lavori di restauro nei propri edifici solo quando vi erano costretti dalle prescrizioni dei regolamenti di polizia urbana. Nel corso degli anni Settanta e Ottanta dell'Ottocento iniziava a manifestarsi, infatti, anche a Taranto, l'attuazione della normativa che imponeva ai proprietari l'obbligo di puntellare gli stabili pericolanti⁷. Gli sporadici interventi di restauro attuati in questo periodo valsero ad evitare il crollo di alcuni edifici, ma lasciarono sostan-

³ Citato in Importuno 1941, pp. 7-8. Per una descrizione della città si rimanda anche al romanzo *Pater* di Viola 1958, pp. 68-74.

⁴ Giummo 1986.

⁵ Piccinato 1989, pp. 47-66.

⁶ Scionti 1983, pp. 67-68.

⁷ A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 27 novembre 1881.

zialmente inalterato lo stato di decadenza e di abbandono della città vecchia, tanto che nella relazione del direttore della sanità pubblica Pagliani, inviato a Taranto dal Ministero dell'Interno nel 1888, si leggeva:

In base agli elementi così raccolti, ritengo si possa stabilire che nella questione delle condizioni igieniche di Taranto e delle sponde del suo mare piccolo siano a considerarsi due ordini di cause di malsania ben distinte. Le une generali, che in diverse contingenze possono indifferentemente favorire lo sviluppo di epidemie o di tifo, o di colera, o di altre malattie infettive, più o meno contagiose; le altre tutte speciali la cui influenza si risolve essenzialmente nella determinazione di affezioni d'indole miasmatica, e nel più stretto senso della parola, malaria.⁸

Lo stato avanzato di decadenza, anche e soprattutto in relazione alla contemporanea costruzione del nuovo borgo, determinava una netta svalutazione del valore e del reddito ricavabile dagli edifici della città vecchia. Questo processo si accompagnava e contribuiva, con il passare degli anni, ad accentuare altri due fenomeni concomitanti che si verificarono ad iniziare dai decenni a cavallo tra Otto e Novecento per proseguire negli anni Venti e Trenta del XX secolo. Si trattava, in sostanza, del mutamento sia della morfologia sociale dei tradizionali abitanti dell'area, sia della tradizionale classe dei proprietari degli edifici del centro antico. La trasformazione della struttura sociale, iniziata già negli anni Sessanta con l'espulsione dal centro antico di alcune attività artigianali e commerciali tradizionali⁹, assumeva alla fine del secolo un segno di maggiore incisività, cioè di complessiva pauperizzazione di quella parte della città. Il fenomeno di impoverimento, che aveva interessato l'intera società urbana ad iniziare dal primo periodo postunitario, nella città vecchia assumeva una particolare accentuazione¹⁰. Era quella la sede del ceto maggiormente colpito dal processo di disgregazione e di crisi seguito all'unificazione e alla formazione di un mercato nazionale¹¹, il ceto cioè dei pescatori, degli scaricatori di porto, dei mitilicoltori, degli operai e dei piccoli artigiani attivi nei settori della pesca¹². Tutti quelli che traevano le proprie risorse

⁸ A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, b. 235, f. 1: *Risanamento città vecchia 1886-1896*, doc.: *Relazione del Direttore della sanità pubblica Pagliani al Ministro dell'Interno, in data 8 maggio 1888*.

⁹ Le disposizioni per l'allontanamento di alcune attività commerciali e artigianali dalla città vecchia impartite dal sottointendente della provincia risalgono al 1858. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, b. 4, f. *Corrispondenza*, doc.: *Lettera del Sottointendente al Sindaco di Taranto, in data 8 dicembre 1858*.

¹⁰ Addabbo 1973, pp. 25-30; Conte 2003, pp. 83-95.

¹¹ Camera di Commercio 1874.

