

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II

Dipartimento di Discipline Storiche "Ettore Lepore"

Dottorato di Ricerca in Storia XXI ciclo

Storia della società europea (MSTO03)

TESI DI DOTTORATO

Taranto dall'Unità al 1940: industrializzazione, quadri ambientali e demografici, politiche urbane.

Coordinatore del Dottorato

Prof.ssa Marisa Tortorelli

Tutor

Prof.ssa Marcella Marmo

Dottorando

Dott. Giuliano Lapesa

Anni Accademici 2005/06 – 2006/07 – 2007/08

INDICE

Introduzione	p. 6
Parte prima	
Capitolo I: Taranto nei decenni a cavallo dell'unità: una visione d'insieme.	
<i>I.1 Una descrizione geografico-ambientale.</i>	p. 16
<i>I.2: L'economia e le attività commerciali.</i>	p. 23
<i>I.3: Alcuni dati sulla popolazione e la struttura socio-professionale.</i>	p. 37
<i>TABELLE.</i>	p. 43
Capitolo II: Evoluzione economico-sociale di Taranto dall'insediamento dell'Arsenale alla prima guerra mondiale (1889 – 1915).	
<i>II.1 Premessa: L'insediamento dell'Arsenale M. M. a Taranto.</i>	p. 48
<i>II.2: Una prima fisionomia della Taranto industriale: le aspettative e le conseguenze sulla città. Alcune considerazioni.</i>	p. 59
<i>II.3 La crescita industriale: indotto, occupazione e variazioni nella struttura economico-sociale cittadina fino alla prima guerra mondiale.</i>	p. 70
Capitolo III: Un tentativo per diversificare la struttura produttiva cittadina: il dibattito sulla questione del porto mercantile nel primo quindicennio del '900.	
<i>III.1: L'emergere della discussione sulla funzione produttiva dell'Arsenale e sulla sua capacità di propulsione per il sistema economico cittadino.</i>	p. 78
<i>III.2: La stasi dell'economia cittadina e la richiesta di nuovi finanziamenti.</i>	p. 84
<i>III.3: Lo sviluppo delle attività commerciali e l'infrastrutturazione del porto mercantile come alternativa al "destino" industriale – militare.</i>	p. 88

Capitolo IV: Il raddoppio della struttura industriale e l’immigrazione in città dal secondo decennio del Novecento alla seconda guerra mondiale: l’urbanizzazione.

<i>IV.1: La grande industria privata a Taranto negli anni tra le due guerre: i Cantieri Navali Franco Tosi.</i>	p. 101
<i>IV.2: Dalla crisi del '29 alla ripresa della seconda metà degli anni Trenta.</i>	p. 117
<i>IV.3: La città che si trasforma. Migrazioni interne e inurbamento.</i>	p. 126
<i>IV. 4: L’immigrazione a Taranto negli anni Dieci e negli anni Trenta del Novecento: analisi della provenienza e tipologia professionale dei flussi migratori.</i>	p. 138
<i>IV.5: L’immigrazione a Taranto nel quadro delle politiche antiurbane del regime fascista.</i>	p. 148
TABELLE.	p. 161

Parte seconda

Capitolo V: L’élite amministrativa di Taranto dall’Unità alla prima guerra mondiale: profilo professionale e quadro politico.

<i>V.1: Amministratori e politica dall’Unità alla riforma elettorale del 1889.</i>	p. 187
<i>V.2: La riforma del 1889 e i cambiamenti nella politica locale.</i>	p. 198
<i>V.3: Gli amministratori comunali dal 1889 al 1922: un profilo socio-grafico.</i>	p. 208

Capitolo VI: L’ampliamento della città dall’Unità agli anni Venti del Novecento.

<i>VI.1: Le ipotesi, i progetti e i conflitti sull’espansione urbana negli ultimi decenni pre-unitari.</i>	p. 221
<i>VI.2: Dalle servitù militari alla città libera all’indomani dell’Unità: il progetto del piano Conversano.</i>	p. 230
<i>VI.3: Dal progetto all’edificazione. La crescita della città negli ultimi decenni del XIX secolo: gli espropri e le concessioni edilizie nella strategia municipale.</i>	p. 248
<i>VI. 4: L’espansione dell’area urbana dagli inizi del XX secolo alla prima guerra mondiale.</i>	p. 268

Capitolo VII: L'intervento sulla città vecchia: proposte, progetti e realizzazioni tra età liberale e fascismo.

VII.1: Le prime discussioni sul risanamento e sulla costruzione di case per gli operai nell'ultimo decennio dell'Ottocento. p. 278

VII.2: La politica edilizia negli anni Trenta: il piano Bonavolta. Tra sventramenti e case popolari: la svalorizzazione della città vecchia. p. 294

Appendice :

Le fonti utilizzate per la ricostruzione dei profili professionali degli amministratori di Taranto. p. 309

Tabella: profili professionali e quadro politico in età liberale. p. 310

Fonti archivistiche, Censimenti e Relazioni delle Camere di Commercio p. 318

Fonti pubblicistiche d'epoca p. 322

Bibliografia p. 326

Testi su Taranto p. 350

Archivi consultati

Archivio di Stato di Taranto, Taranto	(A.S.T.)
Archivio Storico del Comune di Taranto, Taranto	(A.S.C.T.)
Archivio Centrale dello Stato, Roma	(A.C.S.)
Archivio di Stato di Lecce, Lecce	(A.S.L.)
Archivio Storico Banca Commerciale Italiana (oggi Banca Intesa), Milano	(A.S.B.I.)
Archivio Storico Arsenale Marina Militare di Taranto, Taranto	(A.S.A.M.M.T.)

INTRODUZIONE

La mia ricerca sullo sviluppo industriale e le politiche urbane a Taranto nel medio-lungo periodo compreso tra l'Unità e la seconda guerra mondiale ha preso le mosse dalle osservazioni generali sulla stretta connessione, resa esplicita dalla storiografia, tra città e modernizzazione in età liberale e nel periodo compreso tra le due guerre mondiali. Negli ultimi decenni le realtà urbane hanno incontrato l'interesse crescente di una parte degli studiosi che si sono occupati della storia dell'Italia meridionale in età contemporanea. 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 ottocentesche¹. Ad iniziare dai primi anni Ottanta, grazie ad una riconsiderazione critica dell'evoluzione storica del Mezzogiorno contemporaneo² – frutto anche delle spinte metodologiche provenienti da storiografie estere, si pensi alla prima ricezione positiva in Italia della storiografia delle «Annales», all'importanza della geografia storica, ai temi, approcci e categorie d'analisi ispirati dalle scienze sociali³ –, le città meridionali e i ceti medi urbani hanno assunto quindi una nuova centralità nella riflessione degli storici. In questo contesto, secondo quanto ha sottolineato, tra gli altri, Giuseppe Barone, le città del Mezzogiorno tra Otto e Novecento si rivelano allo storico come il centro della modernizzazione meridionale⁴.

¹ Un ruolo importante, tra gli altri, nell'aprire il dibattito storiografico su città e modernizzazione nel Mezzogiorno tra Otto e Novecento hanno avuto: L. Masella, *Tra corporativismi e modernizzazione. Le classi dirigenti pugliesi nella crisi dello stato liberale*, Milella, Lecce 1983; AA. VV., *La modernizzazione difficile. Città e campagna nel Mezzogiorno dall'età giolittiana al fascismo*, De Donato, Bari 1983. Vedi, inoltre: P. Macry, *Ottocento, famiglie, élites e patrimoni a Napoli*, Einaudi, Torino 1988; A. Signorelli, *Tra ceto e censo. Studi sulle élites urbane nella Sicilia dell'Ottocento*, F. Angeli, Milano 1999; G. Schininà, *Le città meridionali in età giolittiana. Istituzioni statali e governo locale*, Bonanno, Acireale-Roma 2002.

² S. Lupo, *Il giardino degli aranci. Il mondo degli agrumi nella storia del Mezzogiorno*, Marsilio, Venezia 1990; G. Giarrizzo, *Mezzogiorno senza "meridionalismo"*, Marsilio, Venezia 1992; P. Bevilacqua, *Breve storia dell'Italia meridionale, dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma 1993.

³ Cfr. D. Calabi, *Storia della città: l'età contemporanea*, Marsilio, Venezia 2005.

⁴ G. Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, in "Meridiana", n. 5, 1989, pp. 13-47.

Posto centrale occupa in questa nuova riflessione storiografica sul Mezzogiorno contemporaneo la critica del modello dualistico utilizzato nell'interpretazione della storia italiana e si tende, al contrario, a svolgere un'analisi particolareggiata che evidenzia 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 sul Mezzogiorno contemporaneo 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 urbana⁵. In alcuni di questi studi, infatti, la città è apparsa come un riferimento insufficiente e si è assunto come parametro di riferimento 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 svolti⁶.

Al contrario, lo 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 liberale⁷ vorrebbe offrire un contributo, muovendo dalle analisi di Lucio Gambi⁸ per giungere ai più recenti studi di Salvatore Adorno⁹, a quel rinnovato interesse storiografico per le trasformazioni dello spazio urbano che, negli ultimi anni, ha sottolineato l'opportunità di un nuovo tipo di analisi

⁵ Tra gli studi sulle città meridionali in cui maggiore è stato il dialogo con i temi e le metodologie della storia urbana vedi: E. Di Ciommo, *Bari 1806-1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, F. Angeli, Milano 1984; P. Travagliante, *La pianificazione difficile. Sviluppo urbano e crescita edilizia a Catania fra le due guerre*, F. Angeli, Milano 1988; L. D'Antone, *Scienze e governo del territorio. Medici, ingegneri, agronomi e urbanisti nel Tavoliere di Puglia (1865-1965)*, F. Angeli, Milano 1990; S. Adorno, *La produzione di uno spazio urbano. Siracusa tra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia 2004.

⁶ Cfr. P. Bevilacqua, *Corsi e ricorsi della storiografia sul Mezzogiorno*, in P. Macry e A. Massafra (a cura di), *Fra storia e storiografia. Scritti in onore di Pasquale Villani*, il Mulino, Bologna 1994, pp. 131-150 [qui spec. pp. 142-144].

⁷ Nella ricerca, per la scarsa disponibilità di fonti archivistiche e a stampa, non ho potuto affrontare l'analisi dei profili politici e sociografici delle élites amministrative della città durante il fascismo. Negli anni tra le due guerre l'intensa instabilità amministrativa comportava un continuo susseguirsi di podestà e commissari governativi: tra il 1923 e il 1936 si alternarono 14 diverse personalità alla guida del Comune.

⁸ Le analisi di Lucio Gambi sulla città e sui processi di modernizzazione sono molte, si rimanda per tanto ai riferimenti nel testo e in bibliografia.

⁹ Cfr. Adorno, *La produzione di uno spazio urbano* cit.; S. Adorno, F. De Pieri (a cura di), *Le città italiane nell'Ottocento*, in "Contemporanea", a. X, n. 2, aprile 2007, pp. 291-316.

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 nazionale¹⁰. Nella ricerca, quindi, ho assunto come filo conduttore il tentativo empirico 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.

Nel primo capitolo della tesi ho cercato di delineare un quadro della forma urbana, dell'economia e della stratificazione sociale della città nei decenni precedenti all'unificazione nazionale, in modo da collocare in una prospettiva storica, che muovesse dai decenni compresi tra fine Settecento ed età napoleonica, la vicenda della Taranto industriale. Tra XVIII e XIX secolo, infatti, non solo assume maggiore visibilità il modificarsi delle gerarchie territoriali e urbane pugliesi, con l'emergere di Bari da un lato, e l'iniziale disarticolazione della Provincia di Terra d'Otranto dall'altro¹¹, ma fu durante il decennio francese che per la prima volta l'area urbana di Taranto venne considerata idonea per l'insediamento di un Arsenale militare e di una base navale. Incrociando fonti a stampa, storia locale e racconti di viaggio ho voluto mettere in luce, quindi, 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 demografica¹², 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 manifatturiere non si erano proiettate nei

¹⁰ Vedi: A. Ciuffetti, *La città come oggetto storiografico. Metodi, fonti, linguaggi*, in "Proposte e Ricerche", 42, 1999, pp. 154-166; D. Calabi, *La storia urbana in Italia*, in "Città e storia", 2, 2002, pp. 1-14; A. Ciuffetti, *La città industriale. Un percorso storiografico*, Giada, Perugia 2002; S. Adorno, *Professionisti, città e territorio. Percorsi di ricerca tra storia dell'urbanistica e storia della città*, Cangemi, Roma 2002; F. Grandizio, *Più spazio alla storia. Una proposta di lettura della città*, in "Quaderni storici", 118, 2005, pp. 169-202; Calabi, *Storia della città: l'età contemporanea* cit.; Adorno, De Pieri (a cura di), *Le città italiane nell'Ottocento* cit.

¹¹ Cfr. A. Massafra, *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale*, in *Storia della Puglia. Vol. 2, Dal Seicento a oggi*, a cura di A. Massafra, B. Salvemini, Laterza, Roma-Bari 2005, pp. 25-50. Nella tesi non si è potuto affrontare, per scarsità di fonti, il processo relativo alla istituzione nel 1923 della Provincia di Taranto.

¹² Dal 1831 al 1881 la popolazione presente passa da 16.105 abitanti a 31.557, con una crescita del 95,9% ponendo la popolazione del 1831=100.

sobborghi esterni, indotto consueto della civiltà industriale. Nei primi anni Ottanta lo storico e archeologo tedesco Ferdinand Gregorovius così descrisse la città che aveva visto giungendo dalla strada provinciale che da Lecce portava a Taranto:

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. [...] 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 abbracciare¹³.

La città-isola costretta all'interno delle mura medievali venne scelta dai governi post-unitari, 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 divenne, quindi, momento periodizzante per la storia cittadina. Nel secondo e nel quarto capitolo ho cercato di descrivere, grazie all'ausilio di una cospicua mole di fonti d'archivio e a stampa reperite negli archivi locali e nazionali, le trasformazioni dell'economia, della struttura sociale e della stessa forma urbana, seguendo le vicende del processo di industrializzazione fino alla seconda guerra mondiale. Mi sono servito pertanto principalmente, oltre che dei Censimenti della popolazione e dell'industria e delle fonti a stampa del MAIC e delle Camere di Commercio, delle relazioni semestrali e mensili dei prefetti conservate presso l'Archivio di Stato di Taranto, delle carte di Ferdinando Adamoli conservate nel fondo Sofindit presso l'Archivio storico della Banca Commerciale Italiana di Milano (oggi Banca Intesa), di vari documenti presenti nell'Archivio Centrale dello Stato e,

¹³ Cfr. F Gregorovius, *Nelle Puglie* [Traduzione dal tedesco di Raffaele Mariano], G. Barbera editore, Firenze 1882, pp. 409-410.

per il fondo matricolare operaio, nell'Archivio Storico dell'Arsenale della Marina Militare di Taranto.

Il primo e più evidente dato preso in considerazione è quello relativo alla macroscopica presenza, grande due volte la città di allora, dell'insediamento industriale, il quale «modificò il disegno della costa, le altimetrie del suolo; fagocitò al suo interno masserie, chiese, ville signorili, acquedotti. Fu necessaria la costruzione del canale navigabile con la relativa parziale demolizione delle antiche fortificazioni; infine condizionò fortemente il disegno della città e le direttrici di sviluppo urbano¹⁴». Seguendo le alterne congiunture economiche/militari nazionali ho analizzato il percorso di crescita dell'industria cittadina nel mezzo secolo preso in esame attraverso i problemi e le contraddizioni poste dallo sviluppo dell'indotto e dalle oscillazioni del mercato del lavoro locale tra industria, edilizia e terziario dequalificato. È emerso come la crescita dell'indotto, analogamente alle capacità occupazionali dell'intero sistema economico cittadino, dipendessero strettamente dalle commesse della Marina militare, raggiungendo dimensioni ragguardevoli durante la prima guerra mondiale e sviluppandosi ulteriormente ad iniziare dalla metà degli anni Trenta in coincidenza con l'intervento dell'IRI e con la politica di riarmo del fascismo. All'interno di questo quadro, accanto ad alcuni riferimenti comparativi agli studi disponibili per altre "città industriali" italiane e al dibattito storiografico sulla città industriale europea, molto spazio ho dedicato allo studio delle 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'Italia¹⁵ – che ne accentua la differenziazione

¹⁴ Cfr. G. Narracci, *Arsenale e città: la struttura territoriale e urbana*, in AA. VV., *Taranto e il suo Arsenale. Mostra sugli aspetti storici, urbanistici e produttivi dell'insediamento dell'Arsenale M. M. a Taranto*, Comune di Taranto, Briziografiche, Taranto 1981, p. 36.

¹⁵ La città passa dai circa 31.000 abitanti del 1881 ai 140.000 del 1936. Nell'ultimo decennio del XIX secolo si registra un saldo migratorio positivo di 11.159 persone; tra il 1911 e il 1921 il saldo sarà di 24.058 immigrati e negli anni dal 1931 al 1938 il saldo sarà di 28.912 immigrati, con un'immigrazione complessiva in città che interessa oltre 43.000 persone. Per la ricostruzione dei flussi d'ingresso in città si sono utilizzate le pubblicazioni ufficiali dell'Amministrazione Comunale (crf.

sociale rispetto al territorio rurale e alle altre aree urbane provinciali. Ho cercato di ricostruire la provenienza geografica e la tipologia professionale degli immigrati che giungono nella città pugliese. Ne è emerso un quadro articolato in cui, accanto ai flussi provenienti dalle aree rurali provinciali e da quelle dell'arco ionico calabro-lucano, grande importanza rivestivano i flussi composti da manodopera specializzata, operai metallurgici attivi nella cantieristica nazionale, che seguivano un insolito percorso migratorio lungo la direttrice Nord-Sud. La manodopera specializzata muoveva, infatti, alla volta di Taranto partendo prevalentemente, oltre che da Napoli e Castellammare di Stabia, dalle aree urbane di La Spezia, Venezia e Trieste. Inoltre, i flussi migratori degli anni Trenta sono stati analizzati alla luce delle politiche antiurbane del governo fascista, confermando anche per il caso di Taranto quanto già emerso in un quadro nazionale di analisi¹⁶, cioè la contraddittorietà e l'inefficacia delle leggi del regime volte ad impedire la mobilità della popolazione.

In questa prima parte della ricerca, nel terzo capitolo, ho prestato attenzione al dibattito cittadino intorno alla trasformazione industriale della città e all'ipotesi, ventilata da alcuni settori del notabilato locale, di diversificare la struttura produttiva di Taranto puntando sulle attività commerciali e, quindi, sull'infrastrutturazione del porto mercantile. Il dibattito, che si svolge durante l'età giolittiana, è stato possibile ricostruirlo utilizzando come fonti la stampa periodica locale¹⁷, gli opuscoli e gli scritti di alcuni fra gli esponenti dell'élite cittadina, in primo luogo quelli interessati alle attività commerciali, ma non solo. Negli anni a cavallo tra Otto e Novecento 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 così a farsi strada, come vedremo,

Cap. IV). Per un confronto tra l'immigrazione a Taranto con quella che interessa negli stessi anni altre città italiane, vedi: U. Giusti, *Lo sviluppo demografico dei maggiori centri urbani italiani dalla fondazione del regno ad oggi. Note e considerazioni sull'urbanesimo italiano*, S. A. Tipografica L. Da Vinci, Città di Castello 1936 (estratto da: "Giornale degli economisti e rivista di statistica", marzo 1936); Ministero dell'Interno. Direzione generale per la demografia e la razza, *Correnti migratorie e urbanesimo*, Edizioni di "Razza e civiltà", Roma 1942.

¹⁶ Cfr. A. Treves, *Le migrazioni interne nell'Italia fascista. Politica e realtà demografica*, Einaudi, Torino 1976.

¹⁷ In primo luogo il periodico Democratico "La Voce del Popolo".

anche fra i più convinti sostenitori locali dell'Arsenale, i quali iniziavano a considerare altre vie per promuovere lo sviluppo economico della città. L'attenzione si rivolse, quindi, verso il porto mercantile e le attività commerciali insistendo sulla necessità di fare di Taranto un grande centro commerciale, 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 sul divenire 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 unitario¹⁸. 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 accrescimento delle antiche attività commerciali – da ottenersi attraverso un potenziamento del porto mercantile – nuovamente intraviste come l'unica ed effettiva base di un costante sviluppo economico della città. Pertanto, l'esperienza di questo 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 Napoli¹⁹.

¹⁸ Cfr. R. D'Ayala Valva, *Programma tarantino. Sogni e visioni*, Tipografia del Commercio, Taranto 1896; V. Fago, *Pel nostro porto mercantile*, Estratto dal giornale “Jonio”, Tipografia F.lli Martucci, Taranto 1902; F. Di Palma, *Per il porto mercantile di Taranto. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 6 febbraio 1913*, Stabilimento tipografico Armani & Stein, Roma 1913.

¹⁹ Per Bari e il caso pugliese si rimanda agli studi di Luigi Masella, in proposito vedi: L. Masella, *Élites politiche e potere urbano nel Mezzogiorno dall'età giolittiana all'avvento del fascismo. Il caso pugliese*, in AA. VV., *La modernizzazione difficile* cit., pp. 89-123; Id, *La difficile costruzione di una identità (1880-1980)*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, a cura di L. Masella e B. Salvemini, Einaudi, Torino 1989, 281-438; Id, *La reinvenzione dell'identità culturale pugliese*, in A. Massafra, B. Salvemini, *Storia della Puglia, vol. 2, Dal seicento a oggi*, Laterza, Roma-Bari 2005, pp. 94-101. Per il caso di Napoli si rimanda qui espressamente a: G. Acocella (a cura di), *Lo Stato e il Mezzogiorno. A ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*. Atti del Convegno di Studi storici svoltosi a Napoli dal 10 all'11 dicembre 1984, Guida, Napoli 1986. In particolare si vedano gli interventi di F. Barbagallo, *Stato e Mezzogiorno – Politica ed economia. Francesco S. Nitti e la legge speciale per Napoli*; M. Marmo, *Il dibattito sull'«avvenire industriale» e l'opera della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*; E. Mazzetti, *Questione portuale e questione industriale ai primi del '900*.

Dopo aver esaminato, nella prima parte della tesi, 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, nella seconda parte ho analizzato 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. Tuttavia, prima di esaminare alcuni aspetti delle politiche urbane adottate dalle élites amministrative di Taranto, ho reputato utile, nel quinto capitolo, fornire un quadro dei profili socio-grafici degli amministratori comunali in età liberale, tra élites vecchie e nuove, e un'analisi della loro appartenenza alle liste politiche locali e degli interessi che tali liste rappresentavano. La ricostruzione della composizione socio-professionale degli amministratori comunali mi ha permesso, in una chiave interpretativa che intreccia la storia sociale con quella amministrativa²⁰, 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 liberale²¹. Per la ricostruzione dei principali dati anagrafici, professionali, occupazionali e sullo schieramento politico di appartenenza dei Consiglieri comunali nel periodo esaminato ho dovuto utilizzare molte fonti diverse integrandole tra loro, dalle *Liste degli eletti al Consiglio comunale*, agli *Elenchi dei maggiori contribuenti dell'imposta fondiaria*, passando per le *Delibere del Consiglio comunale* e le informazioni presenti sulla stampa locale. Per maggiori chiarimenti sulle fonti utilizzate si rimanda, pertanto, all'Appendice.

Nel sesto capitolo, utilizzando prevalentemente fonti amministrative conservate presso l'Archivio Storico del Comune di Taranto, ho ricostruito il percorso di espansione urbana nel tentativo di cogliere, da un lato, attraverso le vicende del piano regolatore Conversano approvato nei primi anni post-unitari, 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 intorno ad una politica urbana che liberasse la città dalle antiche

²⁰ In proposito si rimanda all'importante discussione aperta da "Quaderni storici" nel 1984. Vedi: *Borghesie urbane dell'Ottocento*, in "Quaderni storici", n. 56, 1984.

²¹ Vedi in proposito: S. Adorno, F. De Pieri, *Le città italiane nell'Ottocento*, in "Contemporanea", Anno X, n. 2, aprile 2007, pp. 291 – 316.

servitù militari. Dall'altro ho cercato di mettere in luce la distanza e la discrasia che si venne a stabilire tra il progetto del piano e la cultura tecnica e sociale di cui era espressione, e le reali modalità che caratterizzarono l'ampliamento della città. Il rapporto, quindi, tra la forma urbana, i discorsi e i progetti che su di essa si incentrano e, infine, la sua reale trasformazione rappresenta la principale chiave di lettura che ho seguito nella ricerca e nella stesura del capitolo. Il Regolamento edilizio e il piano Conversano, entrambi redatti nel 1862, contenevano gli strumenti idonei a consentire la razionale definizione del territorio urbano e ad impedire il fenomeno degli interventi speculativi dei privati. Tuttavia, nonostante questi presupposti, il successivo concreto svolgersi dell'attività edificatoria, esaminata alla luce delle politiche comunali degli espropri e delle concessioni edilizie (politiche ricostruite grazie alla visione di una lunga serie di Delibere del Consiglio Comunale), vanificò quelle premesse e nella città di Taranto le peculiarità delle forme speculative hanno determinato la 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 e emergenza igienica, diveniva 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 strettamente, nell'ultimo capitolo, al tema del risanamento del centro storico e della 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 all'interno di 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, «costituiscono anche gli indici più rivelatori delle linee evolutive, delle interne contraddizioni, della stessa precoce inadeguatezza strutturale della città borghese»²².

²² Di Ciommo, *Bari 1806-1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit., p. 10.

Si è scelto di concludere la tesi con la seconda guerra mondiale. Nel secondo dopoguerra, pur all'interno di una continuità determinata 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, 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 quindi, 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 fine anni '70 del secolo passato. A nord, a ridosso del quartiere Tamburi, la nuova area industriale. Da: AA. VV., *Il porto di Taranto*, a cura di C. Indelicati, Consorzio Area Sviluppo Industriale, Roma, 1978.

CAPITOLO 1

Taranto nei decenni a cavallo dell'unità: una visione d'insieme.

1.1 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 una grande 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 grande¹.



Figura 1: Terra d'Otranto tratta dalle Carte del Sig.r G. A. Rizzi Zannoni, Venezia 1783, in A. Zatta, Atlante Nuovissimo, Venezia 1775 – 84.

¹ Tra gli altri, per una più ampia descrizione geografica del Golfo di Taranto, vedi: G. M. Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, a cura di Franca Assante e Domenico Demarco, 2 voll., Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1969. Vedi inoltre: A. Cerruti, *Mar Piccolo e il Mar Grande di Taranto*, Stabilimento poligrafico dello Stato, Roma, 1925.

La costa è bassa e sabbiosa anche da Punta Rondinella verso ovest, e fino al secondo dopoguerra questa zona era preda della malaria. Seguendo la direzione Capo San Vito – 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 una circonferenza di venti chilometri ed una superficie di venticinque chilometri quadrati; esso si divide in due bacini, uno a ponente, chiamato primo seno, più esteso, 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 sua parte orientale, è di quattordici metri. Il seno di levante è meno profondo, raggiunge, infatti, la profondità di circa nove metri². 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! 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

² Vedi: C. De Giorgi, *Il Mar Piccolo di Taranto. Note geofisiche*, in “Rassegna Pugliese”, vol. XVII, Vecchi, Trani, 1913, pp. 212 e seguenti. Vedi inoltre: G. Marzia, *Il Porto di Taranto*, Quaderni della Facoltà di Magistero – Istituto di Geografia, Quaderno 5, Università degli Studi di Lecce, Lecce, 1977, pp. 7-9.

dissolversi della vita storica. Scorrendo quell'ampia distesa di là donde cerulea s'avvallava, 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 mari³.



Figura 2: Pianta topografica di Taranto (da G. B. Gagliardo, *Descrizione topografica di Taranto*, A. Trani, Napoli, 1811).

Tra il Mar Piccolo e il Mar Grande sorge la città di Taranto. 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 restaurate dai

³ Cfr. F. Gregorovius, *Nelle Puglie*, (Traduzione dal tedesco di Raffaele Mariano), G. Barbera editore, Firenze, 1882, pp. 408-409. Più avanti 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).

sovrani aragonesi nel corso del XV secolo per proteggere l'abitato dalla minaccia turca⁴.

A sud-est la severa mole del Castello aragonese, che con i torrioni di levante San Cristofalo, San Lorenzo, Sant'Angelo, Materdei e del Vasto, fronteggiava il "fosso" – canale artificiale fatto scavare da re Ferdinando I di Napoli nel 1481, il quale scavato e allargato diverrà nel 1887 l'odierno Canale Navigabile –; a nord-ovest la Cittadella eretta nel 1404 da Raimondello Orsini del Balzo fronteggiante il Canale naturale di Porta Napoli; a sud alte e robuste mura a picco sul Mar Grande; a nord, sul Mar Piccolo, la Torre Nuova e le mura intramezzate da bastioni collegati fra loro e facenti capo, lungo i due mari, alle opere militari del Castello e della Cittadella. 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 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 partivano e si

⁴ Cfr. G. C. Speziale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Laterza, Bari, 1930, pp. 27-99. Giuseppe Carlo Speziale fu un ufficiale di marina e comandante di un sottomarino che si prestò sul finire degli anni '30 del Novecento ad un importante lavoro su la storia militare di Taranto tra età moderna e contemporanea. Vedi in proposito l'introduzione di Benedetto Croce al volume sopra citato, pp. 7-9.

⁵ Vedi: G. Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"*, Regia Tipografia Ed. Salentina, Lecce, 1941, p. 3. Estratto dalla rivista: "Rinascenza Salentina", Anno IX, n. 1, 1941.

⁶ Cfr. L. Gambi, *Ragionando di confini della città*, in "Storia Urbana", n. 47, 1989, p. 226.

snodavano una serie molto numerosa di vicoli e vicoletti (ne furono contati 138 non compresi quelli che non avevano uscita o che, per la loro ristrettezza, non servivano al passaggio delle persone⁷). Il percorso delle strade e dei vicoli era interrotto qua e là da piccoli slarghi che, in difetto di aree pubbliche, assumevano il ruolo di piazze cittadine. Ciò nonostante, l'unica vera piazza di una certa estensione era Piazza Fontana (detta anche Piazza Grande nella toponomastica municipale), centro di importante attrazione cittadina sia per il mercato che vi si svolgeva, sia per la fontana che riforniva di acqua l'intero abitato⁸. Gregorovius ci regala un pittoresco affresco della piazza:

La piazza è il punto di convegno della più povera plebaglia. Vi fanno capo le strade principali della città. È circondata intorno intorno da case imbiancate, coperte a terrazze, e con balconi. Qui si trova pure qualche sudicia locanda, e un paio di misere botteghe di caffè, con alcuni negozii non meno meschini. Il volgo vi rigurgita e, vociando e strillando, cerca vendere o comprare frutta ed erbaggi; tutta gente seminuda, come i lazzaroni di Napoli. La piazza non lascia libera la vista sul mare; epperò si crederebbe essere qui in un piccolo paese di terra del mezzogiorno, se non fosse il correre in qua e in là di pescivendoli con le loro sporte piene di ostriche e di molluschi, e se l'aria non fosse impregnata di un acuto odore marino. [...] Simili a quelli di Santa Lucia a Napoli, anche qui sono alquanti banchi per i venditori di pesce: un piccolo e sporco mercato che porge esso pure un'immagine della miseria, dello scadimento generale⁹.

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. Vedi: G. Costa, *Notizie statistiche della città di Taranto*, in "Giornale di economia rurale della Società Economica di Terra d'Otranto", vol. VII, Fasc. XV e XVI, Lecce, 1847.

⁸ Cfr., G. Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"*, cit., pp. 3-4. Per la descrizione topografica di Taranto nella prima metà del XIX secolo vedi: G. B. Gagliardo, *Descrizione topografica di Taranto: con quella dei suoi due mari, delle sue pesche, del suo territorio, dei suoi prodotti marittimi e terrestri, dei rottami delle sue antichità e colla serie dei suoi uomini illustri*, Angelo Trani, Napoli, 1811. (Ristampa anastatica: A. Forni, Sala Bolognese, 1977). Cfr. inoltre: A. Della Ricca, M. Vuozzo, *Il fosso, il canale, il ponte*, Scorpione/Mediasud, Taranto, 1986, pp. 16-27.

⁹ Cfr. Gregorovius, *Nelle Puglie* cit., pp. 428-429.



Figura 3: «Pianta di Taranto militarmente estratta dal Reg. Geografo Militare Tommaso Zampi», (prima metà dell'Ottocento). ISGAG, Fortificazioni, LXXVIII – B – 5134. Cm 67 x 37.

Secondo il Censimento della Popolazione del 1861¹⁰, la città di Taranto contava una popolazione presente di 24.833 abitanti (quella residente era di 26.163); per l'87% (21.605 abitanti) essa viveva concentrata all'interno delle mura cittadine, su un'estensione complessiva di 24 ettari. Tuttavia, secondo quanto riferisce Giuseppe Carlo Speciale sulla base delle mappe catastali da lui visionate¹¹, circa metà del territorio urbano (250.000 mq) era occupato da edifici religiosi, in gran parte conventi e chiese per un totale di settecento persone, che nel corso del XVIII e della prima metà del XIX secolo avevano continuamente accresciuto le loro proprietà urbane: «...i quattordici conventi annidatisi tra le mura civiche s'erano estesi pian piano per donazioni testamentarie e per acquisti, ed avevano incorporato le case confinanti. Soltanto uno di essi aveva assorbito ben venticinque edificzi, sicché nel secolo decimottavo, come si può vedere sulle mappe catastali, gli edifici religiosi, tra conventi e chiese, coprivano poco meno di metà dell'intera area di Taranto»¹².

La città era quindi troppo popolata rispetto alla sua estensione (circa 1.662 abitanti per ettaro), il che, come già da diversi decenni andavano sostenendo gli amministratori cittadini nelle suppliche al Re di Napoli per ottenere l'autorizzazione

¹⁰ Istituto Centrale di Statistica, *Censimento generale della popolazione del Regno al 1 dicembre 1861*, Stabilimento poligrafico per l'Amministrazione dello Stato, Roma, 1861.

¹¹ Cfr. Speciale, *Storia militare di Taranto* cit., pp. 190-197.

¹² Ivi, p. 190.

a costruire al di fuori delle mura¹³, rendeva, insieme alla mancanza della fognatura e di una razionale organizzazione nella pulizia delle strade e nella raccolta dei rifiuti¹⁴, estremamente precarie le condizioni igienico-sanitarie del centro abitato. Nei carteggi municipali del tempo¹⁵, ricorre 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, di abitazioni senza finestre e senza luce e «sprovviste di ogni più indispensabile comodità d'igiene; soffocato dalle vecchie mura, molto alte, che alla Città in posizione incantevole, 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 superficie¹⁶». Il problema dell'eccessivo popolamento della città vecchia di Taranto e delle difficili condizioni sanitarie e igieniche che questo comportava è una costante della storia cittadina, almeno dalla seconda metà del Settecento fino agli anni Cinquanta del XX secolo. Già negli anni '80 del XVIII secolo, lo svizzero Carlo Ulisse de Salis Marschlins annotava, dopo aver visitato Taranto, che: «diciottomila abitanti sono agglomerati sopra questa piccola roccia, in case così alte e così assolutamente addossate l'una sopra l'altra, da rendere le strade oscure, strettissime e per di più ventilate oltre ogni dire. Aggiungete a questo una pavimentazione orribile, specie nella via della Marina, la quale sorpassando l'abituale sporcizia italiana, non è traversabile a causa del suo sudiciume e del suo fetore. Questo quartiere prova esuberantemente che la città è troppo popolata per la sua estensione»¹⁷.

¹³ Questa vicenda, insieme alle problematiche di carattere igienico-sanitario, verrà affrontata nello specifico in seguito. Per ora si rimanda a: Speziale, *Storia militare di Taranto* cit., pp. 187-197; M. Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo. Un secolo di storia della città a Taranto: '800 dei Borboni '800 dell'Unità*, in AA. VV., *La città al borgo: Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto, 1983, pp. 47-57.

¹⁴ Per un esame del rapporto tra città e rifiuti vedi: E. Sori, *La città e i rifiuti. Ecologia urbana dal Medioevo al primo Novecento*, il Mulino, Bologna, 2001.

¹⁵ Vedi: Archivio Storico del Comune di Taranto (ASCT), CAT. I: *Amministrazione*, Busta 4: *Risanamento città vecchia 1861 – 1863*.

¹⁶ Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"* cit., pp. 7-8. Per una descrizione della città vedi anche il romanzo di G. Viola, *Pater. Il romanzo del lume a petrolio*, L. Veronelli, Milano, 1958 (ripubblicato da: Scorpione, Taranto, 1998), pp. 68-74.

¹⁷ Cfr. C. U. de Salis Marschlins, *Nel Regno di Napoli: viaggio attraverso varie province nel 1789*, traduzione di Ida Capriati De Nicolò, V. Vecchi, Trani, 1906, pp. 58-59.

Circa mezzo secolo dopo, nel 1844, Giuseppe Costa, incaricato dalla Società Economica di Terra d'Otranto di raccogliere notizie statistiche sulla città, considerava che: «È sorprendente che non si curi la nettezza delle strade e delle piazze, onde non associare la lordura all'angustia dell'abitato, fomite continuo di mala salute. Alla strettezza del perimetro della città pel comodo abitare della popolazione in superficie si supplisce col moltiplicare i piani delle abitazioni. Ciò nonostante il numero della popolazione è molto esuberante alla capacità delle abitazioni, e vivono quindi molto stretti»¹⁸.

1.2: L'economia e le attività commerciali.

La gran parte degli studi sulla storia economica, sociale e politica della città di Taranto in età contemporanea, frutto tutti del lavoro di cultori di storia cittadina, prendono le mosse dall'importante cesura rappresentata dall'apertura dell'Arsenale Militare della Marina nel 1889. La storia dei decenni precedenti, poco indagata, è coperta dallo stereotipo di un immobilismo economico e sociale che affonderebbe le radici nella decadenza della città Magno Greca o nella crisi dei commerci nel Mediterraneo in seguito al dirottamento, a partire dal XVI secolo, degli interessi commerciali europei sulle rotte atlantiche¹⁹. Questa visione, confortata dai numerosi articoli presenti sulla stampa locale ad ogni anniversario dall'apertura

¹⁸ Cfr. Costa, *Notizie statistiche della città di Taranto* cit., p. 22.

¹⁹ Vedi: G. Acquaviva, *Taranto: dalle navi agli altoforni*, Edizioni Corriere del Giorno, Taranto, 1964; N. B. Lo Martire, *L'Arsenale M. M. di Taranto*, Arti Grafiche Brizio, Taranto, 1975; R. Nistri, L. Sardi, *Cafoni, arsenalotti e galantuomini. Taranto dalla prima industrializzazione all'avvento del fascismo*, Edizioni dal Sud, Bari, 1980; F. Lemma, *Un secolo di lotte. L'Arsenale di Taranto tra cronaca e storia*, a cura di Pietro Aresta, Edizioni dal Sud, Bari, 1981; AA. VV., *Taranto e il suo Arsenale*, a cura della Camera di Commercio, Arti Grafiche Brizio, Taranto, 1981; R. Nistri, *Dinamica politica e sociale dall'avvio dell'industria navalmecanica alla guerra. Da un secolo all'altro (1898 - 1910)*, in AA. VV., *La città al borgo* cit.; N. B. Lo Martire, *Taranto: lo sviluppo amaro*, Schena, Fasano, 1988; AA. VV., *La Marina e Taranto. Centenario dell'Arsenale*, Arte Maestra, Taranto, 1989; N. Caputo, *Investivamo alla marinara. Taranto e la marina: storia di un amore non sempre difficile*, Editrice Scorpione, Taranto, 1989; A. Fratta, *La fabbrica delle navi*, Electa, Napoli, 1990.

dell'Arsenale²⁰, si basa, inoltre, sulle descrizioni dei viaggiatori stranieri, in gran parte storici e archeologi, che dalla seconda metà del Settecento fino ai primi del Novecento visitarono la città in cerca delle tracce del passato magno-greco e romano²¹. Nel 1867 l'archeologo francese Léon Palustre De Montifaut scriveva: «Così presa tra due fortezze, la città si estende triste e uggiosa, malgrado lo splendore del cielo e l'incanto della posizione. Un mare senza navi, una città senza avvenire, un popolo che vegeta, questo è lo spettacolo desolante. Se non fosse per gli antichi ricordi, chi verrebbe in questo posto a scuotere la polvere?²²». Qualche anno più tardi Gregorovius, oltre a fornirci la sua impressione sulla povertà, l'inezia e la passività di una popolazione che a suo parere non poteva contare su una qualche industria manifatturiera di una certa importanza, si soffermava a descrivere il porto: «Di qui dunque si gode la vista de' due porti e della loro attività, la quale, veramente, è discesa a condizioni che più misere non potrebbero. In questo magnifico golfo giungemmo appena a contare sull'ancora una decina di navi mercantili e due o tre legni della flotta italiana. Sembravano essere lì, più che altro, a rendere compiuto e ad animare quello stupendo e sublime quadro di marina²³». Più oltre, nonostante al tempo della sua prima visita a Taranto nel 1875 la notizia del prossimo insediamento industriale della Marina fosse quasi cosa certa, lo storico tedesco, in preda al pessimismo per come appariva ai suoi occhi la città, considerava con timore che le

²⁰ Gli articoli presenti sui giornali locali "Il Riscatto", "La Sentinella" o "La Voce del Popolo", che per tutti gli anni '90 del XIX secolo e per la prima metà del Novecento parlano della "rinascita" della città di Taranto grazie all'insediamento dell'Arsenale della Marina Militare e di tutte le industrie indotte, sono davvero molti e non avrebbe senso citarli tutti. Per un'idea si vedano, tra gli altri: *I lavori in Taranto*, in "La Voce del Popolo", anno IX, 31 gennaio 1892; *Il R. Arsenale di Taranto*, in "La Voce del Popolo", anno X, 25 maggio 1893; *Per il nostro Arsenale*, in "La Voce del Popolo", anno XVII, 6 gennaio 1900; *Arsenali e navi*, in "La Voce del Popolo", anno XXI, 21 agosto 1904; *Il Bilancio della Marina e gli interessi di Taranto*, in "La Voce del Popolo", anno XLII, 4 aprile 1925; *Taranto e l'Impero*, in "La Voce del Popolo", anno LVI, 23 settembre 1939. Vedi inoltre: "Taranto pel varo della nave Puglia", numero unico, Taranto, 1898.

²¹ Oltre ai resoconti di viaggio del de Salis Marschlins e del Gregorovius già citati in nota 3 e 15, si vedano: G. Dotoli, F. Fiorino (a cura di), *Viaggiatori francesi in Puglia nell'Ottocento*, 4 vol., Schena, Fasano, 1985 – 1989; Id., *Viaggiatori francesi in Puglia nel Novecento*, Schena, Fasano, 1990; Id., *Viaggiatori francesi in Puglia dal Quattrocento al Settecento*, Schena, Fasano, 1993. Vedi inoltre: G. Luisi, *Cartografi e Viaggiatori nella Puglia tra XVIII e XIX secolo*, in "Geotema", n. 27, a. IX, 2005, pp. 122-130; E. Mazzetti, "Old Calabria": *l'incontro con la geografia umana del Mezzogiorno d'un viaggiatore tardo vittoriano*, in "Geotema", cit., pp. 149-164.

²² Cfr. L. Palustre De Montifaut, *De Paris à Sybaris. Etudes artistiques et littéraires sur Rome et l'Italie méridionale 1866 – 1867*, Paris 1868 [traduzione italiana in Dotoli, Fiorino, *Viaggiatori francesi in Puglia nell'Ottocento*, cit., vol. II, pp. 81-82].

²³ Cfr. Gregorovius, *Nelle Puglie* cit., pp. 427-428.

sorti economiche e civili di Taranto fossero ormai irrimediabilmente compromesse. Scriveva infatti:

Sicuro, questo porto militare e il promesso arsenale sono di presente motivo di ansietà grande e di viva agitazione per tutti i Tarentini. Compiuta la promessa, con ciò solo, così pensano essi, Taranto diventerà una seconda volta la regina del Mare Jonio. Noi vogliamo sperarlo. È probabile che ai tardi nepoti sia riservato assistere a tale resurrezione. Ma, veramente, quando si veggono le due superbe regine de' mari nel medio evo e nell'antichità, Venezia e Taranto, quali oggi sono, specchiarsi avvilluppate ne' cenci scoloriti della loro porpora, con l'aspetto sconsolato e desolato, l'una nell'Adriatico, l'altra nel Golfo Jonico, è irresistibile il timore che forse il tempo loro sia passato per sempre²⁴.

Unica eccezione ad una visione così cupa e uniforme sullo stato delle attività economiche locali è rappresentata dalle considerazioni dell'archeologo francese Francois Lenormant che visitava Taranto nel 1880. Lenormant, dopo essersi soffermato sugli indubbi vantaggi che il futuro insediamento dell'Arsenale avrebbe arrecato allo sviluppo economico della città, notava tuttavia che: «Nell'attesa di tale trasformazione che la renderebbe rivale di Tolone e Malta, Taranto è una città di circa 28.000 abitanti, sede vescovile, di un dipartimento marittimo e di una sottoprefettura civile dipendente dalla prefettura di Lecce. Essa non ha una vera e propria industria manifatturiera, ma porta avanti un commercio intensissimo. Le sue esportazioni consistono in olio, avena, grano, prodotti nelle ricche campagne circostanti, e soprattutto in pesce fresco e conservato, proveniente dalle sue ricche zone di pesca²⁵».

Le vicende economiche della città ionica dalla fine del XVIII secolo fino alle soglie della sua trasformazione industriale, per via dell'insediamento dell'industria navale della Marina Militare, furono tutt'altro che statiche. Negli ultimi decenni del Settecento e per tutta la prima metà del XIX secolo Taranto vide mutare il proprio ruolo e la propria importanza economica all'interno dello spazio provinciale di Terra d'Otranto. Ciò fu in gran parte determinato sia dall'influenza del mercato europeo

²⁴ Ivi, pp. 450-451.

²⁵ Cfr. F. Lenormant, *La Grande - Grèce. Paysages et histoire*, A. Lévy, Paris, 1881 [traduzione italiana in Dotoli, Fiorino, *Viaggiatori francesi in Puglia nell'Ottocento*, cit., vol. IV, p. 438].

che innescò – anche per effetto dell’aumento della domanda internazionale di prodotti agricoli collegata alla rivoluzione industriale – meccanismi di ammodernamento delle strutture commerciali e di trasformazione delle attività produttive dei territori agricoli che ricadevano sotto la sua influenza²⁶, sia dall’intensificarsi dell’intervento dello Stato nel miglioramento della rete viaria organizzata, durante gli anni Trenta e Quaranta dell’Ottocento, attorno ai porti di Taranto e Brindisi²⁷. Quest’ultimo aspetto comportò l’attrazione di una quota importante della produzione agricola delle zone interne che dal porto di Gallipoli furono sempre più dirottate verso i porti di Brindisi e Taranto, meglio legati al porto di Bari e ai mercati centro-settentrionali e nord europei²⁸.

Questo contribuì, da un lato, a rendere la città di Taranto (e in seguito soprattutto Brindisi) un polo più stabile di gravitazione di bacini territoriali via via più ampi, e dall’altro, alla progressiva autonomia da Napoli nell’organizzazione commerciale pugliese che si andò progressivamente strutturando in un sistema regionale, con Bari come perno, «non più soggetto all’egemonia napoletana o esclusivamente proiettato verso l’esterno»²⁹. Interessanti in proposito le recenti considerazioni di Angelo

²⁶ Cfr. M. A. Visceglia, *Terra d’Otranto dagli Angioini alla Unità*, in AA. VV., *Storia del Mezzogiorno*, voll. VII, *Le Province*, Edizioni dal Sole, Roma, 1986, pp. 458-461. Della stessa autrice vedi anche: Ead., *Territorio, feudo e potere. Terra d’Otranto tra Medioevo ed età moderna*, Giuda, Napoli, 1988. Per un inquadramento di questi processi riferito al Mezzogiorno in generale vedi: P. Bevilacqua, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (XVIII – XIX sec.)*, in “Meridiana”, n. 1, 1987, pp. 19-45; B. Salvemini, *L’innovazione precaria. Spazi, mercati e società nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Meridiana libri – Donzelli, Roma, 1995.

²⁷ Cfr. A. Massafra, *Dinamiche territoriali e formazione della rete viaria in Puglia dalla fine del Settecento all’Unità*, in Id., *Campagne e territorio nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Dedalo, Bari, 1984, pp. 149-318.

²⁸ Angelo Massafra fa un quadro dei principali assi stradali costruiti nella prima metà del XIX secolo interessanti le città di Taranto e Brindisi: “...la «consolare» che da Bari arriva a Lecce passando per Gioia del Colle, Taranto e Manduria (le odierne strade statali 100, 7 e 7 ter), costruita fra il 1814 ed il 1827. Essa rappresentò il primo, e per alcuni decenni il più importante ed agevole collegamento fra Terra di Bari e Terra d’Otranto. Fra gli anni Trenta ed i primi anni Sessanta dello stesso secolo, poi, un nuovo collegamento fra il basso Adriatico e lo Ionio veniva aperto con la costruzione del tratto dell’odierna statale 7 che collega Brindisi a Taranto, passando per Francavilla Fontana; infine la strada «mediterranea», costruita tra la metà degli anni Venti ed i primi anni Quaranta dell’Ottocento [...] collegava direttamente gran parte dei comuni della fascia mediana di Terra di Bari. Innestandosi sulla «consolare» proveniente da Foggia e Cerignola [...] essa arrivava a Putignano e Noci. Collegandosi, qualche decennio dopo, alla Taranto – Martina Franca – Fasano, costruita fra la fine degli anni Trenta ed i primi anni Cinquanta, essa apriva un terzo e non meno importante collegamento fra Terra di Bari e Terra d’Otranto”. Cfr. A. Massafra, *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale*, in *Storia della Puglia*. Vol. 2, *Dal Seicento a oggi*, a cura di A. Massafra e B. Salvemini, Laterza, Roma-Bari, 2005, pp. 25-50, (qui spec. pp. 42-43).

²⁹ Cfr. Massafra, *Dinamiche territoriali e formazione della rete viaria in Puglia dalla fine del Settecento all’Unità* cit., p. 270. Vedi anche: L. Masella, *La difficile costruzione di una identità (1880*

Massafra sui mutamenti delle gerarchie territoriali in terra d'Otranto nella prima metà del XIX secolo:

Anche in Terra d'Otranto i processi di differenziazione, nel tempo e nello spazio, della crescita demografica, dello sviluppo produttivo e commerciale legato al dissodamento di terre incolte e a pascolo e alla trasformazione degli assetti colturali, determinarono significativi spostamenti negli equilibri e nelle gerarchie territoriali della provincia. Tra gli ultimi decenni del Settecento e gli anni Ottanta dell'Ottocento fu soprattutto l'espansione della cerealicoltura sulle colline a nord e ad ovest di Taranto e nell'entroterra brindisino, peraltro interessato anche da una notevole avanzata dell'oliveto nel triangolo compreso fra Ostuni, Francavilla Fontana e San Pietro Vernotico, a creare condizioni di crescita demografica ed economica e di mobilità sociale più favorevoli che nel resto della provincia. Taranto e Brindisi, promosse nel Decennio francese al rango di capoluoghi di circondario (dopo l'Unità, di distretto), avvantaggiate dalla scelta dei governi (borbonici prima e italiani dopo) di farne delle munite piazzeforti militari e punti di convergenza di importanti linee stradali e ferroviarie, beneficiarie e protagoniste, infine, della crescente commercializzazione delle derrate prodotte da un entroterra agricolo sempre più esteso e meglio coltivato, segnalavano questo maggiore dinamismo registrando un incremento demografico che tra la fine del Settecento e gli anni Ottanta dell'Ottocento faceva raddoppiare la popolazione di Taranto (da 17.000 a quasi 34.000 abitanti) e quasi triplicare quella di Brindisi (da 6.000 a poco meno di 17.000 abitanti)³⁰.

Come è stato efficacemente dimostrato, nel primo Ottocento le «coerenze territoriali» che avevano caratterizzato la penisola salentina in età moderna «appaiono ormai sconvolte» dalle trasformazioni del mercato, avvenute nel Regno e più in generale in Europa³¹. I nuovi rapporti commerciali che si andavano

– 1980), in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Puglia*, a cura di L. Masella e B. Salvemini, Einaudi, Torino, 1989, pp. 281-438, (qui spec. 309-356); C. Pasimeni, *Il treno dei sogni. Trasporti, realtà urbane e potere locale in Terra d'Otranto (1863 – 1931)*, Congedo, Galatina, 1990, pp. 29-31; N. Antonacci, *Dinamiche del territorio, reti urbane e trasformazione delle città in Puglia e Basilicata dall'Antico regime all'Unità. Un percorso bibliografico – interpretativo*, in “Storia Urbana”, n. 80, 1997, pp. 5-34, (qui spec. pp. 10-11).

³⁰ Cfr. Massafra, *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale* cit., pp. 29-30.

³¹ Vedi, tra gli altri, le considerazioni sulla situazione provinciale nella prima metà del XIX secolo espresse da A. L. Denitto, *Proprietari, mercanti, imprenditori tra rendita e profitto*, in M. M. Rizzo (a cura di), *Storia di Lecce. Dall'Unità al secondo dopoguerra*, Laterza, Roma – Bari, 1992, pp. 107-109.

affermando condizionarono notevolmente (ma non solo) le esportazioni di olio, fonte principale della ricchezza provinciale e innescarono un processo di disarticolazione tra le varie realtà urbane della provincia di Terra d'Otranto: con Taranto e Brindisi sempre più protese verso forme di autonomia economica e Lecce e Gallipoli che si andavano caratterizzando per una progressiva marginalizzazione rispetto ai circuiti commerciali internazionali³². Tra la fine del Settecento e i primi decenni successivi l'Unità, nella città di Taranto ci fu una ripresa delle attività commerciali e dei traffici marittimi che lentamente contribuirono a trasformare i settori produttivi del circondario³³. Ancora agli inizi del XIX secolo la principale coltura dell'area gravitante intorno alla città ionica era il grano, coltivato in maniera estensiva nelle grandi proprietà latifondiste della zona delle Murge a nord-ovest e a est della città, e associato alla coltivazione degli ulivi nelle medie, piccole e soprattutto piccolissime proprietà della zona a sud-est. In totale le zone ad arboricoltura non raggiungevano nell'insieme il 10% della superficie agraria coltivata e si fermavano al di sotto del 5% nei territori a nord-ovest. Intorno all'Unità il paesaggio appare, al contrario, molto cambiato.

Complessivamente «il regno dell'albero³⁴» (principalmente ulivi, ma anche viti, fichi e mandorli) venne estendendosi su oltre il 30% dei campi, con punte intorno al 45% nei territori delle basse colline litorali a sud-est della città³⁵.

Anche per questo motivo riacquistò importanza lo scalo marittimo di Taranto il quale, oltre ad accogliere i prodotti cerealicoli provenienti dalla bassa murgia barese e da quella tarantina, divenne uno dei principali luoghi d'imbarco per la produzione

³² Vedi, tra gli altri,: Visceglia, *Terra d'Otranto dagli Angioini all'Unità* cit., pp. 458-461. Ed anche: Ead, *Territorio, feudo e potere locale. Terra d'Otranto tra Medioevo ed Età moderna* cit., pp. 339-342. Sulle trasformazioni intervenute nella realtà pugliese dell'Ottocento, con importanti riferimenti nello specifico al caso salentino, sia negli assetti produttivi, sia nell'organizzazione commerciale, sia infine in quella territoriale, vedi l'interessante contributo di B. Salvemini, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Puglia* cit., pp. 3-218.

³³ Cfr. F. A. Fiadino, *I porti delle province pugliesi fra 700 e 800*, in G. Simoncini (a cura di), *Sopra i porti di mare*, vol. II, *Il Regno di Napoli*, Leo S. Olschki Editore, Firenze, 1993, p. 195.

³⁴ Vedi: P. Bevilacqua, *Habitat ed economia degli alberi nel Sud*, in Id, *Tra natura e storia. Ambiente, economie, risorse in Italia*, Donzelli, Roma, 1996, pp. 163-218.

³⁵ Cfr. C. De Cesare, *Intorno alla ricchezza pugliese*, Cannone, Bari, 1853, p. 12; Id, *Delle condizioni economiche e morali delle classi agricole nelle tre provincie di Puglia*, Guerriero, Napoli, 1859, p. 88.

olearia e per l'esportazione della lana³⁶. Il grano che il porto di Taranto imbarcava era diretto principalmente nella capitale ed agli Assienti dei viveri di Esercito e Marina, mentre l'olio era destinato per una buona parte ai mercati all'estero e principalmente sui mercati francesi, olandesi e inglesi con i quali si mantenevano importanti rapporti commerciali³⁷. Tuttavia, coloro che garantivano i traffici e i rifornimenti erano soprattutto case commerciali genovesi (ad esempio quelle degli Ameglio, dei Maglione, dei Rocca, dei Randone), napoletane e salernitane (in particolare Giuseppe De Sinno rappresentante della Casa Falconet di Napoli e da Sorrento i fratelli Cacace)³⁸. Essi monopolizzavano il commercio di grano, olio, cotone, bestiame, formaggio e frutti di mare per inviarli, con mezzi propri, nelle città di origine o direttamente sui mercati nord-europei³⁹. Solo intorno alla metà dell'Ottocento alcune di queste case commerciali, principalmente quelle salernitane, come la ditta Fratelli Cacace nel 1854, arriveranno a stabilizzare la loro presenza in città organizzando magazzini di deposito per i prodotti agricoli, aprendo istituti di credito (nel 1861 viene aperta e gestita dai Cacace l'Agenzia tarantina della Banca del Popolo di Firenze, che, fallita nel 1875, porterà nello stesso anno alla nascita della F.lli Cacace fu Mic.le Ramo Banca⁴⁰) e impiantando stabilimenti per la lavorazione e conservazione dei frutti di mare⁴¹.

Indicativo al fine di osservare i cambiamenti che si verificarono nell'equilibrio economico provinciale e tra le gerarchie urbane fu il mutamento che si registrò fra i

³⁶ Cfr. M. A. Visceglia, *Il commercio dei porti pugliesi nel 700*, in P. Villani (a cura di), *Economia e classi sociali nella Puglia moderna*, Giuda, Napoli, 1976, pp. 190-191.

³⁷ Cfr. Fiadino, *I porti delle province pugliesi fra 700 e 800* cit., p. 196 e nota 24. Vedi inoltre: P. Macry, *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica nel '700*, Guida, Napoli, 1974, pp. 78-90.

³⁸ Cfr. N. Bino, *Sui mari d'argento. I cercatori d'oro*, Regione Puglia, CRSEC, Taranto, 1990, p. 14-15.

³⁹ Vedi: F. A. Mastrolia, *Società e agricoltura in Terra d'Otranto tra la fine del XVIII secolo e i primi decenni del XIX secolo*, in "Produttività ionica", anno X, n. 3-4, 1981, p. 84.

⁴⁰ Cfr. N. Bino, *Lire funeste. Società, politica, economia e credito nella Taranto dell'800 attraverso le vicende del Barone Sebastio di Sante Croce Sindaco della città e Deputato al Parlamento*, Regione Puglia, Bari, 1987, pp. 10-11.

⁴¹ In seguito però all'insediamento dell'Arsenale Militare, i principali «negozianti» cittadini convertiranno le loro attività dal commercio di esportazione dei prodotti agricoli del circondario, all'importazione sia di materie prime e manufatti richiesti dall'industria navale della Marina Militare, sia di prodotti alimentari ed edili indispensabili per le esigenze del rapido processo di urbanizzazione che interessa la città di Taranto tra la fine del XIX secolo e la prima guerra mondiale. È questo un aspetto che verrà affrontato nello specifico in seguito, per ora vedi: *Il progresso commerciale e industriale di Taranto e la Ditta Cacace*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8, Trani-Roma, 1913, pp. 277-281.

diversi compartimenti della provincia nella produzione e soprattutto nella commercializzazione dell'olio, fonte principale fino agli anni Ottanta dell'Ottocento della ricchezza locale. Infatti, se negli ultimi decenni del Settecento Gallipoli riusciva ad esportare circa i due terzi dell'olio prodotto ogni anno dalla provincia (22.000 salme contro le 12.000 in tutto di Brindisi e Taranto), nella seconda metà dello stesso secolo, nonostante un costante ed importante aumento delle esportazioni, la sua importanza si riduceva progressivamente al 40% circa dell'esportazione totale (meno, cioè, di 47.000 salme), a vantaggio dell'esportazione dal porto di Taranto che saliva circa al 37%, mentre quella di Brindisi si attestava intorno al 23% (i due porti insieme di Taranto e Brindisi esportavano negli anni Ottanta circa 70.000 salme)⁴². Esaminando la situazione economico-commerciale complessiva (non legata cioè solo al commercio dell'olio) del porto di Taranto tra gli anni Settanta e Ottanta dell'Ottocento, si evidenzia come la città, nonostante le difficoltà legate alle deficienze infrastrutturali del porto⁴³, stesse ricercando un ruolo stabile ed equilibrato come centro commerciale di importanza sub-provinciale, in quanto polo di attrazione non solo dei prodotti oleari, cerealicoli e tessili (principalmente cotone) del suo circondario, ma anche per quelli provenienti dalla Basilicata meridionale e dalla Calabria Ionica⁴⁴. Infatti, mentre i porti di Gallipoli e Brindisi mostravano una eccessiva specializzazione come porti di esportazione il primo e di importazione il secondo, Taranto presentava un maggiore equilibrio tra le voci di importazione ed esportazione. Nel quinquennio 1871 – 1875 il porto di Taranto importava merce per un valore pari al 12,8% dell'intera importazione provinciale. Nello stesso quinquennio esportava, invece, merce per un valore di circa settantacinque milioni,

⁴² Cfr. Visceglia, *Il commercio dei porti pugliesi nel 700* cit., pp. 187-220; Marzia, *Il Porto di Taranto*, cit., pp. 81-89; P. Palma, *L'attività commerciale dei porti di Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento*, in AA. VV., *La Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento. Atti del convegno di studi, Oria 29 – 30 gennaio 1983*, Italgrafica, Oria, 1984, pp. 197-216.

⁴³ Le vicende legate all'infrastrutturazione del porto di Taranto verranno esaminate in seguito. Per ora si rimanda a: R. Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1870-71-72, Lecce, 1874, p. 17. Vedi inoltre: Pasimeni, *Il treno dei sogni. Trasporti, realtà urbane e potere locale in Terra d'Otranto (1863 – 1931)* cit., pp. 39-40.

⁴⁴ Cfr. Palma, *L'attività commerciale dei porti di Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento* cit., pp. 202-203.

pari al 26,5% dell'intera esportazione provinciale⁴⁵. Nel quinquennio successivo la situazione si viene progressivamente modificando in favore, oltre che di un aumento in generale del commercio-valore sia di importazione che di esportazione, anche nella direzione di un equilibrio crescente tra le due voci. Infatti, negli anni 1876 – 1880 il porto di Taranto importava merce per poco più di venti milioni, pari al 17,7% dell'intera importazione provinciale; ed esportava merce per un valore pari al 30,86%⁴⁶.

In questo contesto, quindi, la città di Taranto fino agli anni Ottanta dell'Ottocento – nel periodo precedente cioè all'insediamento dell'Arsenale che rappresenterà, come vedremo più avanti, effettivamente una svolta nella storia economica, sociale e politica della città – si caratterizzava per una incisiva presenza di attività produttive⁴⁷ legate alla lavorazione del cotone, al commercio dei mitili⁴⁸, dell'olio, del grano e dei vari prodotti agricoli estendendo il suo bacino di influenza come si è detto non solo sull'area jonica pugliese, ma anche su quella calabro-lucana grazie ad un sistema, prima solo stradale ma in seguito anche ferroviario, di comunicazioni viarie che facevano capo al suo porto⁴⁹: «Tra il 1865 e il 1868 veniva

⁴⁵ Vedi: R. Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1871 – 1875, Lecce, 1879. Il porto di Gallipoli negli stessi anni esportava e importava merce per un valore pari al 50,2% e al 3,5%. Al contrario quello di Brindisi rispettivamente il 23% per le esportazioni e l'83,6 per le importazioni.

⁴⁶ Vedi: R. Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1876 – 1880, Lecce, 1884. Negli stessi anni il porto di Gallipoli esporta merce per un valore pari al 47,48% ed importa merce per un valore pari al 4,5%. Il porto di Brindisi rispettivamente il 22,66% per le esportazioni e il 77,7% per le importazioni. Per un'analisi sui tre porti pugliesi vedi: Palma, *L'attività commerciale dei porti di Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento* cit., pp. 201-203; Pasimeni, *Il treno dei sogni. Trasporti, realtà urbane e potere locale in Terra d'Otranto (1863 – 1931)* cit., pp. 36-39.

⁴⁷ Secondo le attente analisi di Visceglia per Taranto tale tendenza è già presente a metà Settecento. Cfr. Visceglia, *Terra d'Otranto dagli Angioini all'Unità* cit., pp. 416-418.

⁴⁸ Interessanti in proposito i dati dell'Inchiesta agraria del 1877 riportati da Mario De Lucia: “Secondo i dati riportati dall'Inchiesta, la produzione annua delle ostriche, nel Mar Piccolo di Taranto, era pari a 6-7 mila frutti all'anno, quella delle cozze nere raggiungeva perfino i 12-18 milioni di quintali all'anno. [...] Per dare un'idea del prezzo ricordiamo che le ostriche si vendevano a 2-6 lire il centinaio e le cozze nere costavano dalle 8 alle 10 lire il quintale. In questa importante attività di pesca per la coltivazione, la vendita e la manutenzione dei mitili e dei filari, erano impiegate circa 200 imbarcazioni di vario tipo e di varia grandezza”. Cfr. M. De Lucia, *Il mare e le sue attività produttive: pesca e mitilicoltura*, in Id., *Agricoltura, industrie indotte e manifatture in Terra d'Otranto (1806 – 1906)*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1998, p. 154. Vedi anche: G. Fenicia, *Pesca e molluschicoltura nel Mar Piccolo di Taranto tra XIX e XX secolo*. [In corso di pubblicazione].

⁴⁹ Vedi: E. Di Ciommo, *L'urbanizzazione del Mezzogiorno nella prima metà dell'Ottocento. Aspetti storici e problemi di ricerca*, in “Storia Urbana”, n. 45, 1988, p. 100; M. De Lucia, *Produzione e lavorazione della lana, del cotone e delle altre fibre tessili*, in Id., *Agricoltura, industrie indotte e manifatture in Terra d'Otranto (1806 – 1906)* cit., pp. 97 – 101.

aperta al traffico anche la linea Bari – Taranto. La costruzione, nel decennio successivo (1866 – 75), della Taranto – Crotona – Reggio Calabria rafforzava la tradizionale capacità di attrazione esercitata da Taranto sulle contrade della Basilicata e della Calabria centro-settentrionale del versante ionico»⁵⁰.

In Taranto si venivano in questo modo a formare, seppure in forma certo limitata, nuclei di borghesia imprenditoriale che ricercava i propri profitti nelle attività commerciali. Era, in sostanza, la borghesia produttiva dei commerci marittimi e delle fiorenti attività della pesca e della coltivazione delle ostriche⁵¹, nonché delle industrie manifatturiere tessili, che stava dando impulso ad uno sviluppo economico non impetuoso, ma caratterizzato da una stretta interdipendenza con il mondo produttivo della città e della campagna⁵². Scrive in proposito Di Ciommo:

Si spiega così, tra l'altro, il declino accelerato di Gallipoli, già delineatosi sul finire del XVIII secolo. Pur inclusa tra gli scali di prima classe e beneficiaria ancora sino agli anni Trenta di cospicui investimenti provinciali in infrastrutture portuali, la cittadina ionica priva di bastimenti, soggetto all'arbitrio degli stranieri tutto il suo commercio, vide progressivamente scemare il prestigio del suo porto, una rada più che porto, a vantaggio degli scali di Brindisi e di Taranto; favoriti rispettivamente l'uno dal disporre del solo vero approdo naturale del basso Adriatico, l'altro dal più esteso e ricco retroterra ed inoltre, secondo le affermazioni degli stessi contemporanei, dalla presenza attiva degli unici negozianti indigeni della provincia di Terra d'Otranto⁵³.

Al contrario ad esempio di Lecce che, come rilevato da Denitto, restava caratterizzata da una forte impronta proprietaria e da una impalcatura terziaria in relazione alla sua preminente funzione politico-amministrativa⁵⁴. In proposito Carmelo Pasimeni ha scritto che:

⁵⁰ A. Massafra, *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale* cit., p. 49.

⁵¹ Cfr. De Lucia, *Il mare e le sue attività produttive: pesca e mitilicoltura* cit., pp. 151-171.

⁵² Cfr. Palma, *L'attività commerciale dei porti di Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento* cit., p. 209. Vedi inoltre: Antonacci, *Dinamiche del territorio, reti urbane e trasformazione delle città in Puglia e Basilicata dall'Antico regime all'Unità* cit., pp. 6-15.

⁵³ Di Ciommo, *L'urbanizzazione del Mezzogiorno nella prima metà dell'Ottocento. Aspetti storici e problemi di ricerca* cit., p. 96. Vedi inoltre: G. M. Monti, *Per la storia dei Borboni di Napoli e dei patrioti meridionali*, Trani, 1939, p. 423.

⁵⁴ Cfr. Denitto, *Proprietari, mercanti, imprenditori tra rendita e profitto* cit., p. 110.

Alla vigilia dell'Unità, la provincia di Terra d'Otranto venne investita da un processo di ristrutturazione economica che contribuì a disarticolare le aree subprovinciali, avviando una nuova organizzazione delle gerarchie territoriali e mettendo in crisi la stessa "unità storica" del Salento. L'impatto della sfavorevole congiuntura economica degli anni quaranta dell'Ottocento sull'economia salentina accentuò quel processo, emarginando la zona meridionale della Terra d'Otranto, gravitante attorno al porto di Gallipoli, dalle aree del Brindisino e del Tarantino, che coprivano la parte centro settentrionale della penisola salentina⁵⁵.

Uno dei settori in cui la città mostrò, tra la fine del XVIII secolo e la prima metà del XIX, un certo dinamismo, nonostante la rapida e ampiamente prevista crisi a cui andò in contro negli anni a cavallo dell'Unità, fu quello della produzione e commercializzazione di manufatti in cotone⁵⁶. Era questa un'attività che spesso colpiva i viaggiatori stranieri, i quali le dedicarono, nei loro scritti, spazio ed attenzione ritenendola, nonostante individuassero le fragilità strutturali dell'intera organizzazione, suscettibile di sviluppo e di espansione⁵⁷. La larga disponibilità di materia prima, non solo nelle campagne intorno a Taranto ma in tutta la provincia di Terra d'Otranto, il primato di un'antica tradizione nella lavorazione del cotone, l'esistenza di una corrente commerciale di esportazione sembravano giustificare la fiducia degli scrittori contemporanei. Molti osservatori insistevano sulla necessità di incrementare la manifattura cotoniera soprattutto perché comprendevano lo stretto nesso che legava questa attività alla struttura agraria locale, e perché, inoltre, la lavorazione del cotone rappresentava per le famiglie contadine, ma anche per larghi settori di popolazione artigiana cittadina, una importante fonte di reddito⁵⁸.

⁵⁵ Cfr. Pasimeni, *Il treno dei sogni. Trasporti, realtà urbane e potere locale in Terra d'Otranto (1863 – 1931)* cit., pp. 27-28. Interessanti, sempre in relazione alla provincia di Lecce, le considerazioni di Angelo Massafra: "Differenze sempre più marcate nel paesaggio agrario e nei modi di utilizzazione della terra, nei livelli e nelle forme della specializzazione produttiva e dello sviluppo commerciale, nel grado di articolazione e di complessità delle strutture sociali, nella crescita demografica e nelle capacità direzionali dei centri urbani disegnavano, dunque, gerarchie territoriali sempre più nette e vincolanti che spesso vennero ulteriormente, e talora consapevolmente, rafforzate dai processi di infrastrutturazione del territorio". Cfr. Massafra, *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale* cit., p. 31.

⁵⁶ Cfr. De Lucia, *Produzione e lavorazione della lana, del cotone e delle altre fibre tessili* cit., pp. 97-124.

⁵⁷ Cfr. Dotoli, Fiorino, *Viaggiatori francesi in Puglia nell'Ottocento*, vol. I - III, cit.

⁵⁸ Vedi: M. A. Visceglia, *Lavoro a domicilio e manifattura nel XVIII e XIX secolo: produzione, lavorazione e distribuzione del cotone in Terra d'Otranto*, in P. Villani (a cura di), *Studi sulla società meridionale*, Guida, Napoli, 1978, pp. 233-271 (qui spec. 236).

Taranto era nello stesso tempo un centro sia di lavorazione che di commercializzazione del prodotto. Vi facevano capo molti piccoli e medi produttori della provincia e della Basilicata. Essi, secondo quanto riportato da Visceglia, negli ultimi decenni del Settecento immettevano in città ogni anno più di settemila canne di tela cruda⁵⁹. La produzione della città era specializzata secondo due direzioni diverse. Da un lato, impiegando soprattutto manodopera femminile e minorile, si manifatturavano calzette e beretti in volumi molto maggiori rispetto agli altri centri pugliesi: ad esempio agli inizi del XIX secolo si esportavano circa trentamila paia di calzette e oltre sessantamila beretti. D'altro lato Taranto era anche il più importante centro regionale di produzione di felpa, erano impiantati oltre duecento telai capaci di produrre più di cinquantamila canne di felpa l'anno⁶⁰. Ancora nel decennio precedente l'Unità, nonostante fossero presenti alcuni segni della vicina crisi del settore: «Nel panorama tessile otrantino, la lavorazione del cotone, ancora intorno al decennio 1850-60, aveva il suo centro preminente nel circondario di Taranto. Qui assai importante era la lavorazione delle felpe, che utilizzava 400 telai, con una produzione di circa 80.000 canne l'anno (pari circa a 169.000 m.)⁶¹. Secondo i dati dell'Inchiesta agraria, negli anni Settanta dell'Ottocento a Taranto esistevano 28 stabilimenti per le operazioni di filatura, torcitura e tessitura del cotone; stabilimenti che impiegavano in maniera continuativa circa 160 addetti⁶². (Vedi tabelle 1 – 4).

È interessante osservare che il «felpaiolo» tarantino era una figura sociale diversa e maggiormente articolata rispetto al tessitore di manufatti in cotone. Si trattava di una figura più marcatamente cittadina in cui l'ambiguità tra mestiere artigiano e dipendenza dalla terra finalmente si era sciolta. Certamente prevalevano tra i felpaioli i piccoli produttori forniti di uno o due telai e dipendenti per la materia prima e per la vendita dei loro prodotti dai mercanti che li collocavano sul mercato. Non era infrequente, però, il caso di botteghe artigiane dove erano concentrati 4-5 telai il cui funzionamento richiedeva l'impiego di manodopera salariata. I proprietari e dirigenti di questi piccoli laboratori erano solitamente prestatori di denaro,

⁵⁹ Ivi, pp. 243-244.

⁶⁰ Ivi, p. 244.

⁶¹ Cfr. De Lucia, *Produzione e lavorazione della lana, del cotone e delle altre fibre tessili* cit., p. 102.

⁶² *Inchiesta agraria sulle condizioni delle classi agricole in Italia* (Legge 15 marzo 1877). *Monografia circa lo stato di fatto dell'agricoltura e delle classi agricole nei singoli circondari della Provincia di Terra d'Otranto*, Lecce, 1880, p. 144.

proprietari di fondi rustici e piccoli e medi «negozianti», in alcuni casi anche appaltatori di dazi o titolari di cariche amministrative nel governo cittadino⁶³.

Agli inizi dell'Ottocento, il principale mercato di sbocco dei manufatti tessili di Taranto era rappresentato dalla città di Napoli. Il commercio con la capitale era monopolizzato anche per la felpa dai grandi mercanti napoletani che a Taranto controllavano nello stesso tempo il commercio del grano e dell'olio: Vincenzo Maresca, Antonio Talamo, Serafino Rossi e, ad iniziare dalla seconda metà degli anni Cinquanta dell'Ottocento, dai fratelli Cacace. Questi operavano attraverso intermediari e figure mercantili di minore rilievo che riuscivano ad accaparrarsi in media più del 50% della produzione di felpa. Nei traffici con le province limitrofe, particolarmente attivi erano con la Calabria i piccoli armatori tarantini – Pignatelli, Scialpi, Giangrande, Spagnoletti, Morgese – e con Terra di Bari i mercanti provinciali minori o anche gli stessi produttori indipendenti che, disponendo di botteghe artigianali più attive ed attrezzate, potevano porsi sul mercato come venditori dei propri prodotti⁶⁴. Dopo il 1845 venne anche aperta a Taranto una succursale della ditta svizzera Zublin (ne era agente in Terra d'Otranto R. Liguori) che proprio in quegli anni aveva fondato a Bari una fabbrica di tessuti di cotone ed una Casa di Commercio⁶⁵. Nonostante la preminenza di lavorazioni a domicilio, secondo Mario De Lucia si può parlare, per la città di Taranto, di una prima forma di industrializzazione di un territorio quasi esclusivamente agricolo orientato in quegli anni verso una prima fase di fioritura industriale legata prevalentemente alla manifattura di prodotti tessili di cotone e, in secondo luogo, di lana⁶⁶.

⁶³ Cfr. N. Columella Onorati, *Delle cose rustiche*, vol. III, Tipografia Flautina, Napoli, 1804, p. 141-143; De Cesare, *Intorno alla ricchezza pugliese* cit.; Id, *Delle condizioni economiche e morali delle classi agricole nelle tre provincie di Puglia* cit. Vedi inoltre: V. Zacchino, *Penelope sul Mar Piccolo. La manifattura del cotone, della felpa e del bisso fra Sette e Ottocento*, in "Cenacolo", Società di Storia Patria per la Puglia. Sezione di Taranto, n. XVIII, 1994, pp. 73-85; Visceglia, *Lavoro a domicilio e manifattura nel XVIII e XIX secolo* cit., p. 245.

⁶⁴ I nomi, riportati da Visceglia, dei felpaioli che commercializzavano felpa in grande quantità senza intermediazione mercantile erano: N. La Fontana, D. Todaro, G. Mazzaracchio, L. Pedota, C. Meles. Cfr. Visceglia, *Lavoro a domicilio e manifattura nel XVIII e XIX secolo* cit., p. 249.

⁶⁵ Ivi, p. 269. Più avanti Visceglia scrive: "Si trattò dell'unico caso di «intervento», sia pure indiretto, in Terra d'Otranto, di industria a capitale straniero. Infatti, nonostante il progetto del francese Marmet, nel 1838, di aprire una fabbrica di cotone a Lecce, ancora nel 1840 era assente qualsiasi insediamento di fabbricanti esteri". *Ididem*, nota 82.

⁶⁶ De Lucia, *Produzione e lavorazione della lana, del cotone e delle altre fibre tessili* cit., p. 122-123. Al contrario secondo Visceglia la produzione tessile otrantina era già irrimediabilmente in crisi negli

Tuttavia, tra gli anni Settanta e gli anni Novanta del XIX secolo la coltivazione del cotone, oltre che del lino e della canapa, si ridusse enormemente sia per l'arretratezza tecnica del settore che per la concorrenza di prodotti analoghi affluiti sul mercato italiano. L'accrescimento dei costi, la mancanza di finanziamenti, l'impreparazione tecnica, misero alle strette il settore che diminuì rapidamente d'importanza⁶⁷. In molti paesi l'attività tessile rimase legata alle attività domestiche volte prevalentemente all'autoconsumo. Inoltre, lo sviluppo delle attività industriali legate alle esigenze dell'Arsenale della Marina e la progressiva militarizzazione del porto della città ionica mineranno le attività mercantili sviluppatesi nei decenni precedenti, fino a fare entrare definitivamente in crisi, nel passaggio tra XIX e XX secolo, le attività commerciali cittadine legate alle attività portuali, dopo un decennio caratterizzato dalla continua ricerca di una propria identità tra porto mercantile e porto militare, segno del ruolo di frontiera, di trapasso, in cui si trovava la città allo scadere del XIX secolo⁶⁸. Nel 1898 persino in una pubblicazione celebratrice del primo varo di una nave in Arsenale si legge che:

Balenata l'idea dell'Arsenale e sapendo per esperienza che i porti mercantili fanno non buona prova là dove sorge un porto militare, tutta l'attenzione fu rivolta a questa nuova promessa, che aveva pure le sue belle lusinghe, e tutte le attività, tutte le forze, tutti i capitali dei cittadini furono spesi con un diverso ordine d'idee, coordinato ad un miraggio nuovo. Sicché il commercio marittimo subì perciò le sue prime scosse, e gradatamente poi andò diminuendo. L'importazione che per il passato era stata scarsa, addivenne rara e di seconda mano, e la stessa esportazione che aveva cominciato ad

anni precedenti l'Unità. Cfr. Visceglia, *Lavoro a domicilio e manifattura nel XVIII e XIX secolo* cit., pp. 270-271.

⁶⁷ Cfr. A. Biasco, *Cotonicoltura salentina*, in "Terra d'Otranto", 1958, p. 19; Ibidem.

⁶⁸ Cfr. V. Fago, *Pel nostro porto mercantile*, Fratelli Martucci, Taranto, 1902; N. D'Ammacco, *Il commercio in Terra Jonica*, Taranto 1948; S. La Sorsa, *Taranto e i suoi porti*, Tipo-litografia di Marisegre, 1953 (Estratto da "Rivista di cultura marinara", settembre-ottobre, 1953). Già agli inizi degli anni Settanta dell'Ottocento il presidente della Camera di commercio di Lecce Norvegna mostrava le sue preoccupazioni per la futura nascita del porto militare e proponeva nella relazione al M.A.I.C. per il triennio 1870-72 una sistemazione separata per l'entrata nei due porti: "entrata che per la marina di guerra sarebbe esclusiva, indipendente e libera", mentre per le navi mercantili l'entrata nel porto avverrebbe dal lato di porta Napoli, a ridosso della stazione ferroviaria e dei magazzini di deposito da dove si sviluppava tutto il traffico della città. "Giacché la natura ci ha favoriti approfittiamone e rendasi così l'elemento militare totalmente separato dal mercantile; poiché, ognuno conosce quanto le pubbliche amministrazioni sieno invadenti, e quanto il commercio ha bisogno di libertà per vivere e svilupparsi". Cfr. Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella provincia*, anni 1870-71-72, Lecce, 1874, p. 17.

accreditare sui mercati esteri i nostri olii ed i nostri cereali non ebbe miglior fortuna. Le antiche Ditte commerciali, innanzi al nuovo ordine di cose, o si ritirarono, o limitarono i loro affari in una cerchia ristrettissima e diversa, sicché tutte le speranze si raggrupparono intorno alla Regia Marina⁶⁹.

I.3: Alcuni dati sulla popolazione e la struttura socio-professionale.

Tra la fine del XVIII e la fine del XIX secolo i processi di trasformazione e gerarchizzazione produttiva e territoriale e di modificazione della rete urbana salentina a cui si è accennato nelle pagine precedenti, trovano riscontri significativi anche nell'analisi degli andamenti demografici che interessavano le quattro principali città di Terra d'Otranto nei primi ottant'anni dell'Ottocento. La crescita demografica consistente, anche se non continua di Taranto (*vedi tabella 5*) e Brindisi nella prima metà del XIX secolo, evidenziava il maggiore dinamismo che caratterizzava questi due centri portuali dell'area centro settentrionale del Salento in confronto all'area meridionale di Lecce e Gallipoli. Infatti, mentre l'incremento demografico di Brindisi e Taranto tra il 1814 e il 1881 era rispettivamente del 171% e del 141%, Lecce ebbe un incremento dell'84% e Gallipoli soltanto del 32%⁷⁰.

⁶⁹ Cfr. C. e C. A. La Rocca, *Principali industrie e commercio in Taranto*, in "Taranto pel varo della nave Puglia", numero unico, Taranto 1898, p. 3. Nel secondo dopoguerra il primo presidente della Camera di Commercio di Taranto scriverà: "La marina, per necessità militari, e cioè per la sua stessa presenza, ha sempre imposto particolari restrizioni alla vita economica produttiva. [...] Le iniziative mercantili private, che inizialmente erano in promettente ascesa, sono state in seguito gradualmente scoraggiate. Le limitazioni emanate d'imperio dalle Autorità militari hanno gravato sullo sviluppo delle attività peschereccie: e la nafta ed altri rifiuti scaricati dalla flotta hanno grandemente diminuito la vitalità e la diffusione della mitilicoltura ed ostricoltura nel Mar Piccolo. [...] Le conseguenze di questo stato di fatto che si è determinato e che in un primo tempo aveva dato l'illusione di un benessere permanente sono state ben gravi: l'orizzonte economico della Città ed anzi della Provincia si è fortemente ristretto; abbiamo assistito ad un continuo assottigliarsi delle private iniziative, ad un'accrescersi della massa della popolazione senza fervore di vita nuova ma solo aspirante a salari fissi". Cfr. D'Ammaco, *Il commercio in Terra Jonica* cit., p. 8-9.

⁷⁰ Cfr. Visceglia, *Terra d'Otranto dagli Angioini all'Unità* cit., p. 460. Vedi anche: Denitto, *Proprietari, mercanti, imprenditori tra rendita e profitto* cit., p. 109. Per un quadro generale sulla Puglia e il Mezzogiorno vedi: F. Assante, *Città e campagne nella Puglia del secolo XIX. L'evoluzione demografica*, Droz, Ginevra, 1975; A. Filangeri, *Territorio e popolazione nell'Italia meridionale*, F. Angeli, Milano, 1980.

In linea generale lo sviluppo anche rilevante di alcuni centri urbani, nel corso della prima metà dell'Ottocento, può essere collegato con due differenti tipi di "funzioni" svolte dalle città: una di tipo amministrativo, una di centro portuale e di nodo dei traffici. Sono cioè soprattutto alcune città portuali, e alcune fra le capitali degli Stati preunitari che si sviluppano maggiormente in questo periodo⁷¹.

Come è stato da più parti sottolineato⁷², l'aumento della dimensione demografica di un Comune non comportava certo in maniera determinata l'assunzione di requisiti e funzioni di carattere urbano per quanto riguardava, ad esempio, la struttura socio-professionale, le funzioni economiche e politiche-amministrative esercitate nell'ambito di un territorio più o meno vasto, l'organizzazione dello «spazio urbano» e così via. Nondimeno, anche se il tasso di urbanizzazione di una comunità non è misurabile con termini di valutazione esclusivamente quantitativi, è stato nello stesso tempo ampiamente chiarito come la crescita di un centro abitato, sia in relazione all'espansione dell'area costruita, sia, e in maggior misura, in relazione all'aumento dei suoi abitanti, rappresenti un indice significativo e una condizione spesso indispensabile affinché un centro abitato possa assumere strutture e funzioni decisamente urbane quanto a crescente articolazione e competitività⁷³. È interessante, ad integrazione, avere un quadro della variazione nel tempo della struttura socio-professionale della popolazione attiva di Taranto intorno alla metà del XIX secolo e negli anni precedenti l'apertura dell'Arsenale Militare.

⁷¹ Cfr. L. Del Pantà, *Evoluzione demografica e popolamento nell'Italia dell'Ottocento (1796-1914)*, Clueb, Bologna, 1984, p. 114.

⁷² Vedi, tra gli altri: G. Aliberti, *Città e campagna nel Mezzogiorno tra Otto e Novecento*, Libreria Internazionale Editrice, Salerno, 1972; C. Carozzi, A. Mioni, R. Rozzi, E. Sori, *Gli studi sulle città italiane ed i problemi aperti di storiografia urbana*, in "Storia Urbana", n. 1, 1977; G. Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, in "Meridiana", n. 5, 1989; N. Antonacci, *Le città rurali dell'Italia meridionale nel XIX e XX secolo. Rassegna critica e prospettive di ricerca*, in "Società e Storia", n. 71, 1996; A. Ciuffetti, *La città come oggetto storiografico. Metodi, fonti, linguaggi*: Venezia, 23-24 ottobre 1998, in "Proposte e ricerche", n. 42, 1999; A. Musi (a cura di), *Le città del Mezzogiorno nell'età moderna*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2000; Massafra, *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale* cit.

⁷³ Vedi: C. Carozzi, *Il processo di urbanizzazione*, in C. Carozzi, A. Mioni, *L'Italia in formazione. Ricerche e saggi sullo sviluppo urbanistico del territorio nazionale*, De Donato, Bari, 1970, pp. 21-56; L. Gambi, *Da città a area metropolitana*, in *Storia d'Italia, I documenti*, vol. 5, Einaudi, Torino, 1973, pp. 381-412; Del Pantà, *Evoluzione demografica e popolamento nell'Italia dell'Ottocento (1796-1914)* cit., pp. 110-120; Massafra, *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale* cit., p. 36-37.

Secondo i dati riportati dal Costa nella sua inchiesta statistica condotta nel 1844 sulla città di Taranto, su una popolazione di 17.476 abitanti, la popolazione attiva era costituita dal 23,4% (4.082 persone). Il 4% della popolazione attiva (163 famiglie) viene classificata come “Possidenti che vivono del proprio”; il 2,2% è costituito da impiegati (89 famiglie con 435 componenti); l’1,6% da “Esercenti arti liberali” (65 famiglie con 323 componenti); il 28,6% da “Esercenti arti meccaniche” (1.169 famiglie con 3647 componenti); il 12,1% da operai (496 famiglie con 2314 componenti); il 35,5% da contadini (1.449 famiglie con 6.158 componenti); il 14,1% da marinai (577 famiglie con 2613 componenti); lo 0,8% da pastori (35 famiglie e 86 componenti); e, infine, l’1% da mendici (39 famiglie e 105 componenti) (*vedi tabella 6*)⁷⁴. Nell’arco di poco più di trent’anni la popolazione di Taranto quasi raddoppia raggiungendo i 31.557 abitanti presenti al censimento del 1881⁷⁵. Il 5,5% della popolazione attiva viveva di rendita, si trattava di cittadini censiti come «capitalisti, possidenti, benestanti» che ricorrono ad una quota non indifferente di popolazione (3,3%) per i servizi domestici nei loro palazzi. Il 32,1% della popolazione attiva era addetta alle occupazioni agricole, di questi circa la metà vivevano divisi in due borghi rurali dipendenti per gli aspetti amministrativi da Taranto, ma distanti dalla città alcuni chilometri. In città, accanto ai “possidenti” e ai domestici vivono numerosi artigiani i quali rappresentano il 35,2% della popolazione attiva. Inoltre, l’1,8% è rappresentato da professionisti, l’1,9% da impiegati pubblici, il 2,3% da commercianti e, infine, l’1,8% da ufficiali dell’esercito (*vedi tabella 7*)⁷⁶. L’interesse di queste cifre sta evidentemente non tanto nella loro precisione statistica, tra l’altro da assumere con cautela specie quelle del 1844, ma perché suggeriscono utili raffronti.

⁷⁴ Cfr. Costa, *Notizie statistiche della città di Taranto* cit., p. 26. Il dato sul totale della popolazione presente nel 1844 riportato dal Costa è stato possibile verificarlo con facilità ed è risultato corretto. Vedi, ad esempio, il frontespizio per il 1844 degli *Stati discussi del Comune*, in A.S.C.T., volume che raccoglie gli Stati discussi dal 1839 al 1861. Vedi anche: L. Ferrajolo, *Note di demografia tarantina*, in “*Taras*”, n. 1-2, 1926, pp. 37-40. Non è stato possibile, invece, in mancanza di altre statistiche controllare i dati sull’ammontare della popolazione attiva.

⁷⁵ MAIC, Direzione Generale della Statistica, *Censimento della popolazione del Regno d’Italia al 31 dicembre 1881*, vol. III, *Popolazione classificata per professioni o condizioni*, Tipografia Bodoniana, Roma, 1883. Quelli residenti sono 31.630.

⁷⁶ Ivi., pp. 260-308. Denitto nel suo studio su Lecce compara i dati del Capoluogo salentino con le città di Taranto, Brindisi e Gallipoli. Non è forse privo di interesse, per meglio far emergere il caso di Taranto, inserire anche qui i valori percentuali sulla composizione della popolazione attiva delle altre tre città salentine. Vedi tabella n. 7.

Il primo dato da prendere in considerazione, oltre ad un generale aumento della popolazione attiva, è la diminuzione degli addetti all'agricoltura con il contemporaneo aumento degli occupati nelle attività secondarie e nel terziario. Tuttavia resta in parte aperta la questione se l'aumento degli addetti alle professioni non agricole indicato dalle statistiche segnalasse l'emergere di attività autonome dalla rendita agraria e pienamente qualificanti dal punto di vista di uno sviluppo economico in senso "modernamente" urbano e borghese⁷⁷. Per rispondere a tale problema occorrerebbero analisi approfondite dei profili professionali e identitari (comportamenti, valori ecc.) di quei gruppi sociali, nonché delle modificazioni intervenute nel rapporto tra ricchezza proveniente dall'agricoltura da un lato e redditi mobiliari e immobiliari di natura prettamente urbana dall'altro per tutto il corso del XIX secolo. Nel caso di Taranto si veniva formando, soprattutto intorno all'Unità, un gruppo di commercianti che organizzava attività autonome non solo nel commercio dei prodotti agricoli, ma anche per il commercio dei frutti di mare e soprattutto dei manufatti tessili. Tuttavia, al contrario di quanto avviene ad esempio a Bari⁷⁸, queste figure, anche a causa dei limiti che il successivo sviluppo industriale imponeva al commercio, non riuscirono ad affermarsi in maniera stabile, ad intraprendere attività che andavano al di fuori della scala regionale e ad emanciparsi dalla tutela dei mercanti forestieri e dei grossisti napoletani ai quali restava in gran parte riservato il commercio con le più importanti piazze italiane e internazionali. Per quanto riguarda la formazione del reddito i dati per questo periodo in mio possesso non sono molti⁷⁹, ma è comunque possibile qualche considerazione. Sulla base delle denuncie di successione visionate da Arabella Galbiati si registra un progressivo, anche se lento, incremento tra gli anni Cinquanta dell'Ottocento e i primi del Novecento del peso di quella parte di patrimonio derivante da attività industriali e commerciali e dalla proprietà di immobili urbani e una diminuzione dell'incidenza delle proprietà

⁷⁷ Vedi: C. Carozzi, *Il processo di urbanizzazione*, in G. Germani (a cura di), *Urbanizzazione e modernizzazione: una prospettiva storica*, il Mulino, Bologna, 1975, pp. 321-347.

⁷⁸ Per Bari vedi, tra gli altri: Salvemini, *L'innovazione precaria* cit.; Id, *La «città del negozio». Mercato, identità, poteri*, in M. Dell'Aquila, B. Salvemini (a cura di), *Storia di Bari. L'Ottocento*, Laterza, Bari – Roma, 1994, pp. 289-340.

⁷⁹ Gli elenchi nominali dei contribuenti dell'imposta di ricchezza mobile, quelli dei maggiori contribuenti dell'imposta fondiaria e le liste degli eletti al Consiglio comunale da me visionati prendono in considerazione il periodo successivo all'Unità.

fondiarìa⁸⁰. Tale mutamento si nota anche, seppur nel breve periodo di un trentennio, dall'esame degli elenchi dei contribuenti dell'imposta fondiaria e di ricchezza mobile. Nel 1861 i contribuenti dell'imposta fondiaria erano 1.127, per un reddito imponibile complessivo di 317.709 ducati, contro i circa 450 contribuenti dell'imposta sugli immobili urbani, per un reddito imponibile complessivo di 56.386 ducati⁸¹. Nel 1889, gli oltre 2.000 contribuenti della fondiaria pagavano imposte per totali 128.382 lire, mentre i possessori di immobili cittadini erano saliti a 946 contribuendo per un totale di 92.823 lire. Negli stessi anni i titoli pubblici e il risparmio bancario erano saliti circa del 27%⁸². Questi dati attestano per i decenni a cavallo dell'Unità e precedenti all'insediamento dell'Arsenale un incremento generale, anche se non esponenziale, della ricchezza disponibile e delle sue componenti "urbane" e mobiliari. Nello stesso tempo però, da un lato la cesura rappresentata dal 1889 dall'apertura del Regio Arsenale, dall'altro il carattere spesso aleatorio dell'impresa commerciale e la progressiva prevalenza dell'investimento immobiliare⁸³ delinearono dei processi che probabilmente non favorirono le potenzialità di crescita economica e sociale connesse ai fattori di trasformazione mercantili-manifatturieri descritti nelle pagine precedenti. Ciò nonostante, già negli anni Ottanta dell'Ottocento, i principali esponenti di queste élite urbane-borghesi (nuovi gruppi socio-professionali urbani e grandi proprietari terrieri borghesi) iniziavano a conquistare spazi sempre più ampi di egemonia sociale e politica all'interno del potere municipale da un lato – nel 1889 all'interno del Consiglio comunale di Taranto si contavano 24 proprietari nobili e «civili», 13 liberi professionisti e 7 commercianti e industriali⁸⁴ –, e nel riconvertire le loro attività

⁸⁰ Cfr. A. Galbiati, *Strategie successorie del patriziato tarantino tra Otto e Novecento*, in "Cenacolo", Società di Storia Patria per la Puglia – Sezione di Taranto, n. XVII, 1993, pp. 35-47; Id, *Le strategie successorie della borghesia tarantina tra Otto e Novecento*, in "Cenacolo", Società di Storia Patria per la Puglia – Sezione di Taranto, n. XVIII, 1994, pp. 75-87.

⁸¹ Archivio di Stato di Taranto (d'ora in poi A.S.T.), Fondo: Prefettura – Gabinetto, Serie I, Cat. V: Finanze, Busta 3, Fascicolo 1: *Elenco dei maggiori contribuenti dell'imposta fondiaria 1861*; Ivi, Busta 27, Fascicolo 3: *Elenco contribuenti imposta ricchezza mobile 1861*.

⁸² Ivi, Busta 7, Fascicolo 9: *Elenco dei maggiori contribuenti dell'imposta fondiaria 1889*; Ivi, Busta 33, Fascicolo 5: *Elenco contribuenti imposta ricchezza mobile 1889*.

⁸³ Cfr. A. Galbiati, *Le strategie successorie della borghesia tarantina tra Otto e Novecento* cit., pp. 82-83.

⁸⁴ Cfr. A.S.C.T., Fondo: Affari generali, Busta 11, Fascicolo 17: *Lista degli eletti al Consiglio Comunale di Taranto: anni 1873 – 1891*.

economiche nelle commesse per forniture all'Arsenale e nello sviluppo edilizio della città dall'altro.

Tabella 1: N° dei telai operanti in Terra d'Otranto secondo i dati dell'Inchiesta agraria del 1877.

CIRCONDARI	TOTALE TELAI	TELAI PER COTONE (%)
Taranto	1.085	885 (81,57%)
Brindisi	738	663 (89,84%)
Gallipoli	796	796 (100%)
Lecce	2.290	815 (35,59%)
Totale provincia	4.909	3.159 (64,35%)

Fonte: *Inchiesta agraria sulle condizioni delle classi agricole in Italia* (Legge 15 marzo 1877). *Monografia circa lo stato di fatto dell'agricoltura e delle classi agricole nei singoli circondari della Provincia di Terra d'Otranto*, Lecce, 1880, pp. 141 – 142.

Tabella 2: N° dei telai utilizzati nell'industria tessile casalinga in Terra d'Otranto dal 1877 al 1891.

Circondari	Cotone		Canapa e lino		Lana		Alternativi		Tot. Telai	
	1877	1891	1877	1891	1877	1891	1877	1891	1877	1891
Taranto	885	1.498	2	10	200	170	»	532	1.085	2.210
Brindisi	663	845	»	9	»	10	75	103	738	1.048
Gallipoli	796	1.815	»	284	»	96	»	980	796	3.195
Lecce	815	1.107	55	328	2	37	1.420	553	2.290	2.267
Totale	3.159	5.265	57	631	202	313	1.495	2.168	4.909	8.720
Variazione % 1877-1891	66,67%		1,047,27%		56,5%		45,02%		77,63%	

Fonte: M.A.I.C., *Annali di statistica industriale, Statistica industriale della provincia di Lecce*, Fasc. XXXII, Roma, 1891, p. 45.

Tabella 3: Addetti all'industria tessile casalinga (anno 1883).

Settori	Taranto	Lecce	Gallipoli	Brindisi	Totale	% sul settore
Lana	273	20	32	17	342	6,84%
Lino	30	55	120	=	205	4,10%
Cotone	861	645	1.198	333	3.037	60,66%
Misti	97	215	532	578	1.422	28,40%
Totale	1.261	935	1.882	928	5.006	100%
% per circondario	25,18%	18,68%	37,60%	18,50%	100%	

Fonte: Camera di Commercio ed Arti della provincia di Terra d'Otranto, *Statistica agraria e commerciale della provincia di Lecce 1888*, Lecce, 1889, p. 50.

Tabella 4: Stabilimenti di torcitura, filatura e tessitura del cotone in Terra d'Otranto secondo i dati dell'Inchiesta agraria del 1877.

Comuni	N. Stabilimenti	N. Telai a mano	N. Operai totale	Maschi	Donne	Bambini
Taranto	28	145	160	41	87	32
Francavilla	4	16	14	14	=	=
Fragagnano	4	26	30	1	21	8
	36	185	204	56	108	40

Fonte: *Inchiesta agraria sulle condizioni delle classi agricole in Italia* (Legge 15 marzo 1877). *Monografia circa lo stato di fatto dell'agricoltura e delle classi agricole nei singoli circondari della Provincia di Terra d'Otranto*, Lecce, 1880, p. 144.

Tabella 5: La Popolazione di Taranto dal 1831 al 1881.

Ann i	Popolazion e presente	Natalit à	Mortalit à	Eccedenz a nati sui morti	Increment o naturale decennale	Moviment o migratorio nel decennio
1831	16.105	925	799	+126		
1841	16.712	887	712	+175	+729	-607
1851	17.476	1.048	760	+288	+333	+437
1852	18.018	1.000	784	+216		
1853	19.671	949	739	+210		
1854		781	1.030	-259		
1855		900	779	+121		
1856		1.039	681	+358		
1857		879	709	+170		
1858	21.636	902	879	+23		
1859		966	992	-26		
1860		924	771	+153		
1861	24.833	1.109	954	+155	+1.121	+6.236
1862		1.122	744	+378		
1863		1.116	965	+151		
1864		1.093	1.054	+39		
1865		1.259	813	+446		
1866		1.287	889	+398		
1867		1.279	993	+286		
1868		1.162	952	+210		
1869		1.327	1.042	+285		
1870		1.354	1.215	+139		
1871	24.889	1.273	1.194	+79	+2.465	-2.355
1872		1.376	1.092	+284		
1873		1.345	951	+394		
1874		1.278	1.019	+259		
1875		1.328	1.118	+210		
1876		1.483	882	+601		
1877		1.432	1.145	+287		
1878		1.485	1.049	+436		
1879		1.573	979	+602		
1880		1.441	996	+445		
1881	31.557	1.569	971	+598	4.116	+2.552

Fonte: Elaborazione mia su dati presenti in F. Calia, *La popolazione di Taranto dal sedicesimo secolo al censimento del 1861*, in "Rassegna del comune di Taranto", n. VII, 1938; e in Censimenti popolazione 1861-71-81.

Tabella 6: Composizione professionale della popolazione di Taranto nel 1844 (cifre in % su popolazione attiva).

Popolazione totale	Popolazione attiva	Mestieri	% su pop. Attiva	Famiglie	Componenti
17.476	4.082 (23,4%)				
		Possidenti, benestanti	4%	163	1.795
		Impiegati	2,2%	89	435
		Arti liberali	1,6%	65	323
		Arti meccaniche	28,6%	1.169	3.647
		Operai	12,1%	496	2.314
		Agricoltura	35,5%	1.449	6.158
		Marinai	14,1%	577	2.613
		Pastori	0,8%	35	86
		Mendicanti	1%	39	105

Fonte: Elaborazione mia su dati presenti in: G. Costa, *Notizie statistiche della città di Taranto*, in “Giornale di economia rurale della Società Economica di Terra d’Otranto”, vol. VII, Fasc. XV e XVI, Lecce, 1847.

Tabella 7: Articolazione socio-professionale dei centri urbani di Terra d'Otranto al 1881 (cifre in % su popolazione attiva).

	TARANTO	BRINDISI	LECCE	GALLIPOLI
Popolazione presente	31.557	16.719	25.934	9.012
Agricoltura	32,1%	42,7%	14,9%	28,7%
Artigianato e industria	35,2%	25,5%	33,2%	30,7%
Commercio	2,3%	3,6%	4,3%	2,4%
Trasporti	7,2%	5,7%	2,7%	5,4%
Credito	1%	0,8%	1,1%	0,7%
Possidenti, benestanti	5,5%	4,6%	12,3%	7,3%
Domestici	3,3%	3,5%	9,5%	5%
Personale di fatica	5,7%	3,7%	1,7%	11,8%
Impiegati privati	1,3%	2,2%	2,8%	1,4%
Pubblica Amministrazione	1,9%	2,9%	4,5%	2,4%
Professioni liberali	1,8%	1,2%	4,8%	2,7%
Culto	0,9%	0,8%	2,1%	1,1%
Difesa del paese	1,8%	2,8%	6,1%	0,4%

Fonte: A. L. Denitto, *Proprietari, mercanti, imprenditori tra rendita e profitto*, in M. M. Rizzo (a cura di), *Storia di Lecce. Dall'Unità al secondo dopoguerra*, Laterza, Roma – Bari, 1992. Per i dati su la Popolazione presente: Istituto Centrale di Statistica, *Popolazione residente e presente dei comuni. Censimenti dal 1861 al 1981*, Istat, Roma, 1985.

CAPITOLO II

Evoluzione economico-sociale di Taranto dall'insediamento dell'Arsenale alla prima guerra mondiale (1889 – 1915).

II.1 Premessa: 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 che ho cercato di descrivere, 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 oltre che da opifici tradizionali come mulini, lanifici, cotonifici, piccole fabbriche di conserve alimentari (specie per i mitili tarantini), ecc¹. I centri di Taranto, Brindisi e Gallipoli concentravano nei loro territori comunali la gran parte di questa presenza manifatturiera, la quale 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

¹ Cfr. M. A. Visceglia, *Terra d'Otranto dagli Angioini alla Unità*, in AA. VV., *Storia del Mezzogiorno*, voll. VII, *Le Province*, Edizioni dal Sole, Roma 1986. Della stessa autrice vedi anche: Ead., *Territorio, feudo e potere. Terra d'Otranto tra Medioevo ed età moderna*, Giuda, Napoli 1988.

² M. De Lucia, *Agricoltura, industrie indotte e manifatture in Terra d'Otranto (1806 – 1906)*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1998.

³ Cfr. V. Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia, 1861-1981*, il Mulino, Bologna 1990; V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Einaudi, Torino 1995 [principalmente il primo capitolo]; V. Zamagni, *Introduzione alla storia economica d'Italia*, il Mulino, Bologna 2007.

i primi decenni del Novecento, un autonomo sviluppo capitalistico del 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; ecc⁵.

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

⁴ Cfr. Castronovo, *Storia economica d'Italia* cit., pp. 3-20. Per la crisi delle manifatture locali, vedi: M. A. Visceglia, *Lavoro a domicilio e manifattura nel XVIII e XIX secolo: produzione, lavorazione e distribuzione del cotone in Terra d'Otranto*, in P. Villani (a cura di), *Studi sulla società meridionale*, Guida, Napoli 1978. Per un inquadramento delle problematiche relative alla protoindustria nell'Italia meridionale vedi, tra gli altri: P. Bevilacqua, *Breve storia dell'Italia meridionale, dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma 1993, pp. 20-32 e pp. 48-54; S. De Majo, *Ascesa e declino della protoindustria in Campania: i casi di Arpino e Cava dei Tirreni 18. – 19. secolo*, in G. L. Fontana (a cura di), *Le vie dell'industrializzazione europea. Sistemi a confronto*, il Mulino, Bologna 1997, pp. 1141-1160, Id, *Autoconsumo ed economia locale: la lavorazione tessile casalinga nel Mezzogiorno continentale del 19. secolo*, in "Annali di Storia dell'Impresa", 11, 2000, pp. 21-76.

⁵ Cfr. F. A. Mastrolia, *Società e agricoltura in Terra d'Otranto tra la fine del XVIII secolo e i primi decenni del XIX secolo*, in "Produttività ionica", anno X, n. 3-4, 1981; Visceglia, *Terra d'Otranto dagli Angioini alla Unità* cit., pp. 452-458. Si vedano inoltre tra le testimonianze del tempo: C. De Cesare, *Intorno alla ricchezza pugliese*, Cannone, Bari 1853; C. Nitti, *Della povertà di Taranto e de' mezzi per mitigarla*, Napoli 1857; C. De Cesare, *Delle condizioni economiche e morali delle classi agricole nelle tre provincie di Puglia*, Guerriero, Napoli 1859. Per ciò che attiene in particolare ai problemi del credito, vedi: R. Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1870-71-72, Lecce, 1874; Archivio Centrale dello Stato (d'ora in avanti A.C.S.), Ministero dell'Interno, Direzione Generale dell'Amministrazione civile, Busta 108, Fascicolo 15.800.8: Relazioni condizioni economiche 1899 – 1904, Documento: *Verbale del Consiglio provinciale di Terra d'Otranto, 13 maggio 1903*; Documento: *Verbale del Comitato esecutivo provinciale per la crisi economica salentina, 11 giugno 1903*.

“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, in buona sostanza, 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 dirompenti 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 modificheranno le caratteristiche dello sviluppo economico dell’area, la quale resterà dipendente, come in passato, da una grande impresa industriale che risponde a interessi e logiche politico-economiche esterne al territorio⁶.

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 penetrazione commerciale e di mire imperialiste, secondo il modello di industrializzazione dei *second comers* – che bene si adattava alle aspirazioni della classe dirigente nazionale, tra la fine del XIX secolo e la prima guerra mondiale, di emancipazione del sistema militare-industriale del paese⁷. Si operava quindi una politica-economica protezionistica, legata alla riforma doganale del 1887, che, 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

⁶ Vedi, per le caratteristiche dello sviluppo industriale che investono la città di Taranto dalla fine degli anni Cinquanta del XX secolo: N. Aurora, *Conversazione con Walter Tobagi. Industria e società a Taranto*, Lacaíta, Manduria 1987.

⁷ Cfr. R. A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano 1908 – 1915. Studio sul prefascismo*, traduzione di Mariangela Chiabrando, Einaudi, Torino, 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 S. Lanaro, *Nazione e Lavoro: saggio sulla cultura borghese in Italia, 1870 – 1925*, Marsilio, Venezia 1979. Per il rapporto tra le spese dello Stato tra Otto e Novecento in ambito militare e lo sviluppo industriale italiano vedi: L. De Rosa, *La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno*, Laterza, Roma-Bari 1973, pp. 109-147. Vedi inoltre dello stesso autore: Id, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840 – 1904*, Giannini, Napoli 1968.

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 segnavano così l'avvio di una nuova politica, 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 un crescente ammontare di commesse pubbliche (ferrovie, navi, armamenti), a sostegno del settore industriale⁸. 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 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 mediterraneo⁹.

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

⁸ Vedi: R. Romeo, *Breve storia della grande industria in Italia, 1861 – 1961*, Il Saggiatore, Milano 1988, [prima edizione Cappelli 1961]. Vedi, inoltre: A. Caracciolo (a cura di), *La formazione dell'Italia industriale: discussioni e ricerche*, Laterza, Bari 1963.

⁹ Cfr. M. Pizzigallo, *L'Arsenale di Taranto e la città: gli aspetti economici*, in "Analisi storica", a. VIII, n. 15, 1990, pp. 273-274. Vedi, inoltre: L. De Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840 – 1904*, Giannini, Napoli 1968.

politica economica ed estera italiana¹⁰. In questo scenario si assisteva quindi ad una progressiva crescita delle spese militari che, in media, nei primi decenni post-unitari 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 l'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 trovarono più interesse nel quadro modesto della filosofia marittima del regno borbonico»¹³.

¹⁰ Cfr. Pizzigallo, *L'Arsenale di Taranto e la città: gli aspetti economici*, in "Analisi storica" cit., pp. 276-277.

¹¹ Cfr. G. Fioravanzo, *La marina militare nel suo primo secolo di vita: 1861 – 1961*, Ufficio Storico Marina Militare, Tip. Regionale, Roma 1961, p. 12.

¹² Cfr. A. Lucarelli, *La questione del Mediterraneo e l'occupazione francese della Puglia all'inizio del XIX secolo*, in "Rassegna storica del Risorgimento", VI, 1937, pp. 951-975.

¹³ Cfr. M. Gabriele, *Taranto e la marina*, in Deputazione di storia patria per l'Umbria, *Esercito e città dall'Unità agli anni Trenta: convegno nazionale di studi, Spoleto, 11 – 14 maggio 1988*, 2 vol., Pannetto & Petrelli, Perugia-Spoleto 1989, pp. 1173-1192, [qui spec. 1173].

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, tuttavia, 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 "degno di un grande paese". 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 centrale¹⁶. 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»¹⁷. Il Consiglio comunale di Taranto fu presto convinto dell'opportunità e della convenienza della

¹⁴ Cfr. M. Gabriele, *Gli arsenali nella politica dello Stato nazionale*, in AA. VV., *L'Arsenale Militare Marittimo di Taranto tra politica, strategia di difesa e sviluppo industriale*, Atti del Convegno Nazionale di Studio, Tipografia Santoro, Taranto 1992, p. 100.

¹⁵ Ivi, pp. 101-102.

¹⁶ Cfr. N. B. Lo Martire, *L'arsenale M. M. di Taranto*, in "Produttività ionica", a. III, n. 9, 1974, p. 57.

¹⁷ C. Nitti, *Del porto di Taranto nelle future condizioni d'Italia. Condizioni che costituiscono il porto di Taranto uno dei più adatti in Italia per un pronto commercio e per una stazione navale in contro all'Oriente*, Tipografia F.lli Cannone, Bari 1861, pp. 15-16. Sempre di Cataldo Nitti vedi anche: Id, *Considerazioni economiche e politiche per le quali l'Italia deve accrescere le sue forze marittime onde meglio giovare della sua posizione nel Mediterraneo e massime nel porto di Taranto*, Tip. Nazionale A. Liuzzi, Taranto 1965

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 «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»¹⁸. 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 militari¹⁹.

Al di là degli scritti di Cataldo Nitti, 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 che:

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

¹⁸ A.S.T., *Delibere del Consiglio Comunale di Taranto*, vol. 2, Seduta del 30 settembre 1863: *Voti al Governo per l'approvazione del progetto di una base navale a Taranto*.

¹⁹ Cfr. V. Carbonelli, *Il Mar Piccolo di Taranto*, Roma 1881. Il Senatore Cataldo Nitti cercò di tranquillizzare i pescatori e i mitilicoltori tarantini, esortandoli, per far fronte alla crisi che lo sviluppo dell'Arsenale inevitabilmente avrebbe arrecato alla mitilicoltura, a «darsi all'agricoltura, trasformandosi da meschini pescatori in industri fattori». Cfr. C. Nitti, *Discorso del Sig. C. Nitti senatore del Regno, tenuto ai pescatori nel duomo di Taranto addì 1 gennaio 1864*, Taranto 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": - sorrete pel mare - tranquilli e giulivi - che tutti i marinai - sen van per gli ulivi». Vedi: V. Forleo, *Taranto dove la trovo*, A. Dragone e C., Taranto 1929. Le paure dei pescatori trovarono col trascorrere degli anni effettiva conferma. Vedi: Archivio di Stato di Lecce (A.S.L.), Prefettura - Gabinetto, Serie 2, Cat. 25, Busta 85, Fascicolo 2034, Documento: *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*.

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 che, tra il 1862 e il 1866, le spese militari ordinarie e straordinarie – per l'Esercito per la Marina per la Guardia nazionale – assorbono oltre il 30% dell'intero volume di spese statali e, in media, oltre il 50% dell'intero volume di tutte le entrate dello Stato²⁰.

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 che «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»²¹. 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

²⁰ Cfr. De Rosa, *La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno* cit., pp. 118-119.

²¹ Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), Casellario n. 113, Fascicolo 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 che: "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.*

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»²². Veniva ipotizzato un fabbisogno molto elevato per le casse dello Stato, circa 65 milioni, che certo la difficile situazione finanziaria del tempo non consentiva di spendere. In seguito alla terza guerra d'indipendenza e alla sconfitta di Lissa, con la relativa grave crisi finanziaria che ne seguì, il progetto Saint Bon venne notevolmente ridimensionato. I bacini in muratura divennero due, come anche gli scali di costruzione. Tutte le opere di fortificazione vennero eliminate, mentre l'area riservata ai magazzini ad alle officine fu notevolmente ridotta²³. Seguirono diverse vicende politico-parlamentari, che è inutile seguire minutamente in questa sede²⁴. Basti ricordare che il 3 dicembre 1868 l'on. Pisanelli, Deputato di Taranto fin dalla prima legislatura tra le file della Destra²⁵, sorretto dall'on. Bixio che era, in parlamento, tra i maggiori sostenitori dell'industria cantieristica nazionale²⁶, presentò un ordine del giorno per la realizzazione dell'arsenale di Taranto, cui seguì un progetto, preparato dal maggiore del genio Prato, del costo di 30 milioni. Il Ministro della Marina Riboty propose, nel dicembre 1871, di iniziare con uno stanziamento di 6,5 milioni da distribuire in sei anni, ma nell'aprile del 1873 la Commissione parlamentare competente portò la spesa a 23 milioni, causando le dimissioni, poi respinte dal Re, del governo Lanza²⁷. Il problema aveva assunto, ormai, un carattere politico di netta contrapposizione tra i parlamentari napoletani, che osteggiavano il taglio economico e funzionale che avrebbe subito Napoli, ed i parlamentari tarantini che vedevano gradualmente ridursi

²² A.U.S.M.M., Casellario n. 113, Fascicolo 2: *Consiglio d'Ammiragliato*, Seduta n. 540 del 15 febbraio 1865: *Basi ed apprestamenti logistici. Impianto di un nuovo arsenale marittimo*, pp. 4-5.

²³ Cfr., Ivi., p. 6.

²⁴ Per queste vicende vedi: G. C. Speciale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Laterza, Bari 1930; N. B. Lo Martire, *L'Arsenale M. M. di Taranto*, Arti Grafiche Brizio, Taranto 1975; F. Lemma, *Un secolo di lotte. L'Arsenale di Taranto tra cronaca e storia*, a cura di Pietro Aresta, Edizioni dal Sud, Bari 1981; AA. VV., *Taranto e il suo Arsenale*, a cura della Camera di Commercio, Arti Grafiche Brizio, Taranto 1981; AA. VV., *La Marina e Taranto. Centenario dell'Arsenale*, Arte Maestra, Taranto 1989.

²⁵ Su Pisanelli vedi: O. Pellegrino Confessore, *L'opposizione alla Destra in Terra d'Otranto: le elezioni del 1874*, Milella, Lecce 1974; Ead (a cura di), *Giuseppe Pisanelli: lettere inedite*, Giuffrè, Milano 1979.

²⁶ Per i rapporti tra Nino Bixio, le compagnie Florio e Rubattino, e poi con la Navigazione Generale Italiana vedi, tra gli altri: Webster, *L'imperialismo industriale italiano* cit., pp. 293-298.

²⁷ G. Massari, *La vita e il regno di Vittorio Emanuele II di Savoia primo Re d'Italia*, F.lli Treves, Milano 1910, pp. 423-424; O. Valentini, *Giuseppe Pisanelli*, in "Rassegna pugliese di Scienze, Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, numero speciale dedicato a Taranto 6-7-8, 1913, pp. 268-269.

il progetto iniziale ed il relativo impegno di spesa. Ad esprimere le maggiori rimostranze fu la deputazione napoletana, decisamente ostile alla prospettiva di un trasferimento a Taranto della sede del Dipartimento Militare Marittimo di Napoli e alla eventualità di uno smantellamento dell'arsenale napoletano²⁸. Nel dibattito parlamentare dell'aprile 1873 l'onorevole Perrone aveva affermato che:

Molti propugnatori dell'Arsenale di Taranto credono che quell'arsenale darà un grande sviluppo alle industrie marittime nelle provincie meridionali. Se veramente è per avere delle industrie che costruiamo un arsenale, impieghiamo molto male i nostri denari. Sarebbe meglio in tal caso distribuire 25 milioni in premio ai costruttori navali che andranno a stabilirsi colà, il mezzo sarebbe più efficace; giacché se si osserva quali sono i centri di maggiore attività marittima in Italia, si vede che è Genova, poi Napoli e Castellammare. È bensì vero che questi due centri racchiudono pure due arsenali marittimi; ma lo sviluppo della loro operosità, sia come industria marittima che per commercio non dipese punto o poco da questi arsenali. Non è l'arsenale quello che dà vita allo sviluppo delle costruzioni dei bastimenti e di tutte le industrie navali, ma a quello sviluppo concorrono molte circostanze indipendenti dalla presenza o no di un arsenale militare. Per me l'idea che hanno i meridionali che questo arsenale porterà un grande sviluppo nella marina mercantile è un'idea veramente sbagliata²⁹.

Tuttavia, nel 1874, quando divenne ministro della Marina il comandante Saint Bon, furono redatti i progetti per il canale navigabile e il ponte girevole e, dopo altri sei anni di dibattiti, si giunse alla legge del 29 giugno 1882 che approvò un primo concreto stanziamento per l'Arsenale di Taranto di 9,3 milioni da spendersi in 8 anni, pur rendendosi necessari ulteriori stanziamenti straordinari, e nel 1883 iniziarono i lavori di costruzione³⁰. Il primo lavoro ad essere eseguito fu il Canale Navigabile che doveva consentire il passaggio delle navi dal Mar Grande al Mar Piccolo dove veniva costruito l'arsenale. Tale canale doveva essere impostato sul fosso preesistente,

²⁸ S. Magno, *L'Arsenale di Taranto: Precedenti cittadini, governativi, parlamentari*, in "Taranto pel varo della nave Puglia", numero unico, Taranto 1898.

²⁹ Atti Parlamentari, Camera, Discussioni, Sessione del 1871-72, 2ª tornata del 28 aprile 1873, *Intervento dell'on. Perrone*, pp. 5969-5974. L'onorevole Perrone aveva concluso il suo intervento sostenendo che: "Il vostro arsenale di Taranto sarà un arsenale di beneficenza giacchè, abbiate o no costruzioni o riparazioni da farsi, dovrete pensare a dare da vivere agli operai che avete colà, che senza di voi morirebbero di fame, essendo un sito in cui non vi è nessuna industria marittima la quale possa impiegarli". *Ibidem*.

³⁰ Cfr. Lo Martire, *L'Arsenale M. M. di Taranto* cit., pp- 9-23.

asportando terra sufficiente affinché anche le navi di maggiore portata potessero passarvi. A tale scopo, furono aperte due gare di appalto: la prima bandita il 18 giugno 1883 per la realizzazione delle opere su terra, vinta per 650.000 lire dalla ditta Gaetano Motta di Tricarico; mentre l'altra, bandita nello stesso giorno, per le opere da eseguire in acqua per la cifra di 1.570.000 lire, fu ripetuta per diserzione d'asta³¹. Intanto iniziarono i lavori di ampliamento del canale. Dai trenta metri previsti dal primo progetto, si passò ai sessanta metri di larghezza, e ad una lunghezza di 375 metri³². I lavori proseguirono con gli scavi subacquei e la ditta Brunnet, che si era aggiudicata tale appalto, cedette l'impegno alla ditta del genovese Giuseppe Quierolo, la quale nel 1884 cominciò a effettuare gli scavi sott'acqua. I lavori del canale, nonostante varie difficoltà tecniche, furono ultimati il 14 aprile 1886, mentre il 22 maggio 1887 fu terminato ed aperto il ponte girevole realizzato dall'Impresa Industriale Italiana per costruzioni metalliche di Napoli, diretta dall'ingegnere A. Cottrau³³.

³¹ Cfr. L. Ferrajolo, *Il Canale Navigabile tra il Ponte Girevole di Taranto*, in "Taras", a. I, n. 1 – 2, 1926, pp. 35-36.

³² Cfr. G. Messina, *Il Canale Navigabile tra la Rada e il mar Piccolo di Taranto*, Tipografia e Litografia del comitato d'artiglieria e genio, Roma 1898.

³³ Ivi, pp. 48-51. Vedi inoltre: Messina, *Il canale navigabile ed il Ponte Girevole in ferro*, in "Taranto pel varo della nave Puglia", cit.

II.2: Una prima fisionomia della Taranto industriale: le aspettative e le conseguenze sulla città. Alcune considerazioni.

Sulla esiguità dell'assegno iniziale di 9 milioni e 300 mila lire per otto anni, cui fece seguito una difficoltà continua ad ottenere regolari e congrui stanziamenti, non si tardò a vedere una sorta di difetto d'origine dell'arsenale tarantino, che avrebbe in seguito condizionato i ritmi e i modi dello sviluppo generale dell'intera città³⁴. Taranto, come vedremo, cresceva e si sviluppava con l'Arsenale Militare, il suo insediamento piegava alle necessità dell'impianto gran parte dell'apparato economico della città e, inoltre, la stessa conformazione urbanistica si andava modellando in rapporto alle esigenze dello stabilimento. Dalla costruzione delle prime officine, all'attività produttiva del periodo bellico e di quello tra le due guerre mondiali, lo stabilimento si trovava a scandire i tempi e i ritmi della vita cittadina. Come ha scritto, con toni suggestivi, Roberto Nistri, «Attorno ad esso [*Arsenale*] si è edificata di sana pianta una "città nuova" che ha sprigionato residenze, posti di lavoro, mestieri illusori di ogni genere, però tutto come un "fuorifabbrica" rigorosamente ritmato dal "fischio" dell'Arsenale, scansione del tempo-lavoro che comanda il tempo del sociale»³⁵.

L'insediamento dell'arsenale innescava, progressivamente, un forte dualismo per ciò che riguardava le possibilità occupazionali e i livelli salariali tra la città di Taranto da un lato, soggetta ad un importante processo di accelerata industrializzazione e urbanizzazione, e una vasta area rurale comprendente la provincia di Terra d'Otranto, l'area meridionale della Terra di Bari e l'arco ionico calabro-lucano dall'altro³⁶. Questo processo contribuiva ciclicamente allo spostamento di popolazione dalle aree rurali a quella urbana. Una dualità si ritrovava, anche, nell'ambito dello spazio urbano e all'interno del territorio comunale di Taranto. In proposito, il primo e più evidente dato da prendere in considerazione è quello relativo alla macroscopica presenza dell'insediamento industriale. La

³⁴ Cfr. Speziale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli* cit., pp. 243-244.

³⁵ Cfr. R. Nistri, *Civiltà dell'industria. Economia e società a Taranto tra XIX e XX secolo*, Ed. Scorpione, Taranto 1988, p. 89.

³⁶ Per le differenze tra i livelli salariali in Terra d'Otranto tra la fine dell'Ottocento e il primo decennio del Novecento vedi: C. G. Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto 1901 - 1915*, Milella, Lecce 1981, pp. 363-377.

superficie da esso occupata era di gran lunga superiore a quella su cui sorgeva la città: ai 24 ettari di questa, facevano fronte i circa 50 ettari utilizzati per i bisogni del cantiere e delle altre costruzioni marittime militari³⁷.

Il progetto complessivo dell'intervento industriale, grande due volte la città di allora, modificò il disegno della costa, le altimetrie del suolo; fagocitò al suo interno masserie, chiese, ville signorili, acquedotti. Fu necessaria la costruzione del canale navigabile con la relativa parziale demolizione delle antiche fortificazioni; infine condizionò fortemente il disegno della città e le direttrici di sviluppo urbano³⁸.

La figura 1 qui sotto, mostra chiaramente, nella parte in bianco, la dimensione considerevole del territorio occupato dall'Arsenale per le sue attività industriali (bacini di carenaggio, scali di alaggio, officine varie, magazzini, ecc.). La parte di città che si sviluppava a sud-est dell'area industriale e che ne costeggia ancora oggi le mura era inesistente, tranne pochi edifici, negli anni precedenti la messa in funzione dell'Arsenale. Fino agli anni Ottanta dell'Ottocento la città di Taranto si concentrava tutta nell'isola visibile nella parte in basso a destra della foto.

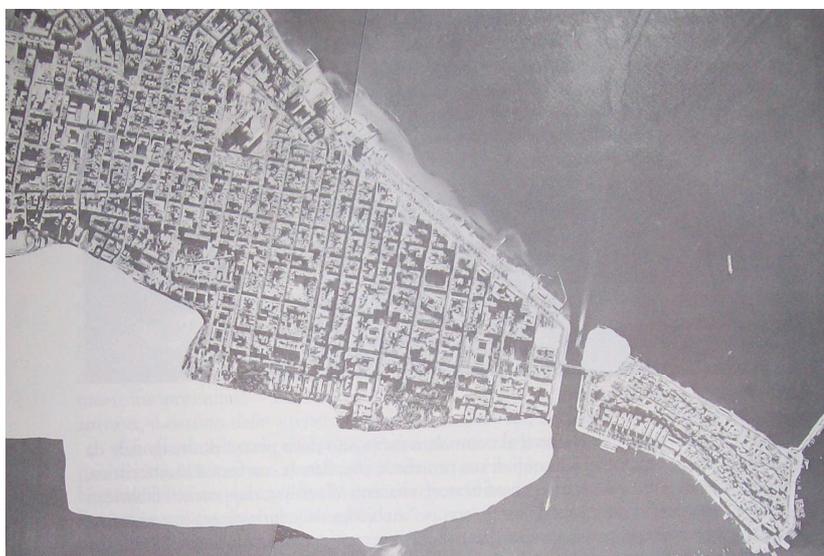


Figura 1: Veduta aerea della città e dell'area dell'Arsenale (in bianco) intorno agli anni '70 del XX secolo.

³⁷ G. Narracci, *Arsenale e città: la struttura territoriale e urbana*, in AA. VV., *Taranto e il suo Arsenale. Mostra sugli aspetti storici, urbanistici e produttivi dell'insediamento dell'Arsenale M. M. a Taranto*, Comune di Taranto, Briziografiche, Taranto 1981, p. 36.

³⁸ *Ibidem*.

La dimensione della città, prima del processo di industrializzazione, era quella di un medio centro artigianale e commerciale tutto rinserrato all'interno delle mura medievali, dotato di alcune manifatture tra cui lo Stabilimento per la manifattura degli oli fini, la fabbrica dei saponi, quella di botti e le Officine di riparazioni della *Società italiana per le strade ferrate meridionali* che occupavano nel 1876 duecentocinquanta addetti³⁹. Una città che traeva gran parte delle sue risorse economiche grazie ad un rapporto intenso e sedimentato da tempo con la circostante realtà agricola e con le risorse ittiche del suo mare interno⁴⁰. L'apertura e la messa in funzione dell'Arsenale Militare nel 1889, dopo sei anni di lavori per la sua costruzione con la relativa opera di scavo del canale navigabile e la realizzazione del ponte girevole, operò una trasformazione negli equilibri economici e sociali nell'arco di pochi decenni, innescando un processo di progressiva differenziazione tra quella parte di popolazione che riuscì in qualche modo a beneficiare degli effetti dello sviluppo industriale (personale operaio e impiegatizio occupato stabilmente, commercianti attivi nei rifornimenti per la Marina, mondo dei servizi gravitante intorno alle esigenze dell'arsenale e del personale militare, ecc.), e chi, invece, ne restava ai margini⁴¹.

La costruzione dell'Arsenale, inoltre, dette subito avvio ad un processo di impetuosa espansione urbana, al di fuori dei confini della vecchia città medievale, tanto che nel giro di due decenni, nel 1911, il nuovo borgo che era sorto ad sud-est della città (fuori Porta Lecce) – nell'area adiacente a quella industriale e completamente opposta all'area dove si era insediata negli anni Settanta del XIX secolo la stazione ferroviaria (fuori Porta Napoli a nord-ovest della città vecchia)⁴² –

³⁹ Cfr. Pizzigallo, *L'Arsenale di Taranto e la città: gli aspetti economici* cit., p. 276.

⁴⁰ Per un'analisi dell'incidenza nell'economia locale della molluschicoltura, vedi: G. Fenicia, *Pesca e molluschicoltura nel Mar Piccolo di Taranto tra XIX e XX secolo*. [In corso di pubblicazione].

⁴¹ Cfr. N. D'Ammacco, *Il commercio in Terra Jonica*, Taranto 1948.

⁴² La storiografia urbana e gli studi sui processi di urbanizzazione delle città italiane tra Otto e Novecento hanno evidenziato il ruolo che la costruzione della stazione ferroviaria ha avuto come centro e direttrice di espansione urbana. Nel caso di Taranto questo ruolo è assunto completamente dall'Arsenale, mentre l'area della stazione ferroviaria, ad ovest della città vecchia, resterà territorio disabitato fino alla metà degli anni Trenta del XX secolo. Sarebbe inutile in questa sede fare una rassegna degli studi in questione, tra i molti, si veda per l'Italia settentrionale: C. Carozzi, R. Rozzi, *Suolo urbano e popolazione: il processo di urbanizzazione nelle città padane centro-orientali, 1881 – 1971*, F. Angeli, Milano 1980. Per l'Italia meridionale: R. Colapietra (a cura di), *Città e territorio nel*

superava per estensione e numero d'abitanti il vecchio nucleo urbano e nel 1921 la popolazione della città salentina superava le centomila unità⁴³ (vedi tabella 1). Il ritmo dello sviluppo edilizio può essere ben rappresentato dalla misura delle aree che le nuove costruzioni andarono via via ad occupare. Nel 1870 le costruzioni della città occupavano 265.575 mq di superficie. Da quella cifra si salì a 301.000 mq nel 1880; a mq 407.000 nel 1890; a mq 540.000 nel 1900; a mq 605.000 nel 1910; a mq 698.000 nel 1920; a mq 963.000 nel 1930; a mq 1.044.000 nel 1936, non tenendo conto delle costruzioni a carattere militare (Arsenale, Ospedale Militare, Caserme, Batterie) e della superficie occupata dalle strade, dalle piazze e dalle ville⁴⁴.

Il secondo dato che emergeva era, quindi, la forte crescita demografica favorita da importanti flussi migratori provenienti dai comuni rurali circostanti, dalle regioni vicine e, infine, dalle zone industriali di Venezia, Genova, La Spezia e Napoli⁴⁵. I primi effetti di tutto ciò ricaddero, inevitabilmente, sull'assetto urbanistico della città e di conseguenza sulla sua gestione politico-amministrativa, incapace di fare fronte, date le sue infrastrutture e l'orizzonte politico-culturale delle sue élites, ai processi economico-sociali innescati dall'industrializzazione e all'adeguamento funzionale della città in previsione di un rapido sviluppo⁴⁶. I problemi che nascevano da una consistente immigrazione e crescita demografica non sorretta da una sufficiente costruzione di alloggi popolari portavano ad un progressivo degrado della "città vecchia/vecchia città" – degrado e progressiva emarginazione di un'area che inesorabilmente diverrà, nel corso di tutto il XX secolo, sempre più zona periferica e

Mezzogiorno d'Italia fra Otto e Novecento, F. Angeli, Milano 1982. Vedi anche sempre per l'Italia meridionale: G. Barone, *Lo Stato a Mezzogiorno. Ferrovie, reti urbane, emigrazione*, in AA. VV., *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Donzelli, Roma 2002, pp. 117-154.

⁴³ Cfr. Ferrajolo, *Note di demografia tarantina* cit., pp. 37-40.

⁴⁴ Cfr. A.S.T., Prefettura – Gabinetto, Categoria 6.6: *Ministero Lavori Pubblici*, Busta 130: *Città Vecchia risanamento*, Fascicolo 3: *Condizioni igieniche 1939*, Documento: *Relazione sulle condizioni igieniche e sociali della città di Taranto presentata dal Segretario Federale Ettore D'Andrea a S. E. Segretario del P. N. F., 30-I-1940*, (qui spec. p. 2).

⁴⁵ Vedremo in seguito l'ammontare dei flussi immigratori, la loro suddivisione in base all'area di partenza, e si esaminerà più nello specifico la provenienza e la qualifica dei lavoratori dell'Arsenale di Taranto.

⁴⁶ I problemi relativi alle politiche urbane e alla gestione politico-amministrativa dell'urbanizzazione della città di Taranto, verranno affrontati nella seconda parte della tesi.

separata dalla vita della “nuova città” e quasi in contrapposizione con essa – e una insufficiente pianificazione amministrativa delle aree di crescita urbana⁴⁷.

L’espansione edilizia, prevalentemente borghese o legata alle case operaie realizzate sul finire del XIX secolo dalla Marina nei pressi dell’Arsenale, accompagnava la realizzazione della base navale e il progressivo aumento della sua importanza, sotto lo stimolo concomitante della domanda di abitazioni derivante dalla pressione della popolazione e quindi della speculazione⁴⁸. Infatti, lo stabilimento militare marittimo, costruzione a parte, aveva bisogno a regime di operai, fabbri, fucinatori, congegnatori, calderai, fonditori, meccanici, manovali ecc., per le officine, il cantiere navale e i servizi⁴⁹. A fianco degli operai, occorrevano i tecnici per i laboratori e i quadri intermedi per inquadrare la massa dei lavoratori. Inoltre, la presenza della flotta, nel corso degli anni sempre più frequente e significativa⁵⁰, induceva altri ulteriori fabbisogni che investivano tutta la città, alimentando una domanda molto varia di consumi e servizi. Di qui – insieme all’espulsione di popolazione dalle zone rurali più o meno vicine alla città che in parte si spostarono a Taranto in seguito alla crisi agraria dell’ultimo decennio dell’Ottocento⁵¹ – la rapida urbanizzazione, che dava luogo a sua volta ad un bisogno crescente di abitazioni, di rifornimenti idrici, di fognature, di trasporti, di sanità, di istruzione pubblica, di servizi. Queste attività richiama di conseguenza ulteriore

⁴⁷ Tale processo è ben descritto da Lucio Giummo, collaboratore in Sicilia di Danilo Dolci negli anni '70 e '80, che in più occasioni ritornerà sui problemi dello sviluppo distorto della città di Taranto. Vedi: L. C. Giummo, *Alle radici dell'abbandono. La città vecchia di Taranto: da realtà rivoluzionaria a ghetto sottoproletario a città fantasma. Appunti sulla singolarità sociale e politica di Taranto nel Mezzogiorno d'Italia a cavallo dei due secoli 19° e 20° e le sue conseguenze sul modo di farsi e di distruggersi dell'urbano*, Lacaita, Manduria 1986.

⁴⁸ Vedi: A.S.T., Sottoprefettura, serie II: *Affari dei singoli comuni*, Busta 16: *Taranto*, Fascicolo 104: *Case economiche operai Regia Marina 1889 – 1898*. (Vedi tutto il fascicolo). Gli aspetti della crescita urbana verranno approfonditi nella seconda parte della tesi.

⁴⁹ Per un quadro completo delle varie categorie di mestieri presenti in Arsenale vedi: Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto 1901 – 1915* cit., pp. 164-166.

⁵⁰ Vedi per ciò che riguarda i movimenti della flotta: Speciale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli* cit.

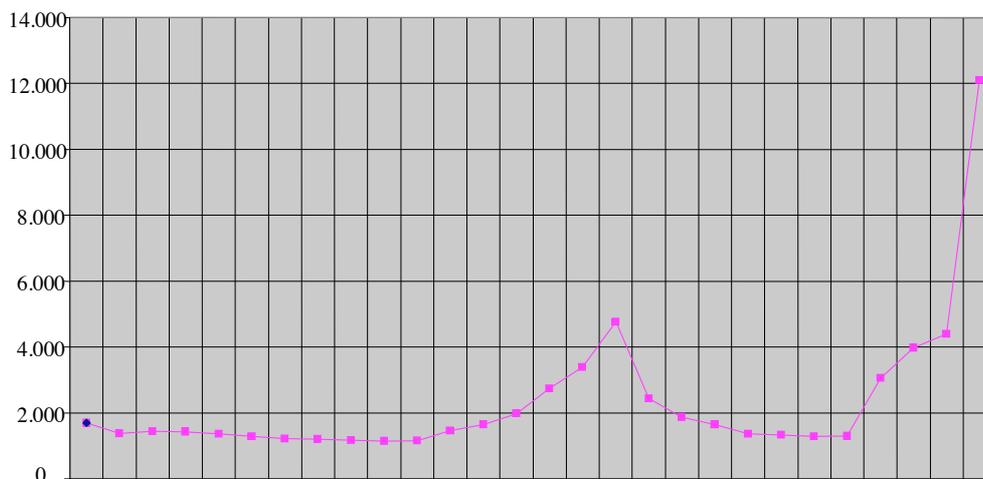
⁵¹ Cfr. A.S.C.T., Cat. XI: *Agricoltura, Industria e Commercio*, Busta 2, Fascicolo 8: *Crisi agraria 1888-1902*, Documento: *Relazione presentata dall'Associazione dei Proprietari agricoli tarantini a S.M. il Re, al Presidente del Consiglio e al Ministro dell'Interno e dell'Agricoltura, 23 febbraio 1902*. A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione generale dell'Amministrazione civile, Busta 108, Fascicolo 15.800.8: *Relazioni condizioni economiche 1899-1904*, Documento: *Condizioni economiche della provincia di Lecce, relazione del Prefetto di T. d'Otranto al Ministro, 9 dicembre 1899*. Vedi tra gli altri: A. Cormio, *Le campagne pugliesi nella fase di «transizione» (1880-1914)*, in AA. VV., *La modernizzazione difficile. Città e campagne nel Mezzogiorno dall'età giolittiana al fascismo*, a cura di Giuseppe Giarrizzo, De Donato, Bari 1983, pp. 147-216.

popolazione, innescando un processo parallelo di incremento demografico e di incremento fisico della città che progressivamente si autonomizzava rispetto alle esigenze occupazionali dell'apparato industriale cittadino⁵². Quest'ultimo, infatti, era strettamente legato agli impegni militari nazionali e di conseguenza, oltre ad un nucleo stabile di occupazione operaia e impiegatizia, assorbiva solo periodicamente manodopera giornaliera ed avventizia per fare fronte agli aumenti di lavoro indispensabili nel corso degli eventi bellici o per le lavorazioni straordinarie necessarie durante la permanenza nella Base della Flotta navale. Questo si verificherà puntualmente negli anni dell'impresa libica, durante la prima guerra mondiale e, successivamente, in seguito alla politica di riarmo dell'Italia fascista, dalla metà degli anni Trenta fino alla fine del secondo drammatico conflitto bellico. Le officine dell'Arsenale, infatti, passata l'onda delle assunzioni stabili e raggiunti gli organici definitivi intorno alla fine del XIX secolo, fecero ricorso nei momenti di più intensa attività produttiva alle prestazioni di avventizi, lavoratori in genere forniti dai cantieri privati, che ad un'occupazione precaria vedevano aggiungersi tariffe salariali ribassate per la quota percentuale sottratta dal padrone privato⁵³. Dai dati disponibili sull'ammontare annuale dell'occupazione operaia in arsenale si evidenzia il forte incremento delle assunzioni tra il 1912 e il 1918 e, successivamente, dal 1934 al 1940 (*vedi tabella 2*).

⁵² Per il rapporto che si stabilisce tra incremento demografico e incremento fisico della città, cfr. L. Gambi, *L'evoluzione storica delle città in Italia fino agli inizi del nostro secolo: eventi urbanistici e loro rapporti con gli eventi demografici*, in SIDES, *La demografia storica delle città italiane*, Relazioni e comunicazioni presentate al Convegno tenuto ad Assisi nei giorni 27 – 29 ottobre 1980, Clueb, Bologna 1982, pp. 21-46 (qui spec. 38).

⁵³ Sulla funzione di uffici di collocamento assunta dalle aziende private e la vera e propria rapina salariale che questo comportava, basti la cronaca del BUL sull'agitazione dei metallurgici tarantini del 1912: «La ditta Salerni e Spangher, cantiere navale, fornisce, talvolta, la mano d'opera all'arsenale militare, con operai avventizi ai quali essa corrisponde i cottimi pagati dall'Arsenale stesso colla trattenuta del 25% per spese generali». Cfr., MAIC, *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro*, vol. 18, dicembre 1912, Tip. Nazionale di G. Bertero & C., Roma 1912, p. 698.

Grafico 1: Occupazione operaia nell'Arsenale Militare di Taranto (1900 - 1940)



Fonte: (Vedi fonte tabella 2 p. 146). Elaborazione mia.

La manodopera “aggiuntiva”, rispetto al numero degli occupati stabili, veniva licenziata non appena l’attività produttiva dell’arsenale rientrava a regime normale. Indicativo in proposito il breve chiarimento che il Comandante in Capo del Dipartimento Marittimo inviava il 26 ottobre 1913 al Prefetto di Lecce, in risposta ad una lettera nella quale il Prefetto esprimeva le sue preoccupazioni per gli annunciati licenziamenti di operai:

Il lavoro dell’Arsenale di Taranto, presenta per le sue stesse caratteristiche inevitabili oscillazioni in rapporto alla partecipazione della Nazione ad eventi bellici, o in rapporto alla presenza o meno in Sede delle unità della Squadra; l’Arsenale deve in conseguenza provvedere a variazioni di forza delle sue maestranze, licenziando o riassumendo nuclei di operai giornalieri costituenti la massa di manovra atta a fronteggiare le oscillazioni del fabbisogno di mano d’opera necessaria ai lavori⁵⁴.

⁵⁴ A.S.T., Prefettura di Taranto – Gabinetto, Cat. 12.7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classificazioni del titolare / Varie*, Busta 309, Fascicolo 4: *Ditte metallurgiche minori (1909-1939)*, Documento 29 ottobre 1926: *Pro-memoria del Comando in Capo del Dipartimento Marittimo del Jonio e del Basso Adriatico e della Piazza Marittima di Taranto al Prefetto in risposta alla relazione della Delegazione Provinciale della Confederazione Fascista degli Industriali del 27 settembre 1913*. In una lettera anonima inviata al Sottoprefetto di Taranto da un gruppo di operai dell’arsenale licenziati nel 1913 si legge: “Oggi 30 aprile siamo stati licenziati 300 operai giornalieri. Domandiamo che cosa faremo? Come dobbiamo vivere con le nostre famiglie. Perché non si licenziano i vecchi. Pensionati che anno la loro pensione, che possono vivere e dare posti ai giovani. Firmato, trecento operai arsenalotti licenziati giornalieri”. Cfr. A.S.T., Sottoprefettura serie I, Categoria 6.4: *Ministero*

Questo processo non riguardava solo l'arsenale, ma si verificava anche nelle industrie meccaniche e navali private, dove, appena terminato il ciclo produttivo legato agli eventi bellici, si apriva un periodo di forte riduzione della manodopera, che in alcuni casi conduceva fino alla chiusura dello stabilimento. Nel 1913, infatti, i Cantieri navali Salerni & Spangher comunicavano al sindaco di Taranto Francesco Troylo che:

Unico alimento di lavoro fin qui fu questo R. Arsenale Militare Marittimo mancando purtroppo a Taranto elemento industriale capace a dar vita, sia pur modesta, ad uno Stabilimento quale il nostro. A vero dire non ci mancarono incoraggiamenti e lavori da parte dell'Onorevole Ministero della Marina e dalle locali Autorità Marittime, ed abbiamo la coscienza di aver risposto degnamente addimostrando non solo di voler fare, ma anche di saper fare. Sgraziatamente, dalla cessazione della guerra Libica, il lavoro va sempre più mancando al punto da impensierirci nella tema di dover ridurre il numero degli operai sino a chiudere in una non lontana epoca lo Stabilimento⁵⁵.

Ne conseguiva, oltre ad un periodico aumento della disoccupazione operaia che in molte occasioni preoccupava l'autorità prefettizia⁵⁶, un rigonfiamento dell'offerta di manodopera stagionale verso l'edilizia, il terziario, il piccolo commercio e varie attività marginali che costituivano nel loro insieme le maggiori fonti dell'occupazione cittadina. Questo processo contribuiva, così, con la sua dinamica di

Difesa. Marina, Busta 121: Licenziamenti – malcontento arsenale, Fascicolo 10: Licenziamento operai arsenale 1909 – 1933, Documento: Lettera anonima, 30 aprile 1913.

⁵⁵ Cfr. A.S.C.T., Categoria XI: *Agricoltura Industria e Commercio*, Busta 20, Fascicolo 210: *Comunicazione dei proprietari dei cantieri navali Salerni & Spangher sulla necessità di chiusura degli stessi per mancanza di lavoro (1913-1921)*, Documento: *Comunicazione di difficoltà dei cantieri Salerni e Spangher al sindaco di Taranto F. Troylo, 2 maggio 1913*. I cantieri Salerni & Spangher riusciranno, grazie alle commesse della Marina, a superare la crisi del 1913 e ad incrementare i loro lavori per tutti gli anni della prima guerra mondiale. Il problema si ripresentava però nell'immediato primo dopoguerra, portando nel 1920 la dirigenza a comunicare al sindaco di Taranto che: "per assoluta mancanza di lavoro [il cantiere] è stato definitivamente chiuso". Cfr. A.S.C.T., Categoria XI: *Agricoltura Industria e Commercio*, Busta 20, Fascicolo 210: *Comunicazione dei proprietari dei cantieri navali Salerni & Spangher sulla necessità di chiusura degli stessi per mancanza di lavoro (1913-1921)*, Documento: *Stabilimento Salerni, richiesta certificato di chiusura al Comune di Taranto, in data 27 dicembre 1920*.

⁵⁶ È questa una dinamica che assume dimensioni preoccupanti soprattutto nel primo dopoguerra, per tutti gli anni '20 e parte dei '30. Cfr. A.S.T., Prefettura – Gabinetto, Cat. 8.2: *Relazioni sulla situazione economica*, Busta 229, Fascicolo 2: *Relazioni mensili gennaio 1920 – dicembre 1924*; Fascicolo 6: *Relazioni mensili marzo 1927 – gennaio 1933*; Fascicolo 7: *Relazioni mensili febbraio 1933 – febbraio 1937*.

forte instabilità occupazionale, alla formazione di una larga fascia di sottoproletariato cittadino costretto, dal tipo di sviluppo industriale che caratterizzava la città, in una condizione di precarietà economica e sociale. Se in questo processo incisive erano le oscillazioni di manodopera occupata in arsenale, nell'industria cantieristica privata il problema era ancora maggiore.

Non ci occupiamo del Cantiere Tosi, che attualmente è appunto in piena attività, ma lo consideriamo solo come capace di produrre le più gravi oscillazioni sul locale mercato del lavoro: passa infatti dal 1926 al 1927 da circa 700 a 2500 addetti. Ora invece è la volta delle Officine meccaniche e Cantieri minori fra i quali ne vanno annoverati sei di maggiore importanza, capaci di occupare in complesso da un minimo di 100 ad un massimo di 1000 operai, ed una quindicina di minore importanza capaci di occupare in complesso da un minimo di 70 ad un massimo di 300 operai⁵⁷.