¹² Sulla crisi dei settori della pesca e della mitilicoltura negli ultimi decenni dell'Ottocento si rimanda a Fenicia i.c.s.

economiche dalla pesca e dalla mitilicoltura erano penalizzati, inoltre, dall'inquinamento delle acque del Mar Piccolo in conseguenza, inizialmente, dei lavori di costruzione dell'Arsenale militare e successivamente della sua messa in funzione¹³. Questo processo di pauperizzazione complessiva degli abitanti della città vecchia, verificandosi contemporaneamente all'intensificarsi dei trasferimenti delle famiglie della media e piccola borghesia nel nuovo borgo / nuova città in costruzione, rese irreversibile il processo, che giungerà a maturazione durante il fascismo, di segregazione sociale ed emarginazione del centro storico. Se nei decenni precedenti la costruzione del nuovo borgo – costruzione strettamente legata alla contemporanea messa in funzione degli impianti industriali della Marina militare – la struttura sociale della città vecchia, similmente a moltissimi altri casi di nuclei urbani preindustriali¹⁴, non era discriminata socialmente, a partire dalla fine del secolo si caratterizzava per accogliere quasi esclusivamente la classe più povera della popolazione¹⁵. Inoltre, il basso livello dei fitti, che si adeguavano allo stato di decadimento delle abitazioni, contribuiva a trattenere nella città vecchia – in assenza di adeguate politiche pubbliche – la popolazione meno abbiente e per altro verso, in seguito ai numerosi flussi immigratori, favoriva l'accrescimento della popolazione stessa e quindi delle condizioni di sovraffollamento. In questa situazione, la pressoché nulla redditività delle abitazioni determinava, infine, numerosi trasferimenti di proprietà. Alla fine degli anni Novanta «La Voce del Popolo» segnalava che da quando il borgo era diventato il centro degli investimenti immobiliari non solo della media e della grande, ma anche della piccola borghesia tarantina «molti hanno preferito vendere le loro proprietà nella città vecchia, dove i fitti erano assorbiti dalle spese di manutenzione e dalle tasse»¹⁶.

L'ipotesi di risanamento di Taranto vecchia, che comportava la bonifica e quindi lo sventramento della parte bassa della città, la sopraele-

¹³ Carbonelli 1881. L'inquinamento del Mar Piccolo dovuto alla presenza della flotta della Marina è testimoniato anche dalla relazione che il direttore della sanità pubblica di Taranto inviava nel 1900 al ministro dell'Interno. A.S.L., Prefettura-Gabinetto, Serie 2, Cat. 25, b. 85, f. 2034, doc.: *Relazione di S.E. il Ministro dell'Interno sulle condizioni igieniche del mar Piccolo di Taranto fatta dal Direttore della Sanità Pubblica di Taranto, 1900*.

¹⁴ Gli studi sulle città nei decenni a cavallo dei processi di industrializzazione sono molti e non è il caso qui di farne un elenco. Per un quadro storiografico di carattere generale rimando al testo, a mio avviso ancora fondamentale, di Caracciolo 1975. Inoltre, Petsimeris 1991; Zucconi 2001. Per un caso di studio interessante Troilo 1997, pp. 127-166.

¹⁵ Un processo analogo è descritto anche per il centro storico di altre città dell'Italia meridionale da Di Ciommo 1984; Travagliante 1988; Magliani 2007.

¹⁶ *La proprietà edilizia a Taranto*, «La Voce del Popolo», 15 ottobre 1899.

vazione di via Garibaldi e l'abbattimento della muraglia sul Mar Piccolo, emerse nelle discussioni consiliari ad iniziare dal 1886 per via dell'impatto che ebbe la legge del 1885 sul risanamento di Napoli¹⁷ e in seguito alla diffusione in quell'anno di un'epidemia di colera che provocò diversi morti in varie città del Mezzogiorno, tra cui Bari e Taranto¹⁸. È il caso di ricordare che nel gennaio del 1885 era stata emanata la legge n. 2892 per il risanamento della città di Napoli, che fra l'altro estendeva numerose agevolazioni a tutti i Comuni impegnati a realizzare opere di miglioramento igienico. Così, soprattutto per le varie sollecitazioni dei prefetti, numerose città italiane si impegnarono ad eseguire piani di risanamento di vario tipo¹⁹. Anche l'Amministrazione di Taranto aveva ricevuto l'invito prefettizio ad avviare nel vecchio centro lavori di risanamento, che si rendevano indispensabili in vista della vicina apertura dell'Arsenale e delle strutture militari della Marina²⁰. Il sottoprefetto di Taranto aveva comunicato, infatti, al sindaco Ludovico Carducci che il Ministero della Marina minacciava di sopprimere lo stabilimento dell'Arsenale, ancora in costruzione, se il Comune non avesse iniziato a risolvere i problemi igienici della città. Nella sua lettera il sottoprefetto riportava tra virgolette quanto gli aveva comunicato in proposito il prefetto della provincia:

Il Ministero dell'Interno ora mi partecipava di aver avuto comunicazione dal Ministero della Marina come il Comune nulla abbia fatto per ottemperare alle tassative disposizioni per quanto concerne la igiene del suolo e dell'abitato. E il sullodato Ministero della Marina ritiene così grave lo stato attuale delle cose, da non esitare a dichiarare che se non vengono presi in tempo gli opportuni provvedimenti forse si dovrà sospendere l'esercizio dell'Arsenale perché se le condizioni di Taranto sono ora cattive diventeranno pessime ed intollerabili qualora con l'apertura di tale grandioso stabilimento marittimo la popolazione della città verrà certamente ad aumentarsi. La gravità di tali dichiarazioni rendono evidente come sia urgente d'invitare il Municipio di Taranto a presentare nel suo interesse e nel più breve tempo possibile il progetto di risanamento della città.²¹

L'aggravarsi dei problemi igienici andava di pari passo con l'accrescersi del sovraffollamento delle abitazioni non adatte a sostenere l'importante

¹⁷ *Legge per il risanamento della Città di Napoli*, 15 gennaio 1885, n. o. 2892, serie 3.

¹⁸ Di Ciommo 1984, p. 199.

¹⁹ Zucconi 1989, 2001.

²⁰ A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, b. 235, f. 1: *Risanamento Città Vecchia 1886-1896*, doc.: *Lettera del Sottoprefetto di Taranto al Sindaco sulle condizioni igieniche della Città di Taranto*, 19 giugno 1886.

²¹ *Ibidem*.

crescita demografica della città, alimentata, nel corso degli anni Ottanta, dalla speranza di un lavoro anche solo marginale in città. Il problema della casa non riguardava solo i pescatori e i mitilicoltori, tradizionali abitanti della città vecchia, ma si estendeva anche a gran parte di quei nuovi immigrati, provenienti in maggioranza dai comuni rurali del circondario, che non potevano permettersi un alloggio nel nuovo borgo ed erano costretti a risiedere, se non proprio nell'area già satura di via Garibaldi, nel corpo della città antica, dove le sopraelevazioni e l'apertura di nuovi vani negli scantinati, trasformati in abitazioni, si diffondevano rapidamente²². Era questa un'area completamente sprovvista di fognature, con un sottosuolo altamente inquinato dalla costante presenza di prodotti organici. Il Municipio, però, in seguito alla lettera della Prefettura fece ricadere le colpe delle cattive condizioni igieniche della città sul Governo. Nella lettera con cui il sindaco Primicerj rispondeva al sottoprefetto di Taranto si segnalavano come cause di malaria tutti quei luoghi che dovevano essere sistemati ad opera del Governo centrale. Si parlava quindi delle bonifiche delle coste del Mar Piccolo, delle saline, della trincea fatta scavare dal Ministero dei Lavori pubblici per i lavori della ferrovia, la cui mancata copertura causava il ristagno delle acque piovane e di conseguenza lo sviluppo della malaria. Nessun accenno si faceva, invece, a tutti quei problemi della città – in primo luogo quello del pressoché impossibile accesso ad abitazioni igieniche, della mancanza di fognature e delle limitate disponibilità di acqua potabile – a cui il Municipio avrebbe dovuto dare soluzione. Scriveva il sindaco Primicerj:

Ora il Governo non pensa seriamente al prosciugamento della palude di S. Brunone, alla bonifica delle coste del Mar Piccolo, a ricolmare la trincea che il Ministero dei Lavori pubblici dovrebbe subito far eseguire, dando termine alla relativa lite in Cassazione, alla bonificazione a larga scala delle saline, con una canalizzazione più abile e meglio rispondente allo scopo e con le colmate, od altri mezzi d'ingegneria sanitaria da indicarsi, e rimuovere altre cause che da esso dipendono.²³

Nella sua risposta il sottoprefetto, dopo aver inviato la lettera del sindaco al rappresentante del Governo a Lecce, sosteneva che il prefetto della provincia non trovava assolutamente convincenti le argomentazioni del sindaco e che, al contrario, la lettera confermava le accuse mosse «a coto-sto Comune di non aver sinora curato regolarmente le condizioni igieni-

²² *L'apertura di nuovi vani nella Città Vecchia*, «La Voce del Popolo», 28 settembre 1886.

²³ A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, b. 235, f. 1: *Risanamento Città Vecchia 1886-1896*, doc.: *Risaposta del Sindaco Primicerj al Sottoprefetto*, 3 ottobre 1886.

che della Città»²⁴. Il sottoprefetto di Taranto si raccomandava pertanto affinché il Municipio inviase informazioni più dettagliate circa quello che era stato fatto per l'igiene della città:

Occorre però, che V.S. mi invii informazioni più particolari e le raccomando di rispondermi con la massima urgenza, essendo affare che tanto interessa il Governo del Re in vista della prossima apertura dell'Arsenale.²⁵

In questo contesto vennero anche pubblicati i risultati dell'inchiesta sulla tubercolosi²⁶ condotta dal direttore dell'Ufficio d'Igiene di Taranto Giovanni D'Andrea, i quali contribuirono a diffondere un certo allarmismo sulla stampa²⁷. Nell'inchiesta il relatore confermava l'esistenza di una intensa morbilità e di una mortalità media assai alta – circa del 30% – entrambe causate da malattie di tipo infettivo e dell'apparato respiratorio. Alla fine del XIX secolo diverse Amministrazioni comunali realizzarono inchieste sulle condizioni abitative delle classi disagiate. La domanda di conoscenza scientifica del problema veniva avanzata da un'opinione pubblica borghese 'illuminata' che si esprimeva agevolmente sulla stampa e attraverso una copiosa produzione di studi²⁸. Si opponevano invece i proprietari delle abitazioni che formavano leghe e associazioni per manifestare sfiducia per tali inchieste e per il timore che l'individuazione degli alloggi malsani danneggiasse i titolari²⁹. Probabilmente per via di tali pressioni, gli amministratori tarantini cercarono di minimizzare in Consiglio le gravi conclusioni della Commissione sanitaria, cercando conforto nei «dolorosi confronti» con altre città italiane. Nella seduta dell'assise cittadina si sosteneva infatti:

Da per tutto si muore, da per tutto si sviluppano le malattie infettive: non v'ha paese che non le abbia, ma se stiamo a fare i dolorosi confronti, sentiamo il dovere di stare alla indiscutibilità delle cifre, le quali provano, come abbiam detto testé, che Taranto ha una media di mortalità inferiore a sei altre città, che sono Foggia, Napoli, Catania, Padova e Palermo.³⁰



²⁴ *Ivi*, doc.: *Lettera del Sottoprefetto al Sindaco*, 1 novembre 1886.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ D'Andrea 1886.

²⁷ *La tubercolosi a Taranto*, «La Voce del Popolo», 2 ottobre 1886; *L'inchiesta del Dottor D'Andrea sulla Tubercolosi*, «La Sentinella», 4 ottobre 1886.

²⁸ Somma 1982. Per il caso di Tranto, *A proposito delle fognature*, «La Voce del Popolo», 30 aprile 1890; *Salus Publica*, *ivi*, 15 marzo 1893; *Risposta dell'egregio nostro amico signor Dottor Galasso all'articolo del Dottor Paladino, da noi pubblicato nel numero precedente*, *ivi*, 24 marzo 1893.

²⁹ Per queste considerazioni Piccinato 1987, pp. 115-133.

³⁰ A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 9 ottobre 1886.