Con la crisi degli anni Ottanta del XIX secolo, la disgregazione del mondo contadino in gran parte delle aree rurali del Mezzogiorno comportò, nel caso tarantino, la liberazione di manodopera agricola con scarsa qualificazione e di alcuni settori del piccolo artigianato locale, il cui importante inurbamento pare che trovasse, per buona parte, nelle attività urbane dell'edilizia e del commercio al minuto diverse occasioni di occupazione⁵⁸, scarse, al contrario, in quelle legate all'industria militare. In queste ultime, infatti, per la ancora carente meccanizzazione era richiesta una quota notevole di manodopera specializzata o a qualificazione artigiana, che, come

⁵⁷ Cfr. A.S.T., Prefettura di Taranto – Gabinetto, Cat. 12.7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classificazioni del titolario / Varie*, Busta 309, Fascicolo 4: *Ditte metallurgiche minori (1909-1939)*, Documento: *Relazione del Prefetto al Ministro della Marina, 2 maggio 1929*. A titolo esemplificativo, nel 1933 il Prefetto di Taranto comunicava al Ministro dell'Interno: "Con apposito rapporto n. 769 Gab. Del 17 marzo 1933, diretto a codesto On.le Ministero ed a quello della R. Marina, ho dovuto segnalare le critiche condizioni in cui si trova il Cantiere Navale "F. Tosi" la cui direzione solo per accogliere mie vive premure, ha temporaneamente sospesi i licenziamenti predisposti, non senza far presente che perdurando l'attuale stato di cose, in epoca prossima le maestranze dovrebbero essere notevolmente ridotte fino alla metà, e cioè di circa 700 operai". A.S.T., Prefettura di Taranto – Gabinetto, Cat. 8.2: *Relazioni mensili sulla situazione della provincia*, Busta 229, Fascicolo 2: *Relazioni mensili sulla situazione politica ed economica della Provincia (1933-1936)*, Documento: *Relazione 31 marzo 1933*.

⁵⁸ Vedremo meglio nel paragrafo sull'immigrazione a Taranto l'incidenza dello spostamento dei contadini a Taranto. Per ora vedi le considerazioni di uno dei principali commercianti di Taranto, nonché primo presidente della Camera di Commercio cittadina: N. D'Ammacco, *Il commercio in terra ionica*, Taranto, 1948, pp. 8-9. Per un quadro generale di queste dinamiche si rimanda a: C. Carozzi, A. Mioni, *L'Italia in formazione. Ricerche e saggi sullo sviluppo urbanistico del territorio nazionale*, De Donato, Bari, 1970.

vedremo, giungerà numerosa a Taranto, proveniente da aree esterne non solo alla provincia, ma anche alla regione⁵⁹. Come diversi studi hanno mostrato⁶⁰, sono soprattutto le attività edili che spiegano, ovviamente con la dovuta cautela per un fenomeno molto complesso, il tumultuoso processo di espansione di numerose città tra Otto e Novecento, soprattutto nel Mezzogiorno, grazie all'attivazione di un ciclo a volte assai duraturo: immigrazione / necessità di nuovi alloggi ed espansione urbana / ulteriore immigrazione / ecc. Questo ciclo nel caso di Taranto appare fortemente condizionato dagli effetti indotti provocati dall'insediamento dell'arsenale militare⁶¹. Tenere presenti gli effetti indotti che l'arsenale produsse sulla struttura economico-sociale della città ionica significa comprendere nella loro giusta luce non soltanto i vertiginosi ritmi d'espansione demografica ed urbana di Taranto, ma considerare anche i caratteri "secondari" che tale espansione provocò. Vale a dire la formazione di una fascia di sottoproletariato operaio, di provenienza rurale o dal mondo del commercio al minuto e del piccolo artigianato cittadino declassato, originata prevalentemente dal contrarsi od esaurirsi del ciclo edilizio che andò progressivamente ad ingrossare il variegato settore dei servizi e delle occupazioni marginali. Questo processo modificò progressivamente la fisionomia economica e sociale della città e contribuì a far emergere i tratti, anche per il particolare caso di Taranto, di quella "questione urbana" nell'Italia meridionale che emergerà con forza nella seconda metà del XX secolo e di cui ha molto scritto, tra i primi, Francesco Compagna⁶².

⁵⁹ Per un quadro delle varie categorie di mestieri presenti nell'arsenale tarantino all'inizio del XX secolo dove risulta evidente la grande preponderanza di manodopera specializzata, vedi: A. Carpi, *Sull'andamento dei servizi della Direzione generale delle costruzioni navali*, Roma 1911-1912-1913. Per un quadro della provenienza e della qualifica professionale degli immigrati a Taranto vedi l'ultimo paragrafo di questo stesso capitolo.

⁶⁰ Tra i molti, vedi: V. Vidotto, *Roma contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 2001.

⁶¹ Vedi: Carozzi, Mioni, *L'Italia in formazione* cit.

⁶² Vedi, tra gli altri: F. Compagna, *La politica delle città*, Laterza, Bari 1967; F. Compagna, *Il Mezzogiorno nel quadro dell'evoluzione del sistema urbano italiano*, Einaudi, Torino 1968; F. Compagna, *Mezzogiorno in salita*, Editoriale nuova, Milano 1980. Sul tema molti sono i contributi di geografi e sociologi e non è il caso in questa sede presentare una rassegna bibliografica sull'argomento. Per un quadro si vedano: S. Cafiero, *Sviluppo industriale e questione urbana nel Mezzogiorno*, Giuffrè, Milano 1976; C. Caldo, F. Santalucia, *La città meridionale*, La Nuova Italia Editrice, Firenze 1977; A. Belli, *Politiche territoriali e città meridionali*, Franco Angeli, Milano 1980; U. Leone (a cura di), *Vecchi e nuovi termini della questione meridionale. Scritti in ricordo di F. Compagna*, Cciaa, Napoli 1984; L. Viganoni (a cura di), *Città e metropoli nell'evoluzione del Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano 1991; C. Donolo, *La questione meridionale come questione istituzionale: a partire dai territori*, in "Archivio di studi urbani e regionali", vol. 33, 2002; G.

Il discorso sull'Arsenale tarantino, nei primi vent'anni o poco più dalla sua messa in funzione, non si ferma perciò alla constatazione della sua più o meno scarsa produttività in relazione alle esigenze nazionali e alle vicende belliche. Esso investe anche un secondo problema e cioè quello relativo alla capacità che l'industria militare ebbe di promuovere e di diffondere uno sviluppo economico nel territorio circostante, al di là di un indotto modesto incapace di stare da solo sul mercato e a cui venivano demandate le lavorazioni a minore contenuto tecnologico e a più basso valore aggiunto⁶³. Da questo punto di vista si può annotare che, a parte il "boom" edilizio che la venuta a Taranto del complesso militare comportò, i cui caratteri verranno esaminati in seguito, non risulta, almeno fino al 1911, un'espansione produttiva ed occupazionale dell'Arsenale al di là di certi limiti (espansione tuttavia non indifferente per una realtà urbana meridionale) e, soprattutto, sino al 1914, anno di impianto dei Cantieri Navali Tosi, non risultano la nascita ed il potenziamento di significative attività esterne legate alle produzioni dell'Arsenale⁶⁴. Inoltre, se pure dalla prima guerra mondiale in poi si avrà la nascita di un discreto numero di medie e piccole industrie ausiliarie rispetto all'attività produttiva e militare dell'Arsenale, esse, tuttavia, non contribuivano alla crescita industriale di tutta l'area

Galasso, *Il Mezzogiorno. Da questione a problema aperto*, Lacaita, Manduria 2005 [vedi specialmente introduzione].

⁶³ Tra i molti esempi che si potrebbero fare, si vedano le considerazioni espresse dal Prefetto di Taranto in una relazione al Ministro della Marina il 2 maggio 1929. Il Prefetto parlando delle industrie navali e meccaniche private di Taranto dice: "Queste nei momenti di piena attività occupano al completo una così completa massa di addetti creando un'ottima situazione al locale mercato di lavoro, che invece in momenti di attività scarsa viene dolorosamente peggiorato. E l'intensità lavorative delle meccaniche e delle navali di Taranto dipende quasi esclusivamente dall'assegnazione ai singoli Cantieri ed Officine di lavori da parte delle amministrazioni di Stato e più specialmente dalla Direzione Generale Armi ed Armamenti e dalla Direzione Generale delle costruzioni Navali e Meccaniche del Ministero della Marina, nei riguardi dei cui stabilimenti e specialmente dell'Arsenale Marittimo di Taranto possono considerarsi come vere e proprie industrie ausiliarie". Cfr. A.S.T., Prefettura di Taranto – Gabinetto, Categoria 12.7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classifiche del Titolario / Varie*, Busta 309, Fascicolo 4: *Ditte metallurgiche minori (1909-1939)*, Documento: *Relazione del Prefetto al Ministro della Marina, 2 maggio 1929*.

⁶⁴ Nei suoi studi De Rosa ha più volte sottolineato la scarsa capacità propulsiva nelle zone meridionali avuta dagli stabilimenti di guerra, che invece avevano stimolato, specie nell'Italia settentrionale una varietà di piccole e medie fabbriche, che producevano pezzi e parti occorrenti ai cantieri e alle officine più grandi. Vedi: De Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno* cit., pp. 159-160; Id, *La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno* cit., p. 141. Non si era molto lontani dal vero, quindi, quando, in un convegno organizzato dall'Amministrazione Comunale di Taranto nel 1971, si sosteneva che «il rapido sviluppo della città non fu in definitiva che il contraccolpo occasionale di scelte politiche che non la interessavano, estranee com'erano dal proposito di contribuire all'avvio di un autonomo processo di industrializzazione nella zona interessata». Cfr. Amministrazione Comunale di Taranto, *Atti del millennio della ricostruzione di Taranto 967-1967*, Ufficio Pubbliche Relazioni del Comune di Taranto, Taranto 1971, p. 93.

interprovinciale gravitante su Taranto per via dei flussi di manodopera e di scambi commerciali diversi. Come ha ben messo in luce Rolf Petri analizzando altre aree industriali periferiche nell'Italia della prima metà del '900, anche nel caso di Taranto l'Arsenale e le industrie ad esso legate «rimangono sostanzialmente “corpi estranei” al contesto regionale, largamente incapaci di stimolare la diffusione della piccola e media industria (meccanica, abbigliamento, agroindustria ecc.). Nel circondario più immediato attirano sì le industrie, ma quelle direttamente o indirettamente organiche alla propria domanda, imponendo quindi alla realtà locale ciò che subiscono al livello nazionale»⁶⁵.

II.3 La crescita industriale: indotto, occupazione e variazioni nella struttura economico-sociale cittadina fino alla prima guerra mondiale.

Nel fondo Regio Arsenale Marina Militare conservato presso l'Archivio di Stato di Taranto⁶⁶ sono raccolti tutti i contratti e relativi atti notarili stipulati tra il 1903 e il 1940 dall'Arsenale tarantino inerenti gli acquisti, le forniture e i lavori più vari richiesti dall'arsenale (dalle opere in muratura, ai prodotti meccanici e navali ad alto contenuto tecnologico, al vestiario ecc.). Dall'esame del fondo si può ricavare pertanto il nome della ditta o società con cui il contratto veniva stipulato, il luogo di residenza e l'attività svolta.

Il fondo è quindi molto interessante per un quadro dell'indotto che si sviluppava intorno e per le esigenze dell'Arsenale della Marina Militare. Prendendo in considerazione il periodo che va dal 1903 al 1914, si evince la scarsissima presenza di relazioni economiche con il territorio locale e la limitata incidenza dell'indotto cittadino e provinciale. La maggioranza dei contratti venivano stipulati, infatti, con

⁶⁵ Cfr. R. Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande impresa e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, F. Angeli, Milano 1990, p. 293.

⁶⁶ A.S.T., Fondo: *R. Arsenale Marina Militare, Ufficio contratti – Atti notarili: vol. 1 – 52 (1903-1940)*.

ditte aventi la loro sede nelle città o nelle province di Milano, Torino, Genova, Napoli, Terni, aventi per oggetto la fornitura di strumenti meccanici, prodotti chimici e materie prime quali, principalmente, ferro e acciaio⁶⁷. Molto limitati erano al contrario i rapporti economici con le ditte del tarantino.

Per il primo decennio coperto dalle fonti, sono solo 19 i contratti che venivano portati a termine con aziende che avevano la sede nella città o nel circondario ionico. Sono assenti richieste per forniture di caldaie, barche, strumenti meccanici di precisione, prodotti ferrosi e chimici, strumenti navali vari, e in generale di prodotti industriali. La gran parte dei 19 atti stipulati riguardano le forniture e, soprattutto, il semplice trasporto nei magazzini o nelle officine dell'arsenale di carbone, legno, oggetti di cancelleria, prodotti artigianali vari, e in un caso di petrolio⁶⁸.

Carente e piuttosto limitata era, soprattutto negli anni precedenti la prima guerra mondiale, anche l'occupazione nei cantieri navali privati che lavoravano sulle commesse dell'arsenale attraverso le ordinazioni del Ministero della Marina⁶⁹.

Tra questi, quelli attivi prima del 1912 – anno nel quale iniziava, per durare fino alla fine del decennio, la principale fioritura di industrie metalmeccaniche e cantieristiche private – erano il Cantiere Navale Tarantino sorto nel 1903 con un capitale sociale di due milioni e mezzo di lire e la possibilità di assorbire da un minimo di 20 operai ad un massimo di trecento quando era in piena efficienza; il

⁶⁷ A titolo esemplificativo, cfr. A.S.T., Fondo: *R. Arsenale Marina Militare*, cit., Volume 1: 1903, Documento: 10 agosto 1903. Contratto per la fornitura di Motori elettrici, Trasformatori ed Accessori per le Officine della Direzione Costruzioni Navali con la ditta: Ing. Guzzi, Barizza e C. di Milano; Documento: 18 ottobre 1903. Contratto per la fornitura di Colonnelle distributrici ed Accoppiatori con la ditta: Carmine De Luca di Napoli. Volume 6: 1907, Documento: 11 gennaio 1907. Contratto per la fornitura di Trapani americani di precisione con la ditta: Schuchardt & Schutt di Milano. Volume 9: 1911, Documento: 21 gennaio 1911. Contratto per la fornitura di Acciaio Martin – Siemens con la ditta: Società Alti Forni, Fonderie e Acciaierie di Terni. Documento: 31 gennaio 1911. Contratto per la fornitura di Limatrice modello Eg con la ditta: Ing. E. Dubosc di Torino.

⁶⁸ Cfr. A.S.T., Fondo: *R. Arsenale Marina Militare*, cit., Volume 3: 1904, Documento: 13 giugno 1904. Contratto per la fornitura di Oggetti di cancelleria con la ditta: Gaetano Briganti di Taranto. Volume 8: 1910, Documento: 14 luglio 1910. Contratto per la fornitura di Legno pino d'America con la ditta: Dario Salerni di Taranto. Volume 9: 1911, Documento: 23 luglio 1911. Contratto per le operazioni di Maneggio e trasporto carbone con la ditta: Giuseppe Moro di Taranto. Volume 11: 1913, Documento: 29 luglio 1913. Contratto per la fornitura di Carbone Coke Metallurgico (per fonderia) con la ditta: Giaccaglia di Taranto. Volume 11: 1913, Documento: 8 agosto 1913. Contratto per la fornitura di Kg 2.000 di Petrolio con la ditta: Traversa di Taranto. Volume 13: 1914, Documento: 10 dicembre 1914. Contratto per la fornitura di Cesti di castagno con la ditta: Saverio Del Core di Taranto.

⁶⁹ Vedi tabelle 6 – 7 – 8, pp. 150-152.

Cantiere Navale Salerni & Spangher sorto nel 1909 con un capitale di 3.500.000 lire e la disponibilità ad occupare, una volta ottenute le commesse della marina, 350 operai; il Cantiere Navale Ing. Tagariello sorto nel 1911 con una capacità finanziaria di due milioni di lire e la possibilità di impiegare, in tempi di lavorazione normali, oltre duecentocinquanta operai, ma che nei momenti di blocco delle commesse scendeva a circa 15 operai; e infine le Officine meccaniche Capegatti Giuseppe e Figli, sorte anch'esse nel 1911, con capitale sociale di 600 mila lire e con un'eventuale capacità occupazionale di 75 operai⁷⁰. La prima guerra mondiale contribuirà alla formazione di un maggior numero di industrie navali e meccaniche di medie e piccole dimensioni, che, tuttavia, andavano incontro a tutti i contraccolpi della crisi del primo dopoguerra⁷¹. A determinare una situazione economica ed occupazionale incerta oltre che un limitato sviluppo dell'indotto si aggiungeva il fatto che fino alla metà del secondo decennio del XX secolo lo sviluppo degli impianti produttivi dell'Arsenale e quindi della sua capacità di offrire lavoro era risultato inferiore al previsto⁷². La causa, ovviamente, andava ricercata nelle ridotte capacità finanziarie dello Stato che, dalla grave crisi del 1889-1896, si proietteranno ancora nei primi anni del nuovo secolo per quanto riguardava l'erogazione di spesa per l'industria militare, e non, come sosteneva e percepiva la stampa locale, a causa della discriminazione nei confronti dell'Arsenale e della città di Taranto operata dal Governo⁷³. In proposito Luigi de Rosa ha scritto che:

Poco dopo che fu approvata la legge del 1887 cominciarono ad avvertirsi in Italia i sintomi di una grave crisi economica, crisi che si aggravò specie dopo la rottura commerciale con la Francia, precipitando sempre più fino agli scandali e ai grossi

⁷⁰ Cfr. A.S.T., Prefettura di Taranto – Gabinetto, Cat. 12-7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classifiche del Titolario / Varie*, Busta: 309, Fascicolo 4: *Ditte metallurgiche minori (1909-1939)*. Vedi tabelle 6 e 7, pp. 150-151.

⁷¹ Vedi infra il paragrafo 4.

⁷² Cfr. G. Bozzoni, *Marina militare e costruzioni navali*, in AA. VV., *Cinquant'anni di storia italiana*, a cura dell'Accademia dei Lincei, 2 vol., Hoepli, Milano 1911

⁷³ Tra i molti articoli presenti sulla stampa locale che affrontano l'argomento, vedi: *Sui lavori del nostro Arsenale*, in "La Sentinella", a. IV, 20 dicembre 1888; *L'Arsenale di Taranto*, in "La Sentinella", a. VII, inchiesta apparsa nei numeri del 14 giugno 1891; 1 novembre 1891; 8 novembre 1891 e 15 novembre 1891. Vedi, inoltre: *Tutti contro Taranto*, in "La Voce del Popolo", a. XIII, 9 ottobre 1896; *Povera Taranto*, in "La Voce del Popolo", a. XIV, 23 marzo 1897; *Arsenali e navi*, in "La Voce del Popolo", a. XXI, 21 agosto 1904.

fallimenti bancari del 1893-94. Si trattò di una crisi lunga e dura, e tale, comunque, da sconsigliare di destinare altri fondi agli armamenti navali⁷⁴.

Nel 1898, anno del varo della prima nave costruita nei cantieri, l'arsenale risultava portato a termine per meno d'un terzo del progetto originario⁷⁵ ed i suoi lavori di ampliamento segnavano «lento passo, quale viene concesso dalle risorse finanziarie dello Stato»⁷⁶. Il 27 gennaio 1899 sulle colonne del periodico locale “Il Rinnovamento” si scriveva con toni sarcastici:

In che sorta d'abbandono versa l'Arsenale di Taranto, non ne potete avere idea. Qui si impostò una nave, la *Puglia*; e non la si potette varare che lo scorso anno, dopo *cinque* altri anni di tentennamenti, per *deficienza* di mano d'opera. Sicuro, la nave rimase sullo scalo *cinque* anni perché gli operai mancavano! La *Puglia* sarà pronta la fine del 1900! quando cioè sarà diventata maggiormente una carcassa vecchia ed inservibile. Venuto poi a Taranto Palumbo, nei bollori dell'entusiasmo, ci si promise un'altra nave. Si fece già il nome della nuova corazzata, quasi quasi era stata impostata sullo scalo, forse forse si lavorava per essa...ma furono fantasie! La realtà è che ancora s'ha da discutere il piano della nuova...nave, e che nulla, in proposito, si sa, fino ad oggi, nel nostro R. Arsenale! E non solo questo. Bisogna vederlo l'Arsenale di Taranto, bisogna constatare *de visu* in quale stato d'abbandono è. Tante officine costruite, tanti lavori fatti, per mettere in grado l'Arsenale di chiamarsi tale, tanti milioni spesi... e non si fa nulla! Ma se la deve continuare così non sarebbe meglio, togliercelo di mezzo questo cantiere? Tanto, è lo stesso⁷⁷.

L'occupazione operaia risultava, quindi, inferiore alle aspettative ed alle richieste, il 20 febbraio 1893 il settimanale la “Voce del Popolo” riferiva che: «Ben 3.225 domande furono rivolte al Direttore del Regio Arsenale per ottenervi l'ammissione di altrettanti operai, nella qualità di manovali, mentre non sono che

⁷⁴ Cfr. De Rosa, *La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno* cit., p. 142.

⁷⁵ Cfr. Magno, *L'Arsenale di Taranto: Precedenti cittadini, governativi, parlamentari* cit.

⁷⁶ *Ibidem*. Ha scritto in proposito De Rosa che: «Tra il 1883 e il 1889 vi è un cospicuo aumento delle spese militari, aumento che subisce un arresto dopo il 1889, a causa della grave crisi economica che travagliò il paese a partire dal 1888, e che si intensificò negli anni successivi». Cfr. De Rosa, *La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno* cit., p. 130.

⁷⁷ Cfr. *Appunti. Per l'Arsenale di Taranto*, in “Il Rinnovamento”, a. III, 27 gennaio 1899.

soltanto 200 i posti disponibili tra operai e manovali»⁷⁸. Per di più tale occupazione era condizionata dalla necessità di personale specializzato, carente in città, e per il quale fu necessario fare ricorso a quello degli altri arsenali italiani attraverso trasferimenti volontari o d'autorità. Se si trattasse di migrazioni spontanee, determinate da scelte più o meno autonome, o di trasferimenti principalmente imposti dall'alto, è difficile stabilirlo. È tuttavia non privo di un certo interesse il constatare che la gran parte della manodopera occupata nell'arsenale di Taranto proveniva da Venezia, La Spezia, Napoli, Castellammare e Livorno. Da un esame dei volumi presenti nel fondo dell'Archivio matricolare operaio conservato presso l'Archivio Storico dell'Arsenale di Taranto⁷⁹, risulta, infatti, che nel 1893, anno della prima principale assunzione di manodopera, gli operai provenienti da Taranto e dal suo circondario rappresentavano, su un totale di 1.041 assunti, il 30% del totale. Di questi il 55% era rappresentato da manovali e garzoni e il 45% da operai specializzati. Nel 1894 su 57 assunzioni, solo 2 operai erano di Taranto; nel 1895 la situazione pur migliorando non cambiava di molto, su 205 operai assunti nel corso dell'anno la percentuale proveniente da Taranto rappresentava il 14%, nel 1898 salivano al 22%. Sul complesso degli assunti durante il decennio 1889 – 1898 gli operai del tarantino non rappresentavano che il 30% del totale (587 operai su un totale di 1.957) e solo il 20% della manodopera specializzata. Nel 1898 dopo un decennio dall'apertura dello stabilimento, gli operai provenienti da altre sedi erano in totale 1.370 (dei quali oltre il 93% manodopera specializzata). Tra questi molti erano quelli giunti dall'area napoletana (356 da Napoli e 216 da Castellammare Di Stabia, rispettivamente il 18% e l'11% del totale). Oltre all'area napoletana, una certa importanza come zone di partenza di questa emigrazione operaia specializzata erano Venezia, da dove erano arrivati nel corso del decennio 328 operai (17% del totale) e La Spezia con 163 operai che rappresentavano l'8,3% del totale (*vedi tabelle 3 – 4*). L'età media di questa manodopera era molto bassa, compresa tra i venti e i

⁷⁸ Cfr. *L'occupazione operaia e l'Arsenale M. M. di Taranto*, in "La Voce del Popolo", a. X, 20 febbraio 1893. Vedi anche: *L'on. D'Ayala e gli operai di Taranto*, in "La Voce del Popolo", a. X, 2 marzo 1893.

⁷⁹ Cfr. Archivio Storico Arsenale Marina Militare Taranto (d'ora in poi A.S.A.M.M.T.), Fondo: *Archivio matricolare operaio*, Volume 1 – 3: 1889-1898.

venticinque anni⁸⁰. Vedremo nel capitolo sull'immigrazione, per meglio comprendere l'importanza che questi flussi migratori hanno avuto sulla struttura sociale di Taranto, la persistenza di questo percorso migratorio "Nord-Sud" negli anni successivi e soprattutto negli anni Trenta del Novecento.

Nonostante i limiti nello sviluppo industriale della città ionica che si sono segnalati, significativi erano pur tuttavia i mutamenti che tra l'ultimo decennio del XIX secolo e il primo decennio del Novecento si registravano nella composizione sociale e professionale della popolazione e quindi nella configurazione dell'economia cittadina. Segno della contraddittorietà di un processo di industrializzazione che ciò nonostante contribuiva in maniera determinante alla trasformazione economica, sociale e infine politica di Taranto. La creazione dell'Arsenale innescava un processo di modernizzazione che, per quanto affrettato, eterodiretto e non privo di incoerenze secondo gli impulsi stessi del modello second comers, imprimeva una forte spinta al sistema economico cittadino. Un primo mutamento nella struttura economico-sociale era già visibile dopo i venti anni successivi all'inizio dei lavori di costruzione dell'arsenale. Confrontando, infatti, il censimento della popolazione del 1881 con quello del 1901 è possibile evidenziare alcuni importanti aspetti. Il primo dato ad emergere era il sensibile decremento nella popolazione impiegata in attività agricole che passava dal 19,3% sul totale degli abitanti dai nove anni in su del 1881 al 14,5% nel 1901. Anche nel settore secondario si evidenziava, anche se lieve, una contrazione percentuale nel numero degli addetti alle attività industriali, i quali passavano, infatti, dal 21,6% del 1881 al 19,4% nel 1901. Tuttavia, dietro il dato della contrazione percentuale degli addetti all'industria, si nascondeva un aumento considerevole del numero assoluto degli stessi oltre che una trasformazione dei settori d'impiego. Nel 1881 il numero degli occupati in attività classificate come appartenenti al settore industriale (comprensivo di piccole intraprese artigiane e di attività manifatturiere legate all'industria domestica tessile) erano 6.519, i quali divenivano 8.995 nel 1901. In forte espansione, sia in termini assoluti che percentuali, erano invece le categorie appartenenti al variegato mondo del commercio, le quali passavano dall'1,4% sul totale degli abitanti dai nove anni in

⁸⁰ *Ibidem.*

su, al 5,4%. Ugualmente in ampia crescita erano le attività legate al mondo dei servizi pubblici e di piazza, dal 7,6% del 1881 all'11,6% del 1901. Infine, gli occupati nelle industrie pescherecce che passavano dagli 821 addetti del 1881 ai 1.263 addetti del 1901 (pari al 2,7%). Nel 1901 emergeva poi la novità del personale militare. Fermo a valori trascurabili nel 1881, rappresentava nel 1901 il 6,2% della popolazione dai nove anni in su e cioè 2.896 persone⁸¹. Come si vede, il settore industriale restava al primo posto fra le attività cittadine, seguito dal terziario (il commercio più i servizi pubblici e di piazza raggiungevano infatti il 17%) e da quella parte di popolazione gravitante sulle attività agricole. Al censimento del 1901, quindi, «Taranto ha ormai superato i 60 mila abitanti, registrando una continua costante crescita demografica e, grazie all'Arsenale, ha ormai assunto, prima città in Puglia, il profilo di una città industriale»⁸². Ad una lettura più approfondita, si rilevano modificazioni più profonde e di notevole interesse per le trasformazioni economiche e sociali di una città dell'Italia meridionale nell'incontro con il XX secolo. È non privo di interesse, infatti, mostrare la variazione degli addetti nel settore industriale diviso per genere che così si modificava: 3.107 uomini e 2.412 donne nel 1881 e 8.143 uomini e 852 donne nel 1901. Il crollo dell'impiego femminile risulta alquanto evidente, e in gran parte va ascritto alla pressoché totale scomparsa nel 1901 delle attività tessili. Queste attività nel 1881 contavano oltre 1.700 donne addette prevalentemente alla filatura, orditura e scardassatura del cotone, le quali divenivano 280 circa venti anni dopo⁸³. Al declino dell'attività manifatturiera tessile, che altrove diveniva fattore trainante dell'industrializzazione⁸⁴,

⁸¹ Per i dati su esposti, vedi: MAIC, Direzione generale della statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1881*, vol. 3, Tipografia Bioniana, Roma 1883 – 1884, pp. 286-309; MAIC, Direzione generale della statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901*, vol. 4-5, Bertero, Roma 1902, pp. 82-137.

⁸² Cfr. Pizzigallo, *L'Arsenale di Taranto e la città: gli aspetti economici* cit., p. 277.

⁸³ Cfr. Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto 1901 – 1915* cit., pp. 31-48. L'esistenza – rilevata dal censimento del 1881 – di circa 1.400 donne addette in forma “dipendente” a questa attività fa comunque pensare alla sopravvivenza nella città di strutture produttive manifatturiere, peraltro rilevate dalla Camera di Commercio di Terra d'Otranto nel 1892. Cfr. MAIC, Direzione generale della statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1881*, vol. 3 cit., p. 288; R. Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1890 – 1895, Lecce 1897.

⁸⁴ Sui caratteri dell'industria tessile in Provincia di Lecce e le ragioni del suo declino nel corso del XIX secolo, vedi: Visceglia, *Lavoro a domicilio e manifattura nel XVIII e XIX secolo: produzione, lavorazione e distribuzione del cotone in Terra d'Otranto* cit., pp. 258-271. Per gli aspetti relativi alla

corrispondeva l'espansione di più moderni settori industriali, quali principalmente le costruzioni meccaniche e le riparazioni navali che interessavano l'attività dell'Arsenale, che dall'irrisorio numero di circa trecento addetti nel 1881, balzavano a 2.468 operai nel 1901 (di cui 1.697 operai metalmeccanici e 761 addetti alle costruzioni navali), modificando quindi in profondità la fisionomia industriale della città. Per le ragioni che precedentemente si sono dette, parallelamente alla crescita delle industrie metalmeccaniche e navali lo sviluppo urbano portava ad oltre un raddoppio degli addetti all'industria edilizia (dai poco più di mille del 1881 ai 2.545 del 1901) e sollecitava per conseguenza l'espansione del terziario (comprensivo di commercio, amministrazione pubblica e arti liberali con 7.908 addetti pari al 17%), che abbiamo visto risultare la maggiore in percentuale (*vedi tabella 5*)⁸⁵. Non mancava, infatti, in città la presenza di un consistente ceto commerciale, amministrativo e dei servizi pubblici, cui l'espansione industriale ed operaia e la cospicua presenza di personale militare dava notevole impulso. I dati del 1901 segnalano dunque dinamiche di modernizzazione già consistenti nella stratificazione sociale, per crescita e qualità dell'occupazione operaia, sviluppo edilizio e terziario. Agli inizi del XX secolo, quindi, la fisionomia economica di quello che nel 1923 diverrà il capoluogo ionico risultava già definita, pur tra i molti ritardi e gli alti e bassi del ciclo di industrializzazione, da un processo di espansione industriale, che conobbe in seguito una ulteriore accentuazione durante il primo conflitto mondiale e successivamente dalla metà degli anni Trenta fino alla seconda guerra mondiale.

protoindustria e alle manifatture tessili nel Mezzogiorno nel corso del XIX secolo, vedi: De Majo, *Ascesa e declino della protoindustria in Campania: i casi di Arpino e Cava dei Tirreni 18° – 19° secolo*, in G. L. Fontana (a cura di), *Le vie dell'industrializzazione europea* cit.; Id, *Autoconsumo ed economia locale: la lavorazione tessile casalinga nel Mezzogiorno continentale del 19° secolo* cit. Tra i molti studi sulla protoindustria in Italia, si vedano: A. De Clementi, *La società inafferrabile: protoindustria, città e classi sociali nell'Italia liberale*, Edizioni lavoro, Roma 1986; R. Romano, *L'industria cotoniera lombarda dall'Unità al 1914*, Banca Commerciale Italiana, Milano 1992.

⁸⁵ Cfr. MAIC, Direzione generale della statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1881*, vol. 3 cit.; MAIC, Direzione generale della statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901*, voll. 4-5 cit.

CAPITOLO III

Un tentativo per diversificare la struttura produttiva cittadina: il dibattito sulla questione del porto mercantile nel primo quindicennio del '900.

III.1: L'emergere della discussione sulla funzione produttiva dell'Arsenale e sulla sua capacità di propulsione per il sistema economico cittadino.

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 XIX secolo, le prime voci evidenziavano che solo una parte minore dei posti di lavoro direttamente creati dallo stabilimento della Marina avevano interessato gli operai di Taranto. Questo era dovuto in parte alle esigenze di reperire all'esterno la manodopera specializzata, in parte per la 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 Cacace, commentava che:

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 danno¹.

¹ Cfr. *Taranto e il suo Arsenale Marittimo. Topografia – importanza – abbandono*, in "La Voce del Popolo", a. XV, 28 giugno 1898.

La ragione della mancanza di lavoro era senza mezzi termini denunciata «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 ridimensionamento della spesa militare complessiva ebbe inevitabili ripercussioni su tutta la struttura economica cittadina, oltre che sulle vicende dell'arsenale tarantino. Quest'ultimo, infatti, dopo un primo promettente avvio, fu ben presto costretto a misurarsi con difficoltà finanziarie sempre crescenti. Questa situazione portava di conseguenza ad un ridimensionamento dei progetti di sviluppo pianificati in origine³. In questi 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

² *Ibidem*. Corsivo mio.

³ Cfr. Fioravanzo, *La marina militare nel suo primo secolo di vita: 1861 – 1961* cit., pp. 23-27.

⁴ Cfr. Magno, *L'Arsenale di Taranto: Precedenti cittadini, governativi, parlamentari*, in "Taranto pel varo della nave Puglia" cit.

messi sulle braccia un quarto arsenalone, proprio quando si discuteva sulla necessità o sull'opportunità di abolirne qualcuno dei tre che avevamo⁵!

Dopo circa un quindicennio di attività, ai primi del Novecento, lo sviluppo economico della città appariva pesantemente condizionato dalle modalità 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, dal giornale locale “La 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

⁵ Lettera citata in: Lo Martire, *L'Arsenale M. M. di Taranto* cit., p. 70.

⁶ Sull'opposizione all'arsenale di Taranto da parte dei parlamentari napoletani vedi: *Gli Arsenalari son troppi. Campanilismo?*, in “La Voce del Popolo”, a. XXVII, 15 aprile 1910; *Gli Arsenalari. Napoli e Taranto – la questione alla Camera – echi di una polemica*, in “La Voce del Popolo”, a. XXVII, 18 giugno 1910. Vedi, inoltre, per una ricostruzione generale: Lo Martire, *L'Arsenale M. M. di Taranto* cit.; Lemma, *Un secolo di lotte. L'Arsenale di Taranto tra cronaca e storia* cit.

⁷ Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto 1901 – 1915* cit., p. 153. Corsivo mio. 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 al socialista Eduardo Sangiorgio. Alfredo Lucifero venne eletto nella elezione suppletiva del 1905, dopo l'annullamento della elezione del 1904, che aveva visto il successo del sindaco della città Vincenzo Damasco. Cfr. MAIC, Direzione generale della Statistica, *Statistica delle elezioni generali politiche. 3 e 10 giugno 1900*, Roma 1900; Id, *Statistica delle elezioni generali politiche. 6 e 13 novembre 1904*, Roma 1904. Vedi anche: sTORIA, *Banca dati storico-geografica di Terra d'Otranto nei secoli XIX – XX*, a cura di A. L. De Nitto, CD-Rom 1.0, Università degli Studi di Lecce 2003.

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 sociale⁸.

In questo contesto emersero le prime disillusioni circa la speranza che l'arsenale potesse fungere quale forza di promozione economica generale, tanto che le previsioni degli oppositori parlamentari al progetto di legge istitutivo, espresse fin dal 1873⁹, sembravano trovare piena conferma. Una più matura riflessione cominciava così a farsi strada, come vedremo, anche fra i più convinti sostenitori locali dell'iniziativa i quali iniziavano a considerare altre vie per promuovere lo sviluppo economico della città. Come punto di partenza dell'analisi si prenda in considerazione la testimonianza di uno dei protagonisti, tra Otto e Novecento, della vita politica ed economica tarantina, il conte Roberto D'Ayala Valva, importante notevole cittadino e ricco proprietario terriero¹⁰. D'Ayala Valva, dopo essere stato uno tra i molti sostenitori in Consiglio Comunale dei vantaggi che l'arsenale avrebbe arrecato alla città, sul finire del secolo XIX bene individuava la funzione statica ormai raggiunta dal "colosso" industriale. Per tale ragione rilanciava, con un occhio probabilmente rivolto all'esportazione dei prodotti agricoli delle sue aziende agrarie, la discussione sulla necessità di fare di Taranto un grande centro commerciale, nonostante le restrizioni dovute alle esigenze del porto militare. Primo passo in tale direzione doveva essere quello di rilanciare le strutture del porto mercantile attraverso una sua radicale trasformazione funzionale. Scriveva D'Ayala che:

Il porto mercantile è il vivente simulacro della nostra inerzia secolare. Non è un porto, è un canale: da esso come da un inganno rifuggono le navi; i piroscafi postali vi si fermano lontano oltre un chilometro, la ferrovia vi passa d'accanto ma non se n'avvede!...Un porto che deve lottare con altri rivali: i rivali del nostro porto sono Bari,

⁸ Cfr. *I lavori in Taranto*, in "La Voce del Popolo", a. IX, 31 gennaio 1892.

⁹ Cfr. infra nota 28.

¹⁰ Per un quadro delle aziende agricole di D'Ayala, vedi: G. Gravina, *Alcune aziende agrarie nel tarantino*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 283-285.

Gallipoli e Brindisi. Questi hanno progredito, il nostro rimase stazionario. Il commercio in quelli trova agevolezze d'approdo, servizi meglio organizzati; in breve spende meno per l'imbarco e sbarco delle merci e perde minor tempo, il che è un secondo risparmio¹¹.

La questione del porto mercantile, in relazione al rapporto con le attività industriali della marina, era un tema quindi che ai primi del Novecento emergeva progressivamente come centrale nel dibattito sul divenire 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. Il notevole tarantino cercava di convincere le classi dirigenti cittadine che un cantiere e un Dipartimento marittimo non potevano essere fonte indefinita di prosperità, né di progresso per la città. Sosteneva, quindi, che, trascorsi gli anni in cui Taranto aveva conosciuto una profonda trasformazione edilizia ed industriale, «compiuto l'impianto, alloggiate tutte le famiglie degli operai, finito l'esodo dei nuovi venuti, formatosi sul luogo il personale tecnico, in buona parte si entra nel periodo stabile e permanente di esercizio»¹², la città sarebbe rimasta «un'immensa caserma, un colossale opificio, militare, ma non industriale»¹³. La città, quindi, se voleva essere una grande città marittima e industriale doveva sviluppare un retroterra produttivo, ma per fare ciò aveva bisogno di una moderna attrezzatura portuale. D'Ayala concludeva il suo ragionamento prospettando una ripresa delle iniziative per l'infrastrutturazione del porto commerciale, perché «l'Arsenale non è tutta la vita dell'oggi e tanto meno dell'avvenire: la vita è il commercio e l'industria»¹⁴. Per questo motivo Taranto doveva ingaggiare una lotta con gli altri porti pugliesi che avevano intanto sviluppato l'indole mercantile rispetto a quello ionico e cercare di superare i limiti imposti dalla Marina. Era questo – egli affermava amaramente – «uno dei casi dove l'interesse locale non collima con quello dello Stato»¹⁵. Con queste parole, l'uomo politico tarantino alla fine dell'Ottocento fissava con estrema precisione quelli che sarebbero stati per circa un quindicennio i termini del dibattito sui rapporti tra l'evoluzione economico-sociale della città di Taranto e l'Arsenale

¹¹ Cfr. R. D'Ayala Valva, *Programma tarantino. Sogni e visioni*, Tipografia del Commercio, Taranto 1896, p. 17.

¹² Ivi, p. 14.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Ivi, p. 15.

¹⁵ *Ibidem*.

della Marina Militare. L'esperienza di questo 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 significativo, perché pone in luce il tentativo del formarsi, in età giolittiana, di una mentalità, in alcuni settori delle classi dirigenti cittadine, "modernizzante" in ambito economico simile a quella sviluppatasi in realtà più mature come Bari o Napoli¹⁶.

Agli inizi del XX secolo, quindi, la sopraggiunta stasi delle produzioni e dell'ampliamento del complesso industriale riapriva le discussioni, all'interno del Consiglio Comunale, sulla stampa locale e in generale tra chi negli anni precedenti aveva salutato con grande favore l'insediamento dell'arsenale, sulla sua funzione produttiva e sulla capacità di propulsione per l'intero sistema economico. Il tema del "blocco" dello sviluppo economico della città – che tuttavia aveva conosciuto dall'insediamento dell'arsenale in poi una crescita rilevante – dovuto alla sottoutilizzazione della capacità produttiva dell'arsenale e ai limiti imposti dalle esigenze militari al traffico commerciale, percorreva senza soluzione di continuità il dibattito politico-economico cittadino, dalla fine dell'Ottocento fino alla prima guerra mondiale, con una sorprendente persistenza di temi e di accenti, per poi arrestarsi del tutto, salvo poche voci isolate, in seguito al primo conflitto bellico e nel ventennio fascista. Il legame, quindi, tra le trasformazioni urbane e i limiti dello sviluppo economico-sociale da un lato, e le caratteristiche dell'industrializzazione dall'altro, iniziava a divenire sia un terreno di discussione sul quale cercavano di saldarsi gli interessi di quella parte di borghesia urbana interessata agli scambi commerciali, sia un argomento da utilizzare per fare pressioni nei confronti del

¹⁶ Per Bari si rimanda sostanzialmente agli studi di Luigi Masella, in proposito vedi: L. Masella, *Élites politiche e potere urbano nel Mezzogiorno dall'età giolittiana all'avvento del fascismo. Il caso pugliese*, in *La modernizzazione difficile. Città e campagne nel Mezzogiorno dall'età giolittiana al fascismo*, De Donato, Bari 1983, pp. 89-123; Id, *La difficile costruzione di una identità (1880-1980)*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, a cura di L. Masella e B. Salvemini, Einaudi, Torino 1989, 281-438; Id, *La reinvenzione dell'identità culturale pugliese*, in A. Massafra, B. Salvemini, *Storia della Puglia, vol. 2, Dal seicento a oggi*, Laterza, Roma-Bari 2005, pp. 94-101. Vedi anche l'introduzione a *Storia di Bari. Il Novecento*, a cura di L. Masella e F. Tateo, Laterza, Bari 1997. Sul caso di Bari molto interessante anche: E. Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, F. Angeli, Milano 1984. Per il caso di Napoli si rimanda qui espressamente a: G. Acocella (a cura di), *Lo Stato e il Mezzogiorno. A ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*. Atti del Convegno di Studi storici svoltosi a Napoli dal 10 all'11 dicembre 1984, Guida, Napoli 1986. In particolare si vedano gli interventi di F. Barbagallo, *Stato e Mezzogiorno – Politica ed economia. Francesco S. Nitti e la legge speciale per Napoli*; M. Marmo, *Il dibattito sull'«avvenire industriale» e l'opera della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*; E. Mazzetti, *Questione portuale e questione industriale ai primi del '900*.

Governo centrale avaro di concessioni finanziarie. Come vedremo, inizialmente si tentava di mobilitarsi per ottenere nuovi finanziamenti per l'arsenale in modo da ridurre la disoccupazione, solo in seguito il discorso tendeva, invece, più esplicitamente a rilanciare l'attività portuale.

III.2: La stasi dell'economia cittadina e la richiesta di nuovi finanziamenti.

Il 4 gennaio 1901, in un momento di ristagno delle attività, in seguito alla fine dei lavori per la costruzione della nave Puglia, e di crisi per le piccole aziende meccaniche che lavoravano nell'indotto, gli amministratori comunali per la prima volta, dopo più di trent'anni di entusiasmi per l'arsenale, votarono ad unanimità in Consiglio Comunale un ordine del giorno in cui si stabiliva di insistere presso il Governo e il Parlamento affinché si prendessero delle decisioni in favore della disoccupazione operaia della città. Nel documento si sosteneva che:

Ritenuto che in questo Comune le industrie delle costruzioni navali e meccaniche e della siderurgia costituiscono la principale fonte di lavoro e di vita per la popolazione indigena, per quella di molti Comuni vicini e per un grandissimo numero di famiglie operaie provenienti da altre Province d'Italia e qui stabilitesi da molti anni. Ritenuto che tutte quelle industrie attraversano fin d'ora un periodo di grave crisi, la quale va facendosi di giorno in giorno più dolorosa pel licenziamento continuo di schiere numerose di operai, talché, esauriti prossimamente gli ultimi lavori in corso, pende la minaccia della chiusura di questi cantieri e delle officine, con incalcolabili conseguenze per le perturbazioni economiche che potrebbero derivarne. Delibera di instare vivamente, siccome insta, presso il Governo ed il Parlamento Nazionale, affinché si provveda sollecitamente e con mezzi adeguati ed efficaci a rimediare ad uno stato di cose assai più grave e doloroso di quanto generalmente si creda, specialmente per le classi operaie occupate nei cantieri, negli stabilimenti meccanici e metallurgici nonché nei traffici marittimi¹⁷.

¹⁷ A.S.T., *Delibere del Consiglio Comunale di Taranto*, vol. 47, Seduta del 4 gennaio 1901: *Voti al Governo e al Parlamento per risolvere il problema della disoccupazione a Taranto*.

A due anni di distanza, durante l'adunanza del "Comitato Esecutivo Provinciale per la crisi economica salentina" nominato dal Comizio dei Sindaci della Provincia di Terra d'Otranto l'11 giugno 1903, il rappresentante di Taranto, Luigi La Tagliata, evidenziava – con l'obbiettivo di ottenere dal Governo nuovi finanziamenti per l'arsenale e omettendo di parlare della speculazione edilizia che da un decennio la città aveva conosciuto – la stretta dipendenza che si era venuta a stabilire tra lo sviluppo delle attività dell'industria militare e il benessere di una delle principali industrie cittadine e cioè quella delle costruzioni:

Taranto è afflitta, oltre che dalla crisi agraria, anche da quella edilizia. Il Governo, impiantando in Taranto il R. Arsenale Marittimo, fece ragionevolmente sperare che esso avrebbe avuto un adeguato sviluppo, ed i cittadini perciò costruirono molte case, principalmente perché vi abitassero gl'impiegati dell'Arsenale stesso. Il Governo invece ha arrestato lo sviluppo dell'Arsenale, ed ha conseguentemente prodotto la mancata locazione di buona parte delle abitazioni. Quindi propongo che il Comitato faccia voti alla Commissione d'inchiesta perché proponga al Governo, fra gli altri provvedimenti urgenti, anche quello di dare maggiore incremento all'Arsenale di Taranto per mitigare le asprezze della crisi edilizia¹⁸.

I caratteri dell'espansione edilizia tarantina a partire dagli anni Ottanta dell'Ottocento furono determinati da due principali fattori: la costruzione dell'arsenale e del complesso di opere di fortificazione e del porto militare, e la conseguente e contemporanea espansione dell'edilizia civile, in rapporto – come si è detto – al processo di inurbamento e allo spostamento dei ceti nobiliari e borghesi dal borgo antico alla città nuova. A questo venne ad aggiungersi l'incremento della spesa municipale per opere pubbliche, che la creazione del nuovo quartiere cittadino – praticamente una nuova città – veniva a sollecitare. Le spese per opere pubbliche passarono, infatti, in soli vent'anni, dalle 68.538 lire del 1881 alle circa 400.000 del 1900¹⁹. Edilizia pubblica (statale e municipale) e privata agirono quindi da traino per circa un ventennio del più generale sviluppo economico e sociale della città,

¹⁸ Cfr. A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile, Busta 108, Fascicolo 15.800.8: *Relazioni condizioni economiche 1902-1904*, Documento: *Processo verbale della 1ª adunanza del Comitato Esecutivo Provinciale per la crisi economica salentina, 16 giugno 1903*, p. 15.

¹⁹ Cfr. G. Importuno, *Appunti su la finanza del comune di Taranto*, Tipografia F.lli Ruggieri, Taranto 1937, pp. 52-62.

favorendo, inoltre, «la formazione di una fascia consistente di proletariato nel settore»²⁰. Abbiamo visto come questo processo non avveniva senza strozzature e manchevolezze. L'irregolarità degli stanziamenti finanziari per l'arsenale e la loro esiguità comportavano considerevoli flessioni nella curva del ciclo edilizio cittadino, causando periodi di grave disoccupazione. Fin dall'ottobre del 1900 il Sottoprefetto di Taranto raccomandava al Prefetto di Lecce un interessamento per far in modo che si iniziassero i lavori dell'Ospedale marittimo ai fini di una maggiore occupazione operaia e che si desse l'avvio ai lavori appaltati a cura della locale Direzione autonoma del Genio Militare della Marina²¹. Le richieste si facevano più insistenti agli inizi del 1901, quando la situazione occupazionale in città doveva apparire ancora più drammatica. Ai primi di gennaio il Sottoprefetto chiedeva al Prefetto di fare quanto in suo potere per poter sbloccare i lavori di bonifica delle sponde del Mar Piccolo e della palude di San Brunone «per il fatto che la gran parte dei disoccupati appartiene alla classe dei manovali e terraiuoli»²².

Negli anni a cavallo tra Otto e Novecento, quindi, il processo espansivo appariva esaurito, i lavori di ampliamento dell'Arsenale registravano una iniziale battuta d'arresto, a causa degli scarsi finanziamenti statali, e alla stasi nell'edilizia pubblica veniva ad aggiungersi, nei primi anni del Novecento, la contrazione di quella privata, a causa, anche, delle conseguenze della crisi agraria che colpiva la provincia²³. In una lettera al Sottoprefetto, il Sindaco di Taranto Vincenzo Damasco ricordava che il Municipio era intervenuto a sollievo della disoccupazione «con piccoli lavori, che venivano concessi per turno agli operai dei diversi mestieri, ma essendo ora esauriti tutti gli stanziamenti del bilancio e[ra] stato costretto a sospendere i lavori»²⁴.

²⁰ Sulla formazione del proletariato tarantino vedi: Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto 1901 – 1915* cit., pp. 53-55.

²¹ Archivio di Stato di Lecce (d'ora in poi A.S.L.), Prefettura – Gabinetto, Categoria 28, Busta 19, Fascicolo 3.349, Documento: *Lettera del sottoprefetto di Taranto al prefetto di Lecce, in data 17 ottobre 1900*.

²² Ivi, Documento: *Lettera del sottoprefetto di Taranto al prefetto di Lecce, in data 6 gennaio 1901*.

²³ Cfr. A.C.S., Ministero dell'Interno, cit., Fascicolo 15.800.8: *Relazioni condizioni economiche 1902-1904*, Documento: *Processo verbale della 1ª adunanza del Comitato Esecutivo Provinciale per la crisi economica salentina, 16 giugno 1903*.

²⁴ Cfr. A.S.L., Prefettura – Gabinetto, cit., Fascicolo 3.349, Documento: *Lettera del Sindaco di Taranto al sottoprefetto, in data 4 ottobre 1900*. In una lettera di pochi giorni successiva, trasmessa dal sottoprefetto di Taranto al prefetto di Lecce, si diceva che: «È certo che il Comune – conseguenza di errori passati – è ora ridotto alla impotenza assoluta di procurare lavoro agli operai disoccupati, giacché a parte il fatto dell'essersi esauriti i fondi del bilancio destinati ad opere pubbliche, un grandissimo disavanzo di circa 800 mila lire turba il funzionamento dei pubblici servizi, per essere

Nel primo decennio del Novecento, quindi, l'economia tarantina appariva in una grave e generale crisi, la cui ragione prima iniziava ad individuarsi, tra gli osservatori locali del tempo, nei modi e nelle forme con le quali s'era avuto lo sviluppo dell'arsenale militare, il quale, in una fase di contrazione dei ritmi di produzione e soprattutto di blocco dei lavori di ampliamento, veniva considerato la causa della riduzione ai minimi termini delle principali attività cittadine, particolarmente, come si è detto, di quelle edilizie. Ma, nello stesso tempo, iniziavano ad emergere le critiche sui limiti che le esigenze militari imponevano alle attività commerciali, portuali e a quelle pescherecce²⁵. Molto esplicito in proposito il severo giudizio di uno dei protagonisti della Taranto del tempo, Nicola D'Ammacco, esponente di una delle principali famiglie di commercianti di Taranto e primo presidente della Camera di Commercio cittadina, sopra i vincoli che la Marina Militare attraverso l'attività della Base navale e dell'Arsenale imponeva agli interessi commerciali cittadini:

La Marina, per necessità militari, e cioè per la sua stessa presenza, ha sempre imposto particolari restrizioni alla vita economica produttiva [...]. Le iniziative mercantili private, che inizialmente erano in promettente ascesa, sono state in seguito gradualmente scoraggiate. Le limitazioni emanate d'imperio dalle autorità militari hanno gravato sullo sviluppo delle attività pescherecce: e la nafta ed altri rifiuti scaricati dalla flotta hanno grandemente diminuito la vitalità e la diffusione della mitilicoltura ed ostricoltura del Mar Piccolo. Tutte le attività della città hanno gravitato attorno alla Marina e lo stesso artigianato è stato sostanzialmente declassato [...]. Abbiamo assistito ad un continuo assottigliarsi delle private iniziative, ad un accrescersi della massa della popolazione senza fervore di vita nuova ma solo aspirante a salari fissi²⁶.

fallito il provvedimento dell'appalto del dazio e della conseguente anticipazione di 500.000 lire che avrebbe dovuto farsi dall'appaltatore». Cfr. A.S.L., Prefettura – Gabinetto, cit., Fascicolo 3.349, Documento: *Lettera del sottoprefetto di Taranto al prefetto di Lecce, in data 11 ottobre 1900*.

²⁵ In proposito, vedi: L. Ferrajolo, *Mar piccolo, le sue industrie e i suoi uomini*, in "La Voce del Popolo", a.XXIX, 27 aprile 1912.

²⁶ Cfr. D'Ammacco, *Il commercio in terra ionica* cit., p. 9.

III.3: Lo sviluppo delle attività commerciali e l'infrastrutturazione del porto mercantile come alternativa al "destino" industriale – militare.

Su questa base, dagli inizi del Novecento fino allo scoppio della prima guerra mondiale si veniva a strutturare un conflitto – amplificato dal periodico democratico “La Voce del Popolo”, organo della borghesia commerciale di Taranto e finanziato attraverso le imprese del gruppo Cacace²⁷ – contro lo Stato, volto all’ottenimento di risorse finanziarie per la risoluzione delle principali contraddizioni che lo sviluppo dell’industria militare aveva innescato. Bisogna tuttavia aggiungere che solo in rarissimi casi si metteva in discussione la permanenza in città dell’arsenale. In un editoriale de “La Voce del Popolo” ci si chiedeva in maniera retorica: «Taranto non ha risorse economiche; come può far fronte ai bisogni della civiltà, come può aprire nuove strade, dare acqua ai cittadini, costruire case operaie, aprire una scuola di arti e mestieri per i figli del popolo, abbandonati sul marciapiedi, futuri delinquenti che chiederanno vendetta della patria iniqua?²⁸». Il potere centrale veniva accusato, dagli esponenti della borghesia commerciale, di aver sacrificato e usato la città per gli interessi esclusivi della difesa militare della Nazione, soffocando, in tal modo, le possibilità di un equilibrato sviluppo economico. Si sollecitava così lo Stato affinché venissero rapidamente realizzati i lavori di adeguamento del porto mercantile, e nello stesso tempo affinché si intervenisse, attraverso maggiori stanziamenti finanziari, per risolvere le contraddizioni che lo sviluppo industriale e la rapida crescita urbana avevano prodotto: mancanza di case per i numerosi operai immigrati, fognature, acquedotto, scuole, ecc.

In questi anni appare maturo, quindi, nella borghesia cittadina – ed in particolare nei settori mercantili o quanto meno nella sua 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 accrescimento delle antiche attività commerciali – da ottenersi attraverso un potenziamento del porto mercantile – nuovamente intraviste come l’unica ed effettiva base di un costante sviluppo economico della città.

²⁷ Cfr. G. Acquaviva, *Un secolo di giornali a Taranto*, Schena, Fasano 1982; R. Nistri, E. Rizzo, *Un giornale, una città: la Voce del Popolo, giornale di Taranto, 1884 – 1976*, Scorpione, Taranto 1987.

²⁸ L. Ferrajolo, *I problemi di Taranto e l'intervento dello Stato*, in “La Voce del Popolo”, a. XXIX, 19 marzo 1912.

Tra i principali sostenitori di questa ipotesi mercantile e commerciale, nella quale si cercava di far assumere al problema portuale di Taranto la giusta rilevanza ai fini di un ruolo economico della città più significativo, si misero in evidenza Vincenzo Fago, l'onorevole Federico Di Palma e Augusto Roncagli. Vincenzo Fago, Direttore del Consorzio degli ostricari di Tarranto, nonché esponente di una delle più importanti famiglie di commercianti cittadini, si farà promotore sulla stampa locale²⁹, coagulando gli interessi della classe dei commercianti e dei ceti mercantili, di una intensa campagna in favore dell'infrastrutturazione portuale. Fago poneva in risalto come all'indomani dell'insediamento dell'Arsenale il ruolo di Taranto fosse venuto perdendo importanza nel quadro della circolazione commerciale marittima. Ciò perché, sempre secondo Fago, le aree agricole gravitanti su Taranto (in particolare tutta l'area del circondario, l'area ionica della Basilicata e della Calabria, e in parte la zona sud della provincia di Bari) avevano saldato rapporti diretti con le regioni settentrionali e i mercati europei attraverso il collegamento ferroviario e l'infrastrutturazione portuale di Brindisi e, soprattutto, Bari³⁰. In questo modo Taranto si trovava in parte ad essere scavalcata non svolgendo più un ruolo intermediario sia infrastrutturale che terziario. Se Taranto, prima dei limiti imposti dalle esigenze dell'arsenale al traffico mercantile, aveva svolto un ruolo importante rispetto ai flussi del commercio locale, nell'ultimo decennio dell'Ottocento veniva progressivamente a trovarsi in una posizione marginale, rischiando di essere definitivamente relegata ad un ruolo esclusivamente militare³¹. Per il commerciante tarantino una possibile strada per rilanciare l'attività commerciale cittadina era, quindi, quella di inserire il porto di Taranto nelle rotte per l'oriente, approfittando delle opportunità offerte dall'apertura del Canale di Suez. Infatti, in un suo scritto dei primi del secolo sosteneva che:

²⁹ Vedi, tra i molti: *Interessi cittadini. Il porto che abbiamo è una derisione*, in "La Voce del Popolo", a. XXVII, 27 marzo 1910. In questo articolo si legge: «Dopo i servizi marittimi il porto: e proseguiamo nella nostra campagna, che non può non raccogliere il plauso di quanti sono solleciti degli interessi cittadini, confortati dalla speranza che qualche cosa infine venga fuori che giovi efficacemente a Taranto e che ci sottragga da quello stato di noncuranza e schiavitù nel quale viviamo, rassegnati, da molti anni, come tanti ebeti dalla schiena duttile e dal cervello corto».

³⁰ Cfr. V. Fago, *Pel nostro porto mercantile*, Estratto dal giornale "Jonio", Tipografia F.lli Martucci, Taranto 1902, pp. 22-27.

³¹ *Ibidem*.

Quantunque un po' tardi, la nostra città, arricchita d'un Porto Mercantile, potrebbe divenire lo sbocco principale del traffico con l'Oriente. Sulle tre linee, infatti, che da Taranto, la stazione marittima più vicina al Canale di Suez, si partono, una per Potenza fino a Napoli, l'altra per Bari fino a Bologna e a tutto il Lombardo-Veneto e l'ultima per Catanzaro fino a Reggio in diretta comunicazione colla Sicilia, il commercio sia d'importazione che di esportazione si esplicherebbe attivissimo, e meglio che per uno qualunque di quei porti meridionali dell'Adriatico, i quali occupano una posizione eccentrica e sono o insufficienti, o malsicuri per le navi che vi approdano³².

Era questa una visione che certamente risentiva del dibattito "regionale", principalmente barese, articolato attorno a quella parabola di costruzione identitaria che faceva perno sulla vocazione "orientale" della Puglia³³.

Un tentativo per farsi interprete dei bisogni del ceto medio commerciale, a cui l'espansione industriale e urbana e la cospicua presenza di personale militare aveva dato negli ultimi due decenni del XIX secolo e nei primi quindici anni del Novecento notevole impulso, a livello politico nazionale lo fece il deputato locale Federico Di Palma³⁴. Di Palma, prima dell'elezione in Parlamento, era stato redattore de "Il Mattino" di Scarfoglio e militante nello schieramento di destra. Solo dopo l'elezione aveva cambiato di campo e aveva aderito alla maggioranza giolittiana. Se era stato, e in parte continuava ad esserlo, un fervido sostenitore dello sviluppo dell'industria militare tarantina, agli inizi del Novecento, in una fase – come vedremo in un prossimo capitolo – di riagggregazione tra gli interessi agrari e quelli mercantili cittadini, iniziava una intensa campagna in favore del porto mercantile di Taranto³⁵. Il deputato giolittiano intraprese così ripetute iniziative³⁶, dentro e fuori il Parlamento, per un miglioramento delle strutture del porto, petizioni, tuttavia, destinate a sortire scarso successo fino al primo dopoguerra, con lavori di

³² Ivi, pp. 25-26.

³³ Cfr. L. Masella, *La difficile costruzione di una identità (1880-1980)* cit.

³⁴ Il Di Palma era, inoltre, un grande esperto di argomenti connessi con la letteratura navale, la marina militare, con quella mercantile e con i problemi della pesca. Fu infatti per circa un decennio direttore e poi proprietario della rivista romana "Rivista Nautica – Italia Navale". Cfr. M. Durante, *Taranto dalle pagine della "Rivista Nautica" negli anni 1908 – 1916*, in "Cenacolo", n. VI, 1994.

³⁵ Cfr. F. Grassi, *Il sistema politico giolittiano in Puglia*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia* cit., pp. 687-688.

³⁶ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici e comunicazioni*, Busta 215, Fascicolo 379: *Relazioni del Deputato Federico Di Palma, 1904-1913*. Vedi, inoltre: F. Di Palma, *Taranto Marinara. La più importante base navale del Mediterraneo orientale*, in "Rassegna pugliese di Scienze, Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, numero speciale dedicato a Taranto 6-7-8 cit., pp. 223-228.

sistemazione lenti o addirittura sbagliati e stanziamenti insufficienti. Con il Regio Decreto Legge del 30 luglio 1888, il porto commerciale di Taranto era stato classificato di seconda classe, seconda serie della seconda categoria. In base a tale decreto venivano stanziati rilevanti finanziamenti statali, ma per i due terzi della spesa dovevano intervenire la città, la provincia, e i comuni dell'area direttamente interessata. Tuttavia, per più di dieci anni, il progetto venne vanificato da lungaggini burocratiche, dalle proposte contrastanti portate avanti dagli amministratori locali e, infine, dall'ostilità dei Comuni del circondario per l'obbligo della contribuzione finanziaria. In questo modo le esigenze di sviluppo del commercio tarantino, pur avendo acquisito nel primo decennio del XX secolo un rilievo crescente nel dibattito politico e culturale, trovavano spesso una risposta inadeguata da parte dei poteri locali. Faticosamente fu sconfitta l'idea abbastanza peregrina di installare il porto mercantile nel Mar Piccolo, in condominio con un arsenale da guerra con relativo porto militare, ma, mentre si perdeva tempo in discussioni, il commercio subiva non pochi danni a causa dei ritardi nell'infrastrutturazione portuale³⁷. Nel 1901 il Genio civile di Lecce intraprese degli studi per la costruzione di una scogliera e di un molo che riparasse l'ansa portuale dai venti di scirocco: tali studi preparatori attesero però fino al 1906, quando furono ripresi e modificati dalla Commissione centrale dei porti e solo nel marzo del 1908 definitivamente approvati in un piano regolatore del porto dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Lo stanziamento previsto era di circa un milione di lire³⁸, ma alla data del 1913 tali lavori risultavano ancora all'inizio ed i fondi spesso dirottati ad altri porti³⁹. In questo si accusava la provincia di Lecce, sospettata, attraverso l'operato del Genio civile provinciale, di aver deliberatamente intrapreso un'azione di discriminazione nei confronti della città di Taranto, a tutto vantaggio degli altri porti della provincia. Si capisce perciò come il ritardo di oltre venti anni nell'attrezzare il porto di Taranto preoccupasse alcuni settori della

³⁷ Cfr. Fago, *Pel nostro porto mercantile* cit., pp. 9-13. Per un quadro sulla vicenda utile è: R. Nistri, *Dinamica politica e sociale dall'avvio dell'industria navalmeccanica alla guerra. Da un secolo all'altro (1898 - 1910)*, in AA. VV., *La città al borgo: Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto 1983, pp. 170-172.

³⁸ Cfr. M. Vocino, *Il Porto mercantile*, in "Rassegna pugliese di Scienze, Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, numero speciale dedicato a Taranto 6-7-8 cit., pp. 232-233.

³⁹ Cfr. *Taranto commerciale, industriale, agricola*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 271-277.

borghesia cittadina. Ecco quanto riferisce in proposito Di Palma nel discorso pronunciato alla Camera dei deputati nella tornata del 6 febbraio 1913:

Il porto mercantile di Taranto è aperto verso scirocco; molti anni provvedersi coi fondi stanziati nella parte ordinaria del bilancio per l'escavazione dei porti del Regno. Lo credereste? Nulla ancora è stato fatto, ed a quest'opera di atonia ha largamente contribuito il Genio civile di Lecce, il quale, dai suoi preventivi di escavazione pel 1913, ha creduto di escludere Taranto con lo specioso pretesto che quel porto è in via di sistemazione! Ma, onorevole Ministro, il porto di Taranto sarà sempre in via di sistemazione, fino a quando non si procederà all'esecuzione di tutti i lavori occorrenti per sistemarlo, ed il principale di questi lavori non è precisamente quello di dare alle acque del porto i fondali necessari per farvi ormeggiare i piroscafi? [...] È evidente che il pretesto del Genio civile, sia dal punto di vista dei fatti, sia dal punto di vista tecnico, è insostenibile. E poiché ho accennato al Genio civile di Lecce, a capo del quale ci sono persone egregie e capaci, mi permetto suggerire all'onorevole ministro che non farebbe male a raccomandare a quell'ufficio un po' più di solerzia e benevolenza per Taranto. Invece, noi ci troviamo spesso a lottare contro resistenze passive le quali portano a gravi perdite di tempo, anche quando, come pel porto, si tratti di gravi questioni che riguardano i maggiori interessi di Taranto! Il Genio civile di Lecce, forse, non vuole ancora convincersi che il più grande centro della provincia di Terra d'Otranto ed uno dei maggiori centri delle provincie meridionali, specie per la sua eccezionale importanza militare, è precisamente Taranto; bisognerebbe perciò rivolgere a quel porto ed a quella città un po' più di energia, di buon volere, di solerzia e forse anche di simpatia⁴⁰.

Nel suo intervento Di Palma si soffermava particolarmente sullo stato carente dei lavori di escavazione dei fondali, sulla troppo ritardata costruzione della banchina che avrebbe dovuto permettere l'ancoraggio delle navi mercantili, sul problema del collegamento del porto con la stazione ferroviaria attraverso la realizzazione del doppio binario porto-stazione e, infine, sul troppo lungo iter burocratico a causa del quale i lavori di sistemazione si trascinarono da oltre un quindicennio senza mai giungere a conclusione, sommersi da una continua produzione di progetti, controprogetti e ipotesi finanziarie. Nel suo lungo discorso parlamentare, così concludeva l'interpellanza al ministro dei Lavori Pubblici il deputato tarantino:

⁴⁰ Cfr. F. Di Palma, *Per il porto mercantile di Taranto. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 6 febbraio 1913*, Stabilimento tipografico Armani & Stein, Roma 1913, pp. 41-42.

Onorevole ministro, non voglio maggiormente insistere su questa importantissima questione del porto mercantile di Taranto, interessante non solo per il commercio, ma anche nei fini della difesa nazionale. Più che servirmi di un diritto, ho voluto compiere un dovere, portandovi qui l'eco del malcontento della classe commerciale tarantina, stanca di maggiormente attendere. Non ho il rimorso di non aver fatto, in questi quattro anni della legislatura, tutto quello che era in me per indurre il Ministero dei lavori pubblici a fare eseguire quelle opere fissate per legge ed invano reclamate. [...] In quest'opera di pressione e d'insistenza, sono stato assistito dal voto e dall'appoggio degli enti locali, dai maggiorenti del commercio tarantino, i quali ora sono solidali con me nell'invocare che sia dato a Taranto quello a cui per virtù di legge ha diritto. Nelle acque del porto di Taranto, se non galleggiano piroscafi, galleggiano in compenso tonnellate di carte che la burocrazia e gli uffici tecnici hanno preferito regalarci al posto dei fondali, delle banchine e dei binari⁴¹.

Il volume dei traffici del porto mercantile era andato progressivamente diminuendo, tra l'ultimo decennio del XIX secolo e il primo decennio del XX secolo, anche a causa dei collegamenti per ferrovia, che dirottavano i prodotti agricoli del circondario rurale direttamente sulle principali piazze commerciali italiane ed estere senza passare per il porto tarantino, oltre che per l'incremento della navigazione a vapore e del traffico internazionale, che trovava grandi difficoltà, economiche e logistiche, in uno scalo privo di attrezzature e con sistemi di carico e scarico delle merci antiquati⁴². Il consolidamento di un mercato internazionale sempre più ampio, lo sviluppo dell'industria e delle reti di trasporto ferroviario, l'affermarsi della navigazione a vapore su quella a vela, erano tutti fattori che avevano modificato nella seconda metà del XIX secolo e gradualmente "razionalizzato" la struttura stessa dei traffici mercantili. I porti, di conseguenza, riuscivano a sopravvivere solo in quanto fossero riusciti a potenziare le loro strutture, garantendo la celerità, la sicurezza e la convenienza economica nelle operazioni di trasporto delle merci⁴³. Bene coglieva questi aspetti per il caso di Taranto Sabino La Sorsa:

⁴¹ Ivi, p. 45.

⁴² Cfr. G. Marzia, *Il Porto di Taranto*, Quaderni della Facoltà di Magistero – Istituto di Geografia, Quaderno 5, Università degli Studi di Lecce, Lecce 1977.

⁴³ Per le conseguenze che questo tipo di trasformazioni hanno su alcune aree del Mezzogiorno, vedi: Barone, *Lo Stato a Mezzogiorno. Ferrovie, reti urbane, emigrazione* cit. Vedi, inoltre: P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli, Roma 2001; Id, *Il mare*, il Mulino, Bologna 2008.

L'attività del porto mercantile di Taranto ha assunto una particolare fisionomia, cioè è prevalentemente importatrice sia rispetto alle navi di cabotaggio, sia a quelle internazionali; il commercio di esportazione è ridotto ai minimi termini, a causa della concorrenza che fanno i trasporti per mezzo ferrovia, fenomeno che non si verifica solo a Taranto, ma in moltissimi altri porti. I paesi dell'hinterland tarantino, che pure sono ricchi di prodotti agricoli, specie di olii, grano, mandorle, vini, ortaggi, lane, preferiscono servirsi delle ferrovie le cui tariffe sono inferiori a quelle marittime. [...] Le attività che interessano i privati e che si svolgono tanto sul molo foraneo, quanto sulla banchina, per le ragioni suddette, sono assai esigue. Ha contribuito a creare la crisi delle attività del porto l'abolizione della linea Londra – Bombay il cui tratto terrestre prima finiva a Taranto, poi fu spostato altrove; la cessazione di parecchie linee di navigazione, che un tempo da Genova, da Venezia, da Trieste, ecc. toccavano il porto di Taranto, e poi furono spostate o abolite; e principalmente lo scioglimento della Società di Navigazione "Puglia", tanto benemerita nel mantenere vivi i rapporti commerciali tra il Mezzogiorno e il resto della penisola e tra l'Italia e i paesi del Levante. Col cessare di quella fiorente Società è venuto a mancare un poderoso sostegno ed un valido impulso all'attività importatrice ed esportatrice della provincia Jonica, e Taranto ne ha subito il grave colpo⁴⁴.

Inoltre, nel caso di Taranto, l'attività del porto mercantile era stata in maniera determinante influenzata dalle necessità militari dell'arsenale. Il traffico che lo riguardava, infatti, interessava principalmente la Marina attraverso le importazioni del carbon fossile. Seguendo quest'ottica è possibile comprendere alcuni importanti fenomeni, in primo luogo le notevoli oscillazioni nel movimento delle merci. Infatti, alcuni periodi di boom commerciale come gli anni 1911 – 1912, 1914 – 1915, 1936, 1938 si spiegano soltanto con una forte influenza esercitata dalle esigenze della Marina, variabili a seconda della situazione economico-politica. Infatti, era nel periodo bellico che si raggiungeva il massimo del traffico (547.000 tonnellate nel 1915), mentre il periodo di massima depressione era segnato dagli anni del dopoguerra (131.000 tonnellate negli anni 1924 – 1925)⁴⁵. La stessa natura delle

⁴⁴ Cfr. S. La Sorsa, *Taranto e i suoi porti*, Ministero della Difesa – Marina, Tipo-Litografia di Marisegrege, Roma 1953, pp. 9-10.

⁴⁵ Cfr. Consiglio e Ufficio Provinciale dell'Economia di Taranto, *Movimento economico e sociale in Terra Jonica. Relazione a base statistica*, a cura di B. Mazzilli, Arti Grafiche A. Dragone & C., Taranto 1929, pp. 323-398; La Sorsa, *Taranto e i suoi porti* cit., p. 10.

merci importate evidenziava questo stretto rapporto esistente fra attività commerciale e bisogni della Marina.

Ad esempio, durante tutto il primo decennio del Novecento e poi in maniera più marcata negli anni della prima guerra mondiale oltre i due terzi delle importazioni erano costituite dal carbon fossile proveniente dalla Gran Bretagna e dalla Germania (nel 1926 anche dalla Russia); seguivano al secondo posto i fosfati per l'agricoltura (dalla Tunisia); al terzo posto le pietre da calce e il cemento (dai Balcani). Altri prodotti in arrivo erano i legnami dalla Romania, i combustibili liquidi dagli Stati Uniti, e i concimi chimici⁴⁶. L'importanza secondaria del porto di Taranto è leggibile anche attraverso l'analisi del rapporto fra le merci in uscita e quelle in entrata. Lo squilibrio a favore di queste ultime è molto forte, soprattutto negli anni di punta. Nel 1913 giunsero nel porto di Taranto 503 navi. Queste sbarcarono merci (in prevalenza carbon fossile) per 165.742 tonnellate, ma imbarcarono solo 20.406 tonnellate di merci. Nel 1914, a causa degli eventi bellici europei, lo squilibrio aumentava: le merci sbarcate superavano le 393.000 tonnellate, mentre vennero imbarcate solo circa 16.000 tonnellate (in prevalenza oli, vini, cereali e frutta)⁴⁷. Sempre nel 1913 in un articolo apparso su la "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti" si leggeva che: «Anche attualmente i vapori e i velieri che sbarcano e imbarcano merci nel porto di Taranto, devono, in massima parte, come 50 anni fa, servirsi di barconi, con quanta perdita di tempo e con qual grave dispendio – dato le sempre crescenti esigenze delle classi lavoratrici – ognuno può facilmente pensare»⁴⁸.

Agli inizi del 1912, inoltre, l'esigenza di una maggiore pressione a livello politico, per la risoluzione dei problemi commerciali ed industriali della città, dette vita all'"Associazione industriale e commerciale" e alla promozione di un'agitazione per il porto mercantile. L'associazione, presieduta da Augusto Roncagli – ricco commerciante cittadino e vice presidente della Camera di Commercio di Terra d'Otranto oltre che uno dei proprietari della Banca di credito agricolo e

⁴⁶ Cfr. Consiglio e Ufficio Provinciale dell'Economia di Taranto, *Movimento economico e sociale in Terra Jonica. Relazione a base statistica* cit., p. 356-361.

⁴⁷ *Ibidem*. Vedi anche: G. De Giorgi, *Il porto di Taranto* (dattiloscritto presso la biblioteca comunale "Acclavio" di Taranto), Taranto 1922; E. Corbino, *Il movimento delle merci nei porti meridionali dal 1922 al 1935*, in "Questioni meridionali", n. 1, vol. IV, 1937, pp. 53-89.

⁴⁸ Cfr. *Taranto commerciale, industriale, agricola*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit p. 271.

commerciale⁴⁹ –, contava più di cento soci, tra i quali l'industriale cantieristico Salerni, la ditta commerciale D'Ammaco e l'industriale, nonché banchiere e tra i principali commercianti di Taranto, Carlo Cacace⁵⁰. Un anno dopo, il 5 febbraio 1913, fu nominata dall'Associazione una Commissione composta, oltre che dallo stesso Roncagli, dai principali commercianti di Taranto: Salerni, V. Catapano, L. Caliento, e Genoviva. Questa si sarebbe dovuta recare negli uffici della provincia e al Ministero dei Lavori Pubblici per presentare una relazione, congiunta ad una nota di protesta, sulle condizioni del porto mercantile⁵¹. Lo scopo della relazione era «non già di esaminare gli errori iniziali e fondamentali – errori davvero inqualificabili – ai quali si andò incontro nel progettare e costruire le opere ora esistenti nel nostro porto, bensì di riparare il più che fosse possibile agli inconvenienti derivati da quegli errori e di rendere efficiente il porto, alla stregua dei nuovi manifestati bisogni delle industrie e del commercio cittadino»⁵². La commissione notava come le risorse finanziarie investite nelle opere portuali furono sempre insufficienti e, soprattutto, impiegate con tale lentezza che l'evoluzione del porto, che avrebbe potuto porre Taranto in condizioni di favorevole competitività per lo meno nell'area pugliese, risultò estremamente prolungata nel tempo. Così i relatori segnalavano il ritardo di Taranto rispetto agli altri porti meridionali⁵³. L'approccio della Commissione, e di Augusto Roncagli che la dirigeva, al problema portuale fu molto concreto e legato prevalentemente ad aspetti tecnici. Non vi era traccia di rivendicazioni astratte o velleitarie, ma il rispetto dei finanziamenti già previsti dalle leggi del 1907 relative al finanziamento di tutti i porti d'Italia. Sul piano tecnico si operava attraverso

⁴⁹ Cfr. *Italia Bancaria*, n. 1, 1907.

⁵⁰ Cfr. *Per il nostro porto mercantile*, in "La Voce del Popolo", a. XXX, 4 gennaio 1912. La ditta Cacace fu senza dubbio quella che più mostrò segni di vitalità e di moderne capacità imprenditoriali, diversificando, tra gli anni Sessanta del XIX secolo e gli anni Trenta del Novecento, le proprie attività con iniziative come lo Stabilimento per la manifattura degli oli fini; la Fabbrica dei saponi; la Fabbrica delle botti; la Fabbrica di concimi chimici; quella dei bottoni in madreperla; la realizzazione della Società elettrica e di quella telefonica; oltre che attraverso le attività commerciali, bancarie e di speculazione fondiaria. Cfr. *Il progresso commerciale e industriale di Taranto e la Ditta Cacace*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 277-281; C. Acquaviva, *Industrie di ieri e di oggi*, in "Taranto Industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello ionio", n. 1, 1948, pp. 5-7.

⁵¹ Cfr. *Le disastrose condizioni del porto e delle strade*, in "La Voce del Popolo", a. XXX, 6 febbraio 1913.

⁵² Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici e comunicazioni*, Busta 215, Fascicolo 380: *Associazione industriale commerciale di Taranto*, Documento: *Relazione presentata dalla Commissione nominata dall'Associazione industriale e commerciale di Taranto al ministro dei Lavori Pubblici, in data 9 febbraio 1913*, p. 2.

⁵³ Ivi, p. 7.

l'individuazione molto precisa di dati comparativi con altri porti come Brindisi, Genova, Napoli e Bari, e delle opere specifiche occorrenti per lo sviluppo del porto tarantino. A tal proposito per rendere più veloce, conveniente e operativo il porto di Taranto si proponeva, oltre che di escavare dei fondali atti all'ancoraggio delle grandi navi, di ampliare ed allungare lo spazio delle banchine al fine di ridurre il carico in tonnellaggio su un metro lineare di banchina, «Tanto più metri lineari di banchina vi sono a disposizione per il naviglio, tanto più celeri ed economiche sono le operazioni del naviglio stesso nell'ambito di un porto»⁵⁴. Tuttavia l'agitazione promossa dall'Associazione non otterrà grandi risultati oltre ad una semplice presa d'atto del ministero⁵⁵.

Le perplessità sul tipo di sviluppo calato dall'alto che aveva investito la città negli anni Ottanta dell'Ottocento, e il malcontento suscitato dalle restrizioni che le esigenze militari imponevano alla mitilicoltura e al commercio, coinvolsero anche i rappresentanti socialisti tarantini. Questi si erano fatti, sin dai primi anni del Novecento, sostenitori di un nuovo orientamento per l'economia cittadina che facesse perno sulle attività produttive e commerciali del mare, danneggiate dall'espansione dell'arsenale militare. Soprattutto attraverso la stampa locale, i socialisti tarantini esprimevano dure valutazioni sul tipo di trasformazione che aveva investito la città. Nel 1902 il periodico socialista di Taranto "Il Riscatto" pubblicava un lungo articolo di commento alla situazione dell'economia cittadina, in rapporto alla prospettiva di un ampliamento dell'arsenale militare, in cui le critiche risultavano esplicitamente formulate:

Militarmente l'Arsenale di Taranto non è stato mai utile né alla città né alla Nazione. Esso rappresenta la spesa inutile di parecchi milioni gravanti annualmente sul bilancio italiano e l'allontanamento di tutte le nostre migliori energie di capitale e di lavoro. In momenti elettorali soltanto può servire e non per altro che per assicurare al ministero, anche quando si atteggia a liberale, un forcaiolo sicuro. Allora si promettono investimenti militari sotto forma di nuove navi, bacini etc. Passano le elezioni, il forcaiolo viene dichiarato deputato a qualsiasi costo e tutto si mette a tacere... Credete voi che anche quando potesse collocarsi un nuovo ponte girevole, un nuovo bacino si scavasse nell'arsenale, le tasche dei tarantini sol per questo rigurgiterebbero di oro? Noi

⁵⁴ Ivi, p. 11.

⁵⁵ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale di Taranto*, 4 aprile 1913.

crediamo precisamente il contrario. Ogni passo che potesse fare avanti il militarismo vorrebbe dire un passo indietro per la nostra potenzialità economica. La principale sorgente di ricchezza è il mare per noi: è qui che dovrebbero convergere tutte le energie cittadine. Ebbene, è appunto nella nostra principale fonte di ricchezza che il militarismo ci colpisce. L'allargamento del canale ha adulterato l'acqua del Mar Piccolo ed una buona metà di esso è occupata militarmente⁵⁶.

A questa voce, oggettivamente concorde con gli orientamenti della borghesia più dinamica⁵⁷ che – disillusa circa le possibilità di crescita offerte dall'insediamento dell'arsenale – si faceva interprete di una proposta di modernizzazione della struttura economica cittadina, si aggiungevano le richieste dei settori imprenditoriali e operai legati alle attività pescherecce che, soprattutto per la coltivazione delle ostriche e dei mitili nel Mar Piccolo, rappresentavano una parte considerevole nell'economia cittadina. Luigi Ferrajolo⁵⁸, direttore dell'Osservatorio Meteorologico e Geofisico di Taranto, nonché segretario della Federazione Circondariale del Lavoro (1907 – 1908) e collaboratore dei giornali il “Corriere delle Puglie”, “La Gazzetta del Mezzogiorno” e “La Voce del Popolo”, interessato ai problemi legati alla produzione dei mitili del Mar Piccolo in quanto presidente della “Cooperativa tra i mitilicoltori

⁵⁶ Cfr. *L'Arsenale*, in “Il Riscatto”, 9-10 novembre 1902. In un articolo di pochi giorni dopo si diceva: “E per tornare al nostro Arsenale sia una buona volta trasformato in un cantiere donde si varino non ipotetiche navi da guerra ma piroscafi dai fianchi superbi i quali solchino maestosi l'oceano per esportare ciò che adesso si importa «grano» ed importare ciò che adesso si esporta «braccia da lavoro»”. Cfr. “Il Riscatto”, 24-25 novembre 1902. L'analisi della situazione locale veniva quindi inquadrata nella più generale critica al militarismo ed alle spese improduttive, in sintonia con l'agitazione nazionale promossa in questo torno di tempo dal Partito Socialista. Infatti, l'agitazione contro le spese militari, fra gli obiettivi contemplati nel “Programma minimo” approvato a Roma nel 1900, fu iniziata dal Partito Socialista sul finire del 1902. Cfr. A. Riosa, *Il Partito socialista italiano dal 1892 al 1918*, Cappelli, Bologna 1969, p. 126; Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto* cit., pp. 160-161.

⁵⁷ Che sui problemi dell'infrastrutturazione del porto si venisse a creare una saldatura tra la borghesia commerciale tarantina e gli esponenti socialisti, quest'ultimi, mobilitati per i problemi degli scaricatori portuali, lo provano le numerose agitazioni promosse in comune. Tra le più significative, quella promossa contro i ritardi del ministero dei Lavori Pubblici nel far eseguire i lavori necessari per la messa in funzione del porto del dicembre 1910, a cui parteciparono, in rappresentanza dei commercianti, Angelo e Domenico Fago, Nicola Trani, Caliento e Romanazzi; e in rappresentanza dei socialisti Odoardo Voccoli. Per la cronaca dell'agitazione vedi: *L'agitazione per il porto e la ferrovia*, in “La Voce del Popolo”, a. XXVII, 18 dicembre 1910.

⁵⁸ Sulla figura di Luigi Ferrajolo si veda: V. Semeraro, *Note commemorative – Luigi Ferrajolo*, in “Rivista di Meteorologia Aeronautica”, vol. XXXII, n. 1, 1972; M. Capozza, *Cenni storici sull'Osservatorio Meteorologico e Geofisico “Luigi Ferrajolo” di Taranto*, in “Rivista di Meteorologia Aeronautica”, vol. LXIV, n. 3, 2004.

tarantini”⁵⁹, scriveva in un lungo e polemico articolo apparso su “La Voce del Popolo” il 19 marzo 1912:

Taranto si è sviluppata in un trentennio a guisa di una vera città americana; la superficie dell’abitato, la popolazione, la vita cittadina, tutto si è quintuplicato, non certo a causa dello sviluppo di nuove industrie, che anzi, sventuratamente, molte, già fiorenti, sono morte o sono per morire. [...] E fra non guari anche quella della mitilicoltura e dell’ostricoltura cederà il posto ai bisogni più prepotenti della nazione, il giorno in cui, per i fini del militarismo, si dovranno occupare le poche zone libere rimaste per questa cultura nel nostro mar piccolo! [...] Lo sviluppo di Taranto è in intima relazione con una necessità di carattere statale, nazionale. E Taranto ha piegata la testa dinanzi a questo imperioso bisogno della nazione, e non ha badato a sacrifici pur di contribuire alla soluzione del grave problema. E intanto Taranto offre tutti gli svantaggi della grande città senza offrire alcun vantaggio. [...] Se Taranto offre dei servizi alla Nazione, se Taranto si è privata di tutto ed ha fatto e fa immani sacrifici per rispondere a questi bisogni della Nazione stessa, se Taranto infine è città statale, che lo Stato intervenga, con una legge, a migliorare le condizioni di essa, che rinunciando a tutte le risorse locali, non ha badato a nulla, pur di dare allo Stato, un punto strategico di interesse statale⁶⁰.

Alla metà del secondo decennio del XX secolo, nella Taranto alla ricerca di un assetto produttivo più soddisfacente e meno legato alle sorti dell’industria militare, i ritardi nella realizzazione delle opere programmate e, di conseguenza, nell’assunzione di un più significativo ruolo nell’economia regionale e più in generale italiana venivano considerati come il problema più grave da risolvere. I diversi tentativi promossi a livello locale, oltre che attraverso le rappresentanze parlamentari, per promuovere una modernizzazione delle strutture del porto mercantile, si infrangevano contro le priorità militari riaffermatesi poi con lo scoppio della prima guerra mondiale. Bisognerà attendere oltre un decennio per sentir riparlare dei problemi infrastrutturali del porto e solo negli anni Trenta inizieranno i lavori per la sua parziale sistemazione. Negli anni tra le due guerre, però, il clima e le polemiche non saranno più quelle del primo quindicennio del Novecento. Le esigenze militari legate alla prima guerra mondiale, con l’insediamento nel 1914 dei

⁵⁹ Cfr. A.S.C.T., Cat. II, *Opere Pie e beneficenza*, Busta 14, Fascicolo 128: *Cooperativa tra i miticoltori tarantini, 1898-1916*, Documento: *Statuto, 1898*.

⁶⁰ Cfr. Ferrajolo, *I problemi di Taranto e l’intervento dello Stato* cit.

Cantieri Navali Franco Tosi, la costruzione nel 1916 del secondo bacino dell'arsenale, e la nascita di numerosi stabilimenti meccanici e navali, porteranno, anche nei settori più critici, a mettere da parte le riserve nei confronti dello sviluppo industriale dipendente dall'intervento statale. L'incremento del traffico commerciale dovuto alle esigenze belliche prima, la crisi industriale legata alle necessità di una riconversione dell'apparato produttivo nel dopoguerra e, infine, i frutti della politica estera e militare fascista, promuoveranno sempre più la percezione, all'interno delle elites politiche ed economiche locali, del legame ormai indissolubile tra la città di Taranto e il destino del suo apparato industriale-militare. Così, le riflessioni emerse in età giolittiana tendenti ad una diversificazione della struttura produttiva cittadina attraverso il rilancio delle attività commerciali, saranno assenti o assumeranno un ruolo solo secondario nel dibattito pubblico locale degli anni Venti e Trenta del Novecento.

CAPITOLO IV

Il raddoppio della struttura industriale e l'immigrazione in città dal secondo decennio del Novecento alla seconda guerra mondiale: l'urbanizzazione.

IV.1: La grande industria privata a Taranto 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, dall'ultimo decennio del XIX secolo lo Stato italiano intraprendeva un programma di ammodernamento del naviglio militare coinvolgendo sempre più industrie italiane al posto di quelle estere⁴.

¹ *Il Cantiere navale Tosi*, in “Taranto industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello Ionio” cit, 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. P. Macchione, *L'oro e il ferro. Storia della Franco Tosi*, F. Angeli, Milano 1987, p. 374.

³ Ivi, p. 369.

⁴ Su questi temi ancora fondamentali sono: De Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno* cit.; Id, *La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno* cit. Sul

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 molto proficua collaborazione 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 delle quali ne diveniva una "integrazione".

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 Taranto⁸.

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

ruolo che in queste vicende ebbero gli interessi che stavano dietro alle Acciaierie Terni, vedi: F. Bonelli, *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La terni dal 1884 al 1962*, Einaudi, Torino 1975.

⁵ Macchione, *L'oro e il ferro* cit.

⁶ Ivi, p. 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». Vedi: *Taranto che si rinnova. Il cantiere navale della società Franco Tosi*, in "Taras", numero unico 1-4, 1931, pp. 117-121.

⁸ Cfr. Archivio Storico Banca Intesa (Milano), (d'ora in poi A.S.B.I.), Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit – Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi – Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, Documento: *Notizie storiche, gennaio 1935*, p. 1.

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 ufficiale del 1914 si sosteneva che i Tosi «allo scopo di usufruire dei privilegi di cui alla legge 15 luglio 1906 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 province 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 sovrimposte». I vantaggi economici, quindi, 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 tarantina¹². 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 che: «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

⁹ Cfr. *Franco Tosi società per azioni: 1876 – 1956*, Unione tipografica, Legnano 1956, p. 17.

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

¹¹ Documento citato in: Macchione, *L’oro e il ferro* cit., p. 372.

¹² Sul ruolo delle leggi speciali giolittiane nel formare aree industriali in luoghi periferici, vedi: Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande impresa e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno* cit.

economico che voglia farsi sulla città di Taranto»¹³. 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 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 028 mila lire (16,7%) furono riscossi dalla Marina Mercantile nazionale¹⁴ (vedi tabella 9).

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»¹⁵. Le prime navi, infatti, furono impostate 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 industriale¹⁶. 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 di quei

¹³ Vedi: Camera di Commercio e Industria dell'Jonio, *Relazione sull'andamento della vita economica della Provincia di Taranto per l'anno 1925*, a cura del Segretario Camerale Beniamino Mazzilli, Il Popolo Jonico, Taranto 1926, p. 41.

¹⁴ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit – Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi – Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, Documento: *Cantieri Navali Franco Tosi – Lavori eseguiti dal 1920 al 1934*.

¹⁵ Macchione, *L'oro e il ferro* cit., p. 371. Castronovo ha scritto 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». Cfr. Castronovo, *Storia economica d'Italia* cit., p. 201. Sul rapporto tra industria italiana e prima guerra mondiale, vedi, tra gli altri: L. Segreto, *Storia d'Italia e storia dell'industria*, in AA. VV., *Storia d'Italia, Annali 15. L'industria*, Einaudi, Torino 1999, pp. 7-83, [qui spec. pp. 38-45].

¹⁶ Cfr. A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit – Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi – Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, Documento: *Notizie storiche, gennaio 1935*, p. 5.

servizi necessari alla produzione¹⁷. Questo permise ai Cantieri Tosi di attrezzarsi, oltre che per la costruzione di sommergibili, attività nella quale il cantiere di 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 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)¹⁸.

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 vapore¹⁹. 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 milioni²⁰. 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 1935²¹, dalle facilitazioni che il decreto luogotenenziale n. 1.031 del 10 agosto 1916

¹⁷ Cfr. Castronovo, *Storia economica d'Italia* cit., pp. 199-203.

¹⁸ Cfr. A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit – Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi – Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, Documento: *Notizie storiche, gennaio 1935*, p. 1.

¹⁹ *Ivi*, p.12.

²⁰ *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».

²¹ *Ivi*, p. 14.

«concernente provvedimenti a favore dell'armamento e delle costruzioni navali»²² concedeva ai cantieri nazionali²³. 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»²⁴. Il decreto dette vita al "Consorzio fra costruttori navali italiani" il quale svolse un ruolo indispensabile nell'assegnazione, attraverso canali privilegiati, dei materiali necessari alle costruzioni navali, occupandosi dell'importazione in franchigia doganale degli appositi materiali esteri. Fu, infatti, grazie al materiale ceduto dal Consorzio che nel giugno 1918, mentre iniziava una grave crisi produttiva in tutta la nazione, la Tosi di Taranto poteva concludere il contratto per la costruzione di un piroscafo del valore di circa 8 milioni e mezzo per conto della ditta Pietro Alvin e C. di Napoli²⁵.

Ciò nonostante al termine del conflitto, nella generale crisi seguita al venir meno dei colossali programmi di armamento stabiliti dal governo, prima ancora di impostare un programma di costruzioni mercantili che potessero dar fiato ai cantieri, si registrava anche a Taranto una crescente mobilitazione dei lavoratori dell'industria, impegnati in una dura lotta contro i licenziamenti e il carovita²⁶. Nell'agosto del 1920 i Tosi giunsero alla chiusura dei cantieri, sostenendo che tale scelta fosse una risposta obbligata nei confronti degli scioperi e delle proteste operaie²⁷. In realtà le ragioni della chiusura erano legate alla crisi economica del

²² D.l.t. 10 agosto 1916, n. 1.031.

²³ 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. Vedi: N. Albiati, A. Cabiati, *Il problema dei cantieri navali*, in "La Riforma Sociale", 1932, p. 457.

²⁴ Vedi: Macchione, *L'oro e il ferro* cit., p. 374.

²⁵ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit - Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi - Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, Documento: *Notizie storiche, gennaio 1935*, p. 3.

²⁶ Cfr. A.S.C.T., Cat. XV: *Ordine pubblico*, Busta 10, Fascicolo 176: *Moti carovita 1919-1921*. Per le lotte del movimento operaio tarantino, vedi: R. Nistri, L. Sardi, *Cafoni, arsenalotti e galantuomini: Taranto dalla prima industrializzazione all'avvento del fascismo*, Ed. dal Sud, Bari 1980; R. Nistri, *Mentre nasce e muore un impero romano*, in AA. VV., *Taranto da una guerra all'altra*, Mandese editore, Taranto 1986, pp. 15-167; R. Nistri, F. Voccoli, *Sovversivi di Taranto: la vita e le battaglie di Odoardo Voccoli (1877 - 1963) nella storia del movimento operaio tarantino*, Sedi, Taranto 1987; R. Nistri, *L'industria naval-militare e la città proletaria*, in CGIL - Camera del Lavoro di Taranto, *Un cammino lungo cent'anni*, a cura di R. Nistri, M. Di Cesare, Ediesse, Roma 2006, pp. 19-68.

²⁷ Cfr. Nistri, *L'industria naval-militare e la città proletaria* cit., pp. 58-59.

dopoguerra e all'incapacità dei cantieri Tosi, come della stessa società di Legnano²⁸, di riconvertire le proprie attività – cresciute in maniera disordinata durante la guerra grazie allo stimolo degli alti prezzi, delle commesse militari e alle anticipazioni e sussidi statali²⁹ – attraverso una penetrazione nel mercato estero e nazionale. Negli ambienti della prefettura si era in proposito manifestato il sospetto che la direzione di Legnano avesse colto l'agitazione in corso come un buon pretesto per una serrata che desiderava fare da diverso tempo³⁰. Nel dopoguerra, infatti, la cantieristica nazionale si trovava in una situazione di particolare e difficile crisi a causa dell'assenza di commesse e della contemporanea eccedenza degli impianti produttivi. Agli undici cantieri sorti negli anni del conflitto, i quali si sommavano agli undici già esistenti nel periodo prebellico, si aggiunsero i cinque grossi cantieri dell'ex Impero Asburgico passati all'Italia in seguito alla vittoria militare³¹. In questo quadro estremamente appesantito – da costi improduttivi, da una esuberante capacità produttiva frutto, in gran parte, delle operazioni speculative del periodo bellico – diveniva necessario per i settori operanti nella cantieristica nazionale impossessarsi delle ridotte sovvenzioni pubbliche, delle agevolazioni fiscali e delle rimanenti commesse militari³². Come è stato messo in luce³³, dopo la guerra ci fu una vera e propria corsa alle commesse da parte di tutti i cantieri nazionali, in questo quadro si inseriva la drammatica competizione per assicurarsi la continuità delle commesse statali condotta dai principali gruppi operanti nel settore: dall'Ansaldo alla Terni, dal gruppo Piaggio ai Tosi. «I rappresentanti di questi gruppi sostennero a partire dal 1919 che le commesse statali erano venute meno troppo presto aprendo una precoce crisi della cantieristica che aveva sottratto ai gruppi operanti in essa le disponibilità

²⁸ Cfr. Macchione, *L'oro e il ferro* cit.

²⁹ Cfr. Franco Tosi *società per azioni: 1876 – 1956* cit., p. 18.

³⁰ A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione generale Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, Busta 88, Fascicolo 3: *Agitazioni metallurgici*, Documento: *Relazione del Prefetto di Lecce, in data 6 agosto 1920*. Pochi giorni dopo il Prefetto di Lecce scriveva al Ministro dell'Interno: «Sembrami che la Società Tosi non abbia chiara e sincera intenzione di riaprire il cantiere perché mette delle condizioni che possono non verificarsi o possono verificarsi a lunga scadenza. Ora lasciare la grande massa delle maestranze in forzata astensione dal lavoro può, oltre che a recare danni gravissimi a coloro che sono innocenti, creare preoccupazioni per l'ordine pubblico». Ivi, Documento: *Relazione del Prefetto di Lecce, in data 17 agosto 1920*.

³¹ I cinque cantieri eredità dell'Impero Asburgico erano: Monfalcone, San Marco, San Rocco, Scoglio Ulivi, Quarnaro di Fiume. Vedi: Albiati, Cabiati, *Il problema dei cantieri navali* cit., p. 457.

³² Cfr. Castronovo, *Storia economica d'Italia* cit., pp. 222-223.

³³ Per un recente lavoro in proposito, vedi: P. Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town, 1860 – 1940*, Franco Angeli, Milano 1997.

finanziarie necessarie a portare a termine la riconversione degli impianti»³⁴. Nell'avviso di chiusura dello stabilimento che la direzione inviava al sindaco di Taranto si diceva che:

In considerazione dello stato attuale delle cose nell'esercizio di questo Cantiere e la assoluta necessità di poter provvedere ad un nuovo assetto dello stesso, alla nuova organizzazione dei lavori, la nostra Sede Sociale è venuta nella determinazione di chiudere lo Stabilimento, provvedendo al licenziamento di tutto il personale attualmente iscritto. Nel mentre questa direzione deve dar corso a tale provvedimento di imprescindibile necessità, è fiduciosa che un nuovo periodo di raccoglimento possa permettere una riorganizzazione del Cantiere tale da garantirne una sollecita ripresa di lavoro³⁵.

La crisi che colpiva i Cantieri Navali Franco Tosi ebbe importanti ripercussioni su tutta la struttura economica cittadina e principalmente nei confronti delle medie e piccole aziende meccaniche e navali sorte durante la guerra per approfittare dei lavori assegnati dall'arsenale, e impossibilitate una volta finite le ostilità ad ottenere ulteriori commesse di lavoro³⁶. Nel 1919, il Prefetto di Lecce, dopo le informazioni ricevute dal Sottoprefetto di Taranto, comunicava al Ministro della Marina che:

Le officine meccaniche attualmente sono prive di lavoro ed hanno dovuto licenziare la maggior parte del loro personale, riducendolo al minimo. Il fenomeno che ad intervalli si ripete nuoce notevolmente alla locale economia e più di tutto agli interessi dei lavoratori. Il sottoprefetto di Taranto cui gli interessati ebbero a rivolgersi, ha dovuto constatare tanto decidendo di rivolgersi a S. E. il Prefetto della Provincia perché volesse svolgere benevole interessamento presso le Amministrazioni Pubbliche cui più opportuno riesce prospettare il problema. È necessario assicurare agli stabilimenti della città di Taranto un quantitativo di lavoro sufficiente per il loro mantenimento in attività e ciò oltre che per esigenze delle larghe maestranze del ramo sorte conseguenzialmente all'impianto in Taranto dei più grandi stabilimenti di Stato

³⁴ A. Pescarolo, *Riconversione industriale e composizione di classe: l'inchiesta sulle industrie metalmeccaniche del 1922*, F. Angeli, Milano 1979, p. 52. Su questi aspetti vedi anche il più recente: Castronovo, *Storia economica d'Italia* cit., pp. 216-217.

³⁵ A.S.C.T., Cat. XI: *Agricoltura, Industria e Commercio, anni 1862 – 1953*, Busta 33, Fascicolo 329: *Licenziamenti Cantiere Franco Tosi*, Documento: *Avviso dei cantieri al sindaco sulla chiusura dello stabilimento, in data 23 luglio 1921*.

³⁶ Nel 1920 chiudono anche i Cantieri Salerni & Spangher. Vedi nota 55 a p. 51. Vedi anche l'articolo apparso sull'organo della federazione socialista del Salento: "Il Grido del Popolo", 25 luglio 1920.

d'indole navale e meccanica, principalmente per un interesse nazionale, notevole in tempo di pace in quantoché le libere industrie meccaniche sono quasi coadiuvatrici ed ausiliarie, evitando allo Stato l'assunzione ed il mantenimento di un maggior numero di dipendenti fissi, ma di maggior rilievo in tempo di guerra quando, per necessità imperiose ed urgenti, si ha bisogno di fedele, adatta e vasta collaborazione da parte delle industrie private³⁷.

La crisi del dopoguerra si prolungava nei primi anni Venti anche negli altri settori dell'economia cittadina. Tra i più importanti figuravano quelli della mitilicoltura e dell'ostricoltura, settori pesantemente colpiti durante il periodo bellico a causa dell'inquinamento del mare interno. In questi anni, infatti, emergeva costante la preoccupazione per le condizioni ambientali del Mar Piccolo di Taranto e per il futuro dell'industria dei mitili³⁸.

Le cause di tale decadenza, che limitarono notevolmente le risorse delle industrie estrattive marine locali, vanno dovute all'inquinamento del fondo marino, causato principalmente dall'enorme quantità di materiali da rifiuto gettati in mare durante il periodo bellico da navi da guerra, dall'Arsenale, da accampamenti posti sulle rive del Mar Piccolo e dai Cantieri, nonché dallo sbocco delle fogne in Mar Piccolo e dalla mancata escavazione del fondo³⁹.

Anche il commercio versava negli anni del dopoguerra in cattive condizioni, particolarmente per l'eccessiva restrizione del fido da parte degli istituti bancari che operavano nella zona. Come riferiva il segretario della Camera di Commercio, si calcolava che le banche avevano ricevuto in deposito nei primi anni Venti somme comprese tra i 40 e i 60 milioni, ma avevano finanziato il commercio e l'industria locale per non più di 2-3 milioni. Ancora nel 1925, sempre secondo i dati dell'istituto camerale, si erano registrati 69 fallimenti, 13 piccoli fallimenti e oltre 40 mila protesti per mancato pagamento di cambiali⁴⁰. Il segretario dell'istituto economico cittadino concludeva così la sua relazione sostenendo che l'economia tarantina era

³⁷ Cfr. A.S.T., Prefettura di Taranto – Gabinetto, Cat. 12-7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classifiche del Titolario / Varie*, Busta: 309, Fascicolo 4: *Ditte metallurgiche minori (1909 – 1939)*, Documento: *Relazione del Prefetto al Ministro della Marina, 4 settembre 1919*.

³⁸ Cfr. Fenicia, *Pesca e molluschicoltura nel Mar Piccolo di Taranto tra XIX e XX secolo*, cit.

³⁹ Camera di Commercio e Industria dell'Jonio, *Relazione sull'andamento della vita economica della Provincia di Taranto per l'anno 1925*, cit., p. 57.

⁴⁰ *Ivi.*, p. 73.

un'economia in potenza, «il problema da risolvere nei riguardi della nostra Provincia, per un degno e rapido progresso economico, è problema di credito, di viabilità, di comunicazioni e di opere pubbliche in genere»⁴¹. A Taranto, quindi, come riferiva il sindaco Delli Ponti al Prefetto nel luglio del 1921, «come negli altri paesi, e specie nelle principali città d'Italia, la disoccupazione va aumentando ogni giorno di più e va acquistando proporzioni davvero allarmanti per le conseguenze che possono derivarne»⁴². Emergevano così tutte le contraddizioni e i costi sociali di un intenso processo di industrializzazione che, in assenza della tutela dei militari, si rilevava molto fragile⁴³. Si rendeva quindi necessario un massiccio intervento governativo e in proposito la Regia Marina, le ferrovie e la Marina mercantile furono sollecitate dal sottoprefetto affinché si potesse fornire il maggior lavoro possibile ai cantieri di Taranto. «Il problema della disoccupazione in questa città è gravissimo⁴⁴», denunciava il sottoprefetto al Governo, e la causa maggiore era individuata nella guerra che aveva concentrato a Taranto un numero troppo elevato di operai specializzati⁴⁵. Ancora nel 1925, nonostante stesse iniziando una lenta ripresa, nella relazione annuale sulla vita economica della Provincia di Taranto, pubblicata a cura della Camera di Commercio e Industria cittadina, si facevano notare le pesanti strozzature che angustiavano il settore industriale.

L'industria metallurgica ha avuto a Taranto un progresso notevole per il sorgere di vari stabilimenti, parecchi eserciti da Cooperative, ma non ha avuto il successo sperato, anzi, si può dire, ha dovuto attraversare, principalmente per la incostanza di richieste e quindi di lavoro e per la deficienza di credito, fasi criticissime. [...] Alcune imprese del genere si interessano di demolizione di navi e quasi tutte rientrano nella categoria della media industria, se si faccia eccezione dei Cantieri Navali Franco Tosi, che sono unici

⁴¹ Ivi., p. 114.

⁴² A.S.C.T., Cat. XI: *Agricoltura Industria e Commercio*, Busta 57, Fascicolo 507: *Disoccupazione nel 1921*, Documento: *Lettera del Sindaco di Taranto al Prefetto di Lecce, in data 29-7-1921*.

⁴³ Per dei riferimenti più generali sull'industria italiana e il suo rapporto con lo Stato, tra i molti, vedi: M. Doria, *Gli imprenditori tra vincoli strutturali e nuove opportunità*, in AA. VV., *Storia d'Italia, Annali 15. L'industria cit.*, pp. 619-687, [qui spec. il paragrafo: *Imprenditori privati, tutele pubbliche*, pp. 648-654].

⁴⁴ A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione generale Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, Busta 91, Fascicolo 6: *Agitazioni metallurgici*, Documento: *Relazione del Prefetto di Lecce, in data 5 ottobre 1921*.

⁴⁵ *Ibidem*.

nel rappresentare la grande industria metallurgica ed esercitano lavori di riparazioni e di costruzioni navali⁴⁶.

Dalla crisi si riusciva in parte a riemergere intorno alla metà degli anni Venti, dopo cioè che il fascismo ebbe conquistato il potere. Nella depressione economica di gran parte del Mezzogiorno, la realtà di Taranto iniziava a godere di una relativa prosperità. Si assisteva ad un rilancio delle attività industriali e il nuovo ruolo di capoluogo di provincia, assunto nel 1923, iniziava ad arrecare un contributo non trascurabile all'ulteriore crescita della città. La costituzione della Provincia stava, infatti, creando le condizioni per la formazione di un più largo ceto di professionisti (ingegneri, urbanisti, burocrazia degli enti statali e parastatali) attirati in città dalle possibilità d'impiego offerte dall'aumento delle risorse pubbliche, frutto delle politiche urbane del fascismo. Dalla seconda metà degli anni Venti, si avviava, inoltre, una maggiore integrazione tra città e campagna; l'inurbamento di parte della popolazione agricola e l'importanza crescente dell'agglomerato urbano quale mercato di consumo di prodotti agricoli portavano i comuni rurali vicini a gravitare sempre più verso la città. Nel 1923, nell'ambito dei primi tentativi di una maggiore presenza dello Stato fascista nella vita economica nazionale e locale⁴⁷, venivano inoltre emanate una serie di misure tendenti a proteggere il settore cantieristico⁴⁸. Durante quest'anno, infatti, all'arsenale di Taranto veniva varato, alla presenza del Ministro della Marina Thaon de Ravel, - venticinque anni dopo il varo dell'unica altra nave interamente costruita dall'arsenale tarantino – il ferry boat “Messina”⁴⁹, ed anche i cantieri Tosi iniziavano ad ottenere diverse commesse. Sin dai primi anni, infatti, il regime fascista intraprese una politica di spesa che prevedeva l'impostazione di un programma di riarmo per la Marina, così come per l'arma

⁴⁶ Camera di Commercio e Industria dell'Jonio, *Relazione sull'andamento della vita economica della Provincia di Taranto per l'anno 1925*, cit., pp. 41-42.

⁴⁷ Per quanto riguarda il ruolo economico del fascismo in Puglia, vedi: O. Bianchi, *Economia e società in Puglia negli anni del fascismo*, in Massafra, Salvemini, *Storia della Puglia*, vol.2 cit., pp. 141-160.

⁴⁸ Cfr. G. Pedrocco, *Le origini della moderna navalmeccanica*, in Annali della Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, *La classe operaia durante il fascismo*, a. 20, 1979-1980, Feltrinelli, Milano 1981, pp. 951-972, [qui spec. p. 955].

⁴⁹ Cfr. F. Cicerone, *Ferry Boat “Messina”, nave “Quarto”*, in AA. VV., *Taranto e il suo Arsenale* cit., pp. 127-151 [qui spec. 141].

aeronautica e per l'esercito⁵⁰. Questo programma militare si concretizzava nella costruzione di alcuni sommergibili, unità che trovavano a Taranto nei cantieri Tosi una vera e propria specializzazione⁵¹, nella riparazione del naviglio da guerra, nella demolizione delle navi radiate, nella costruzione di singoli apparati come, ad esempio, i tubi lancia siluri⁵². Come ha messo in luce, tra gli altri, Rolf Petri, il fascismo non possedeva nei primi anni dall'ascesa al potere una coerente e programmata teoria economica⁵³. Tuttavia, sotto l'esempio di quanto era stato messo in opera – in termini di interventi legislativi per assicurare la produzione bellica – durante la grande guerra, il regime intraprese una serie di iniziative – possibili grazie al risanamento della finanza pubblica operata dal ministro di formazione liberale De Stefani⁵⁴ – volte a razionalizzare e potenziare la produzione di quei settori dell'industria nazionale ritenuti strategici nel caso di una nuova guerra «intesa non in senso specifico – cioè in vista di uno scontro con un determinato paese – ma in senso generale, vale a dire quale obiettivo della politica militare che non si occupava più solo degli uomini ma soprattutto dei mezzi»⁵⁵. Il regime riteneva, quindi, indispensabile garantire alle industrie le materie prime necessarie alla produzione per potersi difendere dalla concorrenza dei paesi maggiormente industrializzati⁵⁶. Fu all'interno di questo scenario che tra la fine del 1923 e l'inizio del 1924 vennero organizzati degli organismi istituzionali di preparazione bellica formati da ufficiali, alti burocrati, politici e rappresentanti del mondo industriale e finanziario, i quali vennero inseriti all'interno della Commissione suprema mista di difesa (che divenne nel dicembre 1923 Commissione suprema di difesa), organo a cui venne affiancato

⁵⁰ Vedi, tra gli altri: G. Gualerni, *Industria e fascismo: per una interpretazione dello sviluppo economico italiano tra le due guerre*, Vita e pensiero, Milano 1976; G. Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, Laterza, Roma-Bari 1980; Macchione, *L'oro e il ferro* cit; G. Federico, R. Giannetti, *Le politiche industriali*, in AA. VV., *Storia d'Italia, Annali 15. L'industria* cit., pp. 1.127-1.159, [qui spec. pp. 1.133-1.144].

⁵¹ Vedi: *Il Cantiere navale Tosi*, in "Taranto industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello Ionio" cit., pp. 23-28.

⁵² Cfr. *I cantieri navali Franco Tosi 1914 – 1934*, Taranto 1934.

⁵³ Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande impresa e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno* cit., pp. 43-55.

⁵⁴ Tra gli altri, vedi: V. Castronovo, *Storia economica d'Italia*, cit., pp. 251-256.

⁵⁵ Cfr. F. Minniti, *Aspetti organizzativi del controllo sulla produzione bellica in Italia (1923-1943)*, in "Clio", n. 4, 1977, pp. 305-340, [qui specialmente p. 309].

⁵⁶ Sull'importanza delle materie prime e principalmente dell'acciaio per garantire la produzione e l'incremento dell'industria italiana durante il fascismo, vedi: F. Bonelli (a cura di), *Acciaio per l'industrializzazione: contributi allo studio del problema siderurgico italiano*, Einaudi, Torino 1982.

nel 1925 il Comitato per la mobilitazione civile⁵⁷. Attraverso questi strumenti, e quindi in vista delle nuove commesse pubbliche e delle facilitazioni nella fornitura di materie prime, i Cantieri Navali Tosi poterono riprendere, nella seconda metà degli anni Venti, la loro attività produttiva. Ciò nonostante, ancora nel 1925, il giudizio della Camera di Commercio restava cauto:

Il Cantiere ha continuato nell'esercizio 1925 a sopportare la grave crisi di lavoro specialmente per quanto riflette lavori di costruzioni per la Marina Mercantile, crisi che in virtù dei nuovi provvedimenti emanati dal Governo, con la recente legge sulle costruzioni navali, si spera superare perché dagli armatori, specie delle linee sovvenzionate, si prevede verranno decise nuove costruzioni. È da augurarselo, perché i Cantieri Navali Franco Tosi a Taranto sono una vera fonte di vita per le classi operaie. Perché infatti il Cantiere, in efficienza normale di lavoro, data l'importanza dei propri impianti, dovrebbe avere una forza complessiva di 1.800 – 2.000 persone, ove mai il lavoro non mancasse, la disoccupazione a Taranto ed in Provincia si annullerebbe quasi completamente⁵⁸.

Dal 1925 l'attività dei cantieri Tosi riprese vigore per effetto, da un lato, come si è detto, del programma militare-industriale del fascismo, dall'altro grazie alla ripresa dell'economia internazionale e degli scambi commerciali che contribuivano a dare respiro alle maggiori industrie italiane⁵⁹. Le prime forniture al cantiere tarantino vennero della Marina militare estera, principalmente Argentina, e della Marina Mercantile nazionale. Alla prima furono venduti, tra il 1925 e il 1928, i sommergibili Santa Fé, Salpa, Santiago del Estero da 930 tonnellate per un utile di circa 50 milioni. Per la Marina mercantile italiana, invece, i Cantieri Tosi riuscirono ad ottenere un'importante fornitura di navi cargo e motonavi miste e passeggeri che occuparono l'attività dei cantieri dal 1925 al 1929 fruttando circa 70 milioni (*vedi tabella 9*)⁶⁰. Inoltre nel 1925 la Tosi partecipò alla sottoscrizione del capitale per la

⁵⁷ Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande impresa e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno* cit., p. 44-50.

⁵⁸ Camera di Commercio e Industria dell'Jonio, *Relazione sull'andamento della vita economica della Provincia di Taranto per l'anno 1925* cit., p. 42.

⁵⁹ Cfr. V. De Marco, *I cantieri navali di Taranto fra le due guerre (1919 – 1939)*, in "Analisi storica", a. III, n. 5, 1985, pp. 165-194.

⁶⁰ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit – Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi –*

costruzione della “Florio Soc. Libera di Navigazione del basso Tirreno” che doveva gestire la linea, sovvenzionata dal governo, Napoli-Palermo⁶¹. Come contropartita alla partecipazione azionaria la Tosi otteneva la fornitura dei motori Diesel per le nuove navi della Florio, i quali vennero costruiti nel cantiere di Taranto. Alla Florio vennero così forniti 13 apparati motori e 3 motonavi da 3 mila 300 tonnellate⁶². Ciò nonostante, le commesse di una certa importanza che il cantiere riusciva ad ottenere dal mercato erano ben poca cosa, sia per la difficoltà di vincere la concorrenza con i colossi cantieristici napoletani e dell’Italia settentrionale, sia, e soprattutto, perché il cantiere Tosi era nato principalmente per affiancare il regio arsenale di Taranto, che si era ormai completamente dedicato alla manutenzione del naviglio militare. La scelta ubicazionale e in definitiva la stessa convenienza dell’investimento, come si è detto, erano connesse espressamente alle garanzie offerte dalle commesse della Marina militare e si ponevano quindi al di fuori di qualsiasi riferimento, anche strategico, al mercato estero o nazionale. Così, nonostante Taranto avesse conosciuto uno sviluppo in diversi settori produttivi, tuttavia sull’economia locale determinante restava il ruolo svolto dai finanziamenti governativi, l’assenza dei quali portava irrimediabilmente ad un arresto delle attività economiche difficile da superare. Era questo un aspetto dell’economia cittadina che non era sfuggito ad un attento osservatore del tempo come Tommaso Fiore, il quale scriveva, in una lettera inviata a Piero Gobetti nel 1925, che:

Ci sono anche qui sviluppo industriale e bancario, tentativi agricoli, prosciugamento di paludi e di zone malariche anche per opera di privati, piantagioni estesissime, masserie modello, allevamenti, fabbriche ed industrie varie, esportazioni coronate da grandi commerci con l’Oriente e col nord d’Europa, due soli istituti medi, una cattedra di agricoltura, un consorzio agrario ecc. ecc. insomma uomini di ardimento e di pazienza, come in ognuna delle nostre città, anche le più piccole, e di seria cultura; e mi sia lecito ricordare Francesco Nitti, lo storico di Leone X. Ma sono sempre eccezioni, ma il ritmo generale della vita, come dovunque quaggiù, vi è lento ancora e pieno di esitazioni: troppi milioni depositati presso la Banca Sconto e Pegni, e insomma la città marinaresca, patriotticamente ricca della solita retorica sull’espansione dell’Italia

Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934, Documento: Cantieri Navali Franco Tosi – Lavori eseguiti dal 1920 al 1934.

⁶¹ Macchione, *L’oro e il ferro* cit., p. 376.

⁶² Cfr. *Franco Tosi società per azioni: 1876 – 1956* cit., p. 23.

sul mare, senza alcun inizio di attività di mare, vive sui cantieri Tosi, sull'arsenale, sulla flotta, sul deposito ferroviario, sulla Metallurgia Pugliese, cioè prevalentemente sul governo, sui sussidi larvati o no del governo, e ben poco anche di industria della pesca e di piccolo commercio; non ha e non pensa ad avere una vita autonoma⁶³.

Alla fine degli anni Venti la situazione economica in città sembrava tuttavia essere migliorata dopo la crisi degli anni post bellici e dei primi anni Venti. L'occupazione, stabile in arsenale ormai da qualche anno, riprendeva a crescere nei cantieri Tosi e nelle medie e piccole industrie navalmeccaniche, così come in ripresa era il settore dell'edilizia nonostante avesse conosciuto un lungo periodo di crisi. Agli inizi del 1928 il Prefetto di Taranto descriveva la situazione economica cittadina, nella sua relazione mensile al Ministro dell'Interno, con toni tutto sommato tranquillizzanti:

I nuovi provvedimenti per le esenzioni tributarie ed il credito edilizio lasciano sperare una ripresa delle nuove costruzioni ed i primi sintomi confortano. [...]. L'industria metallurgica è in un periodo di ripresa per i nuovi ed importanti lavori assunti dal Cantiere Navale Franco Tosi che, oltre al R. Arsenale Militare Marittimo, assorbe la maggior parte delle maestranze locali. [...]. Le condizioni della provincia, dal punto di vista del mercato del lavoro e della disoccupazione operaia non presentano, nel trimestre precedente, sensibili mutamenti. Diminuita è la disoccupazione degli operai metallurgici per le nuove assunzioni del Cantiere Navale Franco Tosi, aumentata la disoccupazione dei lavoratori agricoli, stazionaria la disoccupazione dei lavoratori del commercio⁶⁴.

⁶³ Cfr. T. Fiore, *Un popolo di formiche*, Adriatica Editrice, Bari 1968. pp. 70-71. Come ha scritto Roberto Nistri «La Taranto vista da Fiore è una città gonfia e lacerata da un movimento economico eterodiretto, una città che ha subito una modernizzazione a tappe forzate, una contrazione di fasi diverse dello sviluppo storico, una combinazione espansiva ma anche contraddittoria che ha mescolato o giustapposto forme arcaiche e forme avanzate». Vedi: Nistri, *Mentre nasce e muore un impero romano* cit., p. 69. Fiore infatti pur parlando dei progressi economici e dell'importante, per una città del Mezzogiorno, sviluppo industriale, non può fare a meno di descrivere la Taranto dei poveri, la città con le sue molte contraddizioni, la Taranto delle «porticine pigiate le une alle altre, che danno in scale buie e strette, in terreni umidicci e nauseosi, dove la gente si stipa [...] visi di bambini venuti alla luce per modo di dire, di donnette anemiche, tistiche, scrofolose, sifilitiche, tracomatiche, senza seno, senza fianchi, senz'anima, con occhi loschi, storti, strabuzziti, cascanti e con quella vergogna del guardare che non li abbandona [...] abbondano i nasi stirati, mostruosi, rosi, bucati, pustolosi, fioriti di giallo e di rosso, scomparsi addirittura». Vedi: Fiore, *Un popolo di formiche* cit., pp. 61-73.

⁶⁴ A.S.T., Prefettura – Gabinetto, Categoria 8.2: *Relazioni sulla situazione politica ed economica della Provincia*, Busta 229, Fascicolo 6: *Relazioni mensili marzo 1927 – gennaio 1933*, Documento: *Relazione del 13 febbraio 1928*.

La struttura industriale cittadina presentava nella seconda metà degli anni Venti una forte differenziazione al suo interno tra un numero molto elevato di esercizi industriali di piccole e piccolissime dimensioni e un numero limitato di occupati, e pochi grandi stabilimenti con centinaia di occupati. Secondo i dati del Censimento industriale⁶⁵, nel 1927 gli addetti nel settore industriale erano circa 19 mila, rappresentando di gran lunga il settore socio-professionale più numeroso in città. Gli esercizi industriali erano complessivamente 4.373, di questi ben il 56% (2.403 esercizi con uguale numero di occupati) erano formati da un solo addetto; il 39% (1.695 esercizi con 4.552 lavoratori) occupavano invece da due a cinque addetti. La maggior parte di questi piccoli esercizi lavoravano nei settori del vestiario e dell'abbigliamento; in quello dei trasporti e delle comunicazioni; nelle "industrie" alimentari; del legno; e, infine, in quelle meccaniche. Gli esercizi di medie e grandi dimensioni erano nel complesso 30 (0,6% sul totale degli esercizi industriali) e occupavano sempre nel 1927 8.574 addetti (il 46% sul totale degli occupati nel settore industriale). Di questi 14 erano compresi nella classe dai 51 ai 100 addetti (961 addetti in complesso, 5% sul totale); 9 in quella da 101 a 250 (1.387 addetti, 7,5%); 4 in quella da 251 a 500 (1.367 addetti, 7,3%); 1 in quella da 501 a 1.000 (951 addetti, 5%); e, infine, 2 in quella oltre i 1.000 addetti (3.908, il 21% sul totale degli occupati in esercizi industriali)⁶⁶. Tra gli esercizi di medie e grandi dimensioni il principale settore era quello delle industrie meccaniche, seguito, a grande distanza, da quello dei trasporti e comunicazioni, da quello delle costruzioni e da quello alimentare⁶⁷ (*vedi tabella 10*). Se nel settore industriale cittadino era presente un accentuato dualismo tra industrie piccole e industrie di grandi dimensioni, nel settore commerciale, al contrario, non esistevano esercizi con più di 50 addetti. In totale gli esercizi commerciali erano 5.648 con 8.406 addetti. Di questi 4.232 (75%) avevano un solo addetto (rappresentando il 50% degli occupati nel settore); 1.324 (23%)

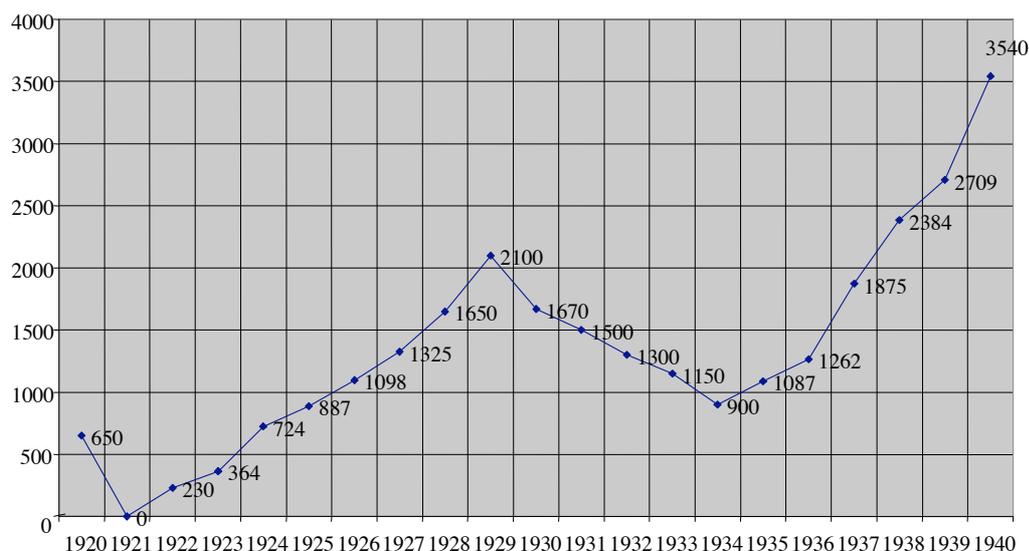
⁶⁵ Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento Industriale e Commerciale al 15 ottobre 1927. Volume IV, Italia meridionale, insulare, Regno*, Provveditorato Generale dello Stato – Libreria, Roma 1928.

⁶⁶ Dei 18.536 occupati nel settore industriale, 13.248 erano operai; 4.475 i proprietari conduttori o gerenti; 171 il personale direttivo; 448 il personale amministrativo, 93 il personale tecnico; 103 gli addetti alla vendita. Ivi., *Tavola II, Addetti ripartiti per sesso e per forma di attività*, p. 145.

⁶⁷ Ivi., *Tavola I, Esercizi ripartiti secondo il numero degli addetti*, p. 144.

erano compresi nella classe da 1 a 5 addetti con 3.095 (37%) occupati⁶⁸. Le principali attività gestite dagli esercizi commerciali erano quelle relative alla vendita di generi alimentari, seguite dai gestori di alberghi e trattorie e, al terzo posto, dai venditori di filati e tessuti. Nei cantieri Tosi nel 1928 gli occupati ammontavano a 1.650 unità, i quali salivano a 2.100 appena un anno dopo⁶⁹.

Occupazione operaia nei Cantieri Tosi dal 1920 al 1940



Fonte: (Vedi nota 212). Elaborazione mia.

IV.2: Dalla crisi del '29 alla ripresa della seconda metà degli anni Trenta.

Tuttavia, alla breve ripresa degli anni 1924 – 1929, dai primi anni Trenta la città rientrava nuovamente in una fase di crisi economica, situazione che ciclicamente si riproponeva ogni volta che le condizioni economiche e politiche nazionali e internazionali imponevano di limitare le spese militari. Come si vede nel grafico in alto, dal 1929 fino al 1934 l'occupazione operaia all'interno del cantiere Tosi

⁶⁸ *Ibidem*. 68 erano gli esercizi commerciali compresi nella classe tra i 6 e i 10 addetti con 502 occupati; 23 quelli che occupavano tra gli 11 e i 50 addetti, con 461 occupati complessivi.

⁶⁹ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit – Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi – Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, Documento: *media annua dell'occupazione di mano d'opera produttiva ed improduttiva 1920 – 1934*.

ritornava progressivamente a diminuire. La crisi del '29, infatti, si abbatteva anche sulla città di Taranto, provocando la chiusura di numerose attività e l'aumento generalizzato della disoccupazione. In un contesto di diffusa depressione, il segretario federale del PNF tarantino sottolineava nella sua relazione riservata al segretario generale del PNF Augusto Turati come «l'industria navale che nella Provincia Jonica può considerarsi la più importante, subisce da qualche tempo sensibile crisi»⁷⁰. Uno dei motivi andava ricercato nel fatto che rispetto alla domanda, gli impianti di produzione risultavano ormai esuberanti; questi, infatti, per la ripresa che si era avuta tra il 1925 e il 1929, erano stati in parte sostituiti con strumenti tecnologicamente più avanzati⁷¹ e, inoltre, si erano andati ampliando attraverso il banchinamento della nuova darsena con fondali da sei a nove metri e la costruzione di nuove e potenti gru meccaniche per il trasporto e sollevamento dei materiali di scafo. Altri ampliamenti vi erano stati inoltre «nei vari reparti di lavorazione, sia nella parte delle officine, navali e meccaniche, sia in quelle del legno, nonché nell'altro della lavorazione per la riparazione dei carri ferroviari, ed il corredo in ogni reparto di nuovi moderni macchinari ed attrezzature razionali, e si è posta nelle condizioni di poter avere, nella normale sua efficienza, una maestranza non inferiore a ben 2.500 persone»⁷². Nella relazione citata, il segretario federale Magnini metteva l'accento sul fatto che se non ci fossero state nuove commesse pubbliche la Società Tosi sarebbe stata costretta a nuovi importanti licenziamenti della manodopera. Infatti, «nelle condizioni attuali dei lavori di costruzione che il Cantiere Tosi ha in allestimento e che nel periodo di questi prossimi mesi si andranno ultimando, il Cantiere stesso estinguerà quella residuale limitata produzione di cui ancora dispone, e sarà costretto ad intensificare la riduzione delle maestranze in ogni reparto di lavorazione»⁷³. In un'economia come quella del capoluogo ionico, il grande numero di disoccupati nel settore metallurgico,

⁷⁰ A.C.S., Partito Nazionale fascista: *Situazione politica ed economica delle provincie*, Busta 23: *Provincia di Taranto*, Fascicolo 2: *Relazione Federale Magnini 22 - 2 - 1930*, Documento: *Relazione economica*, p. 2

⁷¹ A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit - Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi - Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, Documento: *Impianti*.

⁷² A.C.S., Partito Nazionale fascista: *Situazione politica ed economica delle provincie*, Busta 23: *Provincia di Taranto*, Fascicolo 2: *Relazione Federale Magnini 22 - 2 - 1930*, Documento: *Relazione economica*, p. 2.

⁷³ Ivi, p. 3.

edile e di altre industrie minori collegate all'attività principale dell'arsenale militare aveva un effetto negativo sul complesso dell'economia della città e di conseguenza sul gettito finanziario. Taranto, si diceva ancora nella relazione, «è finanziariamente scossa perché priva di risorse commerciali; scarsa di risorse industriali; scarsissima di vie di comunicazione; composta da circa 2/3 di abitanti non tassabili, perché operai, lavoratori agricoli, avventizi ecc. e di appena 1/3 di abbienti sui quali gravano tutte le tasse, tasse che indirettamente vanno a colpire i lavoratori aggravandone il misero bilancio domestico»⁷⁴. La relazione di Magnini, come si è visto, era scevra da falsi trionfalismi, da parzialità e retorica fascista trattandosi di una relazione riservata. Essa esprimeva le preoccupazioni nei confronti di un'economia cittadina difficile, con incerte e poco ottimistiche previsioni per il futuro e metteva il dito nella piaga quando parlava di assenza di risorse commerciali locali. Mancava alla città di Taranto, nonostante l'importante crescita industriale degli anni di guerra, un retroterra economico solido che avrebbe potuto permettere in qualche modo di reagire alla depressione dei primi anni Trenta. Il federale concludeva la sua relazione chiedendo l'intervento del governo in tutti i settori economici. In quello industriale si chiedeva di intervenire per affrontare e risolvere i due problemi più importanti: quello edilizio, con la partecipazione dei vari Ministeri per la costruzione di case economiche, «autorizzando i vari Istituti Bancari a finanziare le cooperative edilizie attraverso combinazioni mutuarie»⁷⁵; e quello cantieristico con nuove commesse «affinché tutti gli sforzi compiuti dalla Tosi e dall'Unione Industriale, allo scopo di rendere più efficienti i cantieri di Taranto, non fossero risultati inutili»⁷⁶. Nello specifico del settore cantieristico si raccomandava il governo di favorire l'appalto al cantiere Tosi della fornitura di sei motonavi della "Società di Navigazione Puglia" di Bari, «cui sono altre ditte concorrenti, però trattandosi di fornitura regionale si chiede l'intervento delle superiori gerarchie perché sia aggiudicata in tutto o in parte alla Ditta Tosi»⁷⁷. Il federale, che cercava in tutti i modi di accreditarsi come

⁷⁴ Ivi, p. 7.

⁷⁵ Ivi, pp. 10-11.

⁷⁶ Ivi, p. 11. «La Società Tosi e l'Unione Industriale nutrono fiducia che i notevoli sacrifici fatti sia per porre l'industria navale Tarantina nelle condizioni di una migliore efficienza, sia anche per rispondere alle richieste esigenze del Governo nell'Industria Navale stessa, e sia per prevenire i gravi disagi della disoccupazione, riescano ad ovviare con urgenza al grave pericolo di una crisi, mercè la concessione di adeguate provvide forniture di lavori». *Ibidem*.

⁷⁷ *Ibidem*.

rappresentante dell'industria locale, richiedeva l'intervento del governo in tutti i settori economici della città e della Provincia in modo da riassorbire la disoccupazione operaia, risanare le finanze comunali e ridare respiro ai cantieri navali.

La situazione economica, quindi, agli inizi degli anni '30 non era affatto allettante: il settore edilizio, dopo un periodo nel quale l'azione del fascismo aveva dato incentivo alle costruzioni attraverso finanziamenti per un'edilizia pubblica monumentale, piuttosto che per soddisfare i bisogni abitativi dei ceti più deboli, declinava per mancanza di commesse; il settore industriale con un Regio Arsenal e un cantiere navale in grosse difficoltà: vale a dire il più importante settore industriale in crisi con un effetto moltiplicatore negativo sugli altri settori produttivi, sulla finanza e sulla condizione materiale degli operai. Come ha scritto Ornella Bianchi:

Nella provincia di Taranto la crisi accentua la storica concorrenza mossa dai cantieri settentrionali e napoletani all'industria navale locale, determinando una forte contrazione delle commesse; le condizioni di vita e di lavoro delle masse popolari vengono così pericolosamente aggravate dall'ondata di licenziamenti che – quasi dimezzandole tra il 1929 e il 1932 – travolge le maestranze dei Cantieri navali Tosi e dell'Arsenale, recando con sé anche la destrutturazione del tessuto di officine e piccole industrie meccaniche che era sorto proprio in funzione delle riparazioni delle unità navali⁷⁸.

I Cantieri Tosi con l'inizio degli anni Trenta si trovarono nuovamente in un periodo di stasi, se non di vera e propria crisi, a causa delle complicate vicende economiche internazionali che affrontavano una fase di acuta depressione e delle ripercussioni che tale situazione provocava sulle capacità di spesa dello Stato. Le "superiori autorità" tardavano a prendere una decisione sulla sorte dei cantieri navali italiani⁷⁹. Per Taranto e per la Tosi erano in gioco le commesse di numerosi sommergibili. Nel 1932 dei trenta cantieri italiani ne rimanevano in attività quindici; la metà aveva chiuso o quasi e dei rimanenti alcuni resistevano ancora perché avevano sostituito, nelle forniture alla Marina Mercantile, i vari arsenali che si erano

⁷⁸ Cfr. O. Bianchi, *Economia e società in Puglia negli anni del fascismo*, in Massafra, Salvemini, *Storia della Puglia*, vol.2 cit., p. 154.

⁷⁹ Macchione, *L'oro e il ferro* cit., p. 402.

dedicati a lavori di riparazione. Lo Stato aveva contribuito in parte a sostenere quelli in più grosse difficoltà, ma i provvedimenti erano limitati e insufficienti a riconfigurare la struttura cantieristica nazionale. È ancora valido pertanto il giudizio espresso molti anni fa da Bruno Caizzi:

Non si può contestare dunque che un certo sforzo fosse stato fatto per tenere in vita i cantieri, ma il rimprovero che ad essi muovevano i critici riguardava non soltanto la vetustà, la deficienza e l'inorganicità degli impianti, la mancata razionalizzazione dei lavori e gli sprechi di ogni genere, ma anche l'insano spirito di speculazione che li aveva cacciati in combinazioni finanziarie completamente estranee ai loro compiti, a conclusione delle quali era stato invocato il solito salvataggio governativo⁸⁰.

Si rendeva necessaria, quindi, un'inchiesta a tappeto sulla reale efficienza produttiva di ogni cantiere e, con i dati alla mano, si sarebbe voluto decidere quali di questi, controllati nel 1932 da tre soli gruppi finanziari⁸¹, dovevano essere smantellati e quali rilanciati o almeno tenuti in vita sia pure con una produzione limitata. L'esperto di industria cantieristica Cabiati nel 1932, in relazione al problema cantieristico nazionale, scriveva che: «oggi il problema della protezione ai cantieri è superato dal fatto che la liquidazione di un numero cospicuo di essi impone, a parte e indipendentemente dalla considerazione se sia utile, oppure no, possedere “in casa” anche questa industria»⁸². Era, infatti, impensabile fare a meno delle officine, delle produzioni e delle tecnologie presenti nei cantieri italiani ed essenziali per l'economia e per lo Stato. Tuttavia, in questa situazione, pendeva, specie sui cantieri minori come quello di Taranto, una sorta di spada di Damocle, mentre nuove commesse tardavano a venire⁸³. Nella riunione dell'Unione industriale fascista della Provincia, nel gennaio 1933, il segretario dell'Unione faceva il punto anche sull'industria delle costruzioni navali a Taranto, sostenendo che i Cantieri Tosi

⁸⁰ Cfr. B. Caizzi, *Storia dell'Industria Italiana. Dal secolo XVIII ai giorni nostri*, Unione tipografico-editrice torinese, Torino 1965, p. 505.

⁸¹ «Nel 1932 le maggiori imprese erano in mano a tre gruppi finanziari: 1) Credito Italiano, che controllava l'Ansaldo; 2) Banca Commerciale e Gruppo Triestino che controllavano i Cantieri Riuniti dell'Adriatico (S. Marco, S. Rocco, Monfalcone), i Cantieri Navali del Quarnaro, il Cantiere Scoglio-Olivi; ed ancora la Banca Commerciale con il gruppo Odero-Terni-Orlando i Cantieri di Sestri, Muggiano, Corigliano, Livorno, Napoli, Taranto; 3) la Piaggio, che controllava i Cantieri del Tirreno e i Cantieri Navali Riuniti». Vedi: L. Avagliano, *Lo sviluppo dei settori IRI e il rapporto Stato-Gruppi privati (1933-1939)*, in “Rassegna Economica”, 1976, p. 1159.

⁸² Albiati, Cabiati, *Il problema dei cantieri navali* cit., p. 459.

⁸³ Cfr. De Marco, *I cantieri navali di Taranto fra le due guerre (1919 – 1939)* cit., pp. 176-177.

avevano in qualche modo resistito durante il 1932 al peso della crisi economica grazie al completamento di alcune commesse⁸⁴. Poteva nel complesso apparire una situazione non così drammatica, ma già pochi mesi dopo, nella riunione di giugno, venivano fornite preoccupanti cifre sull'occupazione operaia a causa della mancanza di nuove commesse⁸⁵. Gli occupati nel Cantiere Tosi erano scesi nel 1933 a 1.150 unità, con un crollo, rispetto al 1929, di circa mille operai e impiegati, una decurtazione cioè del 50% degli occupati. Inoltre, lamentava il segretario dell'Unione industriale, «entro due o tre mesi la Società Tosi sarà nella necessità di ridurre molto fortemente il personale ove non le fossero assegnati nuovi lavori»⁸⁶. L'esuberanza di mano d'opera accusata dal Cantiere Tosi, che in tre anni ne aveva licenziata la metà, non poteva essere assorbita neanche dai lavori di riparazione che erano stati chiesti in concessione all'arsenale, in quanto rappresentavano ben poca cosa e non risolvevano i problemi di fondo. La crisi era, per di più, molto dura anche per tutte le piccole industrie meccaniche che gravitavano sulle commesse del cantiere e dell'arsenale, «l'andamento della piccola industria meccanica e metallurgica non ha neppure durante il 1932 presentato dei sintomi di miglioramento nei confronti della situazione già segnalata per l'anno precedente»⁸⁷.

Anche negli anni seguenti, nelle riunioni del Comitato intersindacale fascista di Taranto, l'argomento delle costruzioni navali verteva quasi sempre sul problema occupazionale. Il Federale di Taranto, che partecipava di diritto ad ogni riunione del Comitato, prometteva sempre tempi migliori ed assicurava un continuo interessamento presso le autorità competenti: «Per quanto riguarda i metallurgici problema assai vasto data la numerosa massa di maestranze esistenti nella nostra città, e che si identifica con lo sviluppo dei lavori al Cantiere Tosi e nelle altre numerose industrie e stabilimenti che ad esso e al R. Arsenale si collegano

⁸⁴ Durante l'anno furono consegnati alla Regia marina i sommergibili: "Fieramosca", "Settembrini", "Ruggiero Settimo", "Serpente" e "Salpa". Si continuava a lavorare, invece, per i sommergibili: "Diamante", "Smeraldo" e "Pietro Micca". Cfr. A.S.C.T., Cat. XI: *Agricoltura Industria e Commercio*, Busta 19, Fascicolo 185: *Unione Industriale Fascista della Provincia di Taranto*, Documento: *Verbale della riunione del consiglio direttivo del 26-1-1933*.

⁸⁵ Per le informazioni sulla riunione di giugno, vedi: *Il convegno dell'Unione Industriale e dell'Artigianato di Taranto*, in "La Voce del Popolo", 30 giugno 1933.

⁸⁶ *Ibidem*. Per le considerazioni generali sulla crisi degli anni Trenta nelle industrie metalmeccaniche e navali nel Mezzogiorno, vedi le considerazioni di: V. Castronovo, *L'Industria italiana dall'Ottocento ad oggi*, Mondadori, Milano 1980, pp. 201-206. Vedi dello stesso autore: *Id, Storia economica d'Italia cit.*, pp. 277-286.

⁸⁷ *Il convegno dell'Unione Industriale e dell'Artigianato di Taranto*, in "La Voce del Popolo" cit.

strettamente come vita e produzione, il Comitato ha portato il suo più attento e accurato esame»⁸⁸.

La riserva governativa fu sciolta ad iniziare dal 1935, anno in cui furono varati importanti piani di riarmo per tutto l'esercito. A Taranto furono così affidati gli auspicati ordinativi e i Cantieri Tosi dalla seconda metà degli anni Trenta furono coinvolti a pieno ritmo nella produzione per il regime⁸⁹. Nel 1935, inoltre, la Società Franco Tosi di Legnano entrava sotto il controllo dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale, e di conseguenza anche i Cantieri di Taranto si trovarono, come tutta l'industria cantieristica italiana, ad essere esaminati dal "Comitato tecnico per l'assetto dei cantieri navali italiani", nominato dall'IRI con lo scopo di risolvere il problema cantieristico italiano⁹⁰. Alla fine degli studi e delle analisi del Comitato, composto da rappresentanti della Marina Militare e Mercantile e dai più grossi gruppi cantieristici nazionali⁹¹, fu deciso, nell'ambito di una razionalizzazione della struttura produttiva cantieristica, di salvaguardare il Cantiere Tosi per la sua specializzazione nella costruzione di sommergibili e, soprattutto, per la sua posizione strategico-militare. La Marina non poteva rinunciare ad un cantiere che rappresentava un'importante integrazione produttiva e strategica per l'arsenale di Taranto. Il legame tra le due industrie cittadine era ormai, dopo un ventennio, non allentabile; erano l'uno funzionale agli interessi economici o militari dell'altro, soprattutto in tempo di guerra, ed entrambi ormai indispensabili per la tenuta economica, sociale e politica della città ionica.

È d'altra parte da escludere che la lista dei Cantieri minori, di cui si è posta la chiusura, possa essere estesa includendovi Taranto. Questo Cantiere, specializzato nel ramo sommergibili, va considerato come a se stante. È un cantiere moderno, ben attrezzato, in un mare chiuso, ossia in uno specchio d'acqua che assicura in ogni

⁸⁸ "La Gazzetta del Mezzogiorno", 17 marzo 1934. Citato in: De Marco, *I cantieri navali di Taranto fra le due guerre (1919 – 1939)* cit., p. 178.

⁸⁹ Per i dati sulla produzione dei Cantieri e delle fabbriche di Legnano della Tosi, vedi: Macchione, *L'oro e il ferro* cit., p. 377.

⁹⁰ Per il ruolo dell'IRI nei confronti dei Cantieri Tosi e, più in generale, dell'industria cantieristica nazionale si rimanda a: De Marco, *I cantieri navali di Taranto fra le due guerre (1919 – 1939)* cit., pp. 180-194.

⁹¹ Al Comitato partecipavano rappresentanti del gruppo Ansaldo, degli Odero-Terni-Orlando, dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Un rappresentante avevano inoltre il Ministro delle Comunicazioni, quello delle Corporazioni, il Comitato per la mobilitazione civile, il Registro navale italiano, il ceto armatoriale, la Confederazione Generale dei sindacati fascisti e rappresentanti dell'IRI. Ivi, p. 183.

momento le migliori condizioni di varo; che se anche per la lontananza dai maggiori centri industriali o per altre ragioni di vario ordine, è gravato di costi particolari, va tuttavia mantenuto soprattutto per ragioni di ordine militare, dovendosi considerare come una integrazione del R. Arsenal. Collegato com'è alla Franco Tosi di Legnano, cioè ad un organismo industriale costruttore di apparati motori, è consigliabile che esso mantenga il suo carattere di cantiere specializzato nella costruzione di sommergibili, dandogli modo di fronteggiare le oscillazioni di lavoro derivanti dal fatto della sua specializzazione con assegnazione di riparazioni da parte della R. Marina, che ne integrino il ciclo⁹².

Con il rilancio dell'economia di guerra, e per effetto della politica autarchica, veniva così potentemente – e artificialmente – tonificato l'impianto produttivo della città. Come ha ricordato Castronovo, nella fase del riarmo e dell'autarchia la città di Taranto beneficiava degli incentivi stabiliti dal regime per incrementare l'industria pesante, ma «all'atto pratico, al di là del rafforzamento delle opere portuali e delle basi militari per motivi eminentemente strategici, non si diede mano ad alcun programma generale di redistribuzione geografica delle attività industriali»⁹³.

Tra il 1935 e l'8 settembre 1943 venivano varate in Italia 508.828 tonnellate di navi con prevalenza di unità leggere (sommergibili, torpediniere, motosiluranti, vedette, motozattere): a Taranto venivano riparate circa 800 navi da guerra e 400 mercantili, oltre al recupero della corazzata "Conte di Cavour", alla costruzione di diversi sommergibili e alla ricostruzione di pezzi di cacciatorpedinieri e motocisterne⁹⁴. La ripresa delle commesse era ben visibile anche nell'aumento dell'occupazione operaia che dai poco più di mille operai occupati nel Cantiere Tosi nel 1935, saliva a circa 1.900 nel 1937 per raggiungere la cifra record di 3.540 occupati nel 1940. Come ha scritto Roberto Nistri, «insomma, più forte spira(va) il vento della guerra e più florida è(ra) l'economia tarantina»⁹⁵. Non a caso anche altre industrie del nord, come la "S. Giorgio" di Genova e la "Galileo" di Firenze, nel 1936 impiantavano in città delle officine specializzate nella meccanica e nell'ottica

⁹² A.C.S., IRI, Busta 50 (nera): *Industria costruzioni navali e CRDA (1934-1938)*, Fascicolo: Comitato tecnico per l'assetto dei Cantieri navali Italiani, Documento: *Relazione a S. E. il Presidente dell'Istituto per la Ricostruzione industriale, in data 15 aprile 1935*, p. 29. Citato in: De Marco, *I cantieri navali di Taranto fra le due guerre (1919 – 1939)* cit., pp. 185-186.

⁹³ Cfr. Castronovo, *Storia economica d'Italia* cit., p. 322.

⁹⁴ *Il Cantiere navale Tosi*, in "Taranto industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello Ionio" cit., pp. 23-28.

⁹⁵ Nistri, *Mentre nasce e muore un impero romano* cit., p. 126.

di precisione, imprese che crescevano d'importanza alla fine degli anni Trenta, giungendo ad occupare fino a 4 mila operai⁹⁶. Il Consiglio provinciale delle Corporazioni nel luglio del 1939 forniva alla stampa locale le cifre sull'occupazione industriale locale e sosteneva che, per quanto la Provincia di Taranto avesse un marcato carattere agricolo, il capoluogo si stava avviando verso una sempre maggiore industrializzazione (*vedi tabella 11*). Infatti, mentre la popolazione industriale della Provincia ammontava a circa 8.000 unità, quella del capoluogo raggiungeva i 14.326 addetti, assorbiti per la maggior parte (62%) dalle industrie navali e dall'arsenale⁹⁷ (*vedi tabella 12*). Secondo il Censimento industriale del 1937-'40, la città di Taranto rappresentava un caso isolato nel Mezzogiorno, superando per l'intensità delle industrie cittadine anche la città di Napoli. Si collocava, inoltre, ai primi posti per la percentuale di addetti nel settore industriale tra le città italiane superiori ai cento mila abitanti. Se bassa era la percentuale degli esercizi industriali (14,8%) sul totale degli esercizi, molto alta al contrario era la percentuale (82%) degli addetti in esercizi industriali sul totale degli addetti. Inoltre, a livelli simili a quelli delle città maggiori del nord erano la percentuale degli esercizi che utilizzavano forza motrice (62,9% sul totale degli esercizi), e la percentuale di addetti occupati in esercizi che utilizzavano forza motrice sul totale degli occupati nel settore industriale (92,5%)⁹⁸. Nella seconda metà degli anni Trenta, Taranto portava a compimento il suo processo di industrializzazione, legando sempre più la sua autonomia civile al ruolo e alle esigenze della Marina militare che la retorica fascista cercava di rafforzare.

⁹⁶ Vedi: *L'Officina San Giorgio*, in "Taranto industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello Ionio" cit., pp. 40-42; *Le officine Galileo*, in "Taranto industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello Ionio" cit., pp. 33-35.

⁹⁷ Per i dati su gli addetti al settore industriale nella provincia, vedi: *Le esigenze e gli sviluppi delle industrie a Taranto. Il rapporto delle categorie industriali*, in "La Voce del Popolo", 18 luglio 1939. Per gli addetti al settore industriale nella città di Taranto: Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento Industriale e Commerciale 1937-'40: Prima serie, risultati generali*. Volume I: *Industrie*, Parte I: *Esercizi, addetti, forza motrice*, Failli, Roma 1942, Tavola II-B: *Esercizi, addetti, forza motrice alla data di censimento*. B) *Capoluoghi: Comune di Taranto*, p. 319. Nel Censimento della Popolazione del 1936 il numero della popolazione attiva occupata nel settore industriale è di 28.440 unità. Cfr. Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *VIII Censimento generale della popolazione. 21 aprile 1936*, Volume II: *Province*, Fascicolo 76: *Provincia dello Ionio (Taranto)*, Failli, Roma 1937, *Tavola XI: Popolazione presente secondo le categorie di attività economica: nei comuni, nelle zone e regioni agrarie*, p. 20.

⁹⁸ Cfr. Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento Industriale e Commerciale 1937-'40* cit., p. 12. Il dato su gli addetti occupati in esercizi che utilizzavano forza motrice sul totale degli addetti (92,5%) era inferiore solo al dato di Brescia: 94,4%; Genova: 94,3%; Milano: 93,6%; Torino e La Spezia: 93,1%. *Ibidem*.

Qui a Taranto tutto è la Marina, tutto è esigenza della Marina, tutto è interesse della Marina: cioè, tutto è interesse nazionale. Se un giorno tutti i poteri civili di Taranto si concentrassero e si trasferissero nei poteri militari, siamo convinti che si risolverebbe l'intero problema di Taranto, con vantaggio della Città, della popolazione e della Nazione stessa... Sarebbe l'ascesa di Taranto verso la sua naturale e logica meta: Città marinara, Città militare; centro e fulcro della Marina imperiale fascista⁹⁹.

Con la seconda guerra mondiale, tuttavia, può considerarsi chiusa la vicenda della prima industrializzazione della città di Taranto; con gli eventi bellici cominciava anche la parabola discendente per la vita economica cittadina¹⁰⁰. Alla fine del ventennio fascista e poi della guerra veniva allentata sulla città la pesante ipoteca della Marina Militare intorno ai cui progetti contingenti – e per questo come si è visto economicamente instabili – era venuta a ruotare gran parte dell'economia industriale di mezzo secolo.

IV.3: La città si trasforma. Migrazioni interne e inurbamento.

Pur tra le molte differenze e i caratteri specifici della trasformazione urbana di una città dell'Italia meridionale, la veloce evoluzione di Taranto, nonostante gli aspetti contraddittori che ho cercato di segnalare, può dialogare col modello, definito tra gli anni Cinquanta e Sessanta del XX secolo da Lewis Mumford¹⁰¹, delle città prodotte dalla prima rivoluzione industriale. Modello applicato inizialmente alle città inglesi del primo Ottocento¹⁰². Queste città che per un lungo periodo si collocavano, per dimensioni e struttura produttiva, alla periferia del sistema economico e politico nazionale, in seguito all'insediamento di importanti stabilimenti industriali

⁹⁹ *Sviluppi industriali di Taranto. Necessità militari e civili*, in "La Voce del Popolo", 16 giugno 1940.

¹⁰⁰ Cfr. G. Acquaviva, *Dalla raganella all'acciaio. Breve storia economica di Taranto*, Banca Popolare di Taranto, Taranto 1981, pp. 123-124.

¹⁰¹ L. Mumford, *La città nella storia*, 6 vol., ed. it., Bompiani, Milano 2000, vol. 3, [Prima edizione: Edizioni di Comunità, Milano, 1963].

¹⁰² Il principale riferimento è ovviamente quello alla città di Manchester. Cfr. A. Briggs, *L'Inghilterra vittoriana. I personaggi e le città*, ed. it., Editori Riuniti, Roma 1978.

improvvisamente emergevano come centri di rilevanza strategica sia politica che produttiva. Il percorso compiuto da queste città era molto simile. Si mostravano come piccoli centri dotati di scarse funzioni territoriali che venivano improvvisamente investiti da processi d'industrializzazione e crescita demografica – dovuta in gran parte all'immigrazione – in seguito ad esigenze maturate in ambienti del tutto o in parte esogeni. Questo processo in un breve periodo provocava da un lato profonde alterazioni, che imponevano nuove e più urgenti sfide agli amministratori locali, dall'altro determinava uno “sconvolgimento” dei tradizionali equilibri economici, sociali e politici¹⁰³. Questa tipologia di città industriale che, con le dovute cautele, si può adattare, come in parte si è visto, anche al caso di Taranto, trova riscontri e somiglianze significative nelle vicende di altre città italiane come, ad esempio, La Spezia¹⁰⁴ e Terni¹⁰⁵. Nel caso di La Spezia la rapida crescita della sua importanza industriale e urbana fu dovuta, come per Taranto, all'impianto tra gli anni Sessanta e Settanta dell'Ottocento dell'Arsenale militare; nel caso di Terni, invece, a favorire la trasformazione e l'incremento del tessuto urbano fu la creazione a partire dagli anni Ottanta dell'Ottocento di un grande polo industriale siderurgico. Le tre città raddoppiarono la loro popolazione tra il 1881 e il 1901 – per continuare a

¹⁰³ Per il caso inglese vedi: ivi; H. J. Dyos, M. Wolff, *The victorian city: images and realities*, 2 vol., Routledge & Kegan, London-Boston 1972; H. J. Dyos, *Exploring the urban past: essays in urban history*, Cambridge university, Cambridge 1982. Vedi inoltre: M. Ree, *Introduzione: la situazione attuale della storia urbana inglese*, in “Storia Urbana”, n. 67-68, 1994, pp. 5-12; Richard Rodger, *La città britannica del diciannovesimo secolo*, in “Storia Urbana”, n. 67-68, 1994, pp. 261-305. Per il caso italiano, tra i molti studi che si potrebbero citare, vedi: Carozzi, Mioni, *L'Italia in formazione. Ricerche e saggi sullo sviluppo urbanistico* cit.; A. Caracciolo (a cura di), *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, il Mulino, Bologna 1975; L. Bortolotti, *Aspetti e problemi della storiografia urbana recente in Italia*, in “Società e Storia”, n. 13, 1981, pp. 671-685; P. Villani, *La città europea nell'età industriale*, in P. Rossi (a cura di), *Modelli di città*, Einaudi, Torino 1987; A. Ciuffetti, *La città come oggetto storiografico. Metodi, fonti, linguaggi*, in “Proposte e Ricerche”, n. 42, 1999, pp. 154-156; A. Ciuffetti, *La città industriale. Un percorso storiografico*, Giada, Perugia 2002.

¹⁰⁴ Cfr. A Fara, *Le città nella storia d'Italia. La Spezia, Laterza, Roma-Bari 1983*. Su La Spezia vedi inoltre: *Classe operaia e fascismo a La Spezia 1926 – 1934*, in *Annali Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, La classe operaia durante il fascismo* cit., pp. 637-684.

¹⁰⁵ Cfr. R. Covino, G. Gallo, L. Tittarelli, *Industrializzazione e immigrazione: il caso di Terni, 1821 – 1921*, in SIDES, *La popolazione italiana nell'Ottocento*, Clueb, Bologna 1985, pp. 409-430; A. Ciuffetti, *Sviluppo industriale e tentativi di pianificazione del tessuto urbano: il caso di Terni, 1900 – 1920*, in “Storia Urbana”, n. 15, 1990, pp. 99-116. Simile ai casi di Taranto, Terni e La Spezia è anche quello della città di Piombino. Vedi, tra gli altri: P. Innocenti, *La città di Piombino: studio di geografia industriale*, in “Rivista geografica italiana”, LXXI, n. 4, 1964, pp. 319-403. Interessante anche il confronto con il caso di Monfalcone. Vedi: Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town, 1860 – 1940* cit.

crescere anche nei decenni seguenti e per Taranto soprattutto negli anni Trenta¹⁰⁶ – con i più alti tassi d’incremento annuo registrati, in questo periodo, in Italia (*Vedi tabella 1, p. 145*). Se si osservano, infatti, i dati presentati dalla Direzione Generale della Statistica nella relazione sui risultati del censimento del 1901, si evince che il Comune di Taranto si poneva al terzo posto tra i Comuni con il più alto tasso di incremento annuo della popolazione, nel ventennio tra i due censimenti, con un valore pari al 41,31‰; preceduto da Terni con il 48,82‰ e da La Spezia, al primo posto, con il 59,30‰¹⁰⁷. Il dato di Taranto¹⁰⁸ assume maggiore rilievo se si confronta, nell’ambito del territorio provinciale, anche con quello di un centro di medie dimensioni che aveva funzioni eminentemente amministrative come Lecce, e con quello di Brindisi che al contrario aveva conosciuto una fioritura di attività commerciali, cantieristiche e portuali negli ultimi decenni del XIX secolo. Lecce, città terziaria e parassitaria rispetto al proprio territorio, era il più importante centro amministrativo e culturale della provincia, sede degli uffici governativi, statali e provinciali, di un tribunale e dei principali istituti bancari. Significativo era, inoltre, il dato sulla presenza di “proprietari capitalisti e benestanti”, aristocrazia e borghesia terriera inurbata, risultante quasi il doppio di quello registrato dalla più popolosa città di Taranto¹⁰⁹. Brindisi, invece, conosceva, dal periodo immediatamente post-unitario fino alla fine del XIX secolo, una fase di sviluppo commerciale e di trasformazione agraria del suo circondario – con la grande diffusione del vigneto – dovuta essenzialmente agli effetti del trend positivo del commercio estero e del transito internazionale in seguito all’arrivo della ferrovia adriatica per Bologna e all’attracco

¹⁰⁶ Cfr. A. Candelli, *La crescita di Taranto attraverso un secolo di demografia*, in “ANUSCA”, n. 3, 15 maggio 1985, p. 7.

¹⁰⁷ Cfr. Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio – Direzione Generale della Statistica, *Censimento della popolazione del Regno d’Italia al 10 febbraio 1901. Relazione sul metodo di esecuzione e sui risultati del censimento, raffrontati con quelli dei censimenti italiani precedenti e di censimenti esteri*, vol. X, Tip. Nazionale Bertero, Roma 1904, p. XX. Sempre dalla relazione risulta che i valori per Roma, Milano e Catania erano rispettivamente del 28,3‰, del 27,58‰ e del 25,47‰.

¹⁰⁸ Per la crescita demografica e urbana di Taranto negli anni Venti in raffronto con le città con più di cento mila abitanti, vedi: U. Giusti, *Le grandi città italiane nel primo quarto del 20. secolo: note statistiche*, Alfani e Venturi, Firenze 1925; Id., *Lo sviluppo demografico dei maggiori centri urbani italiani dalla fondazione del regno ad oggi. Note e considerazioni sull’urbanesimo italiano*, S.A. Tipografica L. Da Vinci, Città di Castello 1936 (estratto da: “Giornale degli economisti e rivista di statistica”, marzo 1936).

¹⁰⁹ Cfr. A. L. Denitto, *Proprietari, mercanti, imprenditori tra rendita e profitto*, in M. M. Rizzo (a cura di), *Storia di Lecce. Dall’Unità al secondo dopoguerra*, Laterza, Roma-Bari 1992, pp. 107-179.

della Valigia delle Indie¹¹⁰. La pur consistente crescita demografica di Brindisi negli ultimi due decenni dell'Ottocento si doveva ad un saldo naturale sempre positivo e a flussi migratori generati dall'espulsione di popolazione dalle campagne del suo circondario per effetto della crisi agraria di fine secolo¹¹¹, dal richiamo esercitato dalla città in quanto tale e dalle sue attività portuali, oltre che da un incremento del settore amministrativo. La città di Brindisi non conosceva però uno sviluppo paragonabile a quello di Taranto¹¹². L'accrescimento della popolazione di Brindisi si può far risalire a quel fenomeno, comune a molte altre aree d'Italia, dove il movimento fisiologico della popolazione «determina(va) un più o meno accentuato accrescimento di quei comuni che al momento dell'unificazione avevano già una consistenza numerica considerevole, e provoca(va) un calo progressivo delle capacità ricettive dei comuni minori»¹¹³. Brindisi passava, infatti, dai 9.105 abitanti censiti nel 1861 ai 35.335 del 1921, con un incremento percentuale (ponendo la popolazione presente al censimento del 1861 uguale a 100) del 388%; Taranto, invece, negli stessi anni passava dai 24.833 abitanti ai 103.866, con un incremento percentuale del 418%. Inoltre, mentre nei decenni seguenti la popolazione di Brindisi conosceva un aumento limitato dovuto in gran parte al movimento naturale della popolazione, Taranto cresceva a ritmi molto sostenuti e, soprattutto negli anni Trenta, veniva investita da importanti flussi immigratori¹¹⁴ (*vedi tabelle 13-14, pp. 157-158*).

A Taranto dall'insediamento dell'Arsenale in poi, come si è accennato, si svilupparono processi che alterarono in modo marcato le caratteristiche quantitative e qualitative della dinamica demografica, fino a modificare la stessa struttura sociale della città (*vedi tabella 14, p. 158*). Lo sviluppo industriale – segnato, dopo l'apertura dell'Arsenale nel 1889, dal suo raddoppio nel 1916, dall'insediamento dei Cantieri Navali Franco Tosi nel 1914, dalla nascita di un discreto numero di cantieri navali e di officine metallurgiche di medie e piccole dimensioni per tutta la prima metà del

¹¹⁰ Cfr. C. Pasimeni, *Il treno dei sogni. Trasporti, realtà urbane e potere locale in Terra d'Otranto (1863 – 1931)*, Congedo, Galatina 1990, pp. 27-41.

¹¹¹ Vedi: G. Candido, *Emigrazioni interne temporanee nell'Agro brindisino*, in «Rivista di emigrazione», n. 12, 1910.

¹¹² Ivi., pp. 38-39. Vedi inoltre: Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto* cit., pp. 200-203.

¹¹³ Cfr. C. Carozzi, *Il processo di urbanizzazione*, in G. Germani (a cura di), *Urbanizzazione e modernizzazione: una prospettiva storica*, il Mulino, Bologna 1975, p. 331.

¹¹⁴ Un altro interessante confronto, limitato però agli anni tra le due guerre, può essere quello tra Taranto e la città di Catania ampiamente studiata. Vedi, tra gli altri: P. Travagliante, *La pianificazione difficile. Sviluppo urbano e crescita edilizia a Catania fra le due guerre*, F. Angeli, Milano 1988.

XX secolo, dalla diffusione di imprese edili, oltre che dalla nascita di stabilimenti per la lavorazione dei prodotti alimentari¹¹⁵ (vedi tabelle 6-8) – e il contemporaneo intenso processo di urbanizzazione contribuirono a richiamare in città un gran numero di immigrati di origine sia regionale che extra regionale. Nel 1926 Luigi Ferrajolo scriveva in proposito che:

Non vi è alcuna città d'Italia – fra i 18 grandi centri abitati – che presenti un indice di aumento della popolazione così rilevante. Facendo uguali a 100 la popolazione esistente nel 1871, l'indice di aumento per alcune di queste grandi città è rappresentato dalle seguenti cifre: Taranto 375; Milano 330; Catania 314; Roma 301; Torino 238; Bari 236; Genova 203. La curva ascendente del movimento di popolazione in Taranto dal 1883 al 1926 presenta due balzi assai notevoli: il primo tra l'83 e il 91 coincide con la costruzione del porto militare, l'altro tra il 1914 e il 1920 col periodo bellico¹¹⁶.

In effetti, i periodi nei quali principalmente si verificava un processo di importante immigrazione a Taranto furono: l'ultimo decennio del XIX secolo, il decennio compreso tra i censimenti del 1911 e del 1921 e gli anni Trenta del Novecento. L'immigrazione in città si sviluppava seguendo le varie fasi dello sviluppo industriale-militare di Taranto. Infatti, le principali confluente di popolazione e i maggiori saldi migratori positivi si verificavano nei periodi di più intensa espansione della struttura industriale cittadina coincidenti in gran parte con le vicende belliche nazionali. Inoltre, l'incremento sociale di Taranto si collocava all'esterno del quadro evolutivo relativo al territorio agricolo del circondario. Quest'ultimo, caratterizzato negli anni a cavallo tra Otto e Novecento da una progressiva crisi economica¹¹⁷, e che pur tuttavia conosceva un *trend* di crescita

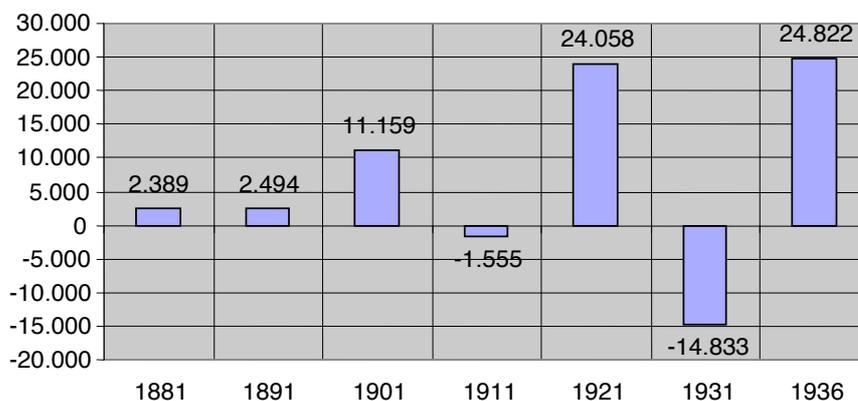
¹¹⁵ Vedi: C. e C. A. La Rocca, *Principali industrie e commercio in Taranto*, in "Taranto pel varo della nave Puglia", numero unico, Taranto 1898, pp. 2-3; *Taranto commerciale, industriale, agricola*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 271-277; *Il progresso commerciale e industriale di Taranto e la Ditta Cacace*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 277-281; G. Acquaviva, *Industrie di ieri e di oggi*, in "Taranto industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello Ionio" cit., pp. 5-7.

¹¹⁶ L. Ferrajolo, *Note di demografia tarantina*, in "Taras", n. unico 1-2, 1926, p. 37. Bisogna precisare che la città di Taranto per tutto il periodo preso in esame non conobbe alcuna modificazione dei suoi confini amministrativi, se non per qualche piccolo distaccamento di porzioni di territorio in favore dei comuni vicini. In proposito vedi: A. L. Denitto, *Amministrare gli insediamenti, 1861-1970: confini, funzioni, conflitti: il caso della Terra d'Otranto*, Congedo, Galatina 2005.

¹¹⁷ Cfr. A. L. De Nitto, *Crisi agraria in Terra d'Otranto tra la fine dell'800 e l'inizio del 900*, in A. L. De Nitto, F. Grassi, C. Pasimeni, *Mezzogiorno e crisi di fine secolo: capitalismo e movimento contadino*, Milella, Lecce 1978, pp. 25-105; A. Cormio, *Le campagne pugliesi nella fase di*

demografica secolare dalla seconda metà del XVIII secolo alla prima metà del XX, agli inizi del Novecento era costretto ad espellere popolazione che emigrava, prevalentemente, verso l'estero, continuando, tra alti e bassi, anche nei decenni successivi a mantenere un saldo migratorio di segno negativo¹¹⁸. Taranto, invece, nei periodi che si è detto, richiamava costantemente nuova popolazione, così come accadeva nei poli industriali del centro e del nord Italia¹¹⁹. L'entità del fenomeno è ben visibile nel grafico che evidenzia il saldo decennale di movimento sociale (*vedi tabella 14*).

Saldo decennale del movimento migratorio del comune di Taranto 1881 - 1936



Fonte: vedi fonte tabella 14. Elaborazione mia.

«transizione» (1880-1914), in AA. VV., *La modernizzazione difficile* cit.; A. L. De Nitto, *Arretratezza e modernizzazione: alcune note sull'agricoltura salentina nel primo ventennio post-unitario*, in L. Lippolis (a cura di), *Scritti in onore di Giuseppe Codacci-Pisanelli*, 2 vol, Giuffrè, Milano 1986, pp. 192-212.

¹¹⁸ Cfr. F. Assante, *Città e campagna nella Puglia del secolo 19°: l'evoluzione demografica*, Droz, Genova 1975; O. Bianchi, *Emigrazione e migrazioni interne tra Otto e Novecento*, in *Storia D'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi, La Puglia*, a cura di L. Masella e B. Salvemini, Giulio Einaudi editore, Torino 1989. Per un quadro statistico sul movimento migratorio nel circondario di Taranto tra Otto e Novecento, vedi: *Inchiesta parlamentare sulle condizioni dei contadini nelle provincie meridionali e nella Sicilia. Puglie, relazione del delegato tecnico professor. Enrico Presutti*, vol. 3, Tipografia Nazionale Giovanni Botero, Roma 1909, pp. 260-270 e 670-705.

¹¹⁹ Tra gli altri, vedi: S. Musso, *La società industriale nel ventennio fascista*, in N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino*, v. VIII, *Dalla Grande Guerra alla Liberazione 1915-1945*, Einaudi, Torino 1998, pp. 316-426; L. F. Sudati, *Terra fabbrica e famiglia: mobilità e percorsi sociali intorno alle ferriere di Sesto San Giovanni nella prima metà del Novecento*, in *Annali Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Tra fabbrica e società. Mondi operai nell'Italia del Novecento*, a cura di Stefano Musso, a. 30, 1997, Feltrinelli, Milano 1999, pp. 485-547; A. Ciuffetti, *La città industriale: un percorso storiografico*, Giada, Narni 2002; L. F. Sudati, *Tutti i dialetti in un cortile. Immigrazione a Sesto San Giovanni nella prima metà del '900*, Guerini e Associati, Milano 2008.

Il decennio 1891 – 1901, per la città di Taranto, fu caratterizzato dall'avvio del processo di industrializzazione, quando non solo si ebbero le principali assunzioni di operai in Arsenale, ma grande importanza rivestirono anche le opere edilizie per le caserme e gli stabili della marina, e l'azione infrastrutturale per l'adattamento del porto militare. Anni, quindi, in cui la nascita e affermazione della grande industria militare era tra i principali fattori di attrazione per un flusso migratorio che nel decennio presentava un saldo nettamente positivo (+11.159). Dopo una situazione di quasi equilibrio tra il 1901 e il 1911 dove il saldo migratorio risultava essere negativo con la perdita di 1.555 unità, la popolazione della città salentina tornava ad aumentare in modo consistente – con un saldo migratorio positivo che incideva per circa il 70% sull'incremento totale della popolazione cittadina – nel decennio 1911-1921¹²⁰. In questo intervallo intercensuale furono gli effetti della guerra di Libia e soprattutto quelli della prima guerra mondiale sullo sviluppo dell'industria bellica di Taranto – la quale come si è visto costituiva l'asse portante dell'apparato produttivo cittadino¹²¹ –, oltre che la ripresa del ciclo di sviluppo edilizio, ad attirare una massa notevole, tra cui molti militari, di immigrati in città (34.472 immigrati; saldo migratorio: + 24.058). Nel 1921 il sindaco di Taranto Delli Ponti nel dare comunicazione al Prefetto della Provincia sulla situazione della disoccupazione in città, in seguito alla crisi post-bellica di riconversione produttiva delle principali industrie cantieristiche, così scriveva:

Com'è noto, questa Città, per le esigenze belliche, aveva richiesta molta mano d'opera forestiera, parte della quale si è stabilita qui definitivamente, facendo così aumentare la classe operaia. Cessate poi le dette esigenze, diminuito il traffico, chiusi i cantieri navali Salerni prima e Tosi ora, essendo limitate le costruzioni edilizie, gran parte di detti operai è rimasta priva di lavori. [...] Continuamente poi giungono in Taranto altri disoccupati in cerca di lavoro. Non bisogna dimenticare, infatti, le condizioni delle campagne: non ostante la buona volontà dei proprietari terrieri nel coltivare i propri fondi, per cause diverse si determina una disoccupazione anche nella classe dei contadini, che finiscono poi per giungere in città¹²².

¹²⁰ Vedi: Bianchi, *Emigrazione e migrazioni interne tra Otto e Novecento* cit.

¹²¹ Cfr. *Taranto Industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello ionio* cit.

¹²² A.S.C.T., Cat. XI: *Agricoltura Industria e Commercio*, Busta 57, Fascicolo 507: *Disoccupazione nel 1921*, Documento: *Lettera del Sindaco di Taranto al Prefetto di Lecce, in data 29-7-1921*.

Tuttavia, il tipo di fonti utilizzate non permette di indagare dietro queste cifre le ragioni più complesse delle biografie che si portano a Taranto per cercare un lavoro e un'occupazione meno instabile. È necessario precisare che se in chi arrivava a Taranto era certamente presente la speranza di trovare un'occupazione remunerativa e non precaria, ciò nonostante le motivazioni per intraprendere il percorso migratorio potevano anche essere più profonde e complesse¹²³. Sarebbe certamente riduttivo in chiave di ricostruzione storiografica adottare una linea interpretativa sui movimenti migratori appiattita sull'approccio politico-sociale economicista, ampiamente presente nella politica dei nostri giorni, che si limita a guardare gli immigrati come forza lavoro da impiegare nei settori meno qualificati della forza lavoro, delegando agli strumenti della pubblica sicurezza, largamente inadeguati, di intervenire nei confronti di un fenomeno sociale, economico ed umano molto complesso.

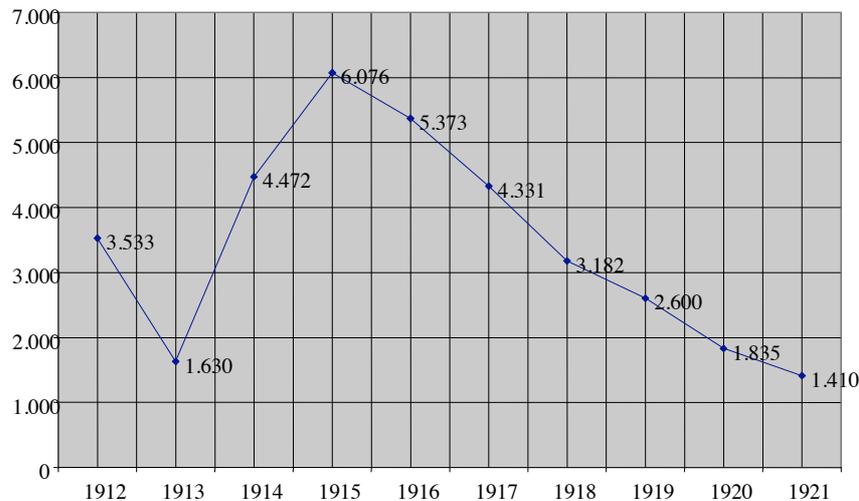
La città di Taranto era interessata, per tutto il periodo preso in esame, anche da una non trascurabile corrente emigratoria (10.414 emigrati tra il 1911 e il 1921 e 14.145 emigrati tra il 1931 e il 1938), che si finirebbe per non comprendere appieno se si legasse strettamente l'immigrazione alle vicende della trasformazione industriale e urbana di Taranto tra la fine del XIX secolo e la prima metà del Novecento¹²⁴. L'alto numero di emigranti porta in luce il carattere di spiccata mobilità territoriale della popolazione e la presumibile cospicua presenza di migrazioni periodiche che portavano ad una considerevole rotazione ciclica della popolazione¹²⁵. Tuttavia, che le vicende della prima guerra mondiale avessero un'importante incidenza sull'incremento dei flussi immigratori risulta evidente osservando i dati schematizzati nel grafico seguente.

¹²³ Non rientra, tuttavia, nelle possibilità di questo studio affrontare in maniera analitica questi aspetti. In questo paragrafo si vuole cercare di offrire un quadro sui flussi immigratori in città. Sperando che la raccolta di dati che si presentano possano servire come punto di partenza per ricerche più approfondite.

¹²⁴ Per quanto riguarda i flussi emigratori dalla città di Taranto poco si può dire, mancando dati e informazioni in proposito sulla loro destinazione e su la provenienza professionale.

¹²⁵ È questo un aspetto ben visibile anche in altri casi. Vedi, tra gli altri: R. Covino, G. Gallo, L. Tittarelli, *Industrializzazione e immigrazione: il caso di Terni, 1821 – 1921*, in SIDES, *La popolazione italiana nell'Ottocento* cit; Sudati, *Tutti i dialetti in un cortile. Immigrazione a Sesto San Giovanni nella prima metà del '900* cit.

Immigrati a Taranto dal 1912 al 1921



Fonte: vedi fonte tabella 15, p. 159. Elaborazione mia.

Ciò che è difficile appurare, invece, è quanta parte avessero, nei movimenti migratori che interessavano Taranto durante gli anni di guerra, le libere scelte dei migranti e quanto, al contrario, tali spostamenti di popolazione fossero determinati dall'alto, nello specifico dal ministero della Marina o dell'Interno, attraverso lo strumento della mobilitazione industriale¹²⁶. L'ipotesi è che gli aspetti legati alla mobilitazione industriale potrebbero in parte spiegare i consistenti flussi migratori che, come vedremo, giungevano a Taranto dalle aree urbane industriali dell'Italia settentrionale durante la prima guerra mondiale e in seguito, con importanza crescente, negli anni Trenta, per far fronte alle esigenze occupazionali delle molte industrie cittadine dichiarate ausiliarie¹²⁷. Com'è stato ben evidenziato per le

¹²⁶ Su questo tema utile a livello di dati nazionali è: V. Franchini, *I Comitati regionali di mobilitazione industriale (1915-1918)*, Roma 1928. Per le interessanti riflessioni e ricostruzioni storiografiche su questo tema, vedi: Minniti, *Aspetti organizzativi del controllo sulla produzione bellica in Italia (1923-1943)* cit.; Id, *Aspetti territoriali e politici del controllo sulla produzione bellica in Italia (1936-1942)*, in "Clio", n. 1, 1979, pp. 79-126; D. Bigazzi, *Gli operai nell'industria di guerra (1938-1943)*, in V. Zamagni (a cura di), *Come perdere la guerra e vincere la pace. L'economia italiana tra guerra e dopoguerra 1938 - 1947*, il Mulino, Bologna 1997; A. F. Saba, *L'imperialismo opportunista. Politica estera italiana e industria degli armamenti (1914-1941)*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2001.

¹²⁷ Già nel 1935 vengono dichiarati ausiliari un gran numero di stabilimenti industriali di Taranto. Tra questi sono presenti tutti i principali cantieri navali cittadini (vedi tabella 6), l'industria chimica "Società Tarantina Ossigeno", la filiale locale della "Società Generale Pugliese di Elettricità", le industrie meccaniche ed elettromeccaniche "Società Anonima Industriale San Giorgio" e "Officine Galileo", la raffineria e olieria "Giacomo Costa". Vedi: A.S.T., Prefettura di Taranto - Gabinetto, Categoria 6.3: *Ministero Difesa. Esercito*, Busta 106, Fascicolo 7: *Stabilimenti dell'industria privata dichiarati ausiliari (1933-1943)*, Documento: *Elenco degli stabilimenti dichiarati ausiliari*, 23 novembre 1935.

industrie ausiliarie di Sesto San Giovanni¹²⁸, anche nel caso di Taranto gli operai specializzati necessari alla produzione bellica si contraddistinguevano per un percorso migratorio di più lungo raggio. Percorso che, se da un lato poteva essere gestito dall'alto, dall'altro ricalcava e proseguiva i tragitti di quegli operai specializzati che erano immigrati a Taranto nell'ultimo decennio dell'Ottocento, provenienti prevalentemente da Napoli, Venezia e La Spezia. In proposito, il Ministro dell'Interno il 4 giugno 1916, per far fronte alle assunzioni di manodopera specializzata nell'Arsenale di Taranto, in una circolare inviata agli Arsenali di Venezia, La Spezia e Napoli, precisava che: «...qualora gli operai non avessero aderito volontariamente all'invito di trasferimento, sarebbero stati destinati per autorità»¹²⁹. Quello dello spostamento di manodopera qualificata da un'industria all'altra attraverso incentivi statali per gli operai delle industrie militari dello Stato, offerte di aumenti salariali per quelli delle industrie private, o attraverso azioni coercitive da parte delle autorità militari, è un aspetto che non interessa solo gli anni della prima guerra mondiale, ma riemergerà con maggiore importanza dalla metà degli anni Trenta fino agli anni del secondo conflitto bellico. Infatti, in relazione alle assunzioni di operai specializzati in Arsenale, fatti arrivare a Taranto dagli altri stabilimenti della Marina attraverso facilitazioni ed aumenti di paghe, il giornale cittadino "La Voce del Popolo" segnalava polemicamente che «Le condizioni offerte agli operai che da altri Arsenali accettassero di venire a Taranto, sono vantaggiosissime, a quanto ci è stato riferito, poiché oltre ad un aumento di paga, una somma fissa, a titolo di gratificazione, per ogni persona di famiglia, ed altre piccole agevolazioni, essi avrebbero diritto all'ammissione dei figli, se ne avessero, in qualità di garzoni»¹³⁰.

Interessanti le considerazioni su queste problematiche fatte recentemente da Duccio Bigazzi:

È stato sottolineato come la rigidità del mercato del lavoro riguardasse soprattutto la manodopera qualificata o comunque con esperienza di fabbrica. Per queste categorie

¹²⁸ Sudati, *Tutti i dialetti in un cortile. Immigrazione a Sesto San Giovanni nella prima metà del '900* cit.

¹²⁹ Cfr. A.S.T., Fondo: *Sottoprefettura Serie II*, Busta 14: *Corrispondenza 1891 – 1895*, Fascicolo 3, Documento: *Circolare del Ministero della Marina 4 giugno 1916*.

¹³⁰ Cfr. *Il personale dell'Arsenale*, in "La Voce del Popolo", 17 agosto 1936

si hanno testimonianze di una vera e propria “caccia all’operaio”, che secondo il Fabbriguerra veniva condotta con l’invio di “appositi agenti alle porte degli stabilimenti” e l’offerta di “allettanti iperbolici salari”. È del resto noto come le disposizioni legislative che dovevano impedire il passaggio da un’azienda all’altra (riducendo in particolare i margini di contrattazione individuale che si offrivano agli operai professionali) fossero applicate con scarso rigore, mentre era frequente il caso di stabilimenti, militarizzati o meno, che si sottraevano l’un l’altro forza lavoro indispensabile¹³¹.

L’ultimo periodo nel quale maggiori risultarono le correnti migratorie dirette verso il capoluogo¹³² ionico furono gli anni Trenta del Novecento, e principalmente il periodo 1931-1938 (43.057 immigrati; saldo migratorio: +28.912)¹³³. In uno studio pubblicato nel 1942 dalla Direzione generale per la demografia e la razza su correnti migratorie e urbanesimo, si segnalava che: «Tuttavia è degno di nota il fatto che, a differenza delle altre grandi città dell’Italia meridionale e insulare, Taranto accusa nel periodo considerato [1931 – 1936] il massimo aumento sociale (22,12%) fra le 22 grandi città italiane»¹³⁴. In questi pochi anni l’immigrazione incideva, caso isolato nel Mezzogiorno, per oltre il 72% sulla crescita totale della popolazione tarantina, nonostante contemporaneamente si verificasse un incremento naturale (8,69%) tra i più alti d’Italia¹³⁵. La natalità, infatti, si manteneva a Taranto molto elevata per tutti gli anni Trenta, con la presenza di un modello familiare, trasversale alle varie

¹³¹ Cfr. Bigazzi, *Gli operai nell’industria di guerra (1938-1943)* cit., p. 195.

¹³² Nel 1923 Taranto fu elevata a città capoluogo della neo istituita provincia dello ionio (poi provincia di Taranto). Fino a quella data la città era solo un capoluogo di circondario, facendo parte della provincia di Terra d’Otranto con capoluogo a Lecce.

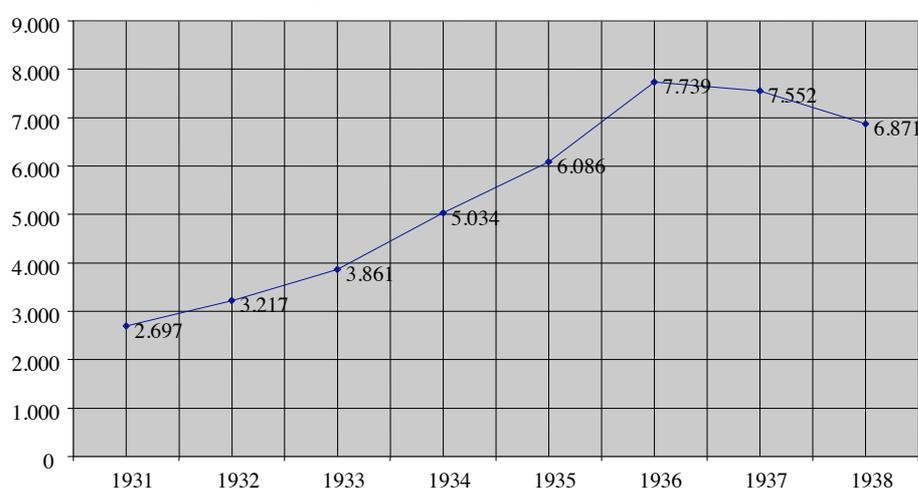
¹³³ I brevi dati citati sono stati ricavati dai Censimenti della popolazione (1881; 1901; 1911; 1921; 1931; 1936) e dai dati raccolti dall’Ufficio Anagrafe del Comune di Taranto e pubblicati anno per anno dal giornale locale “La Voce del Popolo”. Per i dati degli anni Trenta vedi anche: A.S.T., Prefettura – Gabinetto, Categoria 12.8: *Carte non classificate*, Busta 5: *Demografia*, Fascicolo 8: *Dati demografici anni '30*, Documento: *Tabella movimento migratorio 1927-1938*. Questi dati sono sicuramente inferiori rispetto ai reali flussi migratori verso Taranto. Molti non dichiaravano la propria presenza agli uffici comunali e non risultavano pertanto nelle statistiche. La legislazione fascista sulle migrazioni interne e la lotta contro l’inurbamento provocava, infatti, molte situazioni di immigrazioni clandestine che sfuggono alla rilevazione.

¹³⁴ Al secondo posto si trovava Bologna con il 14%, al terzo Roma con il 13,51% e al quarto Milano con l’11,72%. Cfr. Ministero dell’Interno. Direzione generale per la demografia e la razza, *Correnti migratorie e urbanesimo*, Edizioni di “Razza e civiltà”, Roma 1942, p. 30.

¹³⁵ L’incremento naturale della popolazione di Taranto (8,69%) tra il 1931 e il 1936 fu, tra i centri con più di 100.000 abitanti, secondo solo a quello di Bari (10,45%). La media per l’Italia settentrionale fu dell’1,25%; per l’Italia centrale del 3,65%; per l’Italia meridionale del 5,76%; e per l’Italia insulare del 5,54% (Ivi, p. 29, prospetto IX).

categorie socio-professionali, con quattro e, anche, cinque figli per coppia¹³⁶. Tardava così ad affermarsi in città un comportamento riproduttivo più prettamente urbano-industriale, mantenendo al contrario caratteri molto simili a quelli dei comuni rurali della provincia. Il dato sull'immigrazione in città conferma, quindi, la continuità, e più precisamente la crescita, che ebbero le immigrazioni durante il fascismo anche nella città salentina e la scarsa incisività che ebbe la politica antiurbana del regime, incentrata sulla ruralizzazione della società e la colonizzazione interna¹³⁷.

Immigrati a Taranto dal 1931 al 1938



Fonte: vedi fonte tabella 19, p. 162. Elaborazione mia.

¹³⁶ Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *VIII Censimento generale della popolazione 21 aprile 1936*, Volume II, *Province*, Fascicolo 76, *Provincia dello Ionio (Taranto)*, Tavola VII, *Famiglie residenti secondo il numero dei membri residenti e la condizione sociale del capofamiglia nella provincia e nel comune capoluogo*, Tipografia Ippolito Failli, Roma 1937, p. 14.

¹³⁷ Cfr. A. Treves, *Le migrazioni interne nell'Italia fascista. Politica e realtà demografica*, Einaudi, Torino 1976. Vedi, inoltre, della stessa autrice: A. Treves, *Ripopolare il Sud. Il meridionalismo fascista allo specchio della colonizzazione (1926-1927)*, in "Storia Urbana", 43, 1988; Ead, *La politica antiurbana del fascismo e un secolo di resistenze all'urbanizzazione industriale in Italia*, in A. Mioni (a cura di), *Urbanistica fascista. Ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre*, Franco Angeli, Milano 1986.

IV. 4: L'immigrazione a Taranto negli anni Dieci e negli anni Trenta del Novecento: analisi della provenienza e tipologia professionale dei flussi migratori.

Se il rapporto tra lo sviluppo industriale di Taranto, soprattutto negli anni delle avventure belliche italiane, con l'immigrazione in città appare facilmente deducibile, pur tuttavia emergono alcuni interrogativi che immediatamente si pongono nel proporsi di guardare più da vicino al fenomeno delle immigrazioni in un centro urbano industriale. Questi sono sostanzialmente tre: 1) da dove vengono gli immigrati; 2) cosa facevano nel luogo di partenza; 3) dove trovano lavoro nel luogo di destinazione. Per quanto riguarda il primo periodo preso in considerazione (1891 – 1901) le valutazioni che si possono fare non sono molte e le domande poste restano in gran parte irrisolte, in mancanza sia di fonti statistiche indirette a stampa come quelle ISTAT, sia di fonti relative a rilevazioni dirette effettuate per questo periodo dall'Ufficio Anagrafe del comune di Taranto¹³⁸. Mi concentrerò, pertanto, sull'esame delle caratteristiche dell'immigrazione a Taranto negli anni Dieci e negli anni Trenta del Novecento utilizzando come fonti i dati pubblicati prima nel "Bollettino mensile dell'Ufficio d'Igiene e Sanità Pubblica", e per gli anni Trenta dal "Bollettino mensile di Statistica" redatto a cura dell'Ufficio statistica del Comune di Taranto¹³⁹.

¹³⁸ Le uniche considerazioni, relative alle domande 1 e 3, sono quelle legate alla popolazione operaia occupata in Arsenale nell'ultimo decennio del XIX secolo. Come si è visto nelle pagine 54-55 (*vedi tabelle 3 e 4*), nei primi dieci anni di attività l'Arsenale di Taranto assume oltre 1.300 operai provenienti da regioni diverse da quella pugliese. Notevole rilevanza assumevano gli immigrati dall'area napoletana (da Napoli il 18,2% e da Castellammare di Stabia l'11%); quelli provenienti da Venezia (16,8%); e quelli provenienti da La Spezia (8,3%). Per il problema relativo alle fonti nello studio delle migrazioni interne, vedi: C. Corsini, *Aspetti metodologici della rilevazione delle migrazioni interne in Italia*, in M. Livi Bacci (a cura di), *Le migrazioni interne in Italia*, Scuola di Statistica dell'Università di Firenze, Firenze 1967, pp. 255-284. Per un più ampio discorso storiografico intorno alle fonti statistiche nello studio dell'emigrazione italiana, vedi: D. Marucco, *Le statistiche dell'emigrazione italiana*, in *Comitato nazionale «Italia nel mondo». Storia dell'emigrazione italiana*, a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, vol. I, *Partenze*, Donzelli Editore, Roma 2001, pp. 61-75.

¹³⁹ Cfr. "Bollettino mensile dell'Ufficio d'Igiene e Sanità Pubblica", nn. 2-11, anni 1912-1921. L'Ufficio di statistica compilava mensilmente il "Bollettino mensile di Statistica" attraverso la registrazione in esso dei dati forniti dalle "Pratiche di iscrizione e cancellazione anagrafica" redatte dalla sezione migrazione dell'Ufficio anagrafe di Taranto dal 1931 al 1938. Le pratiche personali di iscrizione e cancellazione anagrafica, al contrario dei semplici registri di iscrizione e cancellazione anagrafica, forniscono dati di natura sia quantitativa che qualitativa. Nelle pratiche, infatti, veniva inserito il paese di provenienza dell'immigrato, la professione, e in alcuni casi anche l'occupazione ottenuta in città. Inoltre, negli anni Trenta, in seguito alle norme stabilite dalla legislazione fascista in tema di migrazioni interne, ogni capo famiglia immigrato doveva presentare all'atto della richiesta della nuova residenza la dichiarazione del proprietario dell'abitazione dove aveva preso alloggio, la dichiarazione del datore di lavoro o dell'azienda presso cui aveva trovato impiego, o, in sostituzione di tutto ciò, dichiarazioni di parenti attestanti la condizione dei nuovi immigrati come famigliari a

Le prime considerazioni che a questo proposito si possono fare, relative alla provenienza dell'immigrazione a Taranto dal 1911 al 1921 e dal 1931 al 1938, riguardano innanzitutto il suo raggio (*vedi tabelle 15-22*). Il bacino da cui Taranto attingeva la sua nuova popolazione era negli anni Dieci prevalentemente a carattere regionale, ben 21.933 (63,6%) persone su un totale di 34.442 immigrati. In gran parte erano immigrati originari dei paesi intorno a Taranto, infatti del 63,6% degli iscritti all'Ufficio anagrafe comunale, provenivano dagli altri comuni del Circondario¹⁴⁰ il 47,5% e dalle altre province pugliesi il 16,1%. L'immigrazione extra regionale rappresentava tuttavia valori non trascurabili, si attestava, infatti, sul 36,2% del totale (12.509 persone). Si aveva il caso, quindi, della presenza anche di migrazioni a medio lungo raggio, come si riscontrava, d'altra parte, nello stesso periodo, anche in altri centri industriali italiani soprattutto delle regioni settentrionali¹⁴¹. Sono principalmente le regioni del Sud (Campania 10,7% e Sicilia 5%) quelle dalle quali in gran parte proveniva l'immigrazione extra regionale (22,4%), seguivano, con valori non certo accessori, le regioni del Nord (8,3%) con Liguria e Veneto in testa, e, infine, quelle del Centro (5,5%) (*vedi tabelle 15-17*)¹⁴².

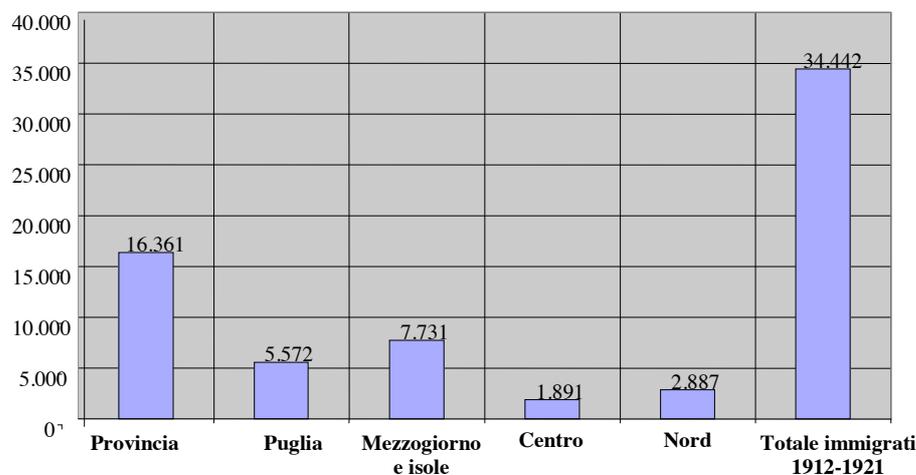
carico, evitando in questo modo di dover presentare attestazioni del datore di lavoro o del proprietario dell'immobile locato. Una ricerca condotta sulla base delle Pratiche personali di iscrizione e cancellazione anagrafica richiederebbe un lavoro di equipe, per la visione della grande mole di documenti e per l'elaborazione statistica dei dati. Cfr. A.S.C.T., Categoria XII: *Stato civile, Statistica, Censimento*, Busta 4, Fascicoli: 36-38: "*Bollettino mensile di Statistica*", n. 1-9, anni 1931-1938.

¹⁴⁰ La Provincia di Taranto, che venne istituita nel 1923, comprendeva, senza nessuna variazione amministrativa, gli stessi Comuni che ricadevano nell'ambito amministrativo dell'ex Circondario di Taranto.

¹⁴¹ Tra gli altri: Musso, *La società industriale nel ventennio fascista* cit.; Sudati, *Tutti i dialetti in un cortile. Immigrazione a Sesto San Giovanni nella prima metà del '900* cit.

¹⁴² Nell'ordine: Circondario, immigrazione totale: 16.361; Altre province pugliesi: 5.572; Campania: 3.696; Sicilia: 1.753; Calabria: 1.094; Liguria: 1.002; Basilicata: 950; Veneto: 642; Toscana: 574; Marche: 512; Lombardia: 391; Lazio: 388; Piemonte: 386; Emilia: 332; Abruzzo e Molise: 301; Sardegna: 238; Umbria: 116; Venezia Giulia: 110; Venezia Tridentina: 24. Vedi tabelle 13 e 15. Dati tratti da: "*Bollettino mensile dell'Ufficio d'Igiene e Sanità Pubblica*" cit.

Immigrati a Taranto dal 1912 al 1921 per bacini di provenienza



Fonte: vedi fonte tabella 17, p. 161. Elaborazione mia.

Nel caso di Taranto si era in presenza, quindi, negli anni tra il 1912 e il 1921 di migrazioni interne che non erano limitate alla sola circolazione di popolazione provinciale o regionale, tendenza questa che come vedremo si rafforzava ulteriormente negli anni Trenta. Lo sviluppo delle industrie navali e meccaniche, sia quelle della Marina militare sia quelle private, e la conseguente richiesta di manodopera operaia specializzata portava all'ingresso in città di popolazione operaia già qualificata in strutture industriali simili. È questa un'ipotesi che potrebbe spiegare l'elevato numero di immigrati provenienti dalle aree urbane di regioni come la Liguria, il Veneto o la Campania. Era questo un aspetto che si ritrovava anche negli anni Novanta dell'Ottocento quando, come si è visto esaminando l'archivio matricolare operaio, il 60% degli operai assunti dall'arsenale di Taranto nel decennio 1889-1898 (per il 93% si trattava di manodopera specializzata) proveniva in gran parte dalle regioni su dette¹⁴³. Purtroppo le fonti non ci danno notizia su quale fosse il Comune di partenza degli immigrati, non è possibile quindi avere un quadro dell'esistenza o meno di catene migratorie. In entrambi i Bollettini si operava, tuttavia, una importante distinzione, su base regionale, tra gli immigrati provenienti da città capoluoghi di provincia (compresi capoluoghi di circondario), e gli immigrati provenienti, al contrario, dai rimanenti comuni. In proposito si verificava una importante divaricazione tra gli immigrati giunti dal territorio regionale pugliese,

¹⁴³ Vedi pp. 54-55.

rispetto a quelli delle altre regioni. Per quanto riguarda, negli anni Dieci, l'immigrazione di area regionale, ben circa il settanta per cento (68,3%) era partita da comuni non capoluoghi. Tra quanti invece erano emigrati da una delle città capoluogo della Puglia (31,7%), prevalevano quanti erano arrivati da Brindisi (13,4%) e da Bari (11,7%). L'immigrazione extra regionale vedeva al contrario una netta prevalenza (73,6%) di immigrati provenienti da comuni capoluoghi di provincia, anche se con alcune differenze tra le varie regioni. Per il Nord questo valore si manteneva molto elevato in tutte le regioni, passando dal 94,2% della Venezia tridentina al 77,5% dell'Emilia. Al Sud, invece, la situazione era più eterogenea. Infatti, mentre gli immigrati originari della Basilicata e della Calabria provenivano in prevalenza dai comuni minori (rispettivamente 60,6% e 57,1%), quelli che provenivano dalla Sicilia e dalla Campania erano, al contrario, in gran parte ex cittadini delle rispettive città capoluogo. Questi ultimi rappresentavano il 76,4% degli immigrati originari della Sicilia (principalmente da Messina e Palermo) e il 71,2% di quelli provenienti dalla Campania (soprattutto da Napoli)¹⁴⁴ (*vedi tabella 18*).

La composizione professionale della popolazione attiva immigrata a Taranto nel periodo 1912-1921 si ricava anch'essa dai dati presentati nei vari bollettini¹⁴⁵. Il primo dato che si evidenzia era la importante presenza di popolazione classificata come "non attiva", intendendo in questa categoria le casalinghe, i minori, gli anziani, i disoccupati. In complesso queste persone erano 19.235 cioè il 55,8% dell'immigrazione totale del decennio e rappresentavano la categoria più numerosa per qualsiasi realtà territoriale di provenienza degli immigrati considerata. Restando sempre nell'ambito dell'immigrazione complessiva, si evidenzia che l'industria (il 31,7% degli immigrati classificati come attivi) era il settore lavorativo di provenienza degli immigrati più consistente, mentre quello delle professioni (2,8%)

¹⁴⁴ Per un affresco sull'emigrazione operaia dal napoletano verso Taranto è interessante la lettura del romanzo che Carlo Bernari pubblicava nel 1934: C. Bernari, *Tre operai*, Rizzoli, Milano 1934. Edizione recente: Mondadori, Milano, 2005.

¹⁴⁵ Questi dati sono utili per avere un quadro socio-professionale degli immigrati a Taranto. Il rischio con fonti di questo tipo consiste nel fatto che in alcuni casi gli immigrati nel dichiarare l'occupazione svolta nel paese di origine in realtà dichiarano la professione che vorrebbero svolgere nel nuovo contesto. Ad esempio può capitare che contadini dichiarino di essere operai nella speranza che questo gli faciliti l'assunzione in una fabbrica. Tuttavia, se pur esistono nel caso degli immigrati a Taranto casi di questo tipo, credo che non siano così diffusi da inficiare il quadro generale che dai dati si ricava. Vedi, tra gli altri: C. A. Corsini, *La mobilità interna della popolazione nel periodo fascista*, in AA. VV., *Storia della società italiana. La dittatura fascista*, Teti editore, Milano 1983.

era il meno numeroso. Nello stesso tempo le provenienze da occupazioni agricole (18,9%) e dal variegato mondo del commercio (12,9%) si attestavano su valori non trascurabili. Molto elevati erano inoltre i militari (15,4% degli immigrati complessivi), prevalenti quelli provenienti dai Comuni del circondario (20,8%), ma molto numerosi in generale i militari originari delle regioni meridionali (15,4%) (vedi tabella 23).

Più interessante, al di là del dato complessivo, è esaminare la struttura professionale degli immigrati distinti per aree di partenza. Il rapporto tra le varie categorie professionali varia, infatti, in relazione all'area di origine degli immigrati. Per quanto riguarda gli immigrati che hanno lasciato uno dei vari Comuni del circondario tarantino si nota che il valore più elevato era quello di quanti (1.554 persone) hanno dichiarato di provenire da occupazioni agricole (21,9%), unico caso in cui questo settore era superiore a quello dell'industria (21,3% e 1.490 persone). L'immigrazione agricola diminuiva progressivamente con l'aumentare della distanza del luogo di partenza degli immigrati, fino a rappresentare solo il 3,7% degli immigrati provenienti dalle regioni settentrionali. Si può dunque affermare che l'immigrazione verso Taranto riguardante i lavoratori della terra aveva una consistenza numerica considerevole solo all'interno dei confini del circondario, oltre questo limite essa andava via via diminuendo man mano che ci si avvicinava ai confini della regione, per assumere un ruolo molto limitato quando il raggio dell'immigrazione si faceva extra regionale, soprattutto per quanto riguardava l'immigrazione dalle regioni del nord Italia¹⁴⁶. Al contrario i lavoratori genericamente inseriti nella categoria industria erano molto numerosi, salvo che per il circondario, per tutti i bacini di provenienza: rappresentavano, infatti, il 35,9% degli immigrati pugliesi; il 38,6% di quelli provenienti dalle altre regioni meridionali; il 51,9% di quelli partiti dalle regioni del Centro; e il 49,9% degli immigrati del Nord. Mentre tra gli immigrati pugliesi e meridionali molti erano gli addetti al commercio: il 22,9% tra i primi e il 16,4% tra i secondi; una categoria al contrario molto numerosa tra gli immigrati originari delle regioni del Centro e del

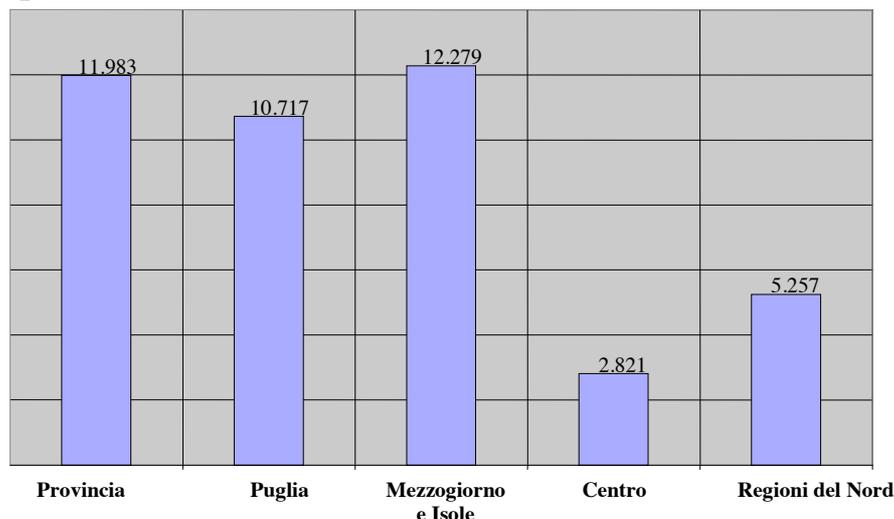
¹⁴⁶ I confini amministrativi non sempre sono però un criterio valido di distinzione per la provenienza degli immigrati. È il caso ad esempio degli immigrati provenienti dalla Basilicata e dalla Calabria, questi, infatti, partono da territori, prevalentemente rurali, che per caratteristiche economiche, sociali e culturali non sono dissimili dal circondario di Taranto.

Nord erano gli addetti ai trasporti (quasi esclusivamente ferrovieri), rispettivamente il 17,2% e il 22,4% degli immigrati attivi (*vedi tabella 24*). Scomponendo l'immigrazione industriale complessiva risulta che, ad eccezione dell'area del circondario e di quella regionale, i metallurgici erano la categoria operaia più numerosa (1.822 persone pari al 38% dell'immigrazione industriale presa nel suo insieme), seguivano i manovali e gli edili (23,3% e 1.120 unità), gli artigiani¹⁴⁷ (16,8% con 807 immigrati), e gli operai non meglio specificati (7,6%) (*vedi tabella 25*). La maggiore consistenza degli immigrati provenienti dai settori industriali meccanici e dall'edilizia era una costante che caratterizzava l'immigrazione diretta verso Taranto pur col variare dei bacini di provenienza, aspetto questo che, come vedremo, era presente anche negli anni Trenta.

Negli anni 1931 – 1938 si modificavano per importanza i bacini di provenienza della popolazione immigrata a Taranto rispetto agli anni Dieci. Aumentavano, infatti, le immigrazioni extraregionali a medio e a lungo raggio, le quali rappresentavano negli anni Trenta circa la metà dell'immigrazione complessiva (dal 36,2% del decennio 1912–1921 al 47,2% degli anni 1931–1938). Gli immigrati dagli altri comuni della Provincia diminuivano sia in termini assoluti che percentuali passando dai 16.361 agli 11.983 (dal 47,5% al 27,8% dell'immigrazione complessiva). Aumentavano, al contrario, in modo consistente, gli immigrati originari delle altre province pugliesi (dal 16,1% al 24,8%), quelli che provenivano dalle altre regioni del Mezzogiorno (dal 22,4% al 28,5%) e quanti erano partiti dall'Italia settentrionale (dall'8,3% al 12,2%). Su un valore pressoché costante restava, invece, la percentuale di quanti giungevano a Taranto muovendo dalle regioni del Centro (dal 5,5% al 6,5%) (*vedi tabella 21*). Le regioni dalle quali partivano in prevalenza gli immigrati diretti a Taranto erano sostanzialmente le stesse che avevano dato il maggiore contributo anche negli anni Dieci: la Campania (10,9%) e la Sicilia (7,4%) per il sud del paese; la Liguria (3,7%), il Veneto (2,2%) e in parte (Legnano?) la Lombardia (1,9%) per le regioni settentrionali (*vedi tabella 19*).

¹⁴⁷ Vengono considerati all'interno di questa categoria tra gli altri anche i sarti, i calzolai e gli idraulici.

Immigrati a Taranto dal 1931 al 1938 per bacini di provenienza



Fonte: vedi fonte tabella 21, p. 164. Elaborazione mia.

Complessivamente il 60,5% degli immigrati giunti a Taranto nel periodo in esame proveniva da città capoluoghi di Provincia. Questo valore assume maggiore importanza se si distingue tra l'immigrazione proveniente dall'area regionale e quella extraregionale. Infatti, gli immigrati delle altre province pugliesi solo per il 38,7% provenivano da una delle altre città capoluogo della Puglia, mentre per l'immigrazione extraregionale il valore saliva al 76,2%. Le regioni dalle quali prevalentemente si sviluppava questo flusso migratorio originario delle città maggiori, erano al nord la Liguria con l'89,3% di emigrazione "urbana" e il Veneto con l'81,4%. Al sud valori molto elevati avevano la Campania e la Sicilia, dove rispettivamente il 78,5% e il 75,4% degli immigrati proveniva dalle principali città delle regioni; valori opposti, al contrario, avevano la Basilicata e la Calabria¹⁴⁸ (vedi tabella 22).

L'analisi della provenienza e della tipologia professionale dei flussi migratori interni diretti a Taranto negli anni Trenta, ma il discorso ha valore anche su scala nazionale, riveste una certa importanza sia per lo studio del fenomeno in quanto tale, delle caratteristiche quantitative e qualitative che segnarono la sua evoluzione, sia

¹⁴⁸ Per un quadro sull'emigrazione calabrese, vedi: P. Borzomati (a cura di), *L'emigrazione calabrese dall'Unità ad oggi*, Centro Studi Emigrazione, Roma 1980; G. Masi, *Movimenti migratori in Calabria nel periodo fascista*, in "Storia contemporanea" anno XVII, numero 1, febbraio 1986; Id, *Tra spirito d'avventura e ricerca "dell'agognato peculio": linee di tendenza dell'emigrazione calabrese tra Ottocento e Novecento*, in *Emigrazione e storia d'Italia*, a cura di M. Sanfilippo, Luigi Pellegrini Editore, Cosenza 2003, pp. 115-132.

come primo tentativo per meglio comprendere il rapporto tra migrazioni all'estero e migrazioni interne negli anni tra le due guerre, sia, infine, per valutare alcune questioni legate a quel particolare momento della politica fascista che fu l'antiurbanesimo.

L'alto numero di immigrati di origine urbana influiva significativamente sulla composizione professionale della popolazione attiva che giungeva a Taranto negli anni Trenta. Questa, infatti, proveniva prevalentemente dal variegato settore industriale (37,5%), dal mondo del commercio e dei servizi (16,4%) e dal campo dell'amministrazione pubblica e privata (11,8%). Degno di rilievo, inoltre, anche il dato relativo agli immigrati legati al mondo delle professioni liberali, in aumento rispetto agli anni Dieci (dal 2,8% al 4,1%). Limitata, invece, e in forte calo rispetto agli anni Dieci, era la quota di quanti avevano dichiarato di esercitare nel paese di origine attività agricole (il 10,7% rispetto al 18,9% del periodo 1912–1921) (*vedi tabella 23*). Quest'ultimo dato era, inoltre, fortemente condizionato dal valore ancora molto elevato che esso assumeva nell'ambito dell'emigrazione a raggio provinciale (21%) e, anche se in minor misura e in drastico calo rispetto agli anni Dieci quando incideva per il 25,7%, in quella di scala regionale (11,3%)¹⁴⁹. I dati citati assumono maggior valore esplicativo se esaminati nell'ambito dei diversi bacini di provenienza degli immigrati. Per quanto riguarda l'area provinciale, si segnalava l'ampio aumento degli immigrati classificati all'interno del settore commerciale (24,2%) i quali rappresentavano il gruppo "professionale" più consistente tra la popolazione giunta a Taranto da uno dei comuni della provincia. Tra gli immigrati originari delle altre province pugliesi e delle altre regioni del Mezzogiorno al primo posto tra le categorie socio-professionali si trovava l'industria con, rispettivamente, il 28%¹⁵⁰ e il 39,9%, ma i dati a mio giudizio più interessanti erano quelli concernenti il forte aumento sia dei professionisti (dall'1,8% al 7,3% per gli immigrati pugliesi, e dal 2,5% al 5,2% per gli altri), sia degli addetti all'amministrazione pubblica e privata (dall'1,6% al 17,6% per i migranti interni alla regione, e dallo 0,6% al 10,1% per quelli di area meridionale). Era questo un segno della consistente crescita delle

¹⁴⁹ Dalle altre regioni dell'Italia meridionale solo il 4,8% degli immigrati giunti a Taranto era stata attiva in occupazioni agricole nei paesi di partenza. Il medesimo dato per le regioni del centro e del nord d'Italia era rispettivamente del 7,9% e del 3,4%.

¹⁵⁰ In calo rispetto al decennio 1912 – 1921 quando rappresentava il 35,9%.

attività amministrative pubbliche e di quelle private legate alle attività industriali e militari, frutto delle politiche urbane fasciste. L'insieme delle attività terziarie, consistenti anche tra quanti giungevano dalle regioni del nord, erano, quindi, la "vera" occupazione indotta che le industrie navali e meccaniche di Taranto determinavano, e in questo senso vanno letti, io credo, i dati sulla consistenza degli immigrati provenienti da attività legate ai trasporti, al commercio e all'amministrazione pubblica e privata.

Per ciò che attiene ai dati riguardanti nello specifico la popolazione trasferitasi a Taranto dalle regioni del centro e del nord d'Italia si evidenziava una netta preponderanza della provenienza industriale. Essa riguardava, infatti, il 65,1% degli immigrati dalle regioni del centro, e il 69,5% di quelli giunti dalle regioni settentrionali. Su valori pressoché simili a quelli degli anni Dieci si mantenevano invece le altre categorie professionali (*vedi tabella 26*). Infine, scomponendo l'immigrazione industriale si osserva una netta prevalenza degli operai metalmeccanici (55,2%), seguiti dai manovali e dai lavoratori dell'industria edile (23,4%) e degli artigiani (6,5%). Valori molto elevati riguardavano, inoltre, quanti erano stati classificati nella categoria generica di operai (10,2%). Questi dati presentano un andamento opposto se si osservano in riferimento all'immigrazione regionale o a quella extra regionale. Nel primo caso ad essere maggiormente presenti erano gli immigrati identificati come manovali e provenienti dall'edilizia (il 55,7% tra gli emigrati dalla provincia, e il 48,9% gli emigrati dalle altre province pugliesi), mentre il settore meccanico e metallurgico rappresentava circa il 24%. Nel secondo caso, invece, vi era una netta prevalenza tra gli operai metalmeccanici: rispettivamente il 76,5% per le regioni meridionali, l'81,6 per quelle centrali, e il 60,6 per quelle settentrionali (*vedi tabella 27*). L'ultima annotazione è quella relativa a quella parte di immigrati classificati come non attivi. Questi erano in totale ben 22.528 e rappresentavano il 52,3% dell'immigrazione complessiva. Segno, molto probabile, del trasferimento in città di interi nuclei famigliari, composti da molti bambini, anziani e donne senza occupazione.

La forte incidenza di operai qualificati, attivi nei settori meccanici e metallurgici, provenienti dalle città e province di Napoli, Messina, Palermo, per le regioni del Sud, Venezia, Genova e La Spezia, per quelle del Nord, e in minor misura Terni, Pescara

ed Ancona, per quelle del Centro, trova un riscontro significativo nei dati presentati nel 1934 dalla direzione del R. Arsenale M. M. di Taranto, e inseriti nel “Censimento nazionale delle forze di lavoro tecniche e amministrative di ruolo e temporanee che operano nelle officine del R. Arsenale M. M. di Taranto”¹⁵¹. Nel Censimento, lunghissimo elenco di 136 fogli dattiloscritti, venivano inseriti il nome e cognome del censito, la paternità, la qualifica, le data e il luogo di nascita e, infine, il luogo della residenza al momento della rilevazione. Dall’elenco risulta che il numero degli occupati, tra operai e impiegati, era nel 1934 di 3.060 unità. Tra questi meno della metà, 1.387 occupati, erano di ruolo, mentre i restanti 1.673 erano assunti solo temporaneamente, anche se non è specificata la durata. In entrambi i gruppi la presenza di lavoratori provenienti dalle città e dalle province su segnalate erano molto numerosi. Nel primo gruppo erano in totale 624 unità, rappresentando il 45% sul totale della manodopera¹⁵². Tra questi i più numerosi provenivano da Napoli (29% di cui il 14% da Castellammare di Stabia), La Spezia (21%) e Venezia (18%)¹⁵³. È interessante osservare che l’età media di questi ultimi era piuttosto elevata, intorno ai 40-45 anni. Purtroppo, però, il documento non dà indicazione sulla data di assunzione in Arsenale, la presenza di questo dato mi avrebbe permesso di capire che tipo di permanenza avesse la forza lavoro immigrata a Taranto negli anni considerati. Tuttavia, confrontando i nomi di questi 624 lavoratori con quelli compresi nell’elenco nominale presente nei volumi dell’archivio matricolare operaio relativi all’ultimo decennio dell’Ottocento¹⁵⁴, si riscontra la presenza di 87 operai, assunti tra il 1893 e il 1898 e nati intorno alla metà degli anni Settanta del XIX secolo, ancora occupati nel 1934. Di questi 87 operai specializzati 34 erano di La Spezia, 27 di Napoli, 13 di Venezia, 8 di Genova e 5 di Messina. Il campione è certamente limitato, ma tuttavia credo sia non privo di interesse evidenziare per il caso di Taranto la presenza di questa emigrazione composta da operai specializzati che, seguito un percorso migratorio atipico, come quello caratterizzato dal flusso Nord-Sud, si inseriva stabilmente in città.

¹⁵¹ Cfr. A.S.C.T., Cat. XI: *Agricoltura Industria e Commercio*, Busta 19, Fascicolo 193: *Censimento lavoratori Arsenale, 1934*.

¹⁵² Il 25% era nato a Taranto, il 9% in uno dei comuni della Provincia e il 21% misto tra l’origine nelle altre province pugliesi e in numerosissime altre località d’Italia.

¹⁵³ Gli originari di Messina erano il 9%, quelli di Palermo e di Genova il rispettivamente il 6%, e il restante 11% proveniva da Terni (5%), Ancona (4%), Pescara (2%).

¹⁵⁴ Cfr. A.S.A.M.M.T., Fondo: *Archivio matricolare operaio* cit.

Tra gli assunti in Arsenale come avventizi, in gran parte operai non specializzati e manovali, il dato sulla presenza di lavoratori nati al di fuori dei confini provinciali e regionali si riduce rispetto agli occupati stabilmente, ma mantiene un valore non trascurabile. Su 1.673 operai, il 37% era originario di Taranto, il 19% della Provincia e l'11% della Regione. Il 33% aveva, invece, origine extra regionale ed un'età media compresa tra i 25 e i 30 anni.

IV.5: L'immigrazione a Taranto nel quadro delle politiche antiurbane del regime fascista.

Come si è visto, negli anni Trenta del Novecento l'immigrazione a Taranto assume una importanza rilevante. Sia quella di origine provinciale e regionale, sia quella di origine extra regionale seguivano flussi migratori che negli anni Trenta appaiono collaudati, riproponendo percorsi già visibili nell'ultimo decennio del XIX secolo come nel secondo decennio del Ventesimo. Si trattava prevalentemente di migranti provenienti dai settori dell'industria, dell'artigianato e del commercio, oltre che dal mondo dell'amministrazione pubblica e privata, segno della capacità di attrazione di una città in tumultuosa trasformazione industriale e urbana. In più occasioni, ad innescare l'immigrazione a Taranto di operai specializzati non era tanto la spontanea forza di attrazione delle industrie locali, quanto l'azione diretta svolta dalle stesse industrie, principalmente dall'Arsenale, per assumere manodopera qualificata. Esplicito in tal senso era il Ministro delle Corporazioni che nel 1936 in una lettera al Prefetto di Taranto segnalava che:

In dipendenza delle attuali contingenze la R. Marina ha dovuto inviare, in A. O. e in alcune Basi delle Colonie mediterranee, rilevante numero di operai, prelevandoli dai dipendenti Arsenalari, già depauperati nelle loro maestranze per i numerosi richiami alle armi. Occorrendo, peraltro, fronteggiare le aumentate esigenze di lavoro del R. Naviglio, il Ministero predetto ha ricorso a nuove assunzioni attraverso i locali Uffici di collocamento, in conformità delle vigenti disposizioni. Avviene, però, che in codesta sede la percentuale di elementi idonei fra quelli segnalati dall'Ufficio di collocamento, diventa sempre più scarsa, perché la buona maestranza è stata totalmente assorbita

specialmente dall'industria privata, talché ne risultano serie difficoltà per trovare la mano d'opera specializzata che occorre alla R. Marina restando nell'ambito di codesto Ufficio di collocamento. In relazione a quanto sopra, il Ministero della Marina ha chiesto di estendere le ricerche alle altre province del Regno. Si prega, quindi, l'E. V. di voler consentire, a codesto Comando del R. Arsenal, di estendere le ricerche di operai anche agli altri Uffici provinciali di collocamento. Si resta in attesa di cortesi notizie al riguardo¹⁵⁵.

Limitata in rapporto all'immigrazione complessiva era, invece, l'immigrazione di contadini e braccianti immiseriti dal crollo delle esportazioni dei prodotti agricoli pregiati in seguito alla rivalutazione della lira prima, e alla crisi esplosa tra la fine degli anni Venti e i primi anni Trenta del Novecento in seguito¹⁵⁶. I Comuni della provincia continuavano, tuttavia, ad alimentare un flusso significativo di migrazioni agricole, spesso mascherate dalla categoria di operaio generico o di manovale nell'edilizia. Questo flusso migratorio doveva impensierire il Prefetto se ancora nel 1939 la Confederazione fascista dei Lavoratori dell'Industria di Taranto si sentiva in dovere di precisare che:

A S. E. il Prefetto di Taranto. Assicuro V. E. che ho disposto affinché l'afflusso di contadini e braccianti dai comuni della provincia al Capoluogo sia portato al minimo possibile. Per quei prestatori d'opera che, chiamati dall'Ufficio Provinciale di Collocamento, si portano qui per essere adibiti alle sole opere militari od a quelle che con queste sono comunque collegate, il nulla-osta di avviamento al lavoro sarà rilasciato in maniera tale da garantire l'immediato rientro in sede, appena ultimati i lavori.

¹⁵⁵ A.S.T., Prefettura – Gabinetto, Categoria 6.7: *Ministero agricoltura Industria e Commercio*, Busta 171: *Varie 1928-1950*, Fascicolo 2: *Migrazioni interne, spostamento di mano d'opera. Autorizzazioni (1931-1945)*, Documento: *Lettera del Ministero delle Corporazioni, Direzione Generale del Lavoro, della Previdenza e dell'Assistenza al Prefetto di Taranto, in data 14 marzo 1936*. La risposta, ovviamente, non poteva che essere positiva. Ivi, Documento: *Risposta del Prefetto al Ministero delle Corporazioni, in data 1 aprile 1936*.

¹⁵⁶ Vedi per l'area tarantina: M. Comei, *Le agitazioni popolari contro la disoccupazione e il carovita negli anni della grande crisi (1930-1933)*, in AA. VV., *Meridionalismo democratico e socialismo. La vicenda politica e intellettuale di Tommaso Fiore*, De Donato, Bari 1979, pp. 452-472. Spunti molto interessanti anche in: L. Masella, *Le campagne pugliesi nella crisi degli anni 1927-35*, in AA. VV. *Problemi di storia delle campagne meridionali in età moderna e contemporanea*, a cura di A. Massafra, Dedalo Libri, Bari 1981, pp. 655-703. Per le analisi sul rapporto tra crisi agraria ed emigrazione si rimanda a: P. Bevilacqua, *Società rurale e emigrazione*, in *Comitato nazionale «Italia nel mondo». Storia dell'emigrazione italiana cit.*, pp. 95-112.

Assicuro, inoltre, che eserciterò il più severo controllo perché non abbia a verificarsi, come per il passato, quanto si è voluto eliminare con la nuova legge sull'urbanesimo¹⁵⁷.

Come si è visto, l'immigrazione a Taranto nei periodi esaminati rappresentava un fenomeno molto complesso, ricco com'era di molteplici flussi differenti per provenienza geografica e socio-professionale. Detto ciò, un'ipotesi¹⁵⁸ che mi sento di avanzare è che si trattasse in gran parte di un'emigrazione che, per la prevalenza di operai, artigiani e piccolo-medio borghesi che poco avevano partecipato all'emigrazione oltreoceano, si era sviluppata parallelamente all'esodo transoceanico dei primi decenni del Novecento. Si trattava di flussi, quindi, su cui poco incisero le politiche di chiusura all'immigrazione degli Stati Uniti¹⁵⁹. Infatti, negli anni Trenta la composizione socio-professionale degli immigrati a Taranto varia non di molto rispetto a quella dei decenni precedenti, e molte delle aree di provenienza dei migranti, specie quelle urbane, non avevano conosciuto una consistente emigrazione transoceanica. Per di più una parte, certamente significativa, degli immigrati giunti a Taranto negli anni Trenta, così come negli anni della prima guerra mondiale, non era alla disperata ricerca di un'occupazione, tanto da spingersi a muovere da La Spezia, Genova o Venezia alla volta di Taranto per l'impossibilità di raggiungere, ad esempio, Filadelfia. Si trattava, in molti casi, di operai specializzati già occupati in industrie meccaniche e navali che si trasferivano a Taranto in seguito a disposizioni ministeriali, se dipendenti di un Arsenale statale, o aziendali (possibile ad esempio, anche se resta da accertare, per le aziende dei Tosi), o anche perché indotti da

¹⁵⁷ A.S.T., Prefettura – Gabinetto, Categoria 6.7: *Ministero agricoltura Industria e Commercio*, Busta 171: *Varie 1928-1950*, Fascicolo 2 cit., Documento: *Lettera dell'Unione Provinciale di Taranto della Confederazione fascista dei Lavoratori dell'Industria al Prefetto di Taranto, in data 22 settembre 1939*.

¹⁵⁸ Allo stato attuale degli studi è difficile sviluppare analisi che si spingano oltre alcune iniziali ipotesi. In proposito, necessarie sarebbero delle ricerche sulle aree di partenza.

¹⁵⁹ Su questo aspetto e più in generale sul rapporto migrazioni estere – migrazioni interne negli anni tra le due guerre, vedi: A. Nobile, *Politica migratoria e vicende dell'emigrazione durante il fascismo*, in *"Il Ponte"*, novembre – dicembre 1974; E. Sori, *Emigrazione all'estero e migrazioni interne in Italia tra le due guerre*, in *"Quaderni Storici"*, numero 29 – 30, 1975; E. Sori, *Un bilancio della più recente storiografia italiana sull'emigrazione*, in *Studi sull'emigrazione. Un'analisi comparata. Atti del convegno storico internazionale sull'emigrazione*, Biella, Palazzo La Marmorata, 25-27 settembre 1989, a cura di M. R. Ostuni, vol. 1, Electa, Milano 1991. La questione è stata recentemente ripresa da: A. Treves, *Percorsi di studio e percorsi migratori. Le migrazioni interne italiane come un continuum tra anni venti e anni sessanta*, in J. Grossutti e F. Micelli (a cura di), *Pantianicco a Buenos Aires. Da contadini a infermieri: un caso di emigrazione specializzata*, Comune di Mereto di Tomba 2007, pp. 21-67.

aumenti salariali¹⁶⁰. Interessante in proposito la lettera che Sergio Nannini, Commissario per le migrazioni e la colonizzazione interna, inviava al Prefetto di Taranto il 5 febbraio 1936. Nella lettera il Commissario scriveva che:

Questo Commissariato con nota n. 33226 del 28 dicembre 1935 autorizzava in via eccezionale la Ditta Ferrobeton a trasferire da Caserta a Taranto cento operai specializzati dandone contemporaneamente comunicazione agli Uffici di Collocamento di Napoli e Taranto ed alla ditta richiedente. In data 31 dicembre l'Ufficio di Collocamento di Taranto con telegramma n. 5568 pregava questo Commissariato di sospendere l'autorizzazione concessa. Questo Ufficio in data 2 gennaio corrente, in considerazione che la provincia di Napoli non ha mai opposto alcun ostacolo al trasferimento nella propria di operai di codesta provincia, comunicava al locale Ufficio di Collocamento che non poteva revocare l'autorizzazione già data salvo che la ditta Ferrobeton non avesse sospeso od annullata la richiesta fatta. Questo commissariato si pregia comunicare quanto sopra, all'E. V. perché voglia impartire le opportune disposizioni all'Ufficio di Collocamento per la sollecita esecuzione del trasferimento degli operai richiesti fin dallo scorso mese di dicembre, tanto più che pervengono al riguardo vive insistenti premure da S. E. l'Alto Commissario per la provincia di Napoli e non si ha notizia che la ditta precitata abbia rinunciato al trasferimento in parola¹⁶¹.

Ma negli anni Trenta non erano in vigore le leggi contro l'urbanesimo? Val la pena di ricordare che la storia della lotta contro l'esodo dalle campagne e l'immigrazione nelle città era, almeno per quanto concerne il periodo fascista, la storia dello sviluppo e dell'articolazione della legge 24 dicembre 1928, n. 2961¹⁶², la

¹⁶⁰ Per un esauriente quadro sull'attuale dibattito storiografico sull'emigrazione si rimanda a: M. Sanfilippo, *Problemi di storiografia dell'emigrazione italiana*, Sette città, Viterbo 2002; M. Sanfilippo (a cura di), *Emigrazione e storia d'Italia*, Pellegrini Edizioni, Cosenza 2003; P. Corti, *L'emigrazione italiana e la sua storiografia: quali prospettive?*, in "Passato e Presente", n. 23, anno 64, gennaio-aprile 2005 pp. 89-95; M. Tirabassi (a cura di), *Itinera. Paradigmi delle migrazioni italiane*, Ed. Fondazione Giovanni Agnelli, Torino 2005; Treves, *Percorsi di studio e percorsi migratori. Le migrazioni interne italiane come un continuum tra anni venti e anni sessanta* cit.

¹⁶¹ A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 6.7: *Ministero agricoltura Industria e Commercio*, Busta 171: *Varie 1928-1950*, Fascicolo 2 cit., Documento: *Lettera inviata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna al Prefetto di Taranto, in data 5 febbraio 1936*. La stessa ditta, che si occupava di lavori in cemento armato e idraulici sia civili che industriali, aveva solo due mesi prima provveduto a spostare a Taranto 200 operai della Provincia di Bari. Cfr. A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 6.7: *Ministero agricoltura Industria e Commercio*, Busta 171: *Varie 1928-1950*, Fascicolo 2 cit., Documento: *Risposta del Prefetto di Taranto al Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna, in data 16 febbraio 1936*.

¹⁶² Legge 24 dicembre 1928, n. 2961, "Conferimento al prefetto della facoltà di emanare ordinanze obbligatorie allo scopo di limitare l'eccessivo aumento di popolazione residente nelle città", in "Gazzetta ufficiale", n. 5, 7 gennaio 1929.

quale demandava ogni autorità in materia ai prefetti e ai consigli dell'economia corporativa. La successiva legge del 1931¹⁶³ con l'istituzione del "Commissariato" se era complementare alla prima, aveva tuttavia forme, contenuti e oggetti ben diversi. La legislazione del 1939¹⁶⁴, infine, era certo indicativa della dimensione dei problemi che in materia di urbanesimo esistevano a dieci anni dall'inizio della politica antimigratoria, la quale si era rivelata in gran parte inefficace¹⁶⁵.

È stato dimostrato che il minuzioso apparato di controlli e divieti, varato dal fascismo con le leggi del 1928, 1931, 1939, fu in larghissima misura inefficace, almeno per conseguire lo scopo dichiarato. Le migrazioni interne e l'urbanizzazione, come abbiamo visto, non procedettero mai tanto bene come negli anni '30, quando più le si voleva scoraggiare¹⁶⁶.

L'antiurbanesimo fascista, al di là della sua accezione demagogico-propagandistica, voleva essere una politica chiaramente rivolta verso la soluzione o attenuazione delle contraddizioni che lo sviluppo industriale provocava sulle città, contraddizioni, come problemi abitativi, disoccupazione, malessere sociale ecc., che deliberatamente si volevano scaricare sulle campagne. In questa ambiguità, in questa contraddizione risiedeva una delle ragioni fondamentali della sua inefficacia, tentare cioè di risolvere problemi prevalentemente di carattere economico-sociale con provvedimenti di tipo puramente amministrativo-repressivo¹⁶⁷.

Per quanto riguarda il caso di Taranto l'urbanesimo stava esasperando tutti quei problemi, dal sovraffollamento alla disoccupazione operaia, che le leggi del regime si ponevano di risolvere. La città, come si è visto, conosceva per tutti gli anni Trenta un processo di accentuata urbanizzazione, tra i più alti d'Italia, dovuta ad un flusso

¹⁶³ Legge 9 aprile 1931, n. 358, "Norme per la disciplina e lo sviluppo delle migrazioni e della colonizzazione interna", in "Gazzetta ufficiale", n. 96, 27 aprile 1931.

¹⁶⁴ Legge 6 luglio 1939, n. 1092, "Provvedimenti contro l'urbanesimo".

¹⁶⁵ Su tutta la questione si rimanda al fondamentale testo di: Treves, *Le migrazioni interne nell'Italia fascista* cit. Vedi anche: E. Sori, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, il Mulino, Bologna 1979, in particolare il capitolo: *Dall'emigrazione all'estero alle migrazioni interne*.

¹⁶⁶ Cfr. Sori, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale* cit., p. 471.

¹⁶⁷ Queste considerazioni già presenti nello studio di Treves appena citato, hanno trovato conferma nelle ricerche su particolari realtà locali. Vedi: E. Scarzanella, *L'emigrazione veneta nel periodo fascista*, in "Studi Storici" anno 18, aprile – giugno 1977; Masi, *Movimenti migratori in Calabria nel periodo fascista*, in "Storia contemporanea" cit.; O. Bianchi, *Emigrazione e migrazioni interne tra Otto e Novecento*, in *Storia D'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi, La Puglia* cit., pp. 521-560; Sudati, *Tutti i dialetti in un cortile. Immigrazione a Sesto San Giovanni nella prima metà del '900* cit.

immigratorio molto rilevante che contribuiva ad esasperare il problema dell'affollamento e sovraffollamento della città vecchia¹⁶⁸, oltre che a far sentire in tutta la sua gravità il problema più generale della carenza di abitazioni¹⁶⁹. In proposito, fin dal 1929, molto scalpore fece una lettera che il Prefetto di Taranto Grassi inviò direttamente a Mussolini, nella quale descriveva, con toni eccessivamente allarmati, le condizioni abitative della Città Vecchia. In seguito a questa lettera, il Prefetto Grassi venne destituito. Scriveva il Prefetto:

Vi sono problemi demografici, Eccellenza, si confusi e gravi, e sopra i quali pesa talmente l'ingiustizia secolare che se pur è possibile la diagnosi attenta, per quanto indagini o mediti, io non so disporre quella qualsiasi via normale o gerarchica che valga a quietarmi l'ansia ed a placare la mia inquieta coscienza. Rivelo a Vostra Eccellenza il mio profondo turbamento fascista. Sconvolta carità di patria, arsura di giustizia sociale [...] Ho il cuor stretto Eccellenza dopo un'attenta minuziosa visita a questi alveari o formicai di Taranto vecchia, che, ahimé, dal leggero diletterismo di turisti, o di passanti insensibili o falsamente esteti, sono detti interessanti, pittoreschi, strani, unici o rari. Nulla ho visto di più raccapricciante e macabro, nulla che tanto io abbia addentro sentito come offesa profonda nel sangue. [...] Di circa 50.000 tarantini, della città vecchia, accresciutasi notevolmente negli ultimi periodi, Eccellenza, 20.000 poveri, abbruttiti, amorali e fanatici, malnutriti, malvestiti, pieni di parassiti, or torpidi e rassegnati pur di fronte a gravi sciagure ma talvolta queruli e insofferenti di fronte a lievi necessità civiche trascinan la loro vita nella città vecchia asserragliando la lor

¹⁶⁸ Nella relazione inviata dal Prefetto di Taranto al Ministro dell'Interno il 9 luglio 1930, si diceva che: "In relazione ha quanto ho accennato circa la crisi degli alloggi,[...] La costruzione di case popolari renderebbe possibile: a) di gettare sul mercato un conveniente numero di abitazioni, tale cioè da soddisfare ai crescenti bisogni della popolazione e da costruire un calmiera di fronte alle esorbitanti pretese di alcuni proprietari; b) di fornire a parte della popolazione, che attualmente vive in tuguri privi di luce e di aria, - che dovrebbero senz'altro essere dichiarati inabitabili - alloggi igienici; c) di combattere la tubercolosi che appunto per le inverosimili condizioni di tali tuguri, in alcune parti della Città ha raggiunto cifre impressionanti di morbilità e mortalità; d) di combattere il fenomeno della disoccupazione nell'industria edilizia; e) di permettere, in un secondo tempo, a costruzioni ultimate, il graduale sventramento della Città vecchia, nella quale si trovano vie (?) della larghezza di centimetri 60". Cfr. A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 8.2: *Relazioni mensili*, Busta 229: *Relazioni 1927-1936*, Fascicolo 6: *Relazioni marzo 1927-gennaio 1933*, Documento: *Relazione del 9 luglio 1930*.

¹⁶⁹ Sul problema dell'affollamento del centro storico di Taranto e in generale sul problema delle abitazioni, vedi: G. D'Onofrio, *Il sovraffollamento nelle province meridionali d'Italia*, in "Questioni meridionali", vol. II, 1935, pp. 83-118; G. Leccisotti, *La popolazione di Taranto. analisi di un bilancio demografico attivo*, in "Igiene moderna", n. 32, 1939; G. Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"*, Regia Tipografia Ed. Salentina, Lecce 1941 [estratto dalla rivista: "Rinascenza Salentina", Anno IX, n. 1, 1941]. In proposito Roberto Nistri ha scritto: «La città negli ultimi tempi è cresciuta di 30.000 abitanti, gran parte dei quali abita in baracche, fetidi seminterrati e anche case tirate su alla meglio, prive di acqua, luce e dei più elementari servizi igienici; mancano totalmente strade e fognature». Vedi: Nistri, *Mentre nasce e muore un impero romano* cit., p. 24.

numerosa vergogna entro vicoli osceni, i quali talvolta son sì stretti da non consentire la fronte di due uomini magri oppure d'un solo pingue¹⁷⁰.

Nel 1931 il numero medio di stanze per abitazione era a Taranto, come per Bari, il più basso d'Italia con un valore medio del 2,2; lo stesso primato la città ionica aveva per quanto riguardava il numero medio di persone per stanza (2,1)¹⁷¹. Su cento abitazioni la città di Taranto ne possedeva 21 non affollate, 32 affollate e 47 sovraffollate, nello stesso tempo, su cento persone: 11 vivevano nel primo gruppo, 29 nel secondo, e ben 60 nelle abitazioni sovraffollate¹⁷². A questa situazione molto critica, fotografata da Guido D'Onofrio nel 1931, si veniva ad aggiungere la pressione esercitata per tutti gli anni Trenta dal costante aumento del numero degli immigrati. Questi ultimi spesso non avevano altra soluzione che sistemarsi, come spesso lamentava la stampa locale, in ricoveri di fortuna nelle fatiscenti abitazioni del centro storico o si impegnavano individualmente nel dar vita ad un'edilizia spontanea e minima nei borghi e nelle aree periferiche vicine al cantiere industriale¹⁷³. La crescita della popolazione determinava, in assenza – come vedremo – di un piano regolatore, uno sviluppo urbano che, se in piccola parte contribuiva a sanare le gravi carenze di strutture abitative, nello stesso tempo determinava anche soluzioni fortemente irrazionali.

La Città può dirsi quasi esclusivamente creata dall'iniziativa privata, stimolata e sospinta dalla pressione delle masse d'immigrati determinanti via via l'urgenza e l'intensità di richiesta delle abitazioni. Ma appunto perché prodotto della libera iniziativa non regolata, col prodigio, in breve giro di anni, di una nuova città, ci ha pure offerto lo spettacolo – poco edificante – di una impostazione anarchica delle

¹⁷⁰ Cfr. A.C.S., Partito Nazionale Fascista, Situazione politica delle province, Busta 23, Fascicolo 3: *Relazione Prefetto Grassi*, Documento: *Relazione sulle condizioni della città vecchia, 18 settembre 1929*.

¹⁷¹ D'Onofrio, *Il sovraffollamento nelle province meridionali d'Italia* cit., p. 88.

¹⁷² Ivi, p. 90. Il dato di Taranto insieme a quello di Bari era il più alto tra le città con più di 100.000 abitanti. Il dato medio del sovraffollamento della popolazione nelle 22 città maggiori d'Italia era nel 1931 di 31,5. Per dare un quadro basti dire che Napoli aveva un indice del 55,8%; Roma del 37,5%; Messina del 48,6%; Milano del 26,1%. Nelle pagine seguenti D'Onofrio inserisce delle tabelle molto interessanti circa la percentuale di sovraffollamento per ogni categoria socio-professionale. Per Taranto si ritrovano dati molto elevati, i più elevati d'Italia, per quasi tutte le categorie.

¹⁷³ Sono questi gli anni della formazione del Rione Tamburi che, nato inizialmente – come vedremo – per ospitare le case degli operai dei Cantieri Tosi, diverrà negli anni Trenta un grande quartiere quasi interamente costituito da costruzioni abusive. Lo stesso discorso vale per il rione Tre Carrare e Solito-Corvisea.

costruzioni, cui è seguito lo sconcio edilizio dei rioni Tre Carrare e Tamburi, i quali, se un tempo potevano considerarsi borgate della Città, ora che la Città nuova li ha raggiunti e oltrepassati si sono trovati incorporati in essa con tutte le loro brutture!¹⁷⁴

In questo modo si cercava di rispondere alla carenza di abitazioni nonostante l'importante crescita di un tessuto urbano che, prima dell'intervento pubblico nell'edilizia popolare, restava in gran parte riservato ad abitazioni medio e alto borghesi e, solo in rari casi, anche operaie¹⁷⁵. La stampa cittadina lamentava continuamente la grande carenza di alloggi popolari e le eccessive speculazioni sugli affitti, possibili grazie al costante incremento delle domande di alloggi¹⁷⁶. Nel 1937, in proposito, si leggeva sul giornale cittadino:

Lo straordinario incremento della città, dovuto alle immigrazioni di gente che proviene particolarmente da ogni parte delle Puglie e delle Calabrie, l'aumentato costo della mano d'opera e dei generi di costruzione, l'inasprimento dei tributi, hanno determinato, qui più che altrove, un enorme rincaro delle pigioni, rincaro che è degenerato, per opera di taluni proprietari, in una vera e propria imposizione camorristica ed in una fonte illecita ed esosa di sproporzionati guadagni. [...] La soluzione della grave questione delle case, sta appunto nel favorire la costruzione di quelle popolari. E questo hanno mostrato di comprendere in tutti i centri importanti, ministri e deputati, consigli comunali ed istituti bancari. Senza dire che Taranto è in una condizione eccezionale, di fronte alle altre città, condizione che fa sentire più imperioso

¹⁷⁴ Cfr. Importuno, *Appunti su la finanza del comune di Taranto* cit., pp. 47-48.

¹⁷⁵ Il problema dell'insediamento abitativo degli immigrati a Taranto grosso modo durante tutta la prima metà del XX secolo meriterebbe una ricerca a se stante e non è possibile in questa sede, per mancanza di fonti in proposito, seguirne le vicende. La stampa locale da notizie soprattutto per quanto riguarda la sistemazione degli immigrati nel già sovraffollato centro storico, ma non è possibile al momento avere un quadro delle migrazioni interne al territorio comunale, a mio parere molto consistenti. Dalla tabella 1 si evince che la popolazione della città vecchia nel periodo esaminato cresce a ritmi molto inferiori rispetto all'aumento della popolazione dovuto all'immigrazione. In questi anni infatti si assiste ad un importante processo di spostamento della residenza dalla città vecchia a quella nuova di larga parte degli strati medi e alto borghesi. Per alcune informazioni al riguardo, vedi: Giummo, *Alle radici dell'abbandono. La città vecchia di Taranto: da realtà rivoluzionaria a ghetto sottoproletario a città fantasma* cit. Nell'affrontare una ricerca di questo tipo interessante sarebbe partire dalle problematiche sollevate, ormai qualche anno fa, da Amalia Signorelli. Vedi: A. Signorelli, *Spazio concreto e spazio astratto. Divario culturale e squilibrio di potere tra pianificatori ed abitanti dei quartieri di edilizia popolare*, in "La ricerca folklorica", n. 20, *Antropologia urbana*, 1989, pp. 13-21.

¹⁷⁶ Il problema degli alloggi popolari era già avvertito in città alla fine del XIX secolo, vedi: *Case operaie*, in "La Sentinella", n. 3, 23 gennaio 1889; *Le case operaie*, in "La Sentinella", n. 9, 31 marzo 1889. Il problema tuttavia emerge in tutta la sua drammaticità negli anni tra le due guerre, vedi: *Per le case operaie*, in "La Voce del Popolo", a. XXXIX, 24 marzo 1922; *Le case operaie proposte dalla giunta*, in "La Voce del Popolo", a. LI, 16 febbraio 1934.

il bisogno delle case economiche e che dovrebbe rendere più sollecite e premurose le autorità locali a secondarne lo sviluppo¹⁷⁷.

Il periodico tarantino “La Voce del Popolo” non risparmiava le critiche all’immobilismo municipale. Soprattutto sul problema delle case operaie e popolari, oltre che sulla fornitura dei servizi essenziali, come l’acquedotto e la fognatura, si accusavano gli amministratori cittadini di favorire gli investimenti privati e la speculazione edilizia di fasce consistenti della borghesia urbana che aveva orientato in tal senso i propri capitali¹⁷⁸.

Se in ogni città si parla e si agisce per risolvere il problema del rincaro delle pigioni, questo movimento in Taranto dovrebbe essere più accentuato per mille ed una ragione. Il rapido ed anormale accrescimento della popolazione della nostra città, causato in gran parte dall’accrescimento dell’Arsenale marittimo, non ha lasciato tempo che materialmente la città si estendesse nella dovuta e logica proporzione. Si fabbrica sempre, è vero, ma non si è finito di intonacare le mura che la casa è già fittata a prezzi altissimi. Danno alla borsa, danno all’igiene. Non diciamo poi se si volesse muovere un po’ la pedina del risanamento della vecchia Taranto, non diciamo se per un caso qualsiasi o per ragioni di generale interesse, si venisse ad accrescere il numero degli operai nell’Arsenale, e quindi quello degli impiegati e degli ufficiali e degli speculatori ecc. Dove si andrebbe ad abitare? Allora si che sarebbe il caso di costruire le baracche¹⁷⁹.

Inoltre, l’urbanesimo influiva gravemente sul fenomeno della disoccupazione. Il permanere in città di masse di disoccupati non era cosa gradita ai gruppi dirigenti e in particolare all’autorità prefettizia. Il numero di coloro che erano privi di un lavoro

¹⁷⁷ Cfr. *Per le case. Un esempio ed un monito*, in “La Voce del Popolo”, a. LIV, 19 febbraio 1937.

¹⁷⁸ Cfr. *La costruzione di un nuovo acquedotto in Taranto*, in “La Voce del Popolo”, a. XI, 22 luglio 1894.

¹⁷⁹ *Le case economiche a Taranto*, in “La Voce del Popolo”, a. XLVIII, 21 febbraio 1931. Vedi tra gli altri anche: *Il problema della casa*, in “La Voce del Popolo”, a. XXIX, 3 marzo 1912; *Il problema delle case. Un memoriale di “arsenalotti”*, in “La Voce del Popolo”, a. XXXV, 13 aprile 1918; *Per le case popolari*, in “La Voce del Popolo”, a. XXXII, 1 maggio 1912; *La questione dei suoli per le case operaie*, in “La Voce del Popolo”, a. XXXIX, 13 maggio 1926; *Le case per gli arsenalotti e la crisi delle abitazioni*, in “La Voce del Popolo”, a. XLII, 10 maggio 1929; *Il grave problema della casa*, in “La Voce del Popolo”, a. XLIV, 3 settembre 1931; *Il problema dei sobborghi. Le case dei Cantieri navali Tosi*, a. LII, 12 maggio 1935; *Situazione e problemi della proprietà edilizia a Taranto*, in “Voce del Popolo”, a. LIII, 18 luglio 1936.

era andato via via aumentando; agli inizi del 1931 i disoccupati erano 4.093¹⁸⁰, nel 1934 erano saliti a 7.564¹⁸¹ e appena un anno dopo raggiungevano la cifra di 8.661 disoccupati¹⁸². I settori che maggiormente ne risentivano erano quello delle industrie siderurgiche, meccaniche e metallurgiche (1.426 disoccupati nel 1935), quello dell'industria edilizia (1.382 disoccupati), gli esercizi pubblici (495 disoccupati), e per la manodopera femminile soprattutto l'agricoltura con 4.475 disoccupati, di cui 3.492 donne (*vedi tabella 28*)¹⁸³.

Il problema dell'urbanesimo era dunque ben avvertito a Taranto in tutte le sue implicazioni sia dalla stampa che dagli organi di governo. L'intenzione era quella di garantire agli operai di Taranto la priorità sulle eventuali assunzioni di manodopera e di ostacolare l'afflusso di lavoratori dalle campagne e dalle altre zone del paese. Nel 1932 Il Prefetto di Taranto scriveva al Ministro dell'Interno «Quanto alle migrazioni interne è opportuno che io rilevi la necessità che gli spostamenti siano preventivamente comunicati. Ciò allo scopo di evitare che si invii mano d'opera in luoghi ove è già grave la disoccupazione. Di qui grave malcontento tra l'elemento locale disoccupato e la necessità, da parte mia, di segnalare la cosa, telegraficamente, al predetto Comitato Centrale»¹⁸⁴. Tuttavia, le esigenze delle industrie cittadine di accaparrarsi manodopera specializzata, anche se spesso inviata a Taranto attraverso il controllo delle autorità, contraddiceva con l'intento di riassorbire la disoccupazione locale, composta in gran parte da operai meccanici, in modo da placare le tensioni sociali¹⁸⁵. Queste, infatti, si mantenevano piuttosto elevate, e il giornale cittadino "La Voce del Popolo" protestava, anche contro il Governo, ogni qual volta venivano inviati a Taranto operai specializzati da altre sedi. Il 25 febbraio 1936 si leggeva, infatti, sul giornale: «L'operato del Governo, circa la scelta degli operai destinati dalla Spezia a Taranto, per difetto di abili operai tarantini, riconferma che la nostra città è sfornita di operai tecnici, di cui possa aver bisogno un R. Arsenal Marittimo

¹⁸⁰ A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 8.2: *Relazioni mensili*, Busta 229: *Relazioni 1927-1936*, Fascicolo 6: *Relazioni marzo 1927-gennaio 1933*, Documento: *Relazione del 10 gennaio 1931*.

¹⁸¹ A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 8.2: *Relazioni mensili*, Busta 229: *Relazioni 1927-1936*, Fascicolo 5: *Relazioni gennaio 1934-luglio 1935*, Documento: *Relazione del 25 marzo 1934*.

¹⁸² A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 8.2: *Relazioni mensili*, Busta 229: *Relazioni 1927-1936*, Fascicolo 5: *Relazioni gennaio 1934-luglio 1935*, Documento: *Relazione del 25 marzo 1935*.

¹⁸³ *Ibidem*.

¹⁸⁴ Cfr. A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 8.2: *Relazioni mensili*, Busta 229: *Relazioni 1927-1936*, Fascicolo 6: *Relazioni marzo 1927-gennaio 1933*, Documento: *Relazione del 15 aprile 1932*.

¹⁸⁵ Su questo argomento molto interessante è: S. Musso, *Le regole e l'elusione. Il governo del mercato del lavoro nell'industrializzazione italiana. 1880-2003*, Rosenberg & Sellier, Torino 2004.

come il nostro. Sin da ora protestiamo vivamente, a nome di tutti gli operai tarantini, contro codesta gratuita assertiva. [...] Concludiamo dichiarando a tutti che gli operai tarantini non sono inferiori a quelli della Spezia, e che perciò han diritto alla preferenza per l'ammissione al R. Arsenale»¹⁸⁶. Le polemiche nei confronti degli immigrati a Taranto erano comunque sempre legate al problema della disoccupazione locale e alle modalità con le quali si procedeva alle assunzioni in Arsenale. A poche settimane di distanza "La Voce del Popolo" tornava sulla questione: «Ed in proposito, siamo costretti di far notare con la nostra massima dispiacenza, che a Taranto vi sono operai congegnatori valentissimi, attrezzatori di un valore indiscutibile, i quali si muoiono di fame, mentre in Arsenale se ne trovano di una capacità molto inferiore ai primi. Si parla di nuove ammissioni da molto tempo, ma pare che non se ne voglia saper nulla, e se qualche operaio vi abbisogna in Arsenale, si fa venire da altri cantieri come se Taranto fosse la terra dei bifolchi soltanto»¹⁸⁷. Lo stereotipo sulla scarsa preparazione tecnica degli operai locali, pur ormai a molti anni dalla presenza di un'industria moderna in città, doveva essere ben radicato. Indicativo, in proposito, quanto riferiva nel 1935 la dirigenza dei Cantieri Tosi al sindacato di controllo della Banca Commerciale Italiana «la maestranza (*locale*) sembra non dia gli stessi rendimenti di quella delle zone settentrionali per ragioni di vario ordine»¹⁸⁸.

Le fonti, comprese le relazioni dei Prefetti, non danno notizie circa i rapporti tra i cittadini originari di Taranto e quelli di nuova acquisizione. Le uniche notizie si ricavano dalla stampa locale, che, come si è detto, prendeva di mira principalmente le questioni legate all'occupazione operaia¹⁸⁹. Solo in un articolo si accennava ai problemi di convivenza tra i locali e gli immigrati, segno che alcuni contrasti dovevano essere presenti. Leggiamo da "La Voce del Popolo" del 20 giugno 1936:

Per effetto delle ingenti opere che il Governo ha eseguito per la inespugnabilità del nostro porto, Taranto ha subito in breve volgere di anni un sì notevole incremento da essere a ragione noverata fra le città cospicue della penisola. All'ampliamento materiale

¹⁸⁶ Cfr. *Una calunnia*, in "La Voce del Popolo", 25 febbraio 1936.

¹⁸⁷ Cfr. *R. Arsenale Marittimo*, in "La Voce del Popolo", 17 marzo 1936.

¹⁸⁸ Cfr. A.S.B.I., Patrimonio: *Banca Commerciale Italiana*, Fondo: *Sofindit - Carte di Ferdinando Adamoli*, Cartella 326, Fascicolo 3: *Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi - Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934*, Documento: *Notizie storiche, gennaio 1935*, p. 6.

¹⁸⁹ Cfr. *Gli operai di Taranto e l'Arsenale*, in "La Voce del Popolo", 2 marzo 1936.

è mestieri corrisponda un adeguato progresso nello spirito civile, e che la cittadinanza di Taranto si impegni a confermare le sue attitudini intellettuali e politiche al novello stato di cose, e tale scopo non potrà conseguirsi se non si promuoverà, per virtù delle persone assennate e autorevoli e per opera della stampa, un efficace lavoro di assimilazione che affratelli gli abitanti nativi di Taranto con i forestieri i quali, se altrove sortirono i natali, hanno però residenza fissa in questo luogo che, per ragioni di ufficio o di mestiere, sarà il loro soggiorno permanente. L'ingenito sentimento di repulsione verso gli estranei è un fenomeno naturale che si produce in tutte le città che subiscono repentine trasformazioni. La disparità delle abitudini e la dissonanza dei dialetti portano sui primordi un certo perturbamento nei costumi tradizionali degli abitanti, cosicché non deve fare meraviglia se questi guardano i nuovi venuti con occhio diffidente, li considerano come intrusi e si tengono in altezzoso isolamento. La qual cosa, se fino a un certo punto era scusabile nell'epoca del tramestio edilizio e del flusso e riflusso dei lavoratori di permanenza precaria e turbolenta, sarebbe condannevole oggigiorno che, ultimato quasi il periodo delle grandi costruzioni, la città va purgandosi per rigurgito degli elementi più impuri della immigrazione operaia, e va assumendo una fisionomia proprio ben determinata. Benefica influenza a questo riguardo recheranno il tempo e l'educazione e sopra tutto la crescente prole, la quale darà l'avviamento alla desiderata fusione degli animi, talché fra non molto la popolazione di Taranto per l'armonia e la consonanza dei sentimenti e degli ideali formerà una sola grande famiglia¹⁹⁰.

Le restrizioni in materia di immigrazione non erano in grado di bloccare il flusso spontaneo che, come si è detto, proveniva anche dalle campagne della provincia o dalle regioni confinanti. Esemplificativa, a tale proposito, una circolare che il Prefetto di Taranto inviava ai Comuni della provincia nel 1935 avente per oggetto "Lotta contro l'urbanesimo". L'intento della circolare era quello di richiamare le amministrazioni locali al rispetto delle disposizioni legislative necessarie per

¹⁹⁰ Cfr. *Il dovere di tutti. Passato e presente*, in "La Voce del Popolo", 20 giugno 1936. Interessante anche un secondo articolo in cui si parla delle lamentele degli immigrati rispetto alle limitate attrattive che offre la città. "Poiché per i nove decimi di coloro che qui soggiornano, o per fatalità d'impiego, o per convenienza pecuniaria, non possono aprir bocca senza enunciare un monte di recriminazioni sugli usi e costumi nostri, o meglio di lamenti per il modo col quale essi trascorrono tra noi la loro vita, è uno dei tanti fatti che hanno solo spiegazione in un complesso di circostanze quasi di moda. Infatti, perché alcuni di loro sono passati o hanno soggiornato nei grandi centri si credono in diritto di farla da maestri dall'alfabeto in su, quasi non fosse a noi palese il più delle volte che ben contenti al tirar delle somme sono di trovarsi tra noi. Come in tutte le città nuove, la fusione degli elementi è lontana da quella coesione simpatica che allietta l'esistenza anche nei centri minori dal misero impiegatuccio al pezzo grosso. Poche le famiglie affiatate coi più. Privi di ritrovi, circoli ed altre liete adunanze spesso mancanti pure di spettacoli, non si ha il rifugio nemmeno di un pubblico concerto serale". Cfr. *La vita a Taranto*, in "La Voce del Popolo", 3 febbraio 1935.

bloccare gli afflussi degli abitanti dei vari Comuni nella città capoluogo. Scriveva il Prefetto che:

Il movimento migratorio nel centro urbano continua a mantenersi elevato. È necessario arginare con ogni mezzo tale fenomeno che, come è noto, depauperava la campagna e contribuisce ad accentuare la decadenza demografica della Nazione. Allo scopo di rendere più efficace la esecuzione delle misure previste dalla legge per porre un freno all'eccessivo inurbamento della popolazione rurale invito le S. V. a segnalare subito al Questore i nominativi di coloro che abbandonano il Comune per trasferirsi nel centro urbano. Di ogni eventuale ingiustificata omissione le S. V. saranno tenute personalmente responsabili¹⁹¹.

Come si è visto dai dati presentati, queste disposizioni trovarono poca attuazione, o se anche furono applicate non riuscirono ad incidere nel limitare le così numerose immigrazioni verso la città. A Taranto nel periodo compreso tra il 10 novembre 1936 e l'8 gennaio 1942 vennero allontanate dalla città, attraverso l'intervento della questura, 676 persone di cui 330 uomini e 346 donne. Provvedimenti davvero molto limitati, specie se messi in confronto con i grandi flussi dell'immigrazione nel capoluogo ionico nel corso degli anni Trenta¹⁹². Ancora nel 1940 il questore della città scriveva: «diverse centinaia di operai specializzati sono affluiti da Trieste, Genova, La Spezia, Fiume per essere adibiti a lavori navali, mentre diverse migliaia di operai locali sono al lavoro presso stabilimenti ausiliari militari e privati, dipendenti da Società che hanno la sede principale in altre città»¹⁹³. Si può quindi concludere che a Taranto l'andamento dei flussi migratori, sia d'entrata che d'uscita, non presentavano quasi alcun rapporto con l'introduzione del sistema vincolistico, né soprattutto con quanto tale sistema si proponeva di realizzare nel suo progetto complessivo, continuando per tutti gli anni Trenta la loro fase ascendente.

¹⁹¹ Cfr. A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 6.7: *Ministero agricoltura Industria e Commercio*, Busta 171: *Varie 1928-1950*, Fascicolo 2: *Migrazioni interne, spostamento di mano d'opera. Autorizzazioni (1931-1945)*, Documento: "Lotta contro l'urbanesimo", circolare inviata dal Prefetto di Taranto ai Podestà della Provincia, in data 23 aprile 1935.

¹⁹² Cfr. A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 12.7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classificazioni del titolare / Varie*, Busta 310, Fascicolo 5: *Lotta contro l'urbanesimo. Relazioni mensili (1936-1943)*.

¹⁹³ Cfr. A.S.T., Prefettura-Gabinetto, Categoria 12.7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classificazioni del titolare / Varie*, Busta 310, Fascicolo 5: *Lotta contro l'urbanesimo. Relazioni mensili (1936-1943)*, Documento: *Relazione del Questore di Taranto*, in data 24 gennaio 1940.

Tabella 1: Andamento della popolazione presente di Taranto ripartita per quartieri urbani e nelle borgate dal 1881 al 1936.

	1881	1901	1911	1921	1931	1936
	POP.	POP.	POP.	POP.	POP.	POP.
Città Vecchia	27.288	24.860	25.781	31.714	27.090	36.480
Città Nuova	-	22.608	26.234	53.260	50.834	59.100
Rione Tre Carrare	-	2.085	2.430	5.298	11.916	22.700
Rione Tamburi	-	1.027	2.609	4.388	5.880	9.100
Borgate (Talsano, Statte, Crispiano e case sparse)	4.269	9.751	12.957	9.206	12.085	14.400
Totale	31.557	60.331	69.911	103.866	107.805	140.780
Indice: 1901=100	52,3	100	115,9	172,2	178,7	233,3

Fonte: Elaborazione mia su dati presenti nei Censimenti della popolazione degli anni relativi.

Tabella 2: Dati sull'occupazione operaia, stabile e avventizia, nell'arsenale tarantino nel periodo 1901 – 1940.

ANNI	OCCUPATI
1901	1.697
1902	1.371
1903	1.435
1904	1.425
1905	1.361
1906	1.281
1907	1.224
1908	1.209
1909	1.166
1910	1.143
1911	1.149
1912	1.456
1913	1.638
1914	1.985
1915	2.734
1916	3.385
1918	4.759
1920	2.438
1921	1.863
1925	1.640
1927	1.357
1928	1.323
1930	1.287
1932	1.304
1934	3.060
1936	3.974
1937	4.396
1940	12.102

Fonte: per gli anni dal 1901 al 1913 A. Carpi, *Sull'andamento dei servizi della Direzione generale delle costruzioni navali*, Roma, 1913, p. 50. Per gli anni dal 1914 al 1918 A.S.T., Fondo: *Prefettura – Gabinetto*, Cat. 6.3: *Ministero Difesa. Esercito*, Busta 106, Fascicolo 9: *Mobilizzazione industriale 1914 – 1918*. Documento: *Numero degli operai occupati nell'Arsenale di Taranto*. Per gli anni dal 1920 al 1940 A.S.C.T., Cat. XI: *Agricoltura, Industria e Commercio 1862 – 1953*, Busta 19, Fascicolo 193, Documento: *Riepilogo delle forze di lavoro occupate nell'Arsenale M. M. di Taranto*.

Tabella 3: Operai occupati nell'Arsenale di Taranto tra il 1889 e il 1898 distinti tra specializzati e non, suddivisi in base all'anno di assunzione e con l'indicazione se provenienti da Taranto o da altre sedi. (Dati assoluti e percentuali)

ANNO DI ASSUNZIONE	TARANTO		ALTRE SEDI		TOTALE ASSUNTI	% Op. Taranto su TOT
	Specializzati	Generici	Specializzati	Generici		
1889	9 (12%)	18	44 (60%)	2	73	37%
1890	14 (20%)	5	44 (63%)	7	70	27%
1891	16 (40%)	0	19 (48%)	5	40	40%
1892	12 (23%)	11	24 (47%)	4	51	45%
1893	143 (14%)	173	717 (69%)	8	1041	30%
1894	2 (3,5%)	0	47 (82%)	8	57	3,5%
1895	29 (14%)	28	125 (61%)	23	205	27,8%
1896	47 (22%)	32	102 (48%)	31	212	37%
1897	26 (22%)	1	90 (76%)	1	118	22,8%
1898	20 (22%)	1	66 (73%)	3	90	23%
TOTALE DECENNIO	384 (20%)	203	1278 (65%)	92	1957	30%

Fonte: A.S.A.M.M.T., Fondo: *Archivio matricolare operaio*, Volume 1 – 3: 1889-1898. Elaborazione mia.

Tabella 4: Provenienza degli operai occupati nell'Arsenale di Taranto: 1892, 1893, 1898.

SEDE DI PROVENIENZA	OPERAI OCCUPATI NEL:					
	1892	% su TOT	1893	% su TOT	1898	% su TOT
TARANTO	85	36,3%	401	31,4%	587	30%
VENEZIA	12	5,1%	238	18,6%	328	16,8%
NAPOLI	42	17,9%	223	17,4%	356	18,2%
C. DI STABIA	25	10,6%	104	8,1%	216	11%
LA SPEZIA	22	9,4%	95	7,4%	163	8,3%
LIVORNO	0	0	49	3,8%	53	2,7%
GENOVA	3	1,2%	33	2,5%	39	2%
ALTRE SEDI	45	19,2%	132	10,3%	215	11%
TOTALE	234		1275		1957	

Fonte: A.S.A.M.M.T., Fondo: *Archivio matricolare operaio*, Volume 1 – 3: 1889-1898. Elaborazione mia.

Tabella 5: Trasformazione socio-professionale di Taranto nell'intervallo compreso tra i censimenti della popolazione del 1881 e del 1901. (Cifre in % sul totale della popolazione dai nove anni in su).

	1881		1901	
	<i>%</i>	Num. Ass.	<i>%</i>	Num. Ass.
Agricoltura	19,3%	5.824.	14,5%	5.126
Industria	21,6%	6.519	19,4%	8.995
Edilizia	3,6%	1.097	5,5%	2.545
Commercio	1,4%	647	5,4%	2.497
Servizi	7,6%	3.514	11,6%	5.364
Pesca	1,7%	821	2,7%	1.263
Militari	0,8%	386	6,2%	2.896

Fonte: Elaborazione mia su dati presenti nei Censimenti della popolazione del 1881 e 1901.

Tabella 6: Industrie metalmeccaniche medie presenti a Taranto tra il 1890 e il 1940.

NOME	CAPACITÁ FINANZIARIA	NUMERO ADDETTI (In tempi di lavorazione normale)	ANNO DI INSEDIAMENTO
Cantiere Nav. Tarantino	2.500.000	300	1903
Cantiere Nav. Salerni e Spangher	3.500.000	350	1909
Cantiere Nav. Ing. Tagariello	2.000.000	250	1911
Cantiere Nav. Italia	1.000.000	150	1912
Cantiere Nav. Puglia	700.000	100	1915
Ditta Bevilacqua Emidio	700.000	100	1915
Officina Metallurgica Audace	1.000.000	150	1917
Cantiere Candelli	1.000.000	150	1928
Cantieri Gravame e Palmieri	1.000.000	100	1934
Officina Sicula	700.000	80	1934

Fonte: Elaborazione mia su dati presenti in: A.S.T., Prefettura di Taranto – Gabinetto, Cat. 12-7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classifiche del Titolare / Varie*, Busta: 309, Fascicolo 4: *Ditte metallurgiche minori (1909 – 1939)*.

Tabella 7: Industrie metalmeccaniche minori presenti a Taranto tra il 1890 e il 1940.

NOME	CAPACITÁ FINANZIARIA	NUMERO ADDETTI (In tempo di lavorazione normale)	ANNO DI INSEDIAMENTO
Off. Cepagatti Giuseppe e F.gli	600.000	75	1911
Off. A. Carnevale	500.000	65	1912
Off. La Meridionale	500.000	60	1914
Off. Nav. e Meccaniche C. Pavone e Ing. Blandino	450.000	50	1914
Off. Mecc. F.lli Maggi	300.000	35	1916
Off. C. Durante	300.000	30	1916
Off. V. Monteduro	300.000	30	1917
Off. N. Musolino e E. Pauri	250.000	25	1934
Off. D. Pavi	250.000	25	1935
Off. G. Ostilio	200.000	20	1936
Soc. Aut. Caggiano & C.	200.000	20	1936

Fonte: Elaborazione mia su dati presenti in: A.S.T., Prefettura di Taranto – Gabinetto, Cat. 12-7: *Pratiche che non rientrano in nessuna delle classifiche del Titolare / Varie*, Busta: 309, Fascicolo 4: *Ditte metallurgiche minori (1909 – 1939)*.

Tabella 8: Altre principali industrie di Taranto tra il 1870 e il 1940.

NOME	NUMERO ADDETTI (in tempi di lavorazione normale)	ATTIVITÀ
Società Tarantina Ossigeno	40	Industria chimica, lavorazione ossigeno compresso
Centrale Termoelettrica della Società Generale Pugliese di Elettricità	30	Industria elettrica, produzione di energia e materiale elettrico, energia termoelettrica
Sottostazione della Società Meridionale di Elettricità	35	Industria elettrica, trasformazione e trasporto di energia elettrica
Officine S. A. Galileo	89	Riparazioni telemetri, periscopi, gimetri, proiettori di navi
S. A. Industriale San Giorgio	185	Officine elettromeccaniche, costruzioni di congegni per navi
S. A. Montecatini	77	Stabilimento chimico
S. A. Oleificio Costa	250	Oleificio – Raffineria
Ditta Edile Crema	130	Costruzioni edilizie, riparazioni stradali, lavori edili per arsenale
Ditta Edile F.lli Resta	130	Costruzioni edilizie, riparazioni stradali, lavori edili per arsenale
Ditta Edile Piccinni	60	Costruzioni edilizie, riparazioni stradali

Fonte: Elaborazione mia su dati presenti in: A.S.T., Prefettura di Taranto – *Gabinetto*, Cat. 12-8: *Carte non classificate*, Busta 317, Fascicolo 12: *Numero operai occupati nelle industrie più importanti di Taranto 1914 – 1939*; A.S.T., Prefettura di Taranto – *Gabinetto*, Cat. 6-3: *Ministero Difesa. Esercito*, Busta 106, Fascicolo 7: *Stabilimenti dell'industria privata e loro capacità occupazionale 1870 – 1911*.

Tabella 9: Lavori eseguiti dal Cantiere Navale Franco Tosi dal 1920 al 1934.

Denominazione	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	Ricavato (Milioni)	
Marina Militare Nazionale				Mameli Capponi Da Procida T, Speri												53.052	
				Ettore Fieramosca												27.735	
							Bragadino Corridoni										28.084
							Settimo Settembrini										33.843
							Diamante Smeraldo Serpente Salpa										47.704
							Archimede Galileo Torricelli Ferraris										62.744
							P. Micca										16.900
Marina Militare Estera							Santa Fè Salta Santiago									49.209	
Marina Mercantile Nazionale					P.ssa Giovanna P.ssa Maria											42.078	
					M/n Città di Savona “ di Bastia “ di Alessandria											21.450	
					“ di Sorrento “ di Meta “ di Erva “ di Epomeo											6.500	
Riparazione naviglio Riparaz. carri FF.SS. Lavori vari																29.064	

Fonte: A.S.B.I., Patrimonio: Banca Commerciale Italiana, Fondo: Sofindit – Carte di Ferdinando Adamoli, Cartella 326, Fascicolo 3: Caratteristiche ed attività dei Cantieri Navali Franco Tosi – Taranto, nel quindicennio dal 1920 al 1934, Documento: Cantieri Navali Franco Tosi – Lavori eseguiti dal 1920 al 1934.

Tabella 10: Esercizi industriale di Taranto ripartiti secondo il numero degli addetti. (1927)

CLASSI	ESERCIZI CON																		In Complesso	
	Non più di 1 addetto		Da 2 a 5		Da 6 a 10		Da 11 a 50		Da 51 a 100		Da 100 a 250		Da 251 a 500		Da 501 a 1.000		Oltre 1.000			
	Es	Ad	Es	Ad	Es	Ad	Es	Ad	Es	Ad	Es	Ad	Es	Ad	Es	Ad	Es	Ad	Es	Ad
In agricole	7	7	2	4	..	..	3	113	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	12	124
Pesca	..	..	..	..	..	..	1	32	..	..	2	394	..	..	..	..	..	..	3	336
Cave	40	40	23	56	5	35	..	..	1	61	..	..	..	..	..	..	..	..	69	192
Legno	359	359	312	802	15	163	1	18	1	65	..	..	..	..	..	..	..	..	682	1.341
Alimentari	91	91	188	516	20	154	29	640	3	187	1	196	..	..	..	..	..	..	332	1.784
Pelli, cuoio	62	62	30	73	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	92	135
Carta	6	6	8	25	4	28	2	23	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	20	82
Poligrafiche	15	15	13	33	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	28	48
Metallurgiche	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1
Meccaniche	204	204	183	455	13	92	8	193	1	69	..	..	1	426	1	951	2	3.958	413	6.280
Minerali	27	27	48	151	22	163	2	21	2	156	..	..	..	..	..	..	..	..	101	521
Costruzioni	83	83	159	333	10	73	7	146	..	..	1	225	..	..	..	..	..	..	210	860
Tessili	51	51	12	36	3	19	3	57	1	66	..	..	..	..	..	..	..	..	73	232
Vestiario	931	931	438	1.215	31	229	5	72	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1.405	2.447
Sanitari	108	108	279	514	8	57	4	69	..	..	1	131	..	..	..	..	..	..	330	879
Chimiche	12	12	16	38	1	9	4	90	1	84	..	..	..	..	..	..	..	..	34	233
Luce, acqua,	6	6	10	30	3	28	2	22	..	..	1	114	..	..	..	..	..	..	22	195
Trasporti	402	402	94	271	23	165	10	358	4	282	1	135	3	941	..	..	..	..	543	2.551
Diverse	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	2	282	..	..	..	..	..	..	3	283
TOTALE	2.403	2.403	1.695	4.552	158	1.150	87	1.857	14	961	9	1.387	4	1.367	1	951	2	3.958	4.373	18.536

Fonte: Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento Industriale e Commerciale al 15 ottobre 1927. Volume IV, Italia meridionale, insulare, Regno*, Provveditorato Generale dello Stato – Libreria, Roma, 1928.

Tabella 11: Popolazione attiva da 10 anni in su ripartita per settori occupazionali (1921-1931-1936).

CLASSI	1921		1931		1936	
Agricoltura, pesca	7.527	9,3%	3.965	4,9%	4.679	4,6%
Industria	16.758	20,8%	20.218	25%	28.440	28%
Trasporti e comun.	2.413	3%	3.778	4,6%	5.053	5%
Commercio	2.861	3,5%	3.811	4,7%	5.822	5,7%
Banca, assicurazioni	138	0,2%	220	0,3%	284	0,3%
Difesa del paese	6.629	8,2%	3.519	4,3%	3.145	3,1%
Am. Pubblica	1.265	1,5%	1.899	2,3%	3.220	3,1%
Am. Privata	68	0,08%	71	0,08%	144	0,1%
Arti lib., prof., culto	1.171	1,4%	1.172	1,4%	1.648	1,6%
Servizi domestici	546	0,7%	609	0,7%	1.247	1,2%
Propr., benestanti	387	0,5%	256	0,3%	298	0,3%
Non professionali	40.567	50,5%	41.284	51%	47.914	47%
In complesso	80.330	100	80.802	100	101.894	100

Fonte: Censimenti Popolazione 1921; 1931; 1936.

Tabella 12: Addetti ed esercizi con e senza forza motrice al censimento industriale del 1937-'40.

CLASSI DI INDUSTRIE	Esercizi con e senza forza motrice			Esercizi con forza motrice		
	Esercizi	Addetti		Esercizi	Addetti	
		MF	F		MF	F
Industrie pesca	451	1.093	15	6	40	1
Estrattive	6	49	..	1	26	..
Legno e affini	142	305	4	29	140	..
Alimentari	245	1.040	48	126	869	35
Metallurgiche	..	..	..	..	..	..
Meccaniche	172	8.907	25	54	8.575	23
Lavorazione minerali	26	242	1	10	202	..
Edilizie	48	931	..	4	270	..
Chimiche	5	124	1	3	119	1
Carta e affini	1	13	13	1	13	13
Poligrafiche	47	121	23	13	75	14
Cuoio, pelli, ecc.	213	271	10	2	39	6
Tessili	..	..	..	..	..	..
Abbigliamento	272	701	511	8	221	206
Fono-cinematografiche	1	..	..	..	..	..
Varie	5	25	..	2	3	..
Prod. e dis. forza motrice	3	54	..	1	41	..
Complesso Industrie	1.637	13.876	651	260	10.633	299

Fonte: Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento Industriale e Commerciale 1937-'40: Prima serie, risultati generali*. Volume I: *Industrie, Parte I: Esercizi, addetti, forza motrice*, Failli, Roma, 1942, Tavola II-B: *Esercizi, addetti, forza motrice alla data di censimento. B) Capoluoghi: Comune di Taranto*, p. 319.

Tabella 13: Andamento della popolazione presente nei comuni di Taranto, Terni, La Spezia, Brindisi e Lecce ai censimenti dal 1861 al 1936 (numeri indice, 1861 = 100).

	1861	1871	1881	1901	1911	1921	1931	1936
Taranto	24.833	24.889	31.557	60.331	69.911	103.866	107.805	140.780
	100	100,2	127,1	242,9	281,5	418,2	434,1	566,9
Terni	14.663	15.037	15.853	30.641	32.939	36.324	58.443	63.832
	100	102,5	108,1	209	224,6	247,7	398,6	435,3
La Spezia	11.556	24.127	30.732	65.612	73.599	88.035	107.958	111.523
	100	208,8	265,9	567,8	636,9	761,8	934,2	965,06
Brindisi	9.105	13.755	16.719	25.317	28.186	35.335	39.658	46.619
	100	151,1	183,6	278,05	309,5	388,1	435,5	512
Lecce	21.345	23.274	25.934	32.687	36.222	39.290	46.782	51.144
	100	109,03	121,5	153,1	169,7	184,1	219,1	239,6

Fonte: Per i Dati su Taranto, Brindisi e Lecce, elaborazione mia dai dati presenti in: Istituto Centrale di Statistica, *Popolazione residente e presente dei comuni. Censimenti dal 1861 al 1981*, Istat, Roma, 1985. I dati per Terni e La Spezia sono tratti da A. Ciuffetti, *Condizioni materiali di vita, sanità e malattie in un centro industriale: Terni, 1880-1940*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1996.

Tabella 14: La popolazione di Taranto dal 1881 al 1936.

Anni	Popolazione presente	Saldo naturale decennale	Saldo migratorio decennale	% di incremento sociale su naturale
1881	31.557	4.116	+2.389	36,7%
1891	39.883	5.832	+2.494	29,9%
1901	60.331	9.289	+11.159	54,5%
1911	69.911	11.135	-1.555	
1921	103.866	10.597	+24.058	69,4%
1931	107.805	17.421	-14.833	
1936	140.780	9.504	+24.822	72,3%
Totale eccedenze nel periodo:		67.894	+48.534	42%

Fonte: Censimenti della popolazione (1881; 1901; 1911; 1921; 1931; 1936); dati raccolti dall'Ufficio Anagrafe del Comune di Taranto e pubblicati anno per anno dal giornale locale "La Voce del Popolo". Elaborazione mia.

Tabella 15: Immigrati a Taranto dal 1912 al 1921 per regioni di provenienza (valori assoluti e percentuali).

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	Tot.	%
Circondario	1.764	512	1.884	2.621	2.529	2.265	1.649	1.375	942	820	16.361	47,4
Piemonte	29	-	56	68	64	49	37	32	28	23	386	1,1
Liguria	85	27	117	242	211	129	73	65	30	23	1.002	2,9
Lombardia	47	-	43	66	75	51	49	35	22	3	391	1,1
Veneto	29	-	79	176	141	94	85	38	-	-	642	1,8
Venezia tridentina	-	-	-	14	6	4	-	-	-	-	24	0,06
Venezia giulia	-	-	11	23	41	28	7	-	-	-	110	0,3
Emilia	33	8	38	74	63	52	34	21	9	-	332	0,9
Toscana	58	30	117	129	93	67	47	33	-	-	574	1,6
Marche	42	21	90	105	81	63	50	36	18	6	512	1,4
Umbria	-	-	33	58	25	-	-	-	-	-	116	0,3
Lazio	7	5	58	104	87	56	42	29	-	-	388	1,1
Abruzzo e Molise	23	11	48	64	61	49	31	12	2		301	0,8
Campania	405	319	541	615	498	452	247	231	218	170	3.696	10,7
Puglia	573	439	806	944	783	585	511	417	324	190	5.572	16,1
Basilicata	97	81	153	198	123	84	68	53	49	44	950	2,7
Calabria	139	97	172	195	168	99	73	62	49	40	1.094	3,1
Sicilia	183	67	191	339	293	175	155	142	127	81	1.753	5
Sardegna	19	13	35	41	31	29	24	19	17	10	238	0,6
Totale	3.533	1.630	4.472	6.076	5.373	4.331	3.182	2.600	1.835	1.410	34.442	100

Fonte: “Bollettino mensile dell’Ufficio d’Igiene e Sanità Pubblica”, nn. 2-11, anni 1912 – 1921. Elaborazione mia.

Tabella 16: Immigrati Taranto tra il 1912 e il 1921 per regioni di provenienza e divisi per genere. Cifre assolute e percentuali

	Popolazione maschile	Popolazione femminile	Tot.
Circondario	7.932	8.429	16.361
Piemonte	289	97	386
Liguria	777	225	1.002
Lombardia	299	92	391
Veneto	450	192	642
Venezia tridentina	10	14	24
Venezia giulia	40	70	110
Emilia	204	128	332
Toscana	393	181	574
Marche	358	154	512
Umbria	64	52	116
Lazio	207	181	388
Abruzzo e Molise	194	107	301
Campania	2.372	1.318	3.696
Puglia	3.309	2.263	5.572
Basilicata	418	532	950
Calabria	588	506	1.094
Sicilia	1.491	262	1.753
Sardegna	171	67	238
Ignoto	18	12	30
Totale	19.590 (56,8%)	14.882 (43,2%)	34.472

Fonte: “Bollettino mensile dell’Ufficio d’Igiene e Sanità Pubblica”, nn. 2-11, anni 1912 – 1921. Elaborazione mia.

Tabella 17: Immigrati a Taranto dal 1912 al 1921 per bacini di provenienza (valori assoluti e percentuali).

Provenienza	Immigrati 1912 – 1921	% M	% F	% su tot. Immigrati
Circondario	16.361	48,4	51,6	47,5
Puglia	5.572	59,3	40,7	16,1
Mezzogiorno e isole	7.731	65,1	34,9	22,4
Regioni del Centro	1.891	64,3	35,7	5,5
Regioni del Nord	2.887	71,6	28,4	8,3
Totale	34.442	56,8	43,2	100

Fonte: “Bollettino mensile dell’Ufficio d’Igiene e Sanità Pubblica”, nn. 2-11, anni 1912 – 1921. Elaborazione mia.

Tabella 18: Immigrati a Taranto dal 1912 al 1921 distinti in base alla provenienza urbana e rurale.

Regioni	Capoluoghi		Altri comuni	
	%	V. assoluti	%	V. assoluti
Piemonte	78,8	304	21,2	82
Liguria	88,5	887	11,5	115
Lombardia	85,7	335	14,3	57
Veneto	84,9	545	15,1	97
Venezia tridentina	94,2	22	5,8	2
Venezia giulia	93,6	102	6,4	8
Emilia	77,5	257	22,5	75
Toscana	71,3	409	28,7	163
Marche	75,6	387	24,4	125
Umbria	69,4	81	30,6	35
Lazio	54,6	212	45,4	176
Abruzzo e Molise	53,1	160	46,9	141
Campania	71,2	2.632	28,8	1.064
Puglia	31,7	1.766	68,3	3.806
Basilicata	39,4	374	60,6	576
Calabria	42,9	469	57,1	625
Sicilia	76,4	1.339	23,6	414
Sardegna	53,8	128	46,2	110
Totale	57,6	10.409	42,4	7.671

Fonte: “Bollettino mensile dell’Ufficio d’Igiene e Sanità Pubblica”, nn. 2-11, anni 1912 – 1921. Elaborazione mia.

Tabella 19: Immigrati a Taranto dal 1931 al 1938 per regioni di provenienza (valori assoluti e percentuali).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Tot.	%
Provinciale	692	868	1.071	1.294	1.653	1.859	2.228	2.318	11.983	27,8
Piemonte	-	34	37	52	58	65	74	75	395	0,9
Liguria	84	102	126	208	281	385	200	209	1.595	3,7
Lombardia	19	27	36	89	112	148	192	237	860	1,9
Veneto	54	97	132	136	141	179	181	50	970	2,2
Venezia tridentina	2	3	6	12	6	5	3	7	44	0,1
Venezia Giulia	38	32	68	82	96	159	183	25	683	1,5
Emilia	41	44	62	92	114	119	115	123	710	1,6
Toscana	59	62	65	109	136	141	177	198	947	2,1
Marche	12	29	30	49	57	71	86	91	425	0,9
Umbria	4	6	3	11	17	29	15	14	99	0,2
Lazio	61	66	70	83	101	143	136	109	769	1,7
Abruzzo e Molise	33	29	37	69	74	91	139	109	581	1,3
Campania	327	374	429	475	563	839	891	803	4.701	10,9
Puglia	738	781	942	1.305	1.527	2.138	1.794	1.492	10.717	24,8
Basilicata	119	171	187	255	291	342	329	273	1.967	4,5
Calabria	105	162	181	249	297	368	314	253	1.929	4,4
Sicilia	271	289	335	391	485	579	426	428	3.204	7,4
Sardegna	38	41	44	73	77	79	69	57	478	1,1
Totale	2.697	3.217	3.861	5.034	6.086	7.739	7.552	6.871	43.057	100

Fonte: A.S.C.T., Categoria XII: *Stato civile, Statistica, Censimento*, Busta 4, Fascicoli: 36 – 38: “*Bollettino mensile di Statistica*”, n. 1-9, anni 1931 – 1938. Elaborazione mia.

Tabella 20: Immigrati Taranto tra il 1931 e il 1938 per regioni di provenienza e divisi per genere. Cifre assolute e percentuali

	Popolazione maschile	Popolazione femminile	Tot.
Provincia	5.425	6.558	11.983
Piemonte	293	102	395
Liguria	1.055	540	1.595
Lombardia	562	298	860
Veneto	705	265	970
Venezia tridentina	26	18	44
Venezia giulia	463	220	683
Emilia	471	239	710
Toscana	662	285	947
Marche	294	131	425
Umbria	68	31	99
Lazio	466	303	769
Abruzzo e Molise	356	225	581
Campania	3.144	1557	4.701
Puglia	5.819	4.898	10.717
Basilicata	906	1.061	1.967
Calabria	1.176	753	1.929
Sicilia	2.761	443	3.204
Sardegna	387	91	478
Totale	25.039 (58,1%)	18.018 (41,9%)	43.057

Fonte: A.S.C.T., Categoria XII: *Stato civile, Statistica, Censimento*, Busta 4, Fascicoli: 36 – 38: “*Bollettino mensile di Statistica*”, n. 1-9, anni 1931 – 1938. Elaborazione mia.

Tabella 21: Immigrati a Taranto dal 1931 al 1938 per bacini di provenienza (valori assoluti e percentuali).

Provenienza	Immigrati 1931 – 1938	% M	% F	% su tot. Immigrati
Provincia di Taranto	11.983	45,2	54,8	27,8
Puglia	10.717	54,2	45,8	24,8
Mezzogiorno e isole	12.279	68,1	31,9	28,5
Regioni del Centro	2.821	65,4	34,6	6,5
Regioni del Nord	5.257	68	32	12,2
Totale	43.057	58,1	41,9	100

Fonte: A.S.C.T., Categoria XII: *Stato civile, Statistica, Censimento*, Busta 4, Fascicoli: 36 – 38: “*Bollettino mensile di Statistica*”, n. 1-9, anni 1931 – 1938. Elaborazione mia.

Tabella 22: Immigrati a Taranto dal 1931 al 1938 distinti in base alla provenienza urbana e rurale.

Regioni	Capoluoghi		Altri comuni	
	%	V. assoluti	%	V. assoluti
Piemonte	76,4	302	23,6	93
Liguria	89,3	1.424	10,7	171
Lombardia	79,8	686	20,2	174
Veneto	81,4	790	18,6	180
Venezia tridentina	97,5	43	2,5	1
Venezia giulia	94,7	645	5,3	38
Emilia	79,2	562	20,8	148
Toscana	77,4	733	22,6	214
Marche	75,9	326	24,1	99
Umbria	74,2	73	25,8	26
Lazio	71,3	548	28,7	221
Abruzzo e Molise	58,5	338	41,5	243
Campania	78,5	3.690	21,5	1.011
Puglia	38,7	4.147	61,3	6.570
Basilicata	44,6	877	55,4	1.090
Calabria	49,1	947	50,9	982
Sicilia	75,4	2.416	24,6	788
Sardegna	54,8	262	45,2	216
Totale	60,5	18.809	39,5	12.265

Fonte: A.S.C.T., Categoria XII: *Stato civile, Statistica, Censimento*, Busta 4, Fascicoli: 36 – 38 “*Bollettino mensile di Statistica*”, n. 1-9, 1 – 1938. Elaborazione mia.

Tabella 23: Immigrati a Taranto [1912 – 1921 e 1931 – 1938] suddivisi in base alla professione esercitata nel paese di partenza.

	1912 – 1921	%	1931 – 1938	%
1	4.790	31,7	7.654	37,5
2	2.856	18,9	2.182	10,7
3	1.948	12,9	3.345	16,4
4	1.450	9,6	1.774	8,7
5	1.314	8,7	2.407	11,8
6	2.326	15,4	2.203	10,8
7	426	2,8	836	4,1
8	97	-	128	-
9	19.235	-	22.528	-
10	15.110	100	20.401	100
Totale	34.442	-	43.057	-

1: Industria; 2: Agricoltura; 3: Commercio, pubblici esercizi; 4: Trasporti e comunicazioni; 5: Amministrazione pubblica e privata; 6: Varie (militari, PS, culto, spettacolo); 7: Professionisti; 8: Disoccupati; 9: Immigrati non attivi; 10: Immigrati attivi.

Fonte: “Bollettino mensile dell’Ufficio d’Igiene e Sanità Pubblica”, nn. 2-11, anni 1912 – 1921; A.S.C.T., Categoria XII: *Stato civile, Statistica, Censimento*, Busta 4, Fascicoli: 36 – 38: “*Bollettino mensile di Statistica*”, n. 1-9, anni 1931 – 1938. Elaborazione mia.

Tabella 24: Immigrati a Taranto per bacini di provenienza e suddivisi in base alla professione esercitate nel paese di partenza. 1912 – 1921. (Valori assoluti e percentuali su immigrazione attiva).

	Circondario	%	Puglia	%	Sud e Isole	%	Centro	%	Nord	%	Totale
1	1.490	21,3	752	35,9	1.476	38,6	448	51,9	624	49,9	4.790
2	1.554	21,9	538	25,7	644	16,8	73	8,4	47	3,7	2.856
3	655	9,2	479	22,9	629	16,4	68	7,8	117	9,3	1.948
4	519	7,3	127	6,3	375	9,8	149	17,2	280	22,4	1.450
5	1.156	16,3	34	1,6	26	0,6	13	1,5	85	6,8	1.314
6	1.481	20,8	122	5,8	575	15,4	97	11,2	51	4,1	2.326
7	232	3,2	38	1,8	97	2,5	14	1,6	45	3,6	426
8	28		21		17		15		16		97
9	9.246		3.461		3.892		1.014		1.622		19.235
10	7.087	100	2.090	100	3.822	100	862	100	1.249	100	15.110
Totale	16.361		5.572		7.731		1.891		2.887		34.442

1: Industria; 2: Agricoltura; 3: Commercio, pubblici esercizi; 4: Trasporti e comunicazioni; 5: Amministrazione pubblica e privata; 6: Varie (militari, PS, culto, spettacolo); 7: Professionisti; 8: Disoccupati; 9: Immigrati non attivi; 10: Immigrati attivi.

Fonte: “Bollettino mensile dell’Ufficio d’Igiene e Sanità Pubblica”, nn. 2-11, anni 1912 – 1921. Elaborazione mia.

Tabella 25: Immigrati a Taranto dal 1912 al 1921 distinti per condizione professionale e bacini di provenienza.

	Circondario	Puglia	Sud e Isole	Centro	Nord	Totale
<i>Industria</i>	1.490	752	1.476	448	624	4.790
metallurgici	133	104	863	285	437	1.822 (38)
manovali ed edili	576	289	197	37	21	1.120 (23,3)
artigiani	332	177	185	84	29	807 (16,8)
tessili	26	31	76	-	37	170 (3,5)
tipografi	7	-	5	-	3	15 (0,3)
chimici	4	23	35	7	39	108 (2,2)
alimentari	125	57	39	-	-	221 (4,6)
legno	128	19	12	-	-	159 (3,3)
Operai	159	52	64	35	58	368 (7,6)
<i>Agricoltura</i>	1.554	538	644	73	47	2.856
contadini	831	203	342	41	29	1.446 (50,6)
braccianti	697	136	186	32	18	1.069 (37,4)
Pesca	26	199	116	-	-	341 (12)
<i>Commercio</i>	655	479	629	68	117	1.948
commercio	367	237	483	53	98	1.238 (63,5)
Pub. Eserciz	288	242	146	15	19	710 (36,5)
<i>Trasporti</i>	519	127	375	149	280	1.450
trasporti	184	84	248	117	249	882 (60,8)
portuali	214	19	74	14	19	340 (23,4)
Marittimi	121	24	53	18	12	228 (15,8)
<i>Amministrazione</i>	1.156	34	26	13	85	1.314
<i>Varie</i>	1.481	122	575	97	51	2.326
<i>Professionisti</i>	232	38	97	14	45	426
Totale	7.087	2.090	3.822	862	1.249	15.110

Fonte: "Bollettino mensile dell'Ufficio d'Igiene e Sanità Pubblica", nn. 2-11, anni 1912 - 1921. Elaborazione mia.

Tabella 26: Immigrati a Taranto per bacini di provenienza e suddivisi in base alla professione esercitata nel paese di partenza. 1931 – 1938.

	Provincia	%	Puglia	%	Sud e Isole	%	Centro	%	Nord	%	Totale
1	1.152	21,3	1.481	28	2.277	39,9	848	65,1	1.896	69,5	7.654
2	1.134	21	597	11,3	259	4,8	104	7,9	88	3,4	2.182
3	1.290	24,2	949	17,9	868	15,2	93	7,3	145	5,3	3.345
4	408	7,5	341	6,4	597	10,4	134	10,2	294	10,8	1.774
5	782	14,5	925	17,6	574	10,1	13	0,9	113	4,1	2.407
6	549	10,1	603	11,5	826	14,4	96	7,3	129	4,7	2.203
7	77	1,4	383	7,3	297	5,2	17	1,3	62	2,2	836
8	37		28		31		14		18		128
9	6.554		5.410		6.550		1.502		2.512		22.528
10	5.392	100	5.279	100	5.698	100	1.305	100	2.727	100	20.401
Totale	11.983		10.717		12.279		2.821		5.257		43.057

1: Industria; 2: Agricoltura; 3: Commercio, pubblici esercizi; 4: Trasporti e comunicazioni; 5: Amministrazione pubblica e privata; 6: Varie (militari, PS, culto, spettacolo); 7: Professionisti; 8: Disoccupati; 9: Immigrati non attivi; 10: Immigrati attivi.

Fonte: A.S.C.T., Categoria XII: *Stato civile, Statistica, Censimento*, Busta 4, Fascicoli: 36 – 38: “*Bollettino mensile di Statistica*”, n. 1-9, anni 1931 – 1938. Elaborazione mia.

Tabella 27: Immigrati a Taranto dal 1931 al 1938 distinti per condizione professionale e bacini di provenienza.

	Provincia	Puglia	Sud e Isole	Centro	Nord	Totale
<i>Industria</i>	1.152	1.481	2.277	848	1.896	7.654
metallurgici	274	369	1.743	692	1.149	4.227 (55,2)
manovali ed edili	642	725	104	36	288	1.795 (23,4)
artigiani	85	121	138	31	127	502 (6,5)
tessili	9	13	-	-	-	22 (0,2)
tipografi	-	3	2	-	4	9 (0,1)
chimici	-	7	17	23	21	68 (0,9)
alimentari	13	26	42	-	37	118 (1,5)
legno	19	31	12	-	65	127 (1,6)
Operai	110	186	219	66	205	786 (10,2)
<i>Agricoltura</i>	1.134	597	259	104	88	2.182
contadini	487	238	179	49	36	989 (45,3)
braccianti	593	347	72	55	52	1.119 (51,3)
Pesca	54	12	8	-	-	74 (3,4)
<i>Commercio</i>	1.290	949	868	93	145	3.345
commercio	697	478	694	71	86	2.026 (60,5)
pub. eserciz	593	471	174	22	59	1.319 (39,5)
<i>Trasporti</i>	408	341	597	134	294	1.774
trasporti	183	149	284	126	237	979 (55,2)
portuali	109	69	159	8	45	390 (22)
Marittimi	116	123	154	-	12	405 (22,8)
<i>Amministrazione</i>	782	925	574	13	113	2.407
<i>Varie</i>	549	603	826	96	129	2.203
<i>Professionisti</i>	77	383	297	17	62	836
Totale	5.392	5.279	5.698	1.305	2.727	20.401

Fonte: A.S.C.T., Categoria XII: *Stato civile, Statistica, Censimento*, Busta 4, Fascicoli: 36 – 38: “*Bollettino mensile di Statistica*”, n. 1-9, anni 1931 – 1938. Elaborazione mia.

Tabella 28: Manodopera disoccupata nel comune di Taranto nel marzo 1935, distinti per categorie professionali.

Categorie	Manodopera disoccupata		
	Maschi	Femmine	Totale
Agricoltura	983	3.492	4.475
Industrie estrattive	260	0	260
Industrie alimentazione	1	0	1
Industrie siderurgiche, metallurgiche e meccaniche	1.426	0	1.426
Industrie edilizie	1.382	0	1.382
Industrie idrauliche, del gas ed elettriche	25	7	32
Industrie tessili e dell'abbigliamento	34	129	163
Industrie del legno	299	0	299
Industrie chimiche e del vetro	15	0	15
Industrie carta e stampa	14	6	20
Esercizi pubblici	397	98	495
Aziende commerciali	59	34	93
Totale	4.895	3.766	8.661

Fonte: A.S.T., Prefettura – Gabinetto, Categoria 8.2: *Relazioni mensili*, Busta 229: *Relazioni 1927 – 1936*, Fascicolo 5: *Relazioni gennaio 1934 – luglio 1935*, Documento: *Relazione del 25 marzo 1935*. Elaborazione mia.

CAPITOLO V

L'élite amministrativa di Taranto dall'Unità alla prima guerra mondiale: profilo professionale e quadro politico.

V.1: Amministratori e politica dall'Unità alla riforma elettorale del 1889.

Avendo sin qui 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, in questo capitolo verrò ad analizzare 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. 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 delle relazioni sociali ed economiche che lo attraversano e dei conflitti 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, reputo utile fornire un quadro dei profili socio-grafici degli amministratori 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

¹ Vedi: S. Adorno, *La produzione di uno spazio urbano. Siracusa tra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia 2004.

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 territoriale².

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.

² Cfr. L. Gambi, *Le città e l'organizzazione dello spazio in Italia*, in Touring Club Italiano, *Capire l'Italia*. Vol. II, *Le Città*, a cura di L. Gambi, TCI, Milano 1978, pp. 8-25, (in particolare p. 24).

³ In proposito si rimanda all'importante discussione aperta da “Quaderni storici” nel 1984. Vedi: *Borghesie urbane dell'Ottocento*, in “Quaderni storici”, n. 56, 1984. Vedi, inoltre: A. M. Banti, *Storia della borghesia italiana. L'età liberale*, Donzelli, Roma 1996.

⁴ Vedi in proposito: S. Adorno, F. De Pieri, *Le città italiane nell'Ottocento*, in “Contemporanea”, Anno X, n. 2, aprile 2007, pp. 291 – 316.

⁵ Molti sarebbero i riferimenti possibili, tra gli altri vedi: E. Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, Franco Angeli, Milano 1984; A. Alaimo, *L'organizzazione della città: amministrazione comunale e politica urbana a Bologna dopo l'Unità (1859 – 1889)*, il Mulino, Bologna 1990; L. D'Antone, *Scienze e governo del territorio: medici, ingegneri, agronomi e urbanisti nel Tavoliere di Puglia, 1865 – 1965*, Franco Angeli, Milano 1990; C. Sorba, *L'eredità delle mura. Un caso di municipalismo democratico (Parma 1889 – 1914)*, Marsilio, Venezia 1993; A. Signorelli, *Tra ceto e censo. Studi sulle élites urbane nella Sicilia dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 1999; S. Adorno, *Professionisti, città e territorio. Percorsi di ricerca tra storia dell'urbanistica e storia della città*, Gangemi editore, Roma 2002; L. Ponziani, *Il capoluogo costruito. Teramo in età liberale, 1860 – 1900*, Edigrafital, Teramo 2003.

Nel caso di Taranto, dopo l'Unità, 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 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. Infatti, circa il 45 per cento dei consiglieri sedeva in Consiglio per un periodo inferiore ai cinque anni previsti prima del limite per anzianità, al contrario un gruppo più limitato di notabili, il 12,8 per cento 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 over⁹.

⁶ Per questi aspetti vedi: G. Aliberti, *Lo Stato postfeudale. Un secolo di potere pubblico nel Mezzogiorno italiano, 1806 – 1910*, Guida, Napoli 1993.

⁷ È questa una dinamica riscontrata anche in altre situazioni italiane. Tra gli altri, vedi: Sorba, *L'eredità delle mura. Un caso di municipalismo democratico* cit. (In particolare il I e II capitolo).

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 socio-grafico dei consiglieri. Per maggiori informazioni sulle fonti utilizzate si rimanda alla pagina introduttiva dell'appendice.

⁹ Su questi aspetti fondamentale resta, per il nord Italia e in particolare per le province lombarde, lo studio di G. De Cesare, *L'ordinamento comunale e provinciale in Italia dal 1862 al 1942*, Giuffrè, Milano 1977. Per un quadro generale sull'intero territorio italiano vedi: I. Zanni Rosiello (a cura di), *Gli apparati statali dall'Unità al fascismo*, fa parte di E. Rotelli (a cura di), *Istituzioni e società nella storia d'Italia*, vol. 5, il Mulino, Bologna 1976. Vedi inoltre gli importanti volumi Isap, *Le riforme*

Inoltre, il difficile accesso al seggio comunale e l'insufficiente ricambio tra i notabili che si avvicendavano nel Consiglio cittadino era accresciuto 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, Cordiglia, 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 post-unitari. 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 per cento del totale. Tuttavia non si può sottovalutare che la gran parte dei membri di famiglie nobili che sedevano in Consiglio, tra questi ad esempio 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

crispine, 4 vol., Giuffrè, Milano 1990. Per un quadro relativo all'Italia meridionale, vedi: SVIMEZ, *Questione amministrativa e questione meridionale. Dimensioni e reclutamento della burocrazia dall'Unità ad oggi*, Giuffrè, Milano 1977; Aliberti, *Lo Stato postfeudale. Un secolo di potere pubblico nel Mezzogiorno italiano* cit.; G. Schininà, *Le città meridionali in età giolittiana. Istituzioni statali e governo locale*, Bonanno editore, Acireale 2002.

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

¹¹ Diversi gli studi che, da diversi angoli visuali ed esaminando differenti aree territoriali, si sono occupati della questione. Tra gli altri, vedi: E. Ragionieri, *La storia politica e sociale*, in *Storia d'Italia. Dall'Unità ad oggi*, vol. III, *Lo Stato liberale*, Einaudi, Torino 1976 (in particolare cap. I e II); L. Musella, *Proprietà e politica agraria in Italia (1861 – 1914)*, Guida, Napoli 1984; P. Macry, *Ottocento, famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, Einaudi, Torino 1988; Id., *Tra rendita e «negozio». A proposito di borghesie urbane meridionali*, in "Meridiana", 5, 1989, pp. 61-75; P. Frascani, *Professioni liberali: Campania 19°-20° secolo*, Liguori, Milano 1993; Banti, *Storia della borghesia italiana* cit.; Signorelli, *Tra ceti e censo* cit.

commissioni comunali – nei primi decenni post-unitari, riuscendo a trasmettere 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 di un insieme di relazioni politiche a livello sovra-locale 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. Infatti, rispetto al numero dei consiglieri più continuativamente presenti in Consiglio la loro percentuale saliva notevolmente, raggiungendo circa il 40 per cento 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 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, quella cittadina e quella provinciale, dove gli ambiti di interesse erano fortemente intrecciati, tendevano in gran parte a coesistere. Sarebbe però una forzatura il considerarle l’una il trampolino di lancio dell’altra, ma 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 post-unitari risulta che il numero dei possidenti non era maggioritario, su sessantanove casi esaminati i

¹² Sulla vicenda politica, economica e umana del Barone Domenico Sebastio, vedi: N. Bino, *Lire funeste. Società, politica, economia e credito nella Taranto dell’800 attraverso le vicende del Barone Sebastio di Santa Croce, Sindaco della città e Deputato al Parlamento*, Regione Puglia, CSPCR – CRSEC, Taranto 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.

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, risultasse la fondamentale sorgente di ricchezza. Come hanno mostrato per il caso campano Macry e per quello di Lecce Denitto¹⁷, 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 post-unitari nei primi decenni successivi l'Unità¹⁸. Infatti, dei 12 proprietari *rentier* presenti nel Consiglio comunale di Taranto tra il 1861 e il 1889, otto erano anche avvocati e due erano medici; mentre circa il 40 per cento dei professionisti risultava avere estese proprietà rurali e grandi fondi nei pressi della città, questi ultimi venduti al momento della corsa alle costruzioni urbane iniziate negli anni Ottanta dell'Ottocento.

Scorrendo le pagine dei giornali locali nelle settimane precedenti le elezioni amministrative¹⁹ emerge come il sistema di selezione degli amministratori locali avvenisse non tanto nel momento del voto da parte del ristretto corpo elettorale²⁰, ma

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 Vedi principalmente: Macry, *Ottocento, famiglia, élites e patrimoni a Napoli* cit.; Id, *La città e la società urbana*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Campania*, a cura di P. Macry - P. Villani, Einaudi, Torino 1990, (in particolare pp. 141-159); A. L. Denitto, *Proprietari, mercanti, imprenditori tra rendita e profitto*, in M. M. Rizzo (a cura di), *Storia di Lecce. Dall'Unità al secondo dopoguerra*, Laterza, Roma – Bari 1992, pp. 107-179.

¹⁷ Cfr. *Ivi*.

¹⁸ Interessante quanto Macry 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”. Cfr. Macry, *La città e la società urbana*, in *Storia d'Italia* cit., pp. 156-157.

¹⁹ I giornali consultati per questo periodo sono “Il Rinascimento”; “La Sentinella”; “Il Corriere Tarantino”; e dagli inizi degli anni Ottanta dell'Ottocento prevalentemente “La Voce del Popolo”.

²⁰ Nei primi decenni post-unitari a Taranto ci sono 452 elettori. Cfr., *Siamo vicini*, in “La Voce del Popolo”, a. II, 23 luglio 1885.

al contrario al momento della formazione delle liste elettorali. Il sistema basato sulla lista maggioritaria, in vigore fino al 1889, prevedeva che l'elettore potesse votare un ampio numero di candidati e cioè sia gli otto che scadevano ogni anno per anzianità, sia i posti rimasti vacanti per i motivi più diversi. Il successo di una lista prevedeva la sua elezione al completo, per questa ragione la vera selezione avveniva al momento della composizione delle liste elettorali, le quali si concludevano – dopo estenuanti mediazioni, smentite e conferme di adesione ad una lista piuttosto che ad un'altra di cui i giornali riportavano le vicende – solo due o al massimo tre giorni prima dell'elezione²¹.

Come del resto in gran parte d'Italia, in questi anni a Taranto non c'erano dei veri e propri partiti, ed anche il collegamento tra le liste locali e lo scenario politico nazionale risulta di difficile lettura. I confini ideologici tra i due principali gruppi politici, la *Progressista* e la *Lista del Risorgimento Costituzionale*, erano, infatti, incerti quando non del tutto marginali. Ne conseguiva che gli accordi politici e la linea da tenere durante la competizione elettorale avvenivano, da un lato all'interno delle associazioni e dei circoli cittadini, dall'altro attraverso lo scontro e le aspre polemiche tra i principali giornali locali²². Infatti, fin dai primi anni seguenti l'Unità, proliferavano a Taranto una serie di associazioni, circoli e società operaie sotto il controllo e l'egida di gruppi borghesi. Lasciando da parte i circoli letterari e le associazioni sportive, che pure avevano un ruolo non secondario nella formazione di piccoli nuclei di potere clientelare²³, segnaliamo le associazioni politiche liberali che si moltiplicarono nell'arco di un ventennio a partire dal 1860 e che fecero della discussione politica, spesso costituendosi in comitati elettorali, la loro ragion d'essere: la "*Umanitaria Costituzionale*" presieduta dall'avvocato Giuseppe De

²¹ Vedi a titolo di esempio: *I partiti in Taranto*, in "La Voce del Popolo", 15 febbraio 1885; *Siamo vicini*, in "La Voce del Popolo", 23 luglio 1885.

²² Per i rapporti tra associazionismo e vita politica locale nel Mezzogiorno fondamentali restano gli studi di D. Ivone, *Associazioni operaie, clero e borghesia nel Mezzogiorno tra Ottocento e Novecento*, Giuffrè, Milano 1979; Ead, *Le società operaie di mutuo soccorso nella città meridionale della seconda metà dell'Ottocento*, in "Clio", a. XVIII, n. 2, 1982, pp. 227-246. Per un più recente quadro di riferimento esterno al Mezzogiorno, vedi: M. Meriggi, *Sociabilità e associazionismo in Italia: anatomia di una categoria debole*, in "Passato e presente", n. 26, 1991; Id, *Milano borghese. Circoli ed élites nell'Ottocento*, Marsilio, Venezia 1992.

²³ Per quanto riguarda le associazioni letterarie e sportive a Taranto nella seconda metà dell'Ottocento si rimanda ai riferimenti presenti in R. Nistri, *Dinamica politica e sociale dall'avvio dell'industria navalmecanica alla guerra. Da un secolo all'altro (1898 – 1910)*, in AA. VV., *La città al borgo: Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto 1983, pp. 155-157.

Cesare; la “*Costituzionale*” presieduta dall’avvocato Nicola Lo Re; la “*Progressista*” sotto la presidenza del nobile nonché avvocato Domenico Savino; ed infine la “*Democratica*” presieduta dall’avvocato Vincenzo Damasco. Per quanto riguarda le associazioni assistenziali, che avevano tuttavia anche l’obiettivo della formazione del consenso, già nel 1860 si era formata la prima Società di Mutuo Soccorso sotto la spinta dei ricchi proprietari borghesi Domenico Maggio, Cataldo De Tullio e Nicola Nardelli. Nel 1875 erano poi nate una *Società di felpaiuoli* e una di pescatori denominata *Società di Mutuo Soccorso Figli del Mare*. Nel 1876 era stata creata una *Società di muratori* fondata dal professore Antonio Rizzo e una di calzolai presieduta dal ricco commerciante Euclide Malagrino. Nei primi anni Ottanta si era formata anche la *Società Cattolica Prezioso Sangue*²⁴. Si trattava di forme di solidarismo mutualistico, ovviamente all’insegna dell’interclassismo, con il compito di erogare sussidi ai soci in caso di malattia, di inabilità al lavoro, di vecchiaia, promettendo un generico aiuto alle famiglie dei soci defunti²⁵. Fra i soci ordinari di queste società era significativa la presenza di molti esponenti della borghesia professionale, in prevalenza avvocati e medici, impegnata nell’amministrazione comunale e della media e piccola borghesia impiegatizia (impiegati pubblici, commessi). A Taranto, così come in altre realtà territoriali del Mezzogiorno ed italiane²⁶, era rilevante «l’intervento e l’azione promozionale di soci onorari e benemeriti, cioè non operai – in gran parte appartenenti alla borghesia terriera o professionale o, non di rado, ecclesiastici – per comprendere come fin dal suo sorgere la gran parte delle società risentisse dell’ipoteca culturale e politica che la presenza di elementi borghesi comportava, e venisse orientata nella propria attività secondo i principi di un

²⁴ Le informazioni relative alle società di mutuo soccorso tarantine si ricavano da: A.S.C.T., Cat. II: *Opere pie e beneficenza*, Busta 14, Fascicoli: 127 – 128 – 147 – 150 – 152. In questo fondo si conservano anche tutti gli statuti delle società di m. s. citate e quelli delle società nate negli anni successivi.

²⁵ All’inizio degli anni Ottanta del XIX secolo queste società di mutuo soccorso conoscevano una progressiva trasformazione in società classiste con un’embrionale organizzazione di tipo sindacale. Questa trasformazione fu favorita dalla formazione in città di un nucleo sempre più numeroso di operai addetti alle ferrovie e di operai dell’Arsenale Militare. Fra le prime società di mestiere, a cui era esclusa la partecipazione a esponenti del mondo borghese, si possono collocare quella fra i tessitori sorta nel 1883; la Società di M. S. fra gli agenti ferroviari, servizio materiale e trazione di Taranto (1888); la Società di M. S. Umberto I fra gli agenti ferroviari di Taranto (1888) e la Società di M. S. tra gli operai del R. Arsenale di Taranto (1898). Per gli statuti di queste società, cfr: A.S.C.T., Cat. II: *Opere pie e beneficenza*, Busta 14, Fascicolo 128.

²⁶ Vedi: Ivone, *Le società operaie di mutuo soccorso nella città meridionale della seconda metà dell’Ottocento* cit.

assistenzialismo aclassista e corporativo»²⁷. Tale fisionomia avevano anche l'*Associazione fra gli acquaioli* sorta nel 1879 sotto la guida del sacerdote Michele Carelli; la *Società operaia* presieduta nel 1880 ancora dal De Tullio; e nel 1883 una cooperativa di consumo dal nome *La Ferroviaria* sotto la presidenza dell'aristocratico Giuseppe Lecito-Bari. Non era un caso che Carelli, De Tullio e Lecito-Bari fossero, tra gli anni Settanta e Ottanta dell'Ottocento, anche tra i più importanti personaggi politici locali, quasi continuativamente presenti in Consiglio comunale.

Gli organi di stampa cittadini funzionavano anch'essi in questi anni, e con più forza nei decenni a cavallo tra Otto e Novecento, come portavoce delle forze di governo della città e dei gruppi di opposizione, significativamente in maniera più incisiva rispetto al ruolo di informazione sull'attività politico-amministrativa. Nelle continue polemiche tra i giornali contrapposti si parlava, soprattutto negli anni Ottanta, in occasione delle elezioni amministrative, della "lista della Voce del Popolo", giornale liberale portavoce dopo il 1886 dell'associazione Risorgimento Costituzionale (e dopo il 1893 dell'associazione Democratica), in contrapposizione a quella del "Rinnovamento" o della "Sentinella" organi dell'associazione Progressista. Tuttavia questi giornali dedicavano alle questioni d'interesse amministrativo poco spazio, ampliato in alcuni casi solo alla vigilia delle elezioni amministrative, preferendo dedicarsi a polemiche ed accuse reciproche sterili e di scarso interesse. Gli articoli che affrontavano le principali problematiche comunali erano limitati fino al 1889, fu solo da questa data in poi che la stampa locale inizierà ad occuparsi con maggiore profondità dei problemi posti dall'industrializzazione e dall'urbanizzazione, valutando gli amministratori locali sulla base delle misure da questi adottate nel dare risposte alle incognite poste dai processi di trasformazione economica, sociale ed urbana che investivano la città di Taranto ad iniziare dall'ultimo decennio del XIX secolo. Il 1889 rappresenta, quindi, nel caso di Taranto una duplice svolta, sia per i cambiamenti che la riforma elettorale crispina e l'allargamento del suffragio imponevano nella vita politico-amministrativa locale, sia per gli effetti indotti dallo sviluppo industriale ed urbano.

²⁷ Cfr. C. G. Donno, *Mutualità e cooperazione in Terra d'Otranto (1870 – 1915)*, Milella, Lecce 1982, p. 46.

Tra i primi anni Sessanta e la fine degli anni Ottanta dell'Ottocento le mediazioni e le dinamiche politiche avvenivano, come si è detto, prima del momento elettorale, rappresentando quest'ultimo una semplice conferma. Tuttavia, forse proprio in virtù di mediazioni dagli equilibri malfermi, la gestione amministrativa di questi anni era caratterizzata da forti contrasti e da una continua instabilità. Significative, in proposito, le dinamiche relative alle elezioni delle giunte e agli accordi sulla sindacatura. Nonostante l'attività amministrativa in questi anni mobilitasse risorse finanziarie estremamente limitate²⁸, i conflitti per la nomina dell'organo esecutivo dell'amministrazione comunale erano decisamente accesi. Infatti, il ritmo di ricambio delle giunte era ben più turbolento rispetto a quello dei consiglieri.

Tra il 1861 e il 1889 i sei posti di assessore (quattro effettivi e due supplenti) erano coperti da quarantanove diversi consiglieri, con una media di permanenza di poco inferiore ai tre anni. Ciò nonostante, un piccolo nucleo tra questi, in tutto nove consiglieri, mantenevano la carica di assessori per un periodo molto più lungo, tra i nove e i quindici anni, segno, come per la carica di consiglieri, che si era venuto a formare un nucleo più ristretto di notabili locali stabilmente ancorato al potere amministrativo. La difficoltà di giungere a mediazioni tra le parti che si contendevano la gestione dell'amministrazione cittadina si evidenziava anche nelle dispute per la scelta del sindaco, nonostante questo compito competesse, prima della riforma amministrativa del 1889, all'autorità centrale. Durante gli anni Settanta e Ottanta ci si trovava più volte in situazioni di vacanza della carica dovute, secondo quanto riferisce il Prefetto di Lecce nel 1882, «all'incapacità dei consiglieri di accordarsi sul nome di una sola personalità»²⁹. Tra il 1871 e il 1890 ci furono a Taranto 21 avvicendamenti alla carica di Sindaco³⁰.

²⁸ Cfr. G. Importuno, *Appunti su la finanza del comune di Taranto*, Tipografia F.lli Ruggieri, Taranto 1937.

²⁹ A.C.S., Ministero dell'Interno – Gabinetto, Rapporti dei Prefetti 1882 – 1894, Busta 18, Fascicolo 78: *Relazione semestrale del Prefetto di Lecce, in data 28 dicembre 1882*.

³⁰ Cfr. A.S.C.T., Cat. I: *Amministrazione*, Busta 22, Fascicolo 89, Documento: *Municipio di Taranto. Amministratori e Segretari comunali succedutisi dal 1871 al 1937*.

Sindaci e Commissari prefettizi di Taranto dal 1871 al 1890.

SINDACI	PERIODO DI CARICA	COMMISSARI PREFETTIZI
SEBASTIO DOMENICO BARONE S.CROCE 1	PROGRESSISTA 1871 - 29/6/1871	
	30/06/1871 - 24/11/1871	DONEDDU AVV. GIUSEPPE
LO JUCCO RAFFAELE	R. COSTITUZIONALE 25/11/1871 - 11/9/1874	
SEBASTIO DOMENICO BARONE S.CROCE 2	PROGRESSISTA 31/1/1875 - 29/4/1876	
PUPINO VINCENZO	PROGRESSISTA 27/5/1876 - 2/5/1878	
DE CESARE VINCENZO 1	PROGRESSISTA 16/5/1878 - 16/9/1878	
	17/9/1878 - 24/10/1878	BERARDI STEFANO
DE CESARE VINCENZO 2	PROGRESSISTA 25/10/1878 - 13/1/1879	
LO RE NICOLA 1	R. COSTITUZIONALE 11/1/1879 - 9/10/1879	
SPARTERA NICOLA 1	PROGRESSISTA 10/10/1879 - 18/5/1880	
LO RE NICOLA 2	R. COSTITUZIONALE 19/5/1880 - 29/8/1880	
SPARTERA NICOLA 2	PROGRESSISTA 30/8/1880 - 19/9/1880	
TUCCI ADOLFO	PROGRESSISTA 20/9/1880 - 3/4/1882	
SPARTERA NICOLA 3	PROGRESSISTA 4/4/1882 - 24/9/1882	
SEBASTIO LUIGI	PROGRESSISTA 25/9/1882 - 9/2/1883	
	10/2/1883 - 19/9/1883	MAZZA GIACOMO
SEBASTIO DOTTORE VINCENZO 1	PROGRESSISTA 4/10/1883 - 17/6/1885	
CARDUCCI LUDOVICO	PROGRESSISTA 13/10/1885 - 9/8/1886	
	10/8/1886 - 13/11/1887	MORO EGIDIO
SEBASTIO VINCENZO 2	PROGRESSISTA 14/11/1887 - 3/1/1890	
VIOLA LUIGI	R. COSTITUZIONALE 4/1/1890 - 17/3/1891	

Fonte: A.S.C.T., Cat. I: Amministrazione, Busta 22, Fascicolo 89, Documento: Municipio di Taranto. Amministratori e Segretari comunali succedutisi dal 1871 al 1937.

Ciò che emerge, quindi, esaminando i Consigli comunali tarantini nei primi tre decenni post-unitari è un gruppo piuttosto ristretto di notabili – possidenti,

professionisti, spesso le due cose insieme, e ricchi commercianti – nel quale la presenza di esponenti della nobiltà era tutt'altro che ininfluyente, così come le relazioni familiari. Non si trattava, tuttavia, di un gruppo coeso, ma attraversato da una continua litigiosità interna che si manifestava principalmente nella scelta degli organi esecutivi del governo municipale.

V.2: La riforma del 1889 e i cambiamenti nella politica locale.

La storiografia degli ultimi venti anni ha studiato ampiamente le riforme promosse da Crispi nell'ambito del riordinamento amministrativo comunale e provinciale³¹. Diversi studi hanno messo in luce come l'obbiettivo del legislatore fosse duplice, da un lato ampliare il corpo elettorale, dall'altro esercitare un maggiore controllo sull'opera degli enti amministrativi periferici. Nel caso di Taranto, in seguito alla riforma, ciò che più colpì gli osservatori politici locali fu principalmente l'aspetto legato all'allargamento del suffragio. Nell'autunno del 1889, nelle settimane che precedettero le prime elezioni amministrative post-riforma, venivano redatte le nuove liste elettorali riscritte secondo il criterio della "capacità", essendo il requisito richiesto quello dell'alfabetismo. Ciò produceva l'iscrizione nelle liste di 3.303 elettori, aumento considerevole rispetto al numero oscillante tra i 400 e i 500 elettori iscritti nelle liste degli anni precedenti. Tuttavia, nonostante l'aumento del corpo elettorale, questi rappresentavano ancora solo circa l'8% della popolazione totale e il 12% degli uomini maggiorenni. In mancanza delle liste elettorali è difficile tracciare un quadro di questi nuovi elettori. Stando a quanto riferiva la stampa locale³², si trattava di esponenti della piccola e media borghesia delle professioni, del commercio e dell'artigianato; per la prima volta, inoltre, entravano a far parte del corpo elettorale anche un piccolo gruppo di operai delle ferrovie e alcuni operai specializzati, reclutati tra i primi occupati nell'Arsenale.

³¹ Molto importanti al riguardo i volumi curati dall'ISAP. Cfr. ISAP, *Le Riforme crispine*, 4 voll., Giuffrè, Milano 1990.

³² Cfr. *Per le elezioni generali amministrative*, in "La Voce del Popolo", a. VI, 2 agosto 1889.

A questi cittadini veniva chiesto di scegliere tra due liste: la Progressista Costituzionale, lista dei liberali progressisti legati a livello nazionale a Crispi e interpreti sul piano locale degli interessi dei proprietari; e la Lista del Risorgimento Costituzionale dei liberati moderati, anche se caratterizzata al suo interno da forti istanze democratiche e modernizzanti che la porteranno nel corso degli anni Novanta a trasformarsi in lista Democratica, sostenitrice degli interessi mercantili progressivamente legati, ad iniziare dagli anni intorno alla prima guerra mondiale, all'industria navale e al capitale monopolistico nazionale³³.

La stampa locale segnalava con particolare enfasi la novità rappresentata dall'ampliamento del suffragio e metteva l'accento sulla grande mobilitazione politica presente in città³⁴. In realtà, più che registrare un'ampia mobilitazione, la stampa cittadina cercava di suscitare in favore di una delle due liste. Emerge, infatti, tra le righe dei diversi articoli, il timore nei confronti dell'imprevedibilità del comportamento elettorale dei nuovi elettori, situazione quindi che occorreva governare per tempo per evitare un possibile sconvolgimento delle collaudate relazioni di potere. Per il mondo della stampa locale le elezioni del 1889 rappresentavano, quindi, l'apertura di un vero e proprio nuovo ciclo politico, in cui maggior peso assumevano le questioni del governo cittadino. Da quel momento in poi, infatti, una crescente attenzione veniva riservata alle battaglie politiche cittadine e soprattutto ai temi legati alla gestione amministrativa della cosa pubblica come i problemi dei dazi, dell'acquedotto, delle case operaie e del risanamento della città vecchia, oltre ai fondamentali temi inerenti il futuro della città in quanto sede di un Arsenal militare. In un articolo pubblicato a ridosso delle elezioni del 1893 sul giornale organo della Lista Democratica, al governo in quel momento, si scriveva con molta enfasi che:

Non è una grande lotta, non è una battaglia che si prepara per l'elezioni amministrative di domenica, è invece una nuova vittoria che incomincia a sorridere per

³³ Cfr. F. Grassi, *Il sistema politico giolittiano in Puglia*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, a cura di Luigi Masella e Biagio Salvemini, Einaudi, Torino 1989, pp. 683-780, (qui in particolare pp. 687-688). Le divisioni tra le due liste non sono così nette e molti sono gli aspetti che si intersecano tra i due schieramenti cittadini. Inoltre con il passare degli anni molte saranno le variazioni di strategia politica e degli interessi rappresentati.

³⁴ Cfr. *Ivi*. Vedi anche: *Taranto prima del 1883 e Taranto del 1889*, in "La Sentinella", 8 ottobre 1889.

chi intese, in tutta la sua grandezza, lo splendido avvenire della nostra gloriosa Taranto, per la quale spende e sacrifica tutta la sua esistenza. Se non avessimo coscienza, se non sentissimo l'amor proprio nell'intimità dell'anima nostra, dovremmo totalmente misconoscere a qual grado di importanza e di civiltà abbiamo fatto giungere nel nostro paese le più grandi questioni municipali, che si sono discusse e risolte con la più ammirabile costanza e pertinacia, e che ora stanno per manifestarsi, in tutta la loro realtà ed evidenza, dinanzi agli occhi del pubblico³⁵.

Le problematiche del governo municipale, infatti, iniziavano a riempire le pagine dei giornali di Taranto dall'ultimo decennio dell'Ottocento fino ai primi anni Venti del XX secolo, acquistando uno spazio ben maggiore rispetto ai dibattiti e alle vicende politiche nazionali, e divenendo, in sostanza, gli argomenti privilegiati delle contese elettorali³⁶. Tale cambiamento testimoniava in modo abbastanza indicativo lo sforzo di sensibilizzare l'opinione pubblica intorno alle più importanti questioni cittadine. I due principali organi d'informazione di Taranto, "La Sentinella" e "La Voce del Popolo", iniziavano, inoltre, ad occuparsi degli appuntamenti elettorali amministrativi con un'intensità prima sconosciuta. Nei vari articoli si commentavano, favorendo o denigrando, le liste che si venivano a formare in occasione delle elezioni, spesso inserendo informazioni inerenti il profilo biografico dei principali candidati³⁷. Da questo momento in poi i vari candidati iniziavano anche a dare maggiore spazio ai propri programmi elettorali amministrativi, spesso mostrandoli in polemico contrasto con quello della formazione avversaria³⁸. Le tendenze ad una più incisiva visibilità pubblica dell'attività amministrativa si

³⁵ Cfr. *Siamo vicini*, in "La Voce del Popolo", a. X, 25 luglio 1893.

³⁶ Cfr. *Igiene pubblica*, in "La Voce del Popolo", a. VI, 22 novembre 1889; *La questione dei dazi*, in "La Voce del Popolo", a. VII, 19 novembre 1890; *La pubblica fonte*, in "La Voce del Popolo", a. VII, 2 dicembre 1890; *Il risanamento di Taranto*, in "La Sentinella", 3 maggio 1891; *L'Arsenale di Taranto*, in "La Sentinella", 14 giugno 1891; *Interessi nostri*, in "La Sentinella", 15 novembre 1891.

³⁷ Vedi, tra gli altri: *Ai nostri avversari*, in "La Sentinella", 26 agosto 1889; *Dittatura amministrativa*, in "La Sentinella", 4 novembre 1889; *Dopo la lotta*, in "Il Rinnovamento", 5 gennaio 1890; *Vane lusinghe*, in "La Voce del Popolo", a. VII, 2 febbraio 1890; *I nostri avversari*, in "La Sentinella", 16 novembre 1890.

³⁸ Cfr. L. Viola, *Discorso di insediamento pronunciato innanzi al Consiglio Comunale di Taranto*, in "La Voce del Popolo", a. VII, 4 gennaio 1890; *Ombre e figure. Primicerj comm. Carlo, Sindaco di Taranto*, in "La Voce del Popolo", a. XI, 17 marzo 1894; R. D'Ayala Valva, *Programma tarantino. Sogni e visioni*, Tipografia del Commercio, Taranto 1896.

manifestava anche nella pubblicazione sui giornali dei dibattiti consiliari e delle delibere prese dalla Giunta, oltre che delle relazioni inerenti il bilancio comunale³⁹.

Vediamo ora su quali aspetti le due liste fondavano la propria diversità in occasione delle campagne elettorali. I progressisti del conte D'Ayala puntavano a sottolineare la collaudata esperienza amministrativa dei propri candidati, avendo essi gestito l'amministrazione comunale per quasi un ventennio. La Lista Progressista ripresentava, infatti, per le elezioni del 1889, in gran parte gli stessi nomi dei precedenti amministratori, salvo qualche cambiamento di poco conto. Inoltre, grande enfasi veniva ancora data a quei personaggi, primo tra tutti Pietro Pupino Carbonelli, che avevano avuto un ruolo politico durante le lotte risorgimentali, ed erano stati eletti in consiglio per un lunghissimo periodo. Era questo un tema che si credeva ancora in grado di possedere una sua forza evocativa e una capacità legittimante sul piano politico. In diversi articoli, infatti, "La Sentinella" presentava i progressisti come gli eredi del pensiero di Mazzini e Garibaldi. I tempi però stavano mutando, si affacciava, infatti, proprio in quegli anni, sulla scena politica locale una generazione post-risorgimentale; dagli anni Novanta in poi non si incontreranno più sulla stampa riferimenti al Risorgimento e ai suoi protagonisti. Un altro aspetto sottolineato con forza dai progressisti era la presenza tra i propri membri degli esponenti più importanti dell'aristocrazia cittadina e dei proprietari terrieri, uomini «nobili, ricchi, intelligenti ed onestissimi»⁴⁰.

La Lista del Risorgimento Costituzionale, presieduta dall'avvocato Nicola Lo Re, consigliere provinciale da ben venticinque anni e deputato al Parlamento, faceva invece leva essenzialmente sulla presenza nella propria lista di molti «uomini nuovi»⁴¹, anche di modeste origini, ma che a partire da queste avevano dimostrato «onestamente»⁴² spiccate capacità di affermazione personale. Il caso più esemplare era certamente quello dei fratelli Cacace che, giunti a Taranto intorno alla metà del secolo da Sorrento, erano divenuti titolari di fiorenti attività commerciali e bancarie. In luce si metteva anche la figura di Vincenzo Fago, sottolineando il suo tipico percorso da *self-made man* fino a divenire uno dei più importanti commercianti

³⁹ Cfr. *Consiglio Comunale. Tornata dell'11 aprile*, in "La Voce del Popolo", a. VII, 20 aprile 1890; *Bilancio e tasse al Consiglio Comunale*, in "La Voce del Popolo", a. X, 5 febbraio 1893.

⁴⁰ Cfr. *Abbiamo vinto*, in "La Sentinella", 24 novembre 1889.

⁴¹ Cfr. *Vane lusinghe*, in "La Voce del Popolo", a. VII, 2 febbraio 1890.

⁴² *Ibidem*.

cittadini. Il produttore e l' esercente venivano segnalati dal giornale "La Voce del Popolo" come figure rappresentative del cittadino esemplare, in virtù della loro capacità, intraprendenza e onestà⁴³. Durante la campagna elettorale e nelle settimane successive al voto, la lista dei "moderati" tendeva a rimarcare con forza questo punto, insistendo sul carattere aperto e differenziato delle categorie socio-professionali rappresentate nella propria lista. La disomogeneità che vi si riscontra da questo punto di vista era in effetti più marcata che tra i progressisti. Nella lista si trovavano sia alcuni proprietari terrieri esponenti dell'aristocrazia e della ricca borghesia agraria e delle professioni, sia commercianti, modesti esercenti, impiegati e operai. In risposta alle accuse di clericalismo così presentava "La Voce del Popolo" i consiglieri di maggioranza eletti nel 1889 :

Vuol sapere i nomi dei consiglieri eletti? Eccoli: Il Sindaco Cav. Luigi Viola, Direttore del museo di Taranto e degli scavi di Sibari, insigne professore di archeologia; il ricco commerciante e banchiere, della nota e rispettabile ditta Fratelli Cacace fu Michele; il signor Michele De Tullio onesto milionario; l'avv. Nicola Lo Re, consigliere provinciale da 25 anni, Deputato provinciale e giureconsulto notissimo, eletto Deputato al Parlamento; il Cav. Vito Dottor Ricciardi, Ispettore sanitario nelle ferrovie, ricco di censo e d'intelligenza; i Dottori in medicina Iannelli, Mastronuzzi, Ettore – giovani intelligenti; i sigg. Fago, Traversa, Chiloyro, Camminiti, Blandamura, De Vincentiis commercianti agiati e di ottima fama; il sig. Liuzzi prof. di chimica; gl'ingegneri Martini e Rizzini, ed il sig. Petretti impiegati superiori nelle ferrovie; i sigg. Iurlaro, De Lorenzo e Pignatelli rappresentanti la classe operaia, scelti tra gli onesti e liberali più stimati; gli avv. Cav. Parlatano, Migner, Lucarelli e Bellando Rondone, persone ricche d'ingegno e di censo; il Dottore in medicina sig. Cataldo Scialpi, ufficiale di marina in riposo; il ricco proprietario sig. Vacca; il distinto chimico farmacista sig. Ragusa; i Cavalieri Ludovico Carducci, Raffaele Ciura e Giovanni Lo Iucco, nobili. E questi sono i trentadue consiglieri della maggioranza!⁴⁴

Ad elementi che rappresentavano certamente una novità, come una maggiore mobilitazione cittadina intorno al momento elettorale amministrativo e la rivendicazione di capacità e intraprendenza dei candidati, si affiancavano tuttavia aspetti di stretta continuità con il passato. Sebbene, infatti, la campagna elettorale

⁴³ Cfr. *La prossima battaglia elettorale e i candidati politici della Provincia*, in "La Voce del Popolo", a. VII, 29 ottobre 1890.

⁴⁴ Cfr. *Vane lusinghe*, in "La Voce del Popolo", cit.

enfaticamente più che mai la contrapposizione tra le parti, non si può certo sostenere che il confronto tra le due liste trovasse in un contrasto ideologico i suoi motivi più forti. I principali argomenti dello scontro politico, escludendo le numerose accuse personali e le maldicenze generiche, trovavano nelle diverse opzioni di gestione delle finanze comunali e nelle diverse ipotesi di amministrazione dei dazi comunali i principali oggetti del contendere. La Lista Progressista sosteneva la necessità di una politica di spesa in funzione modernizzante, sulla base di un aumento delle imposte locali e, soprattutto, attraverso l'estensione della cinta daziaria alle aree di recente urbanizzazione e in quelle nei pressi della stazione ferroviaria, fuori Porta Napoli, occupate dalle principali attività commerciali⁴⁵. Al contrario la Lista dei moderati del Risorgimento Costituzionale proponeva una politica di economie che riuscisse a contenere il prelievo fiscale e auspicava l'ottenimento di un prestito con la Cassa Depositi e Prestiti per finanziare le principali opere pubbliche⁴⁶. In queste due alterne prospettive di gestione delle finanze locali si può leggere un diverso modo di intendere l'azione municipale, la cui prerogativa doveva essere, nel primo caso, quella di raccogliere quante più risorse possibili per la collettività da governare; nel secondo, a non gravare di contributi i propri amministrati. Tra le righe si leggono però anche i diversi interessi rappresentati dai due schieramenti. I proprietari terrieri e urbani, rappresentati dalla Lista Progressista, percepivano chiaramente il pericolo rappresentato dalle elezioni del 1889. L'ampliamento del corpo elettorale metteva in crisi il loro decennale sistema di potere e, più in generale, la loro legittimità politica, tanto più che la Lista del Risorgimento Costituzionale tendeva a presentare l'occasione elettorale come una sorta di referendum pro o contro la passata amministrazione, insistendo, quindi, molto sulla necessità di un rinnovamento del Consiglio cittadino. Nella polemica condotta nel 1889 da questi ultimi nei confronti della classe dirigente della Progressista, si sosteneva che i vecchi proprietari non erano più adeguati a governare la città, assumendo quel ruolo come se fosse una carica onorifica. I proprietari dovevano così cedere il passo a chi in quel momento poteva garantire più di ogni altra categoria il buon funzionamento del meccanismo urbano, ossia gli esercenti di attività produttive e commerciali. Per tali ragioni i progressisti puntavano su un più audace programma di spesa pubblica, cercando di

⁴⁵ Cfr. *Ancora sull'appalto dei dazi*, in "La Sentinella", 7 novembre 1889.

⁴⁶ Cfr. *La discussione sul prestito*, in "La Voce del Popolo", a. VIII, 7 maggio 1891.

rilegittimare⁴⁷ il loro ruolo politico attraverso proposte di modernizzazione urbana le quali comprendevano il risanamento della città vecchia, l'acquedotto e la costruzione di case operaie⁴⁸. Centrale era, quindi, in questa prospettiva, il discorso sull'estensione della cinta daziaria fino ad includere i sobborghi che via via si andavano formando all'esterno del vecchio perimetro cittadino, sia nell'area residenziale fuori Porta Lecce che in quella commerciale fuori Porta Napoli⁴⁹. I proprietari, poco colpiti da questa misura, ritenevano indispensabili, per lanciare una politica di lavori pubblici, gli introiti che sarebbero derivati da una diversa gestione di questa imposta essenziale per le finanze comunali. Inoltre, l'ampliamento della cinta daziaria avrebbe colpito, da un lato, quei contadini appena inurbati che si iniziavano ad addensare nei sobborghi esterni ai confini urbani e che avevano scarso peso politico, dall'altro i ceti industriali e commerciali, sostenitori della lista avversaria, in crescente ascesa economica e politica, che avevano insediato le proprie attività in prossimità della stazione ferroviaria e del porto mercantile. Da non trascurare, infine, i vantaggi che da una misura di questo tipo avrebbero tratto i proprietari dei terreni posti al di fuori della vecchia cinta e compresi ora all'interno della proposta di ampliamento, i quali avrebbero visto una rivalutazione delle loro proprietà⁵⁰. Esemplificativo in proposito un articolo apparso su "La Sentinella", organo dei progressisti, in risposta ad una polemica contro l'estensione della cinta daziaria lanciata dal giornale "La Voce del Popolo":

Qualche proprietario, dice il fogliaccio spropositante, voleva prevalere su di altri per proprio tornaconto, e si proponeva l'estensione della cinta daziaria dal ponte a Porta

⁴⁷ Sui tentativi dei proprietari pugliesi di rilegittimare il loro ruolo politico messo in crisi dalle trasformazioni di fine secolo, vedi: L. Masella, *La difficile costruzione di una identità (1880 – 1980)*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia* cit., pp. 296-344. Sul ruolo politico dei proprietari in Italia tra Otto e Novecento, vedi: L. Musella, *Proprietà e politica agraria in Italia (1861 – 1914)*, Guida, Napoli 1984.

⁴⁸ Cfr. *Case operaie*, in "La Sentinella", 23 gennaio 1889; *Le case operaie*, in "La Sentinella", 31 marzo 1889; *Il risanamento di Taranto*, in "La Sentinella", 3 maggio 1891.

⁴⁹ Cfr. *Dittatura amministrativa. L'appalto dei dazi*, in "La Sentinella", 27 ottobre 1889; *Dittatura amministrativa. Ancora dei dazi*, in "La Sentinella", 7 novembre 1889.

⁵⁰ Per l'importanza della cinta daziaria nell'ambito del potere urbano, vedi le notazioni teoriche presenti in: L. Bortolotti, *Limiti potestativi, amministrativi ed economici della città*, in "Storia Urbana", n. 102, 2003, pp. 113-126. Sull'importanza per le amministrazioni locali delle risorse ricavabili dal dazio consumo, vedi: G. Aliberti, *Il dazio sui consumi dopo l'Unità*, in "Nord e Sud", n. 92 – 93, 1967, p. 218 e sgg.

Napoli alla stazione di ferrovia; senza preoccuparsi dei danni che si sarebbero arrecati al commercio, ecc. ecc. [...]

L'allargamento della cinta daziaria, lungi che da meschini pettegolezzi, viene dettato dal sentimento del giusto e dell'onesto. A Porta Napoli ed a Porta Lecce, fuori dalla cinta daziaria, mangia, beve e veste panni un numero non esiguo di cittadini, che mentre gode degli stessi diritti degli altri, non ne sopporta gli stessi pesi; era dunque una necessità reclamata dal sentimento della giustizia che questo numero non esiguo venisse rinchiuso in un nuovo ambito daziario. [...] E giova rilevare un fatto importantissimo, che da sé solo basterebbe a dare il vero significato agli uomini e alle cose. Di Porta Lecce nessuno ha fiutato; tutti han trovata la cosa equa e ben fatta. Di Porta Napoli, dove anche ragioni morali consigliavano l'allargamento della cinta, si mena tanto scalpore. Perché? Perché certi noti affaristi non potrebbero più fare i brogli e le magagne che fanno, questi non sanno ancora adattarsi all'idea che le loro operazioni debbono essere sorvegliate, e che i facili guadagni non possono permettersi da una saggia Amministrazione⁵¹.

La Lista del Risorgimento Costituzionale puntava su un contenimento del prelievo fiscale e proponeva, al contrario, la stipula di un grosso prestito, da pagarsi in tempi estremamente dilazionati, per dare corso alle principali opere pubbliche necessarie per il rilancio produttivo della città. In una fase di crescenti aspettative nei confronti del futuro industriale di Taranto, ma ancora caratterizzata da scetticismo e insicurezze, la lista dei moderati premeva, certo in maniera non disinteressata, per una politica di sostegno alle attività commerciali. La ricerca di una legittimazione politica era intravista, oltre che – come si è detto – proponendosi come elemento di rottura con il passato, in un'azione di scontro dialettico e di pressione nei confronti dell'Amministrazione centrale, in grado di aggregare i multiformi segmenti degli interessi cittadini, che ruotavano intorno alla questione, esaminata in un capitolo precedente, dell'infrastrutturazione del porto mercantile⁵². Il fatto che, come si è visto, il rapporto tra contribuenti e governo municipale assumesse, all'interno dei principali gruppi di interesse cittadini, configurazioni così diverse, non modifica in maniera sostanziale il quadro generale, e cioè la constatazione che le dinamiche di spesa e di prelievo delle finanze comunali, connesse alla crescita funzionale della

⁵¹ Cfr. *Ai nostri avversari*, in "La Sentinella", cit.

⁵² Per questa questione si rimanda al capitolo 3 dal titolo: *Un tentativo per diversificare la struttura produttiva cittadina: il dibattito sulla questione del porto mercantile nel primo quindicennio del '900*.

città, divenissero un elemento cruciale di controversia tra gli amministratori locali nel periodo che si collocava a cavallo tra i due secoli. I risultati del voto erano fortemente penalizzanti per la passata amministrazione della Progressista. Il Sottoprefetto di Taranto, ad elezioni concluse, così scriveva al Prefetto di Lecce:

In Taranto le elezioni si svolsero con il massimo ordine e il risultato può ritenersi soddisfacente, avendo avuto la prevalenza il partito dell'ordine, devoto alle istituzioni che ci reggono⁵³.

In realtà il Sottoprefetto non coglieva le novità che emergevano dal risultato elettorale. Entrambe le liste potevano essere considerate come “partiti dell'ordine”, essendo limitate in questi anni le presenze politiche dei radicali, dei clericali e dei socialisti. Tuttavia, la svolta che era stata ampiamente auspicata dal giornale “La Voce del Popolo”, e temuta dall'associazione Progressista, avveniva e il Sottoprefetto non poteva non averlo notato. La novità politica era rappresentata dalla vittoria di uno schieramento molto eterogeneo che, se pur si era definito moderato, al suo interno era attraversato da spinte profondamente diverse, che portavano nel 1893 allo scioglimento della Lista Il Risorgimento Costituzionale e alla formazione – dalle sue ceneri – della Lista Democratica, sotto la presidenza dell'avvocato Vincenzo Damasco, più volte eletto nel Consiglio provinciale tra le file dei Radicali. Questo schieramento si connotava, fin dai primi anni, in maniera apertamente conflittuale nei confronti del Governo centrale, facendo di tale conflitto, per almeno un ventennio, un punto centrale di legittimazione politica a livello locale. Anche nel caso di Taranto, dunque, sembrano valide le considerazioni elaborate da Macry per la situazione campana. Scrive Macry:

Liberali e *borbonici*, destra e sinistra, laici e clericali finiscono col divenire puri sistemi idiomatici, che rappresentano e coprono gli scontri tra fazioni. Il che risponde del resto a un ricorrente giudizio intorno alle élites meridionali, che talvolta prende di mira i vecchi gruppi *rentier* e agrari, altre volte, all'opposto, un emergente ceto medio degli uffici e delle professioni. Ma il risultato, che vinca il tradizionale o il nuovo

⁵³ A.S.T., Sottoprefettura – Gabinetto, serie II: *Affari dei singoli comuni*, Busta 16: *Taranto*, Fascicolo 105: *Corrispondenza Governo*, Documento: *Lettera del Sottoprefetto al Prefetto di Lecce del 26 novembre 1889*.

notabilato, non cambia: formazione di interessi parziali, corruzione elettorale, malgoverno amministrativo. [Tuttavia] sembra improbabile che l'articolazione sociologica delle élites – e la sua eventuale alternanza nelle stanze del municipio – non costituisca una variabile della politica locale. A Eboli, ad esempio, si fronteggiano due schieramenti socialmente identificabili, oltre che due grappoli di famiglie. Da una parte sta il gruppo dei vecchi proprietari terrieri, dall'altra un'area sociale che comprende «commercianti, piccoli imprenditori, affaristi». Hanno diverse origini, diverso grado di legittimazione sociale, diversi rapporti con il *centro*, differenti obiettivi. Si deve presumere che non pratichino lo stesso modello di politica⁵⁴.

Pur all'interno di una strategia amministrativa che prevedeva un contenimento del prelievo fiscale, l'amministrazione del Risorgimento Costituzionale vincente nel 1889 puntava verso un'opera di modernizzazione del nucleo urbano che potesse rimedio alla sua arretratezza funzionale e igienica, in modo che potesse fungere da volano per la ripresa delle attività private. È in questo scenario, infatti, che va collocato il lungo contenzioso tra la città di Taranto e l'Amministrazione centrale, oltre che con le sue diramazioni periferiche provinciali, per le opere di miglioramento del porto mercantile. Inoltre, la novità della nuova amministrazione emergeva anche dalla sua composizione interna essendo rappresentate tutte le classi sociali. Pur essendo ancora presenti esponenti della proprietà urbana e agraria, aumentavano le figure dei professionisti, soprattutto medici e ingegneri, slegati da un rapporto anche familiare con la rendita. Rappresentati, benché ancora in maniera limitata, erano poi gli esponenti del mondo del commercio e, infine, per la prima volta sedevano nel Consiglio comunale tre impiegati delle ferrovie e tre operai. La novità era rappresentata anche dalla figura dello stesso sindaco Luigi Viola, professore di archeologia e direttore del museo Nazionale di Taranto, il quale proveniva da una modesta famiglia di contadini piccoli proprietari del circondario di Gallipoli, legittimato più per le capacità intellettuali che per questioni legate al censo e alle proprietà. A Taranto era giunto, dopo gli studi a Napoli e un'esperienza di lavoro in Grecia, per dirigere i lavori di scavo e per realizzare il museo archeologico⁵⁵. Il suo programma amministrativo, incentrato sull'ammodernamento e

⁵⁴ P. Macry, *La città e la società urbana*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Campania* cit., pp. 145-146.

⁵⁵ Su la figura e la storia di Luigi Viola, vedi: G. Viola, *Pater. Il romanzo del lume a petrolio*, L. Veronelli, Milano 1958 (ripubblicato da: Scorpione, Taranto 1998).

il risanamento igienico della città, anche se da attuarsi attraverso la stipula di un prestito e non per mezzo di un aumento dell'imposizione fiscale, possedeva aspetti, anche sul piano sociale, di novità simili a quelli di altre realtà urbane italiane degli stessi anni⁵⁶; sarà, inoltre, il primo a porre con forza la questione delle case operaie⁵⁷.

V.3: Gli amministratori comunali dal 1889 al 1922: un profilo socio-grafico.

Si apriva dunque nel 1889 una lunga e complicata vicenda nella vita amministrativa locale che si sarebbe conclusa solo con la definitiva crisi dello Stato liberale e con l'avvento del fascismo. Nei tre decenni seguenti la riforma crispina, i cambiamenti nel governo comunale si articolano lungo un percorso che schematicamente può essere diviso in quattro fasi. La prima tra queste, dal 1890 al 1899, fu segnata da una forte instabilità amministrativa, con una ravvicinata alternanza alla guida della città tra l'Associazione Democratica e la Progressista. Fu questa una fase di aspri contrasti, segnata da diversi scioglimenti del Consiglio comunale e dall'arrivo in stretta successione di tre regi commissari inviati da Roma. Nella seconda fase, dal 1899 al 1908, al Municipio sedevano i Democratici guidati prima dal sindaco Vincenzo Damasco e in seguito dal sindaco Camillo Iannelli, eletti entrambi per due mandati. Fu questo un periodo di maggiore stabilità amministrativa, anche se caratterizzato da diverse inchieste governative sulla gestione delle finanze comunali⁵⁸ che produrranno ben tre scioglimenti del Consiglio con l'invio, anche in questa fase, di regi commissari⁵⁹. Tuttavia, in questi anni non si manifestava una

⁵⁶ Cfr. Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit.; Alaimo, *L'organizzazione della città: amministrazione comunale e politica urbana a Bologna dopo l'Unità (1859 – 1889)* cit.; Sorba, *L'eredità delle mura. Un caso di municipalismo democratico (Parma 1889 – 1914)* cit.; Ponziani, *Il capoluogo costruito. Teramo in età liberale, 1860 – 1900* cit.; Adorno, *La produzione di uno spazio urbano. Siracusa tra Otto e Novecento* cit.

⁵⁷ Cfr. Viola, *Discorso di insediamento pronunciato innanzi al Consiglio Comunale di Taranto*, in "La Voce del Popolo" cit.

⁵⁸ A.C.S., Ministero Interni – Direzione generale amministrazione civile, Busta 160: *Amministrazione comunale*, Fascicolo 15.831.1, Documento: *Relazione Gajeri sulla finanza comunale del 30 maggio 1903*; Ivi, Documento: *Relazione del Regio Delegato De Johannis del 4 giugno 1904*.

⁵⁹ A.C.S., Ministero Interni – Direzione generale amministrazione civile, Busta 158: *Amministrazione comunale 1899 – 1904*, Fascicolo 15.231.2: *Situazione finanziaria – Commissariamenti*.

reale opposizione all'Associazione Democratica, la minoranza Progressista stentava, infatti, a trovare una proposta unitaria da contrapporre agli avversari.

La terza fase si apriva, dopo quasi un anno intero di commissariamento⁶⁰, nel 1909 per durare per un decennio, fino al 1919. In questi anni si assisteva ad una graduale scomposizione dei vecchi blocchi amministrativi a cui seguiva una nuova riaggregazione tra gli interessi agrari – un tempo difesi dalla Progressista – e quelli mercantili – schierati in passato con la Democratica – che insieme si saldavano, ad iniziare dagli anni della guerra di Libia per cementarsi poi durante la prima guerra mondiale, con le forze legate all'industria navale e al capitale monopolistico nazionale⁶¹. Con le elezioni del 1909 si aveva quindi una ridefinizione dei vecchi equilibri, con l'affermazione dell'associazione Pro-Taranto – nata dalla fusione della Progressista con gli elementi più influenti, guidati da Cacace, della Democratica – che sconfiggendo definitivamente l'associazione Democratica riusciva ad esercitare la sua lunga egemonia sulla città attraverso la figura del sindaco Francesco Troylo. In questi anni, come si è visto, l'economia cittadina sposava definitivamente l'indirizzo industriale-militare. Il sindaco Troylo, infatti, riusciva a superare quei contrasti tra l'aristocrazia e quella parte della borghesia agraria che – come si è detto – avevano opposto resistenza al processo di militarizzazione di Taranto e quei ceti mercantili-speculativi legati alle commesse pubbliche sviluppatasi attorno all'Arsenale della Marina. Nell'associazione Democratica restavano, invece, quei ceti mercantili e professionali che continuavano a proporre, in un crescente e irreversibile isolamento, una diversa ipotesi di modernizzazione cittadina legata allo sviluppo del commercio e delle attività produttive locali, in primis la mitilicoltura, senza tuttavia giungere a formulare un'aperta e seria critica allo sviluppo industriale che aveva investito la città nei decenni a cavallo tra Otto e Novecento.

L'ultima fase, dal 1919 al 1922, si caratterizzava, invece, per una nuova ricomposizione delle forze liberali nel Fascio Costituzionale in funzione anti-

⁶⁰ A.C.S., Ministero Interni – Direzione generale amministrazione civile, Busta 413: *Amministrazione comunale 1907 – 1909*, Fascicolo 15.831.20: *Relazioni 1907 – 1909*, Documento: *Relazione del Regio Commissario Straordinario Dottor Empedocle Lauricella del 15 febbraio 1909*.

⁶¹ Su questi aspetti utili indicazioni in: F. Grassi, *Il tramonto dell'età giolittiana nel Salento*, Laterza, Bari 1973; Id, *Il sistema politico giolittiano in Puglia*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia* cit., pp. 687-688; L. Masella, *La reinvenzione dell'identità culturale pugliese*, in A. Massafra, B. Salvemini (a cura di), *Storia della Puglia. Vol. 2, Dal Seicento a oggi*, Laterza, Roma-Bari 2005, pp. 94 – 101.

socialista⁶². Come si potrà comprendere seguendo l'ulteriore ricostruzione della rappresentanza amministrativa a Taranto, non tratto qui, per le poche fonti al riguardo, la storia politica durante il fascismo, ne quella del movimento operaio e socialista⁶³.

Sindaci e Commissari prefettizi di Taranto dal 1890 al 1923.

SINDACI	PERIODO DI CARICA	COMMISSARI PREFETTIZI
VIOLA LUIGI	R. COSTITUZIONALE 4/1/1890 - 17/3/1891	
	18/3/1891 – 19/8/1891	BONFIGLIOLI GIUSTINIANO
PRIMICERJ CARLO	PROGRESSISTA 20/8/1891 - 4/7/1895	
DAMASCO VINCENZO 1	DEMOCRATICA 6/7/1895 - 25/3/1897	
	26/3/1897 – 10/4/1897	ALBERTI CLAUDIO
	11/4/1897 – 16/7/1897	SPIRITO MICHELE
OLMI ERNESTO	PROGRESSISTA 17/7/1897 - 22/8/1899	
DAMASCO VINCENZO2	DEMOCRATICA 23/8/1899 - 7/8/1901	
	8/8/1901 - 5/2/1902	BATTISTONI BENIAMINO
DAMASCO VINCENZO 3	DEMOCRATICA 6/2/1902 - 23/9/1902	
IANNELLI CAMILLO 1	DEMOCRATICA 24/9/1902 - 29/4/1903	
PARABITA ANGELO	DEMOCRATICA 30/4/1903 - 10/12/1903	
	11/12/1903 – 7/6/1904	JOHANNIS ATTILIO
IANNELLI CAMILLO 2	DEMOCRATICA 8/6/1904 - 26/7/1908	
	27/7/1908 – 14/3/1909	LAURICELLA EMPEDOCLE
	15/3/1909 – 19/4/1909	SEMERARO GIACOMO
TROYLO FRANCESCO	PRO TARANTO-PROG 20/4/1909 - 9/7/1919	

⁶² Sulle vicende legate al biennio rosso e all'avvento del fascismo a Taranto si rimanda a: S. Colarizi, *Dopoguerra e Fascismo in Puglia (1919-1926)*, Laterza, Bari 1971; N. Antonacci, *Ceti dirigenti e lotte di classe dall'età liberale al fascismo*, in A. Massafra, B. Salvemini (a cura di), *Storia della Puglia. Vol. 2, Dal Seicento a oggi* cit., pp. 123 – 140. (in particolare pp. 134 – 140).

⁶³ Per questi temi rimando agli studi di Roberto Nistri. Cfr. R. Nistri, L. Sardi, *Cafoni, arsenalotti e galantuomini. Taranto dalla prima industrializzazione all'avvento del fascismo*, Edizioni dal Sud, Bari 1980; R. Nistri, *Mentre nasce e muore un impero romano*, in AA. VV., *Taranto da una guerra all'altra*, Mandese editore, Taranto 1986; R. Nistri, F. Voccoli, *Sovversivi di Taranto: la vita e le battaglie di Odoardo Voccoli (1877 – 1963) nella storia del movimento operaio tarantino*, Sedi, Taranto 1987; R. Nistri, *L'industria naval-militare e la città proletaria*, in CGIL – Camera del Lavoro di Taranto, *Un cammino l'ungo cent'anni*, a cura di R. Nistri, M. Di Cesare, Ediesse, Roma 2006.

	10/7/1919 - 19/11/1920	SEMERARO GIACOMO
DELLI PONTI PASQUALE	FASCIO COST. D-P 20/11/1920 - 18/10/1922	
SPARTERA GIOVANNI	FASCIO COST. D-P 19/10/1922 - 6/5/1923	

Fonte: A.S.C.T., Cat. I: Amministrazione, Busta 22, Fascicolo 89, Documento: Municipio di Taranto. Amministratori e Segretari comunali succedutisi dal 1871 al 1937.

In poco più di trent'anni venivano eletti a ricoprire la carica di consigliere comunale 274 personaggi, dei quali ho cercato di definire per grandi linee la fisionomia socio-professionale e culturale utilizzando fonti diverse e in primis le liste degli eletti al Consiglio comunale e la stampa locale, oltre che le Delibere del Consiglio e della Giunta comunali, attraverso le quali è possibile seguire i dibattiti sulle principali questioni cittadine (*vedi introduzione all'appendice*). Si trattava di una porzione ben precisa della classe dirigente cittadina, quella, in altre parole, che compiva la scelta di svolgere un'attività politico-amministrativa e che veniva legittimata a farlo dal voto di una parte della società locale. Rispetto a quanto si è visto per i primi decenni post-unitari, tra la fine del XIX secolo e i primi venti anni del XX emergeva in quel ceto una singolare commistione di indizi di trasformazione e insieme di continuità. Cercherò di mostrarne i tratti principali.

Il 1889 costituisce un momento di accelerazione nel ricambio del ceto politico locale. Tale ricambio, se in un primo momento appariva limitato (dei sessanta consiglieri eletti nel 1889 solo 18 – appena il 30% – non avevano mai ricoperto quella carica in passato), con il passare degli anni si manifestava con una crescente evidenza. Nell'insieme dei 274 censiti solo il 22% (62 personaggi) aveva svolto il ruolo di consigliere o di membro della Giunta negli anni precedenti il 1889. Questi dati pongono in luce un aspetto tutto sommato abbastanza evidente, vale a dire il fatto che un certo rinnovamento avveniva in primo luogo sul piano generazionale. Tra i 274 consiglieri esaminati, prevalevano quanti erano nati in anni compresi tra il 1850 e il 1865, una generazione quindi che era cresciuta sostanzialmente insieme allo Stato liberale. Le generazioni nate negli anni precedenti, che per distinzione si potrebbero definire risorgimentali, rappresentavano una quota del 18% nel primo decennio del Novecento e dell'11% nel secondo. La partecipazione alle vicende

risorgimentali, aspetto già notato per le elezioni del 1889, sembrava non rappresentare più, dagli anni Novanta in poi, un terreno di aggregazione e di legittimazione politica dotato di una sua forza simbolica.

Un altro aspetto da mettere in luce è il calo dei titolati, aspetto d'altra parte essenzialmente in sintonia con la marginalizzazione del ruolo politico e culturale dell'aristocrazia su scala nazionale. I possessori di un titolo nobiliare si riducevano ad undici nomi, sono personaggi che se pur perdevano un ruolo politico di primo piano, mantenevano tuttavia una posizione carismatica all'interno della vita politica locale, la gran parte di loro, infatti, era continuativamente presente in Consiglio. Tra di essi, alcuni erano impegnati per tradizione familiare nella vita politica cittadina, come, ad esempio, il barone Giovanni Pantaleo presente in consiglio fino ai primi anni del Novecento, il conte Francesco D'Ayala-Valva presente fino alla prima guerra mondiale, o i vari esponenti della famiglia Carducci che si tramandavano la carica fino all'avvento del fascismo. Altri, invece, riconoscevano implicitamente la marginalità del proprio titolo nobiliare rispetto all'attività professionale. Tenevano, infatti, ad omettere il titolo al momento della presentazione della propria candidatura nelle liste elettorali. Tra questi, ad esempio, il caso del conte Ciura Raffaele, medico, e del marchese Lecito-Bari Giuseppe, ingegnere⁶⁴.

Un tratto di maggiore novità che emergeva dopo il 1889 era rappresentato anche dall'estendersi delle figure socio-professionali della piccola e media borghesia e della classe operaia. Di quelle figure, cioè, che delimitavano, in maniera sempre più incerta col trascorrere degli anni, il confine inferiore dell'appartenenza alla borghesia⁶⁵. Accedevano, infatti, alla carica rappresentativa comunale ottanta personaggi (il 29% del totale) che possono essere classificati come rappresentanti di ceti subalterni. Erano quarantaquattro operai, dove il termine non corrispondeva esclusivamente ad un lavoro dipendente di tipo artigianale, ma numerosi erano gli operai metalmeccanici dell'Arsenale, i muratori e, dopo l'ingresso in Consiglio di

⁶⁴ Questi comportamenti trovano un riscontro anche nell'intero quadro nazionale, vedi: Banti, *Storia della borghesia italiana. L'età liberale* cit., pp. 51-64. Per la realtà dell'Italia meridionale, indicazioni interessanti per l'area siciliana in: Signorelli, *Tra ceti e censo. Studi sulle élites urbane nella Sicilia dell'Ottocento* cit.

⁶⁵ Sulla complessa definizione di tali "confini" rispetto al comune status borghese, si vedano: J. Kocka, *Borghesia e società borghese nel XIX secolo. Sviluppi europei e peculiarità tedesche*, pp. 3-68; R. Romanelli, *Borghesia / Bürgertum / Bourgeoisie. Itinerari europei di un concetto*, pp. 69-94, entrambi in: J. Kocka (a cura di), *Borghesie europee dell'Ottocento*, Marsilio, Venezia 1989.

rappresentanti del Partito Socialista, anche scaricatori di porto. Oltre agli operai, erano presenti trentasei consiglieri tra impiegati, in gran parte ragionieri e geometri, negozianti gestori di piccoli empori alimentari, professori. Il numero maggioritario tra gli operai e gli impiegati era quello di quanti erano dipendenti del Regio Arsenale Militare. Questi, infatti, ad iniziare dai primi del Novecento, rappresentavano un gruppo molto importante e ben consolidato all'interno della stratificazione sociale di Taranto. Se pur la maggioranza tra di loro non era originaria della città pugliese e proveniva da altre aree del paese, mostravano una precoce politicizzazione, dapprima all'interno delle associazioni politiche borghesi⁶⁶, in seguito, dalla fine del primo decennio del Novecento in poi, prevalentemente all'interno delle organizzazioni di classe e nel Partito Socialista⁶⁷. Nel 1907 si costituiva, infatti, la Federazione circondariale del Lavoro di Taranto con una prevalenza tra gli iscritti degli operai dell'Arsenale, poi mutata in Camera del Lavoro, di cui primo segretario fu l'astrofisico Luigi Ferrajolo⁶⁸; mentre sempre nel primo decennio del Novecento venivano fondate diverse cooperative di produzione e di consumo dalla forte impronta operaista⁶⁹ e alcuni periodici socialisti come "La Protesta" e "Il Grido del Popolo"⁷⁰.

La presenza di figure della classe operaia e del mondo del piccolo impiego tra i banchi del Consiglio comunale faceva parte di un progetto di pacificazione sociale che appariva ancora del tutto guidato da mani borghesi. Dei quarantaquattro consiglieri individuati come operai, solo sedici erano stati eletti tra le file del Partito Socialista; gli altri, ben 28, provenivano dall'Associazione Democratica e Progressista prima, e da quella Pro-Taranto in seguito. Tuttavia non si può sottovalutare l'effetto di rottura che essi producevano nella configurazione notabile del gruppo degli amministratori locali, fino al primo decennio del Novecento

⁶⁶ Cfr. Donno, *Mutualità e cooperazione in Terra d'Otranto (1870 – 1915)* cit.

⁶⁷ Su questi aspetti vedi: C. G. Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto 1901 – 1915*, Milella, Lecce 1981. Vedi anche: A. Pepe, *Il Sindacalismo pugliese nel primo Novecento*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia* cit., pp. 783-810; Nistri, *L'industria naval-militare e la città proletaria* cit., pp. 19-68.

⁶⁸ A.S.C.T., Cat. VI: *Governo*, Busta 12, Fascicolo 3: *Statuto della Federazione del Lavoro per il Circondario di Taranto, 17 marzo 1907*. In questi primi anni il Comitato Esecutivo è composto dagli operai Amedeo Albano, Luigi Carati, Pacifico Costanzi, Odoardo Voccoli, dall'avvocato Eduardo Sangiorgio e dal Direttore del Museo Astronomico di Taranto Luigi Ferrajolo.

⁶⁹ Cfr. A.S.C.T., Cat. II: *Opere pie e beneficenza*, Busta 14, Fascicolo 127; 128; 147; 150; 152. Vedi anche: Nistri, *L'industria naval-militare e la città proletaria* cit.

⁷⁰ Cfr. G. Acquaviva, *Un secolo di giornali a Taranto*, Schena, Fasano 1982.

sostanzialmente chiuso ad ogni apporto esterno, se non, come si è visto, per l'eccezione rappresentata nelle elezioni del 1889 dalla Lista Democratica nella quale erano stati candidati tre operai e tre impiegati.

All'interno del Consiglio comunale continuava, ciò nonostante, a prevalere in entrambe le due principali liste cittadine la figura del professionista, il borghese colto e «umanista»⁷¹, il quale spesso affiancava alla propria attività professionale e politica quella letteraria. Esempio al riguardo la figura del professore di lettere del Seminario cittadino Nicolò Tommaso Portacci, radicale, autore di diversi componimenti in versi⁷². L'unica eccezione si aveva per i consiglieri eletti tra i candidati della Lista Socialista. Dei diciotto consiglieri socialisti, eletti tra il 1907 e il 1920, solo due provenivano da una professione borghese, un avvocato come Eduardo Sangiorgio principale dirigente cittadino del partito e animatore delle leghe bracciantili nel circondario rurale⁷³, e un medico come Carano Francesco; gli altri erano tutti esponenti del mondo operaio, pur all'interno di diverse qualifiche e occupazioni che andavano dal tipografo Di Mase Pietro, agli operai del Regio Arsenal e – i più numerosi –, agli operai metallurgici dei cantieri privati, al muratore Regini Giuseppe, allo scaricatore di porto Bortone Giuseppe.

Suddividendo i consiglieri eletti tra il 1889 e il 1920 nelle diverse categorie economiche e professionali, considerando solo la professione prioritaria dichiarata nelle liste o nelle presentazioni sulla stampa, si ha il quadro della composizione socio-professionale dei consiglieri tarantini nei tre decenni in esame. Alla categoria dei proprietari, nella quale ho ricompreso sia gli agrari veri e propri che i proprietari di terreni e immobili urbani residenti prevalentemente in città e non occupati in altre attività professionali o commerciali, sono ascrivibili trentuno personaggi (l'11% del totale), di cui undici di estrazione nobiliare.

I professionisti erano sicuramente il gruppo maggioritario, si possono, infatti, comprendere all'interno di questa categoria ben centodiciannove personaggi (il 43% del totale). Tra questi il gruppo più numeroso era senz'altro quello degli avvocati (71), seguivano ventotto medici, quattordici ingegneri e sei notai. Molti tra i

⁷¹ Su questa tipologia di borghese, ceto politico per eccellenza dello Stato nazionale unitario, vedi: M. Meriggi, *La borghesia italiana*, in Kocka (a cura di), *Borghesie europee dell'Ottocento* cit., p. 167.

⁷² Tra gli altri si ricordano anche Nicola Pellè, Paolo Tarsia, Ursileo Emidio, Pupino Ercole e Lo Jucco Domenico.

⁷³ Sulla figura politica di Sangiorgio vedi: Nistri, Voccoli, *Sovversivi di Taranto* cit.

professionisti – ad esempio diciassette tra gli avvocati - erano anche proprietari terrieri, specie dei suoli appena esterni ai confini urbani, interessati negli stessi decenni da un intenso processo di urbanizzazione. Difficile dire, allo stato delle ricerche, se i loro redditi principali provenissero dalla rendita o dall'esercizio dell'attività professionale, certo è che nelle dichiarazioni dei giornali o nelle liste degli eletti in Consiglio comunale venivano presentati sulla base della professione esercitata e non come proprietari così come avveniva per i trentuno consiglieri sopra menzionati. Tra i professionisti che sedevano in Consiglio le professioni giuridiche erano decisamente quelle più consistenti (tra avvocati e notai erano 77). Rispetto ai primi decenni post-unitari aumentavano, tuttavia, i medici (28) e gli ingegneri (14). La borghesia delle professioni confermava così il proprio predominio nell'organo di governo locale, con considerevoli aperture, però, verso il settore tecnico, prima poco rappresentato.

Un gruppo considerevole, in tutto trentacinque persone (il 13% del totale), rappresentavano anche gli esercenti di importanti attività commerciali e gli industriali, in prevalenza, questi ultimi, attivi per la maggior parte nella cantieristica e nell'edilizia. La consistenza di questo gruppo non permette certo di sostenere che tale categoria stesse sostituendo in modo massiccio le figure del proprietario e, soprattutto, del professionista. Tra i commercianti erano presenti numerosi titolari di attività medie, in sintonia, d'altra parte, con le dimensioni complessive dell'economia urbana e del circondario. Erano presenti quattro commercianti all'ingrosso di prodotti alimentari (Nicola Corato, Francesco De Vincentiis, Angelo Camminiti, Luigi Blandamura), tre commercianti di calzature (Martino Zigrino, Giuseppe Moro, Erminio Lecce). Un giro di affari certamente maggiore avevano quei commercianti che operavano su scala nazionale e internazionale, come i cinque grossi mercanti di frutti di mare (Cataldo Di Stani, Francesco Traversa, Giambattista Maglione, Vincenzo Giudicepietro, Ferdinando Fago), e i sette commercianti di prodotti agricoli come i cereali, le conserve, i vini e gli oli che avevano raggiunto dimensioni produttive considerevoli (Vincenzo Fago, Giovanni Amendolito, Francesco Lo Jucco, Francesco Maglione, Carmelo Spagnuolo, Domenico D'Ammacco, Demetrio Diana). Tra le maggiori attività commerciali cittadine, quelle cioè che in termini di manodopera impiegata e di capitali investiti presentavano

generalmente dimensioni più rilevanti rispetto ai casi precedenti, si avevano, oltre alle attività bancarie della famiglia Cacace, quelle fornitrici di materiali per l'edilizia. Queste erano in totale sette, tra le principali certamente quella di Luigi De Matteo, quella di Nicola Chiloyro, quella di Donato Caggiano e, infine, quella di Vito Traversa⁷⁴. Seppur più numerosi che nei Consigli post-unitari, i rappresentanti di questa borghesia della produzione e della distribuzione, molto diversificata in quanto a tipo e dimensioni dell'attività, tendevano a fare il loro ingresso nell'aula consiliare in modo episodico e non continuativo. La gran parte dei membri di questo gruppo non manteneva la carica per un lungo tempo, in genere dopo una prima esperienza nell'assise cittadina scomparivano dalle liste dei candidati, o se venivano ricandidati poteva avvenire anche dopo un lungo periodo di assenza. Esempio, in proposito, il caso di Giambattista Maglione, commerciante di frutti di mare, eletto una prima volta nel 1897 ed una seconda, dopo diciassette anni di interruzione, nel 1914. Ciò che emerge, quindi, è la constatazione che la maggior parte dei commercianti restava al di fuori del gruppo più stabile e professionalizzato di amministratori, al contrario di quanto avveniva, ad esempio, nel caso di un'altra città pugliese come Bari⁷⁵. Non mancavano certo le eccezioni, sei personaggi, iscritti nelle liste come commercianti, mantenevano una costante presenza in Consiglio. Tra questi i casi più esemplari erano certamente quelli di Vincenzo Fago e Nicola Chiloyro, presenti in Consiglio, salvo una breve interruzione nel 1893 e ai primi del Novecento, per oltre venti anni; presenze costanti, tra i dieci e i venti anni, avevano anche Francesco Traversa, Luigi Blandamura, Luigi Palumbo e Tommaso Cervo.

Le distinzioni sopra proposte non vanno tuttavia considerate in maniera rigida, le varie differenze socio-grafiche tra i consiglieri erano in realtà anche più complesse e intrecciate. Tra la borghesia professionistica, più tradizionalmente disposta ad impegnarsi nel governo cittadino e nella vita politica locale, e quella produttiva, più

⁷⁴ Per le attività commerciali dei consiglieri sopra citati, vedi: R. Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1890 – 1895, Lecce 1897; G. Gravina, *Alcune aziende agrarie nel tarantino*, in "Rassegna pugliese di Scienze, Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, numero speciale dedicato a Taranto 6-7-8, 1913, pp. 283-285; *Taranto commerciale, industriale, agricola*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 271-277; *Il progresso commerciale e industriale di Taranto e la Ditta Cacace*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 277-281.

⁷⁵ Vedi, tra gli altri: Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit.; L. Masella, F. Tateo (a cura di), *Storia di Bari. Il Novecento*, Laterza, Roma-Bari 1997.

restia, al contrario, a tale coinvolgimento, non esisteva nei primi decenni del Novecento uno steccato così netto; inoltre, molti di essi risultavano anche essere proprietari terrieri. I casi più esemplari in proposito erano senz'altro quelli dei fratelli Cacace, ricchi proprietari terrieri e di immobili urbani, gestori dei più importanti magazzini generali della Provincia, industriali e banchieri⁷⁶. Singolari possono essere anche i casi di alcuni ingegneri. Tra i quattordici consiglieri che si qualificavano come tali, almeno cinque erano esponenti di famiglie che gestivano estese proprietà agricole nel circondario, e tre di essi erano anche imprenditori nel campo dell'edilizia. Erano le figure che più rispecchiavano quella commistione di élites agrarie e urbane, e di interessi insieme agricoli, professionali e imprenditoriali, che caratterizza in termini specifici la storia amministrativa di Taranto, ma che vale più in generale per le nuove articolazioni novecentesche dell'élites italiane già prevalentemente agrarie. Era il caso, ad esempio, di Giovanni Galeone, proprietario di estesi vigneti nell'area a sud-est del circondario, proprietario di un'impresa edile in città⁷⁷, progettista, per conto del Comune, del nuovo palazzo comunale negli anni Ottanta del XIX secolo⁷⁸, presente in Consiglio comunale, con qualche breve interruzione, dalla fine degli anni Ottanta dell'Ottocento al 1909. Ingegneri e proprietari di imprese edili erano anche Quinto Orso e Roberto Scialpi. Sintomatico anche il caso di Vincenzo Fago, ricco commerciante di prodotti agricoli e avvocato. Come si è visto, inoltre, ben diciassette tra i consiglieri inseriti nelle liste come avvocati erano anche proprietari terrieri, e alcuni proprietari figuravano anche tra le altre due principali figure di professionisti come, ad esempio, il nobile, proprietario terriero e ingegnere Giuseppe Lecito-Bari.

Un'altra categoria di consiglieri, molto eterogenea al suo interno, era quella degli stipendiati, trentasei presenze nel periodo esaminato (il 13% del totale). In questa categoria ho, infatti, accomunato insegnanti, impiegati, ragionieri e geometri, piccoli negozianti. Il loro ingresso in Consiglio comunale rappresentava, come per i quarantaquattro operai, certamente una novità. Si assisteva, infatti, ad un loro

⁷⁶ Cfr. *Il progresso commerciale e industriale di Taranto e la Ditta Cacace*, in "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 277-281.

⁷⁷ Cfr. G. Gravina, *Alcune aziende agrarie nel tarantino*, in "Rassegna pugliese di Scienze, Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, numero speciale dedicato a Taranto 6-7-8 cit., pp. 283-285.

⁷⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale di Taranto, seduta del 30 settembre 1883: Approvazione del progetto dell'Ing. Galeone per il Palazzo Comunale*.

progressivo aumento ad iniziare dal secondo decennio del Novecento in concomitanza con la vittoria della Lista Pro-Taranto guidata dall'avvocato Francesco Troilo, mentre negli anni precedenti la loro presenza in Consiglio era estremamente limitata. Infine, un'altra novità, rispetto ai primi decenni post-unitari, era rappresentata anche dalla comparsa in Consiglio degli ufficiali di marina, tuttavia il loro ruolo era piuttosto circoscritto, sia per quanto riguardava la loro consistenza numerica, erano in totale otto personaggi, sia per ciò che riguardava la loro presenza in Consiglio, in media non più lunga di tre anni.

Succedeva quindi che i professionisti non solo confermavano, ma accentuavano rispetto al passato la loro propensione verso l'esercizio del potere politico amministrativo⁷⁹; che i possidenti e in maggior misura i titolati, al contrario, mostravano una presenza più scarsa e peraltro soggetta a picchi e cadute periodiche, in generale corrispondenza con gli alterni successi della Lista Progressista; e, infine, che il coinvolgimento nel governo cittadino di una borghesia del commercio e dell'attività produttiva, oltre che di un numeroso gruppo di operai e "stipendiati", si facesse cospicuo e crescente⁸⁰. Resta evidente, vista la grande prevalenza dei professionisti tra i consiglieri, come lo status professionale giocasse un ruolo di primo piano sia nella selezione che nel reclutamento del ceto politico. Era questo un palese elemento di continuità tra il periodo che precedeva e quello che seguiva il 1889, e cioè tra una gestione più strettamente notabile del governo urbano e i suoi successivi sviluppi. Nei decenni a cavallo tra Otto e Novecento, quindi, la competenza di ordine professionale e la discriminante di ordine culturale non sembrava perdere di peso nella selezione della classe politica locale. Anzi, con la diminuzione della pregiudiziale censitaria e la crescente tecnicizzazione delle funzioni comunali questi elementi sembravano acquisire nuove ragioni di importanza. Dei 274 consiglieri censiti, circa 200 erano certamente in possesso di un titolo di laurea, numero molto elevato se si pensa che la città non possedeva una sede

⁷⁹ Questo aspetto è stato confermato anche per l'area campana, vedi: P. Macry, *La città e la società urbana*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Campania* cit. (in particolare pp. 141-159). Per un'analisi d'insieme sulle élites amministrative delle città meridionali in età giolittiana, vedi: G. Shininà, *Le città meridionali in età giolittiana. Istituzioni statali e governo locale*, Bonanno Editore, Acireale 2002.

⁸⁰ Una trasformazione simile a quella riscontrata per Taranto nella composizione sociografica dei consiglieri comunali si ha, negli stessi anni, per il caso di Siracusa. Vedi: Adorno, *La produzione di uno spazio urbano. Siracusa tra Otto e Novecento* cit.

universitaria; dominava, su tutte, la cultura giuridica e classica. Alla tradizionale notorietà notabiliare, in cui si accumulavano censo, status e patrimonio relazionale, si affiancavano e sovrapponevano altri elementi: il prestigio acquisito nella gestione di attività produttive o commerciali in crescita e, soprattutto, la valorizzazione del patrimonio culturale tecnico costituito dalle competenze giuridiche, igienico-sanitarie e ingegneristiche, le quali nel processo di trasformazione che investiva la struttura urbana acquistavano nuovo e più importante spazio. Naturalmente, chi era in grado di giocare un ruolo maggiore in questo contesto era ancora una volta la figura tipicamente borghese del professionista, in primis dell'avvocato, le cui fortune economiche erano eventualmente di origine più recente rispetto al vecchio notabilato, o magari in corso di ascesa.

Nel corso del primo decennio del Novecento il delinarsi, all'interno dei consigli, di meglio definite divisioni ideologiche, sembrava richiedere, inoltre, all'amministratore doti di mediazione più sviluppate – era il caso ad esempio del sindaco Troylo – e specificamente politiche. In questo contesto in trasformazione l'avvocato si presentava, ancora una volta, come la figura più predisposta a un compito di questo genere⁸¹, oltre che dotato di abilità giuridiche importanti al fine di reperire e contrattare risorse con il Governo centrale. Tuttavia, se l'idea del governo della città come gestione tutta familiare di pochi notabili insigni progressivamente, tra la fine del XIX secolo e i primi decenni del XX, sfumava in una situazione diversa, la direzione del cambiamento non andava, almeno inizialmente, verso la partitizzazione della politica locale. I primi riflessi di un processo di questo tipo iniziavano a cogliersi nel Consiglio comunale di Taranto solo dopo la prima guerra mondiale.

Un'ulteriore novità si manifestava dai primi anni del Novecento in avanti, cioè il maggiore grado di turn over dei consiglieri rispetto al primo trentennio post-unitario. Allargandosi l'arena politica a comprendere nuovi strati sociali, questa acquistava in complessità, e ai conflitti di natura fazionale si intrecciavano e, soprattutto, sovrapponevano quelli più propriamente politici, o di opinione, che vedevano contrapporsi democratici e progressisti, e in seguito anche socialisti e radicali. Questo rendeva, fino alla ricomposizione degli interessi dei due principali gruppi

⁸¹ In proposito, vedi: H. Siegrist, *Gli avvocati e la borghesia. Germania, Svizzera e Italia nel XIX secolo*, in Kocka (a cura di), *Borghesie europee dell'Ottocento* cit., pp. 357 e ss.

liberali intorno alla figura di Francesco Troylo nel 1909, estremamente fragili i Consigli e le Giunte elette, soprattutto, come si è detto, negli anni Novanta del XIX secolo e durante il primo decennio del Novecento. Queste considerazioni trovano conferma esaminando la durata della permanenza in carica dei consiglieri. Il 54 per cento dei censiti rimaneva in Consiglio per un periodo che andava dai due ai cinque anni, mentre il 23 per cento restava tra i banchi dell'assise cittadina per meno di due anni. Contemporaneamente, tuttavia, si accentuava la tendenza alla formazione di un gruppo ristretto di amministratori stabilmente presenti in Consiglio e continuativamente titolari di un assessorato. Gli aspetti che ho cercato di rilevare nel corso della trattazione sono elementi che si facevano particolarmente evidenti nel gruppo più stabile di amministratori, in coloro cioè che sedevano in Consiglio comunale per almeno dieci anni e/o in Giunta per cinque, quei consiglieri, in sostanza, che rappresentavano il nucleo forte dell'amministrazione comunale, sia durante le amministrazioni della Democratica che in quella della Pro-Taranto⁸². Questi personaggi condividevano una matrice medio-alta borghese e una condizione socio-economica in ascesa. Erano, infine, accomunati dal fatto di condurre un'attività essenzialmente urbana, con pochi collegamenti diretti, salvo rari casi, con l'economia agricola. Sette di loro erano avvocati, tre erano medici, tre erano ingegneri, uno era notaio, tre erano commercianti, due dei quali di materiali per l'edilizia e uno era proprietario di un'impresa edile. Almeno sei membri di questo ristretto gruppo di consiglieri condividevano interessi economici ancorati al mondo dell'edilizia. Erano, cioè, progettisti–ingegneri, titolari di imprese di costruzione o produttori di materiale edile, e rappresentavano, insieme ad altri, all'interno del Municipio quegli interessi che più direttamente premevano in favore di iniziative di trasformazione del tessuto urbano che partissero dal potere pubblico, contribuendo però a rivitalizzare anche e soprattutto il settore privato.

⁸² Nel primo caso abbiamo tra gli altri: l'avvocato Egidio Carelli; l'avvocato – proprietario Parabita Angelo; il commerciante di materiali per l'edilizia Nicola Chiloyro; il commerciante di prodotti agricoli e avvocato Vincenzo Fago; il medico Carlo Mannarini; l'avvocato Luigi Latagliata; il proprietario – ingegnere Giuseppe Amendolito; gli avvocati Felice Casavola e Francesco Primicerj. Per la Pro-Taranto si citano come esempio: il proprietario – avvocato Alessandro Criscuolo; il proprietario – ingegnere Angelo Galeone; l'avvocato Giuseppe Frascella; il medico Saverio Gemmato; l'ingegnere e proprietario di impresa edile Roberto Scialpi; il notaio Angelo Zaccaria; il nobile e avvocato Orazio Carducci-Artensio; il proprietario – avvocato Giovanni Spartera; il proprietario Guglielmo Scialpi; il medico Pasquale Delli Ponti; l'ingegnere Vito Greco; il commerciante di materiali per l'edilizia Luigi Palumbo.

CAPITOLO VI

L'ampliamento della città dall'Unità agli anni Venti del Novecento.

VI.1: Le ipotesi, i progetti e i conflitti sull'espansione urbana negli ultimi decenni pre-unitari.

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, avevano ostacolato 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 medioevale – furono condotti dal Decurionato cittadino fin dagli anni Venti del XIX secolo². Ciò che ostacolava un'ipotesi di espansione urbana di questo tipo era 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 contrastava, come vedremo, con ogni progetto d'espansione urbana, ma imponeva anche di limitare le sopraelevazioni nelle aree adiacenti al castello nella città vecchia, in quanto avrebbero potuto intercettare il tiro incrociato delle batterie

¹ Esempio in proposito il caso di Bari, ma vicende simili si ritrovano anche in realtà minori. Vedi: G. Poli, *Da paese agricolo a città industriale: Molfetta tra '800 e '900*, pp. 221-242; A. Marinò, *Vicende urbanistiche di Martina Franca in Puglia*, pp. 291-315, entrambi in R. Colapietra (a cura di), *Città e territorio nel Mezzogiorno fra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 1982; E. Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, Franco Angeli, Milano 1984; Ead., *L'urbanizzazione del Mezzogiorno nella prima metà dell'Ottocento. Aspetti storici e problemi di ricerca*, in "Storia Urbana", n. 45, 1988, pp. 77-102; N. Antonacci, *Dinamiche del territorio, reti urbane e trasformazione delle città in Puglia e Basilicata dall'antico regime all'Unità. Un percorso bibliografico-interpretativo*, in "Storia Urbana", n. 80, 1997, pp. 5-34.

² Vedi al riguardo: G. C. Speciale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Laterza, Bari 1930, pp. 146-147 e pp. 174-175.

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

poste tutt'intorno alla città⁴. Questi provvedimenti venivano contestati dai rappresentanti dell'amministrazione cittadina, i quali sostenevano 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 fuori la porta per Lecce. 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 autorizzava l'espansione della città fuori dalle fortificazioni. Si riusciva, infatti, 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 veniva 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,

⁴ Vedi sempre: Speziale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli* cit., pp. 182-184.

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

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

⁷ Ivi.

⁸ Cfr. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta: 18, Fascicolo: 87 *Abbattimento mura e ampliamento città*, Documento: *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 Cfr. L. De Vincentiis, *Storia di Taranto*, 2 voll., Tipografia Latronico, Taranto 1878, p. 8 [Ristampa anastatica: Sala Bolognese, Forni 1983].

proposta 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 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, mostravano scarso impegno per il compito ricevuto, fino ad attuare una vera e propria resistenza passiva che vanificava l'auspicato coordinamento proposto dall'Intendente di Lecce per la scelta delle aree su cui dovevano sorgere le nuove abitazioni. L'intendente di Lecce interpretava 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 disegnavano 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 presero 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.

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

¹¹ Cfr. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta 4, Fascicolo: *Corrispondenza*, Documento: *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, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli* cit. Vedi inoltre: F. Porsia, M. Scionti, *Le città nella storia d'Italia. Taranto*, Laterza, Bari 1989, p. 98.

Dopo diverse pressioni e istanze degli amministratori cittadini¹³, il 21 agosto del 1856 il Re, riducendo il limite di inedificabilità a 330 tese, costringeva il Decurionato a prendere una posizione chiara e definitiva in merito alla volontà edificatoria più volte manifestata dalla classe dirigente della città pugliese¹⁴. L'Intendente di Lecce comunicava, infatti, 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 (*Sottointendente*) 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 palesavano 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, sottolineava 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:

¹³ Inutile fare la cronistoria delle varie istanze di questi anni, si rimanda a: Speziale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli* cit.; G. Importuno, *Appunti su la finanza del comune di Taranto*, Tipografia F.lli Ruggieri, Taranto 1937; Id, *Taranto: gli albori del "Borgo"*, Regia Tipografia Ed. Salentina, Lecce, 1941 [estratto dalla rivista: "Rinascenza Salentina", Anno IX, n. 1, 1941].

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

¹⁵ Cfr. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta 4, Fascicolo: *Corrispondenza*, Documento: *Lettera dell'Intendente di Lecce al Sottointendente di Taranto, in data 17 ottobre 1856*.

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

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 partecipazione per essi a divertimenti teatrali od altri sollazzi della tarda sera; non farmachi; non professori sanitari per essi; e pure di quelle cose e di altre che le classi agiate possono urgentemente abbisognare nella notte¹⁷.

Le ipotesi di un quartiere operaio che, come si sottolineava in un articolo del giornale "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, infatti, «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 obbligava il consiglio a deliberare la supplica al Re. Tuttavia, il decurionato, riesaminando la delibera, legava la supplica stessa alla richiesta di ridurre ulteriormente la distanza a 250 tese e nello stesso tempo, contraddicendo

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Cfr. *Taranto prima del 1883 e Taranto del 1889*, in "La Voce del Popolo", anno VI, 22 settembre 1889.

¹⁹ Per una ricostruzione dell'azione intrapresa dall'amministrazione comunale nella prima metà del XIX secolo vedi il resoconto che si fa in: A.S.T., *Delibera del Decurionato, 4 aprile 1858* cit. Vedi inoltre: G. Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"* cit.

²⁰ Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato, 31 gennaio 1857* cit.

nuovamente le affermazioni dell'Intendente, si premurava 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.

Questo contenzioso tra gli interessi locali e quelli dell'amministrazione centrale e più propriamente militare, intessuto dall'ambiguità del comportamento del decurionato cittadino, permetteva tuttavia, sul finire del 1858, di mettere a punto una serie di documenti che dovevano, se approvati, dare concretamente l'avvio ai lavori. Il Sottointendente sollecitava, infatti, il Consiglio cittadino ad approvare la delibera necessaria per dare il via alla sistemazione dei termini lapidei «per la restrizione della zona militare a sole 250 tese giusti i sovrani voleri»²², e ad attivarsi per riadattare la cartografia del nuovo borgo precedentemente approvata ai nuovi limiti imposti alle aree edificabili²³. Ai ritardi dell'amministrazione comunale, suppliva il Sottointendente affidando autonomamente all'architetto Davide Conversano il compito di redigere una pianta dei luoghi dove sarebbe dovuto sorgere il nuovo borgo di Taranto²⁴. Questo piano, come scriveva al consiglio cittadino il Sottintendente, era stato ridisegnato «copiandosi perfettamente la prima soluzione, meno per ciò che riguarda il disegno del borgo, il quale si è rifatto nella medesima direzione che aveva accostandolo sul limite della nuova zona di 250 tese ed adattandolo alle esigenze della località»²⁵. Il borgo era stato così «impiantato sopra due strade le quali conviene che siano interamente rispettate e di cui una è la Provinciale che mena a Lecce e l'altra è quella detta di S. Francesco, avendo il suo

²¹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 27 marzo 1857.

²² Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 14 dicembre 1858.

²³ Cfr. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta 4, Fascicolo: *Corrispondenza*, Documento: *Lettera del Sottointendente al Sindaco di Taranto*, in data 17 aprile 1858.

²⁴ A.S.C.T. Fondo: *Pre-unitario*, Busta: 18, Fascicolo: 87 *Abbattimento mura e ampliamento città*, Documento: *Arch. Davide Conversano, Pianta dei fondi ove si deve costruire il nuovo borgo di Taranto alla distanza di tese 250 dalle Fortificazioni della Piazza*, 4 dicembre 1858.

²⁵ Cfr., A.S.C.T. Fondo: *Pre-unitario*, Busta 4, Fascicolo: *Corrispondenza*, Documento: *Lettera del Sottointendente al Sindaco di Taranto*, in data 8 dicembre 1858.

cominciamento a costo dell'Ospedale Civile ed occupando un fondo di proprietà del Monastero di San Domenico Maggiore, per la massima parte, il pezzo di demanio comunale che fiancheggia la strada di S. Francesco medesimo, e talune altre porzioni di proprietari contigui»²⁶. Il Sottointendente metteva in evidenza, oltre all'urgenza dell'approvazione, anche la necessità di attivarsi nel più breve tempo possibile per dare avvio alle opere da eseguirsi. Queste dovevano consistere nell'acquisto o nell'esproprio dei fondi interessati, nella loro concessione a censo, e, infine, servendosi all'occorrenza anche del regolamento di polizia urbana, nel dare avvio alla costruzione delle case espellendo dall'abitato le arti rumorose, in modo, così, da incentivare l'edificazione, e prima di tutte «i molini di granaglie poiché arrivando essi al numero di ventisette possono bene essere situati nella zona summentovata, che il Comune cederebbe o a proprietari dei mulini suddetti o ad imprenditori diversi»²⁷. Da parte del Decurionato venivano sollevati però alcuni dubbi tecnici sulla concreta realizzabilità del progetto, come, ad esempio, le preoccupazioni circa la condizione orografica del fondo olivetato di Monte d'Oro, di proprietà del Monastero di San Domenico Maggiore, il quale presentava una diversa altimetria rispetto ai fondi circostanti. Per il Sottointendente, tuttavia, anche a questo problema si sarebbe dato rimedio quando «rialzando le strade, le case terrene in ogni futuro tempo si rimarranno per cantine, o posture ed i primi piani terranei»²⁸. Il Sottointendente, con la sua relazione, tendeva a sminuire volutamente sia l'aspetto tecnico che quello finanziario dell'espansione, senza preoccuparsi di risolvere i vari nodi di ambiguità che tutto il progetto sottintendeva, anzi li aggravava con il rendere esplicita un'ipotesi di pronto avvio delle costruzioni fondata più sulla forza dei regolamenti che sulla convinzione di una reale volontà operativa di quei ceti che dal piano e dalla sua attuazione erano chiamati ad essere proponenti ed artefici.

Il piano veniva approvato a Lecce il 14 gennaio del 1859, qualche giorno in anticipo sulla data prevista e, aspetto significativo, nella totale assenza dei rappresentanti della città di Taranto. L'inaugurazione della prima fase d'attuazione del programma edificatorio era stata decisa per il 3 febbraio dello stesso anno, in coincidenza con le nozze del principe ereditario Francesco di Calabria con Maria

²⁶ *Ibidem.*

²⁷ *Ibidem.*

²⁸ *Ibidem.*

Sofia arciduchessa di Baviera. Effettivamente il 3 febbraio 1859 venivano impiantati e benedetti nella città, o meglio in aperta campagna, quattro pilastri con i nomi delle strade principali²⁹. Inaugurate le “strade”, per tutto il 1859 si intrapresero le trattative con il Monastero di San Domenico e con le famiglie Trojlo e Galeone per l’acquisto dei terreni, ed alla fine, fatti i conti, il costo degli espropri risultava essere di 6.060,05 ducati: 150,35 ducati per i terreni di proprietà di Giulio Trojlo; 1.973,04 ducati per quelli di proprietà del Monastero di San Domenico Maggiore; e, infine, 3.936,60 ducati per i terreni di proprietà della famiglia Galeone³⁰.

Tuttavia gli espropri non comportarono alcuno sviluppo nella effettiva attività edificatoria su queste aree. Al contrario, caduto il Regno, il decurionato accantonava prontamente tutto quanto il programma che era stato approvato e, subito dopo l’atto di adesione al nuovo ordine politico³¹, riproponeva al nuovo governo post-unitario tutti i vari progetti di sviluppo urbano: il borgo subito al di là delle porte della città, l’abolizione della piazza chiusa e la demolizione delle fortificazioni, il porto e la ferrovia. In queste proposte il porto e la ferrovia erano visti come problemi da risolvere unitariamente, entrambe le attrezzature, si diceva, una volta realizzate, rese funzionanti e coordinate tra di loro, avrebbero dovuto rianimare i traffici, dar vita ai commerci e collegare la città alle “regioni napoletane”, italiane e straniere. Più ampio era però il dibattito sulla nuova città da realizzare, si denunciavano i problemi della sovrappopolazione, della miseria e della insalubrità dei vicoli della città esistente, della assoluta obsolescenza delle «fortificazioni marcite, inutili ed accessibili»³², del «disgregamento del corpo civile»³³ che i vincoli della piazza chiusa e l’eccessiva distanza dei quartieri che si sarebbero dovuti costruire su quei terreni avrebbe comportato e che era stata la causa prima della mancata espansione sulla terraferma. Inoltre, tra le richieste, alcune legate fin dal 1860 alla domanda di un congruo prestito iniziale da parte del governo³⁴, si elencavano la realizzazione di alcuni collegamenti stradali, delle prigioni, del nuovo municipio e dell’acquedotto. Il programma, tutto incentrato sulle opere pubbliche, prevedeva inizialmente la

²⁹ Le strade furono intitolate a San Ferdinando, San Francesco, Santa Sofia e Maria Teresa.

³⁰ Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 3 agosto 1860.

³¹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 19 settembre 1860.

³² Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 1 luglio 1861.

³³ *Ibidem*.

³⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato*, 22 dicembre 1860.

costruzione dell'acquedotto sotterraneo (20 mila ducati), la strada Taranto – Caggiuni (4 mila ducati), la strada Statte – Crispiano (6 mila ducati), la casa municipale (20 mila ducati). Le cifre venivano però ridotte, nell'ordine, a 3 mila, 6 mila, 3 mila e 11 mila ducati oltre a 2 mila ducati per la sistemazione della strada di Sant'Eligio. Un ultimo elenco di richieste comprendeva le nuove prigioni ed un fondo per l'acquisto di grano in modo da poter calmierare i prezzi³⁵. Il prestito richiesto, inizialmente previsto in 50 mila ducati, era stato così dimezzato nel corso della discussione consiliare per timore del «grave interesse» che si sarebbe dovuto successivamente andare a restituire. Il fondamento in parte solo retorico della richiesta, che si allineava a quella di altre situazioni simili in tutto il paese, era individuato «nell'intento di dar lavoro a diverse classi di operai, come a dire ai contadini, benché di questi abbiamo scarso numero, ai muratori, ai fabbri, ai falegnami, ai vetturali, ai cavamonti ed a tutti gli operai da questi dipendenti»³⁶. Un programma, quindi, incentrato sulla città e la sua trasformazione, sul suo futuro commerciale, sul superamento della crisi della piccola industria manifatturiera, sul decentramento e sulla ruralizzazione del troppo numeroso ed ingombrante proletariato e sottoproletariato urbano³⁷. Era questo una sorta di testamento, e soprattutto di speranza, con cui il 23 luglio 1861 si scioglieva il Consiglio decurionale, venendo così consegnato all'attenzione del nuovo Consiglio comunale che si riuniva per la prima volta il primo settembre del 1861.

³⁵ Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato, 1 luglio 1861*, cit.

³⁶ Cfr. A.S.T., *Delibera del Decurionato, 22 dicembre 1860*, cit.

³⁷ Questa ipotesi era già stata avanzata qualche anno prima da uno dei più importanti uomini politici della città. Vedi: C. Nitti, *Della povertà di Taranto e dei mezzi per mitigarla*, Stabilimento Tipografico G. Nobile, Napoli 1857. Su questo aspetto vedi anche le considerazioni alla nota 18 del secondo capitolo e i rispettivi riferimenti bibliografici.

VI.2: Dalle servitù militari alla città libera all'indomani dell'Unità: il progetto del piano Conversano.

Le difficoltà economiche dell'immediato periodo post-unitario, come si è visto nel primo capitolo, accentuarono il complessivo deteriorarsi delle condizioni occupazionali e del lavoro della maggior parte della popolazione urbana di Taranto. Processi questi che costituivano diretta conseguenza dello stadio particolare dello sviluppo dell'intero sistema economico tarantino, nel quale alla crisi dell'economia artigianale, manifatturiera e mercantile precapitalistica – avvenuta, come si è detto, a ridosso dell'integrazione nei più vasti circuiti del mercato – non si era ancora sostituito un sistema economico-produttivo in grado di riassorbire la disoccupazione e rilanciare l'economia cittadina. L'intera società urbana ne avvertiva le conseguenze, come constatava nel 1861 Cataldo Nitti, il quale scriveva che «le vicende dell'industria e del commercio hanno aumentato in proporzione la poveraglia»³⁸.

In tale situazione di mobilità dei processi sia economici che demografici (costante aumento naturale della popolazione e continui, anche se ancora limitati, flussi immigratori) obiettivo prioritario del ceto dirigente che resse la città nei primi anni post-unitari – la destra storica – fu innanzitutto il tentativo di dare attuazione al programma che si era andato delineando durante le ultime amministrazioni borboniche. E cioè, da un lato rafforzare il ruolo commerciale della città con la costruzione del porto e della ferrovia, dall'altro tradurre in termini urbanistici le nuove esigenze abitative e produttive della borghesia cittadina in lenta ascesa. In proposito, gli scritti che Cataldo Nitti aveva dato alle stampe tra il 1857 e il 1865 avevano messo a fuoco i numerosi problemi della città dove risiedevano braccianti ed ex contadini inurbati e dove la speranza di una rinascita economica e di un incremento dei posti di lavoro sembravano dipendere dalla costruzione della ferrovia, dal rinnovamento del porto, dal rinvigorirsi delle attività legate al commercio e dall'avviarsi di una serie di iniziative nel settore delle opere pubbliche³⁹.

³⁸ Cfr. C. Nitti, *Del porto di Taranto nelle future condizioni d'Italia*, Tipografia Fratelli Cannone, Bari 1861, p. 23.

³⁹ Cfr. Nitti, *Della povertà di Taranto e dei mezzi per mitigarla* cit.; Id, *Del porto di Taranto nelle future condizioni d'Italia* cit.; Id, *Considerazioni economiche e politiche per le quali l'Italia deve*

Tra il 1861 e il 1865, per un verso la mancata realizzazione della strada ferrata, per l'altro l'unificazione del Regno e la nuova influenza che si prospettava sul Mediterraneo orientale in seguito all'apertura del canale di Suez, portavano lo stesso Nitti, che pure accentuava i toni del dibattito e confermava ed accresceva le dimensioni della sua proposta, ad ipotizzare, a fianco dei temi della ferrovia e del porto commerciale ed ora anche di quello militare, iniziative per avviare un complesso decentramento di contadini, di braccianti e perfino di pescatori nelle campagne al fine di diminuire la pressione demografica che gravava sulla città e permettere al suo interno una riconversione ed una riorganizzazione del lavoro e della struttura urbana che fosse funzionale al rilancio delle attività economiche. Il nuovo ruolo che si ipotizzava per la città era evidente nella relazione sul regolamento edilizio per la costruzione dei nuovi borghi della città, firmata dallo stesso Nitti e dal Barone Giovanni Pantaleo, tra i più importanti uomini politici di Taranto nella seconda metà del XIX secolo. Nella relazione, tralasciando ogni riferimento all'hinterland agricolo, si metteva in luce la sicurezza e la dimensione del porto, si criticava però il basso livello dei fondali, l'assenza di banchine per l'ormeggio, la mancanza di capannoni di deposito merci in numero adeguato e di alberghi e depositi per commercianti e forestieri, tuttavia si confidava «nel grande sviluppo commerciale che andrà ad assumere il vicino Oriente, per i novelli suoi destini che la Grecia rivoluzione comincia a maturare. Per la nuova via che pel taglio dell'Istmo di Suez si va ad aprire nel lontano oriente, questa parte d'Italia sarà per essere la più interessante della Penisola: perché è la prima terra che incontrerà il gigantesco commercio orientale nel riversarsi su le vie d'Occidente»⁴⁰.

Il tema della rinascita commerciale della città entrava, quindi, nel pacchetto dei bisogni che il nuovo Consiglio era chiamato a difendere davanti al Governo unitario. Il porto, la ferrovia, il commercio, le stesse iniziali discussioni sull'Arsenale militare, furono in questi primi anni post-unitari argomenti tutti assai dibattuti, anche perché la classe dirigente cittadina cercava attraverso la soluzione di tali questioni di

accrescere le sue forze marittime onde meglio giovare della sua posizione nel Mediterraneo e massime del porto di Taranto, Tipografia e litografia nazionale di A. Liuzzi, Taranto 1865.

⁴⁰ A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta: 18, Fascicolo: 87 *Abbattimento mura e ampliamento città*, Documento: C. Nitti, G. Pantaleo, *Relazione fatta al municipio di Taranto dalla Commissione incaricata di presentare un regolamento Edilizio per la costruzione di borghi all'est ed all'ovest della Città, 1 dicembre 1862.*

legittimare il proprio ruolo politico e, nello stesso tempo, di favorire l'integrazione della città nella nuova scena nazionale. La cornice che racchiudeva tutti questi motivi e li coordinava funzionalmente restava, tuttavia, quella della trasformazione e dell'ampliamento della città, quindi del superamento della piazza militare chiusa e della relativa richiesta di un nulla osta per la costruzione dei borghi fuori dalle mura cittadine. Nel novembre del 1861 l'assessore anziano, il medico Giambattista Savino, dava lettura di un documento nel quale risultava chiaramente come tutti i bisogni della città fossero stati recepiti dal nuovo consiglio e le pratiche avviate⁴¹. Si erano intraprese, infatti, le trattative con il ministero della Guerra per ottenere l'abolizione della piazza chiusa⁴² e si era preparata tanto la pianta dei nuovi borghi – realizzata da una sottocommissione artistica presieduta da Alessandro Colli, ispettore a Taranto delle linee ferroviarie calabre, e composta dagli architetti Davide Conversano e Nicola Greco, e dall'ingegnere Vincenzo Montecchini⁴³ – quanto un primo schema di regolamento edilizio a firma di Cataldo Nitti e Giovanni Pantaleo⁴⁴. Le trattative con il ministero della Guerra, inerenti l'abolizione della piazza chiusa con relativo abbattimento delle mura, erano preliminari, perché funzionali, ai progetti di espansione urbana. La risposta del ministero della Guerra alla delibera inviata dal Consiglio comunale nel novembre del 1861 arrivò il 18 aprile del 1862 in una lettera al Direttore del Genio Militare di Bari, il quale la inviò al Sindaco⁴⁵. Il Ministero accoglieva le richieste del Consiglio pur dettando «alcune condizioni assolutamente necessarie»⁴⁶. Si richiedeva, infatti, che le spese per le demolizioni delle mura fossero a totale carico del Comune, che le aree lasciate libere una volta eliminate le fortificazioni non venissero alienate, né occupate da edifici, infine, che venisse «slasciata libera, dalle due parti del continente, una striscia di terreno di quaranta metri circa di larghezza misurata nel senso perpendicolare al corso dei canali che

⁴¹ A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 27 novembre 1861*.

⁴² Cfr. Speciale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli cit.*, p. 211-211.

⁴³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 231, Fascicolo 10, Documento: *Relazione della Sottocommissione al progetto artistico, 31 dicembre 1862*.

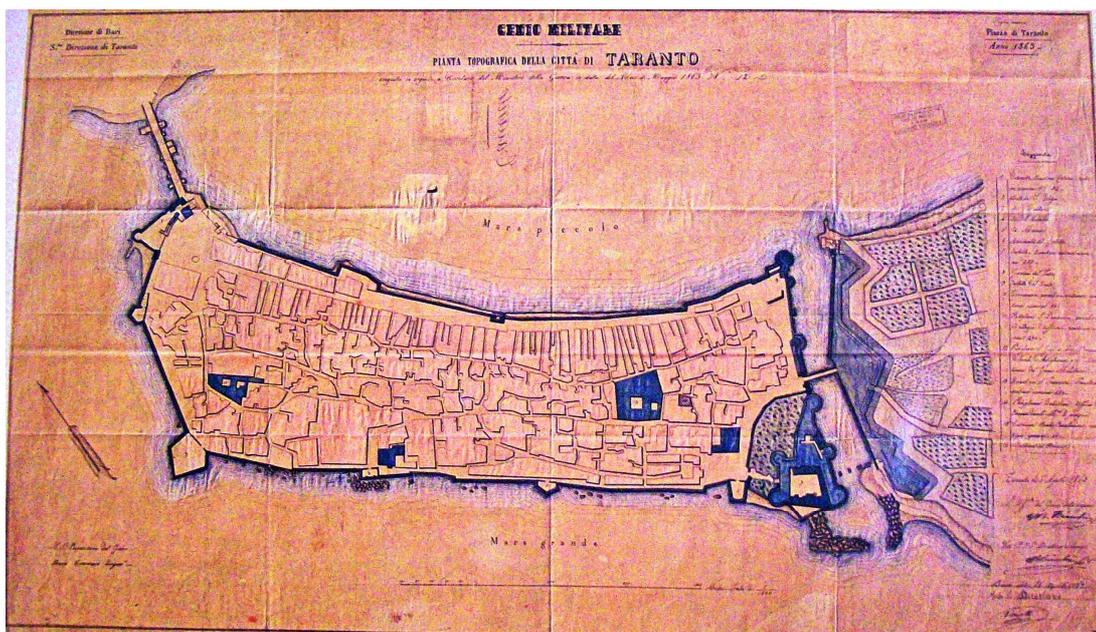
⁴⁴ A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta: 18, Fascicolo: 87 *Abbattimento mura e ampliamento città*, Documento: *C. Nitti, G. Pantaleo, Regolamento Edilizio per la costruzione di borghi all'est ed all'ovest della Città, 1862*.

⁴⁵ Cfr. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta: 18, Fascicolo: 87 *Abbattimento mura e ampliamento città*, Documento: *Lettera del Direttore del Genio Militare di Bari al Sindaco, in data 18 aprile 1862*.

⁴⁶ *Ibidem*.

pongono in comunicazione i due mari, onde poter allargare all'evenienza i medesimi»⁴⁷.

Nella planimetria disegnata da Tommaso Bucci nel 1863 per conto del Genio Militare è ben visibile il perimetro generale delle fortificazioni della città e lo stato del territorio sulla terraferma fuori Porta Lecce, dove sono evidenziati i giardini chiusi e le strade⁴⁸.



Tommaso Bucci, *Planimetria della Città di Taranto*, 1863.

Il Consiglio Comunale approvava, non senza esprimere critiche alle condizioni poste, le richieste del ministero e nominava ufficialmente una Commissione edilizia “provvisoria” di 15 membri⁴⁹ con il compito di mettere a punto tutte le carte e i

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ Cfr. Archivio Storico Marina Militare, *Tommaso Bucci, Planimetria della città di Taranto*, 17 agosto 1863.

⁴⁹ La Commissione era composta dall'ispettore delle ferrovie calabre Alessandro Colli, dall'ingegnere Vincenzo Montecchini, dall'architetto Davide Conversano, dall'architetto Nicola Greco (membri questi primi quattro anche della sottocommissione artistica), dall'avv. e Senatore Cataldo Nitti, dai nobili Francesco e Giovanni Pantaleo, dal dottor Giambattista Savino, da Raffaele Ciura, dal dottor Giuseppe Spagnoletti, da Antonio D'Ayala – Valva, dall'av. Francesco De Nicola, da Giuseppe Carelli, da Antonio Crismoli e da Giuseppe Nicola Poito. Erano questi, ad eccezione del Presidente Colli, tutti membri del Consiglio Comunale cittadino. Cfr. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta: 18, Fascicolo: 87 *Abbattimento mura e ampliamento città*, Documento: *Municipio di Taranto, Commissione provvisoria edilizia. Verbale di adunanza tenuta dalla Commissione Edilizia il 1 gennaio 1863*.

documenti necessari al completamento e all'approvazione del progetto⁵⁰. I primi documenti ad essere redatti sul finire del 1862 furono il Piano artistico e il Regolamento edilizio, approvati dal Consiglio e dalla Giunta comunale riuniti in seduta congiunta⁵¹. La Commissione provvisoria edilizia nominava al suo interno una Sottocommissione per il Piano artistico – composta sempre da Colli, Conversano, Greco e Montecchini – la quale presentava un elenco di quesiti la cui definizione avrebbe dovuto permettere il rapido compimento dei disegni. Il Piano, sottoposto alla Commissione, veniva approvato anch'esso dalla Giunta e dal Consiglio comunale nella seduta del 27 novembre⁵². Tutte le decisioni e le proposte della Commissione, interessata ad accelerare l'attuazione di progetti che erano da tempo già pronti, vennero recepite dall'architetto Davide Conversano – principale ideatore del piano di ampliamento – insieme agli altri membri della Sottocommissione. Doveva essere esclusivamente uno studio di nuovi sobborghi e non un piano regolatore o di abbellimento della città; le strade dovevano essere ariose e rettilinee e formare strutture edilizie squadrate e rettangole; i nuovi sobborghi – veniva progettata un'espansione urbana sia ad est che ad ovest della città vecchia – a porta Napoli (sobborgo occidentale) dovevano occupare le aree comprese «nell'arco di cerchio che aveva per raggio la congiungente compresa tra la testata esterna del ponte fino al punto più lontano del muro di cinta del camposanto» e a porta Lecce (sobborgo orientale) quelle comprese «nell'arco di cerchio che aveva per raggio la congiungente compresa tra la testata esterna del nuovo ponte sul canale fino al punto più lontano del muro di cinta del convento di S. Francesco»⁵³; le piazze dei due borghi dovevano essere arricchite da fontane e vasche d'acqua e tutte circondate da porticati⁵⁴. È interessante entrare più a fondo nella descrizione dei due borghi, così come erano previsti dal piano, per mettere in luce la distanza e la discrasia che si

⁵⁰ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 20 maggio 1862.

⁵¹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 27 novembre 1862.

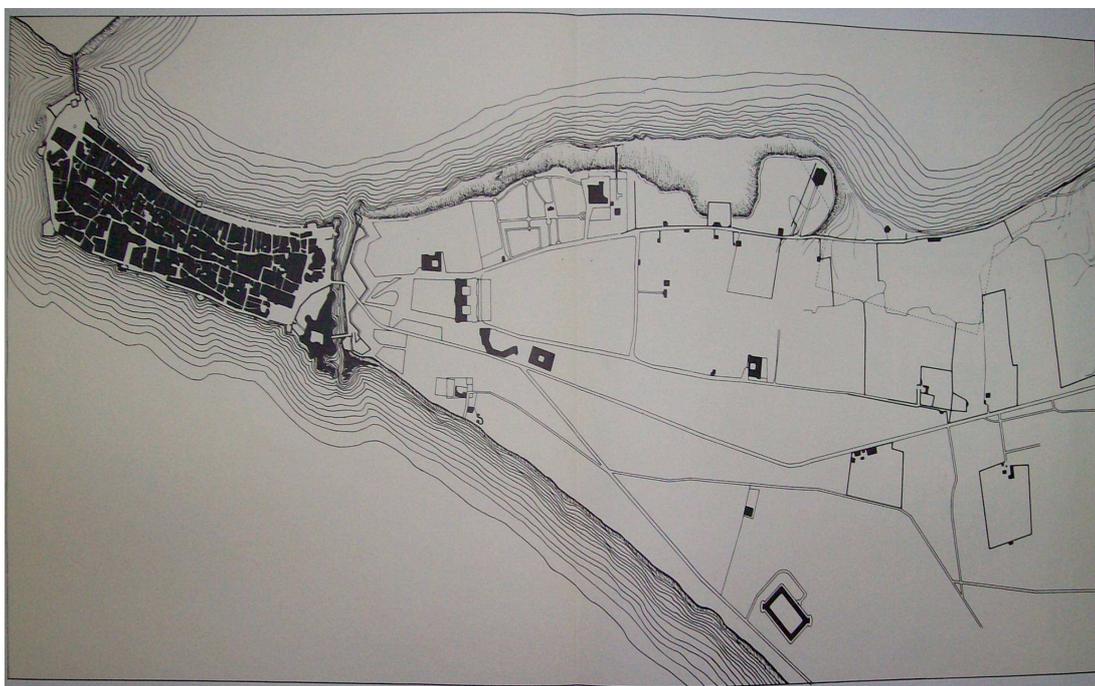
⁵² Cfr. Ivi. La delibera di approvazione della planimetria, delle relazioni e del regolamento edilizio porta la data del 27 novembre 1862. Tuttavia i documenti portano tutti date diverse e successive a quelle della loro effettiva approvazione: la planimetria è del 30 novembre, la relazione generale economica è del 1 dicembre, la relazione al progetto artistico è del 31 dicembre, infine, il regolamento edilizio è datato genericamente 1862.

⁵³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 10, Documento: *Provincia di Terra d'Otranto, Municipio di Taranto, Relazione a corredo del progetto di due sobborghi in ampliazione della città di Taranto, 31 dicembre 1862*. Il piano è in gran parte opera dell'architetto Conversano, tuttavia riporta anche le firme di Andrea Colli, Nicola Greco e Vincenzo Montecchini.

⁵⁴ Ivi.

venne a stabilire tra, da un lato il progetto del piano e la cultura tecnica e sociale di cui era espressione, dall'altro le modalità che caratterizzarono l'ampliamento della città.

A porta Lecce, il sobborgo orientale era progettato su di una superficie complessiva di 920 mila mq e, come scriveva l'architetto Conversano, «il grandioso edificio che intenderebbersi ora compiere ad uso di Orfanotrofio servirà da base alla disposizione delle contrade, le quali perciò riescono tutte parallele ai suoi lati»⁵⁵. Tra i numerosi edifici esistenti sull'area dove era previsto il nuovo borgo orientale, solo il convento di S. Antonio era ben inserito in un isolato, ed infatti si proponeva di salvarne la chiesa ad uso di parrocchia; gli altri – la chiesa del Carmine, l'ospedale militare, i conventi di S. Pasquale e S. Francesco di Paola – si sarebbero dovuti demolire e eventualmente ricostruire altrove; delle ville settecentesche e delle case di villeggiatura, infine, non si faceva alcun cenno. Nella figura sotto sono evidenziati gli edifici che si volevano demolire sull'area destinata alla costruzione del nuovo borgo di porta Lecce.



Da: AA. VV., *Taranto e il suo Arsenal*, a cura della Camera di Commercio, Arti Grafiche Brizio, Taranto 1981.

⁵⁵ Ivi.

Nel progetto veniva abbandonata l'idea di dotare di porticati tutte le piazze e gli slarghi del sobborgo, proponendo di limitare l'opera di miglioramento estetico alle sole due piazze previste come principali – Libertà e Vittorio Emanuele – facendo poi proseguire i porticati sui principali assi di collegamento, Dante e Cavour, innanzitutto perchè il commercio «degli oggetti di lusso» già tendeva a centralizzarsi, inoltre perchè, così facendo, si disegnavano tra le piazze utili percorsi coperti di collegamento pedonale, ed infine perchè il vantaggio di affittare vani per botteghe e negozi sarebbe stato esteso ai più numerosi proprietari che avrebbero costruito lungo le strade principali della città. Tutte le altre piazze del borgo si era deciso di lasciarle libere da porticati per agevolare il commercio al minuto ed il movimento delle merci. Veniva anche prevista una piazza «sacra, ottagonale – detta Unione – di tali appropriate forme da poter ammettere otto piedistalli, onde sovr'essi erigervi statue ed obelischi che ricordar possano al popolo le virtù e le gloriose gesta degli antichi e moderni Italiani e spingerlo così a degnamente imitarli»⁵⁶. Nel borgo orientale era previsto il nuovo ruolo direzionale della città, il quale si voleva ottenere ubicando ordinatamente tutti gli «stabilimenti pubblici e comunali», le sedi del commercio, della rappresentanza e delle adunate di massa⁵⁷. Nel borgo diversi isolati erano, inoltre, destinati all'ubicazione di asili e di scuole e la Villa Beaumont a sede dove impiantare un grande giardino pubblico. Il progetto prevedeva, infine, anche il ripristino di vecchi acquedotti e la ricerca di nuove fonti d'acqua potabile che avrebbero dato acqua non solo ai parchi, ai viali alberati e alle fontane, ma anche agli uffici ed alle nuove residenze. Molta attenzione era stata data allo studio della rete stradale, con strade da 12, 16, 20 e 30 metri: quelle da venti metri dovevano essere le strade principali porticate; quelle da trenta dovevano essere affiancate da 2-3-4 filari di alberi ad alto fusto; la circonvallazione, prevista sul modello francese per passeggiate in carrozza o a cavallo, doveva essere ornata da sedili in pietra e spalti circolari sopraelevati per spettacoli e concerti.

⁵⁶ Ivi.

⁵⁷ Dietro il convento di S. Pasquale si voleva sistemare il mercato e la conserva del pesce; tra largo Vittorio Emanuele e piazza dell'Unione, il palazzo del Governo e del Municipio da costruirsi entrambi davanti al nuovo ponte previsto sul canale, allargato e rettificato, e prospiciente una piazza per 50.000 persone; all'estremo lato orientale del nuovo borgo si doveva lasciare un'area da adibire a campo di Marte, circondato da spazi per le caserme. Cfr. Ivi.

A Porta Napoli, dove si progettava il sobborgo occidentale, l'altimetria dei luoghi, che bruscamente passavano da 2-3 a 17 metri sul livello del mare, il problema della sede della ferrovia e del completamento del porto commerciale, il destino dei capannoni e depositi, costruiti lungo le strade esistenti e che occupavano quasi tutto il piano basso, comportavano lo studio di soluzioni urbanistiche assai più ardite e problematiche. In questo sobborgo il rigido sistema a scacchiera era necessariamente sottoposto a riadattamenti. Scartata l'ipotesi di sterrare il piano alto e riempire quello basso fino ad un livello medio di 9 metri, si era deciso di separare con sistemazioni «a spalto declive e triplice scarpa»⁵⁸ i due livelli ricollegandoli con strade leggermente curvilinee, in diagonale rispetto alla maglia guida del disegno, superando così la trincea della ferrovia in progetto, che non doveva proseguire oltre la stazione di testa, con numerosi cavalcavia in aggiunta ai due già previsti. La parte bassa del borgo doveva diventare il centro anonario e di deposito della città con grandi banchine, scali e approdi, una stazione e una linea ferrata di cui già si prevedevano ampliamenti, officine e nuovi moderni magazzini. In alto, ad anfiteatro, si disegnavano le abitazioni ed un quartiere residenziale ancora più vasto e popolato di quello di porta Lecce. Anche in questo caso si prevedeva la demolizione degli edifici esistenti che non si inserivano nel nuovo disegno: tutti i magazzini e le locande, il convento dei Cappuccini di cui si salvava solo la chiesa, il vecchio cimitero che si sarebbe dovuto spostare oltre il perimetro urbano. I quartieri residenziali erano progettati attorno a due grandi piazze – Torino e Napoli – e ad una piazza ottagonale – Roma – ed erano collegati da strade porticate – Vespasiano, Fenodemo e Mentone – e racchiusi da una circonvallazione arborata. All'interno del sobborgo si prevedevano alcuni isolati per l'ubicazione di scuole e di chiese, ma si lasciava agli amministratori ampia libertà di scelta sulla loro definitiva collocazione. Infine, sul Mar Piccolo, a partire dal ponte, si prevedeva il grande parco del borgo, ed al margine delle aree di espansione era ubicato un vasto spazio per i mercati agricoli, manifatturieri e del bestiame. Il tutto occupava una superficie di 1.330.000 mq⁵⁹.

La previsione di 25 mila abitanti nel borgo orientale e di 35 mila in quello occidentale, ipotesi che triplicava la popolazione residente, non doveva sembrare eccessiva ai progettisti, ma appena sufficiente a bilanciare non solo i bisogni

⁵⁸ Ivi.

⁵⁹ Cfr. Ivi.

dell'espansione, ma anche e soprattutto a calmierare tutte le necessità igienico e sociali pregresse, in quanto, si scriveva, «fa veramente raccapriccio il vedere come pella straordinaria ristrettezza dell'attuale abitato di Taranto il minuto popolo trovasi obbligato per mancanza di locali di accalcarsi coll'intera sua famiglia, e ben sovente anche con due famiglie distinte, in una sola camera; e così con gravissimo detrimento dell'igiene e della pubblica morale»⁶⁰.

Adeguate a questa volontà di espansione era anche l'immagine complessiva della città dove isolati di 50 × 50 metri, di 50 × 100, di 100 × 100 ed altri ancora più ampi, dovevano accogliere i nuovi cittadini in una zonizzazione orizzontale e verticale assai varia e ricca di riferimenti culturali nazionali e stranieri. Infatti, scriveva l'architetto Conversano, «ogniuno di essi (*Isolati*) può servire di comoda stanza ai cittadini; ma i primi si presentano meglio ai pubblici stabilimenti, specialmente quando sono circondati dal mare e da ampi giardini; i secondi sono meglio adatti per le case del medio e del basso ceto, isolati fra loro da piccoli orticelli, conformemente ai begli esempi che per queste laboriose classi fannosi dalle città di Parigi, Berlino, Firenze e Milano nelle recenti costruzioni loro; i terzi infine sono assai più idonei per case di ricchi cittadini i quali amassero congiungere alla comodità e indipendenza delle loro abitazioni ampi spazi interni coltivati a fiori ed a piante ornamentali»⁶¹.

Mentre era in corso la stesura del progetto artistico, Cataldo Nitti e il barone Pantaleo studiavano gli aspetti economici e normativi dell'intervento che già si presentava, fin dalle prime discussioni in Commissione e dalla risonanza nei circoli cittadini, complesso e difficilmente controllabile⁶². Il progetto dei due borghi, totalmente differenziati nelle funzioni, ma simili nella qualità dei servizi per la residenza e il tempo libero che vi erano previsti⁶³ e ben poco differenziati nella

⁶⁰ Cfr. Ivi.

⁶¹ Ivi.

⁶² Cfr. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta: 18, Fascicolo: 87 *Abbattimento mura e ampliamento città*, Documento: *Municipio di Taranto, Commissione provvisoria edilizia. Verbale di adunanza tenuta dalla Commissione Edilizia il 1 gennaio 1863* cit.

⁶³ Sui 920.000 mq complessivi del borgo di porta Lecce, 520.000 mq dovevano essere occupati da strade, spazi non utilizzabili lungo la costa del Mar Grande, aree per gli stabilimenti pubblici (50.000 mq), la villa comunale, i viali arborati, il Campo di Marte e 12 tra piazze, larghi e spiazzi di diverse dimensioni. Su i 1.330.000 mq complessivi del borgo di porta Napoli, 850.000 mq dovevano essere occupati dalle aree per la ferrovia e le strade ferrate in trincea, affiancate da viali (79.000 mq) e da larghi, piazze, strade e viali di dimensioni diverse. Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 10, Documento: *Provincia di Terra d'Otranto, Municipio di Taranto, Relazione a corredo del progetto di due sobborghi in ampliamento della città di Taranto, 31 dicembre 1862* cit.

zonizzazione sociale, era certo di grande respiro e ricco di valenze artistiche. Tuttavia creava molte perplessità sulle forme e i modi della sua attuazione che sembravano legarsi, esclusivamente, ad un'iniziativa privata le cui reali e riconosciute disponibilità non potevano che dipendere proprio dalla realizzazione delle grandi infrastrutture ed attrezzature che il Piano prevedeva e da un rapido arricchimento nei settori commerciali. Eventualità, entrambe, ancora a lunga scadenza e tutte da sperimentare. Tuttavia, la fiducia dei progettisti era assecondata, seppure con maggiore cautela, da Nitti e Pantaleo i quali erano ben consapevoli del quadro di riferimento in cui operavano. Conoscevano entrambi l'esperienza di Bari iniziata nel 1812⁶⁴ e che solo dopo il 1850, ed in particolar modo nel periodo post-unitario, aveva visto censire la maggior parte degli isolati murattiani e la valutavano negli aspetti positivi e negativi⁶⁵. Scrivevano, in proposito, i due uomini politici tarantini che a Bari, nel 1812, si imponeva ai concessionari un canone annuo di L. 0,35 a mq (le misure originali erano in grana per canna quadrata), che

elevato a capitale alla ragione del 5% diveniva a L. 7 per metro quadrato, laddove presso di noi si cederebbe per L. 3. Che se la città di Bari con condizioni assai più onerose di quelle che noi ci facciamo a proporre è venuta sì prosperamente crescendo in cinquant'anni da figurare prima fra le città delle Provincie Napolitane, noi abbiamo ragione di ritenere che colla divisata misura, lungi dall'inceppare, si favorisce anzi l'industria. Oltre a ciò avendo sempre il Municipio per tal modo in casa le somme necessarie per basolato, illuminazione ecc. ecc. potrà contemporaneamente alla costruzione dei nuovi edifizii andare fornendoli di queste comodità, che progredirebbero di fronte col progredire dei fabbricati; altro vantaggio questo di cui i Baresi non hanno goduto, perciocchè col sistema del Censimento, sebbene elevato a ragione molto alto, pure quel Comune aveva bisogno di far trascorrere molti anni prima di poter raggranellare le somme ragguardevoli occorrenti per quelle pubbliche opere⁶⁶.

Nitti e Pantaleo erano convinti, quindi, dell'urgenza di fare le case, ma anche di realizzare strutture e infrastrutture e di preparare la città al suo "destino" di centro

⁶⁴ Per le trasformazioni urbane di Bari, vedi: E. Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, F. Angeli, Milano 1984; L. Masella, F. Tateo (a cura di), *Storia di Bari. Il Novecento*, Laterza, Bari 1997.

⁶⁵ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 10, Documento: *G. Pantaleo, C. Nitti, Relazione per la proposta dei nuovi Borghi in Taranto, rapporto presentato al Consiglio Municipale di Taranto il 1 dicembre 1862*.

⁶⁶ Ivi.

commerciale e di scambi. Inoltre, erano consapevoli dello stato finanziario del Comune che non avrebbe potuto offrire subito e a sue spese i servizi pubblici indispensabili, né avviare una campagna di espropri generalizzati. Tuttavia, erano infine convinti del ruolo sociale ed incentivante che una piena e certa proprietà dei suoli avrebbe offerto alla costruzione della nuova città. Queste premesse, in cui gran parte aveva l'apporto di Cataldo Nitti che cercava di mediare tra pubblico e privato pur favorendo il ruolo imprenditoriale dell'iniziativa privata⁶⁷, portarono a puntualizzare una proposta di grande modernità. Superata l'ipotesi della concessione enfiteutica, certo meno vantaggiosa per i proprietari⁶⁸, si teorizzava il principio della compra-vendita, secondo il quale il costo degli espropri e dei lavori per i servizi pubblici necessari dopo le prime urbanizzazioni dei due borghi (un totale di 2.640.000 lire suddivise per gli 880.000 mq edificabili), fatta esclusione del valore dei magazzini di porta Napoli da demolire, doveva essere egualmente ripartito su tutti i suoli edificabili e la cifra ottenuta, 3 lire a mq, diventava così, «senza che il Comune ne avesse alcun utile o danno»⁶⁹ il costo a metro quadrato del suolo ed insieme della concessione ad edificare. In questo modo il Comune avrebbe potuto utilizzare il ricavato delle concessioni non solo per pagare i proprietari espropriati, ma anche per finanziare le opere pubbliche necessarie nelle nuove aree da urbanizzare. Infatti all'articolo 8 del *Progetto di regolamento edilizio per la città di Taranto*⁷⁰ i due uomini politici tarantini avevano disposto che:

L'amministrazione municipale ed il Tesoriere terranno confidenza separata dell'introito risultante dalla concessione del suolo al prezzo statuito dall'art. 6° (3 lire a mq) depurato del compenso erogato in favore de' proprietari espropriati, affine di impiegarne l'ammontare nel Basolato, nell'Illuminazione, negli Acquedotti, Fontane, ed in tutti gli altri pubblici lavori indispensabili nella parte che si aggiunge alla Città⁷¹.

⁶⁷ Sulla figura politica e intellettuale del Senatore Cataldo Nitti, vedi: L. D'Ippolito, *Cataldo Nitti e il suo tempo*, Edizioni LakLane, Taranto 1994.

⁶⁸ Sulle modalità della concessione enfiteutica come strumento di urbanizzazione si veda il caso e le considerazioni presenti in: S. Adorno, *La produzione di uno spazio urbano. Siracusa tra Ottocento e Novecento*, Marsilio, Venezia 2004.

⁶⁹ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 10, Documento: G. Pantaleo, C. Nitti, *Relazione per la proposta dei nuovi Borghi in Taranto* cit.

⁷⁰ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 10, Documento: G. Pantaleo, C. Nitti, *Progetto di regolamento edilizio per la città di Taranto 1862*.

⁷¹ Ivi.

Anche il Regolamento edilizio, almeno nella sua prima stesura, presentava altre interessanti innovazioni rispetto alla normativa vigente in Italia per ciò che riguardava i regolamenti di ornato, igiene e polizia locale e sembrava voler anticipare intenzioni che tra il 1863 e il 1864 sarebbero state esplicitate dal progetto Pisanelli. Progetto poi parzialmente sconfessato dalla più arretrata e involutiva legge del 1865 sulle espropriazioni per pubblica utilità e dalla contemporanea e successiva resistenza dei privati proprietari ad accettare vincoli e limiti alle loro intenzioni di edificare a vantaggio dell'intera collettività, che non si concretizzassero immediatamente in evidente interesse privato o sostanziosa indennità⁷². Cataldo Nitti e il Barone Pantaleo avevano, infatti, fuso in un unico Progetto di regolamento edilizio⁷³, del 1862, norme specifiche della tecnica del costruire, norme sulla istituzione e sul funzionamento di una commissione edilizia, norme, infine, che riguardavano le forme di concessione dei suoli e le regole di costruzione sui nuovi quartieri di espansione⁷⁴. Furono tuttavia i nove articoli sui Borghi, che riprendevano ed aggiornavano gli statuti murattiani di Bari, i più discussi e incriminati di tutto il progetto di regolamento soprattutto perchè, con l'articolo uno, era stata introdotta una dichiarazione di pubblica utilità delle opere da eseguirsi fortemente ostacolata dai proprietari dei terreni e che, secondo la legge del 1859, doveva essere preventivamente richiesta ed ottenuta⁷⁵. I primi due articoli, infatti, recitavano che: «Art. 1°) È permessa nella Città di Taranto la costruzione di due Borghi uno all'Est,

⁷² Per ciò che riguarda la normativa vigente in Italia negli anni in esame, il progetto Pisanelli e la legge del 1865 sugli espropri per pubblica utilità, vedi, tra gli altri: G. Piccinato, *Igiene e urbanistica in Italia nella seconda metà del XIX secolo*, in "Storia Urbana", n. 47, 1989, pp. 47-66. Per considerazioni interessanti in proposito, anche se gli articoli affrontano temi relativi ad un periodo posteriore, vedi anche: A. Calò, G. Ernesti, *Casa e città nell'Italia giolittiana: questione urbana e case popolari*, in "Storia Urbana", n. 82/83, 1998, pp. 177-266; Id., *Politica urbana e piani regolatori nell'Italia giolittiana*, in "Storia Urbana", n. 85, 1998, pp. 5-49.

⁷³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 10, Documento: *G. Pantaleo, C. Nitti, Progetto di regolamento edilizio per la città di Taranto* cit.

⁷⁴ Nella prima parte del Progetto di regolamento edilizio figuravano i cinque articoli che regolavano la costituzione e il funzionamento della Commissione edilizia. Questa doveva essere composta da sette membri: tre proprietari, due architetti o ingegneri, un membro della giunta municipale come vicepresidente e il Sindaco come presidente. Essa restava in carica per tre anni, alla fine dei quali poteva essere rinnovata. Le funzioni dei singoli membri erano gratuite e semplicemente consultive. Nel caso di parità nel corso di una votazione, il voto del presidente era preponderante. La seconda parte del progetto di regolamento riguardava i Borghi e raccoglieva norme sulla concessione dei suoli (articoli 1 – 9), sulla «Costruzione e ristauo de' fabbricati» (articoli 10 – 18), sulle «Botteghe, porte e balconi» (articoli 19 – 27), su «Tetti, fumaioli, latrine» (articoli 28 – 34), su «Nuove opere comunali e restauri privati e comunali» (articoli 35 – 36), ed infine su «Contravvenzioni ed ammende» (articoli 37 – 39). Cfr. Ivi.

⁷⁵ Cfr. Piccinato, *Igiene e urbanistica in Italia nella seconda metà del XIX secolo* cit.

l'altro all'Ovest della stessa secondo la corrispettiva planimetria approvata. È però dichiarando l'opera di pubblica utilità, rimane facultato il Municipio ad espropriare le proprietà occorrenti, attenendosi alle infrascritte disposizioni. Art. 2°) L'espropriazione concessa dall'Articolo 1° potrà farsi o per intero in ciascuna proprietà, od a frazioni, secondo le richieste, e la maggiore convenienza»⁷⁶.

Il 31 dicembre 1862 i documenti – ormai tutti predisposti e approvati, come si è detto, dal Consiglio nella seduta del 27 novembre dello stesso anno – venivano inviati al ministero della Guerra per la richiesta abolizione delle servitù militari; al ministero dei Lavori Pubblici per quell'esame tecnico del progetto che si pensava dovesse precedere il decreto reale di approvazione della dichiarazione di pubblica utilità; alla prefettura di Lecce, tramite il Sottoprefetto, per l'approvazione del regolamento edilizio. La sottoprefettura di Taranto era la prima a rispondere il 26 febbraio 1863, riportando in evidenza un problema pregiudiziale all'approvazione stessa dell'espansione urbana e che ancora non era stato risolto. Si trattava della cessione, al ministero della Guerra, delle due fasce di quaranta metri sulla terraferma, fuori dai fossati, e della demolizione, a cura e spese del Comune, delle fortificazioni e delle mura di cinta della città. Un'ipotesi demolitoria già presa in esame dal Consiglio comunale che si proponeva di attuarla secondo un programma di almeno quindici anni⁷⁷. In seguito alle premure della sottoprefettura, il 17 marzo del 1863 la Giunta e il Consiglio comunale, dopo inutili tentativi di modificare la nota del ministero della Guerra e pur commentandone ironicamente il contenuto, si impegnavano alla cessione gratuita delle due strisce di quaranta metri. A proposito della nota del ministero si rilevava, infatti, «con quanta generosità il provvido governo accondiscende a permettere la demolizione di fortificazioni, per la qual operazione (il Municipio) si riserva di presentare gli analoghi progetti quando le finanze dell'erario Comunale volgeranno in migliore condizione, restringendo soltanto i suoi bisogni pel momento a richiedere che Taranto venga dichiarata piazza d'Armi aperta»⁷⁸. Si proponeva, quindi, di demolire inizialmente solo quella parte delle mura indispensabili per permettere il transito di collegamento tra la città e i

⁷⁶ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 10, Documento: *G. Pantaleo, C. Nitti, Progetto di regolamento edilizio per la città di Taranto* cit.

⁷⁷ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 27 novembre 1862* cit.

⁷⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera della Giunta Comunale, 17 marzo 1863*.

futuri borghi. Inoltre, nella stessa seduta, si contestavano le demolizioni di tutti quanti gli edifici militari, illustrando «la inutilità, anzi il danno che una tal misura arrecherebbe al pubblico perochè il concorrere a deliberare il disuso dei fortificazioni, per quanto la ragion di Stato il possa permettere, è invero cosa da tutti consentita, non così però sarebbe desiderabile l'adeguarsi al suolo il castello, la cittadella ed altri posti della città i quali possono benissimo rispondere a rinfranco dei cittadini e di esiti pel comune alla necessità di alloggiare truppa sia di permanenza sia di transito»⁷⁹. Inutilmente, anche negli anni successivi, si cercava di superare la cessione gratuita delle due fasce di suolo e la demolizione onerosa delle fortificazioni, inoltre dall'ottobre del 1864 si iniziavano a fare voti per ottenere il permesso di edificare sulle rovine delle mura. Area questa che, fin tanto che la città non fosse stata dichiarata piazza aperta, veniva considerata come l'unica sulla quale i costruttori avrebbero trovato conveniente iniziare l'edificazione⁸⁰. I tempi di esproprio dei suoli Carducci a porta Lecce e Del Giudice a porta Napoli, e la causa intentata da quest'ultimo⁸¹, attardavano ancora la cessione definitiva dei suoli al ministero della Guerra, quando il primo settembre 1865, dopo quindi tre anni di pratiche, un Regio decreto aboliva definitivamente la cinta delle fortificazioni della città pur conservando, esclusivamente per usi militari ed in vista dei nuovi impianti necessari alla sede del nuovo Dipartimento marittimo e dell'Arsenale, il castello, la torre nuova, la cittadella di porta Napoli e la batteria Carducci. Da quella data cadevano quindi i principali limiti all'edificazione oltre le mura⁸².

Non dissimile ritardo aveva l'approvazione del progetto artistico. Inviato anch'esso il 31 dicembre 1862 al ministero dei Lavori Pubblici era stato prontamente restituito al Comune insieme al voto negativo del suo Consiglio superiore. Infatti, con voto del 16 ottobre 1863, il Consiglio superiore chiedeva che fossero giustificati il dimensionamento dell'ampliamento e l'orientamento delle strade, che venissero conservati tutti gli edifici esistenti sull'area dei due borghi e unificate le dimensioni degli isolati rifondendo quelli più piccoli. Il Consiglio proponeva, inoltre, che la piazza d'armi fosse edificata fuori dal perimetro urbano, che lo spazio tra il porto e la

⁷⁹ Ivi.

⁸⁰ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 12 ottobre 1864*.

⁸¹ Cfr. A.S.T., *Delibera della Giunta Comunale, 4 novembre 1864*.

⁸² Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 13, Documento: *Regio decreto legge di abolizione della piazza chiusa di Taranto, 1 settembre 1865*. R.D. 1 settembre 1865 n. 2472.

ferrovia fosse utilizzato per realizzarvi magazzini ed altri edifici per il commercio e che, in particolare, si dovesse assicurare «in modo assoluto, che la posizione e l'ampiezza dello spazio per la stazione della ferrovia sia quale è stato supposto nel progetto, avuto anche considerazione ai possibili ampliamenti della stazione stessa»⁸³. Il Municipio, dopo la risposta negativa del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, chiedeva alla Commissione del piano artistico di prendere in esame la delibera del consiglio superiore e ad Alessandro Colli, divenuto nel frattempo direttore generale delle Ferrovie Calabresi⁸⁴, di far conoscere al Consiglio comunale quella che doveva essere la posizione e la dimensione definitiva della rete ferroviaria. La Commissione del piano artistico confermava⁸⁵ tutte le precedenti scelte presenti nel piano. Alessandro Colli, invece, pur riconoscendo l'eventualità che la stazione si dovesse ampliare e trasformare in stazione passante per raccordare i collegamenti dalla Calabria, Potenza, Bari, a quello con Brindisi, e ricordando in proposito la recente concessione ferroviaria fatta alla società Bastogi e Lafitte e disegnando, quindi, un'ipotesi di nuova ubicazione della stazione, concludeva la sua comunicazione confermando una generale incertezza, essendo ancora tutti allo studio i progetti sui nuovi percorsi e sulla definitiva ubicazione di tutte le pertinenze⁸⁶.

Anche per ciò che riguardava il Regolamento edilizio le pratiche andavano a rilento. Per facilitarne la sua approvazione, il Consiglio comunale cittadino aveva deliberato di inviare l'architetto Davide Conversano in missione presso i vari ministeri per «perorare la causa di Taranto»⁸⁷, in questo modo si era ottenuto da parte della prefettura il riconoscimento del progetto dei borghi come opera di pubblica utilità⁸⁸. Tuttavia, si chiedeva una completa revisione del regolamento edilizio elaborato da Cataldo Nitti e Giovanni Pantaleo nel 1862 per adeguarlo alla normativa vigente. Il Consiglio comunale, in seguito alla comunicazione del Prefetto della Provincia, affidava a Luigi Colucci e Gaetano Portacci l'incarico di riesaminare tutte

⁸³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 13, Documento: *Relazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici inviata al Municipio di Taranto, 16 ottobre 1863*.

⁸⁴ Su Alessandro Colli vedi: C. Pasimeni, *Il Treno dei sogni. Trasporti, realtà urbane e potere locale in Terra D'Otranto (1863 – 1931)*, Congedo, Galatina 1990.

⁸⁵ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 13, Documento: *Relazione della Commissione del piano artistico al Consiglio comunale di Taranto, 2 dicembre 1863*.

⁸⁶ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 14, Documento: *Lettera del Direttore generale delle Ferrovie Calabresi al Sindaco di Taranto, 25 novembre 1863*.

⁸⁷ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 12 febbraio 1863*.

⁸⁸ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 14, Documento: *Missiva del Prefetto di Lecce al Sindaco di Taranto, 24 aprile 1863*.

le pratiche e nominava una deputazione di cittadini per rivedere, in forma definitiva, tutto quanto il regolamento⁸⁹ che veniva, infine, modificato e ripresentato per l'approvazione del Consiglio il 23 gennaio 1864.

In sostanza dai primi mesi del 1864 fino al 25 maggio 1865, data della visita a Taranto dei principi Umberto – incaricato del Gran Comando del Dipartimento Militare di Napoli – e Amedeo⁹⁰, tutti i problemi dello sviluppo della città si agitarono senza trovare soluzione alcuna. Nello stesso tempo il Sottoprefetto di Taranto, nel pieno rispetto della gerarchia amministrativa, non risparmiava critiche alle continue pressioni che il Consiglio comunale indirizzava ai vari ministeri e agli scavalcamenti gerarchici che si proponevano di far mutare decisioni già prese. Quindi, invitava il Comune ad accelerare, al contrario, i tempi di ripresentazione delle pratiche «spiacendogli molto di sentire le lagnanze del pubblico che non ancora il Governo abbia emanato i suoi ordini per l'ampliamento di questa città senza sapere che il ritardo dipende dal Municipio che con poca solerzia si occupa di questa faccenda, e non già del Governo»⁹¹. Invitava quindi gli amministratori a svincolare l'approvazione del regolamento edilizio da quello del piano dei borghi ancora impedito dall'incerta collocazione della ferrovia⁹².

Nell'area di porta Napoli, dove si era progettato il borgo occidentale, per quanto vi fosse la promessa di una nuova sistemazione del porto commerciale e circolassero diverse ipotesi sulla sistemazione della ferrovia e sul numero dei binari, tutto era fermo e perfino gli scavi in trincea si erano arrestati⁹³. Non si trattava solo di motivi tecnici, ma a questi si aggiungevano aspetti principalmente economici. In un incontro tra un rappresentante della società concessionaria e ed il Comune era venuta alla luce, infatti, il vero motivo che rallentava i lavori e cioè che i «grandi tagli di terra e di roccia, assai costosi» si potevano evitare solo se la società concessionaria avesse ottenuto più spazio nel bassopiano⁹⁴. L'architetto Conversano e il Comune tendevano

⁸⁹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 12 gennaio 1864*.

⁹⁰ Sulla vicenda vedi: Porsia, Scionti, *Le città nella storia d'Italia. Taranto cit.*

⁹¹ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 14, Documento: *Missiva del Sottoprefetto di Taranto al Sindaco della città, 19 febbraio 1864*.

⁹² Ivi.

⁹³ Vedi: M. Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo. Un secolo di storia della città a Taranto: '800 dei Borboni '800 dell'Unità*, in AA. VV., *La città al borgo: Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto 1983, pp. 66-67.

⁹⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 15 aprile 1864*.

invece ad una soluzione di compromesso che obbligasse la società a continuare gli scavi al margine della salita dei Cappuccini e in cambio il Comune avrebbe sacrificato «parte del campo dove intendeva che dovesse stabilirsi il grande interesse commerciale del paese»⁹⁵. Questo veniva proposto dagli amministratori per impedire che la ferrovia, i depositi, la piccola manutenzione e il cantiere di costruzione della strada ferrata, previsti tutti nelle adiacenze, interrompessero il collegamento diretto tra i magazzini e il porto, incidendo negativamente sullo sviluppo dei commerci.

Questa situazione di immobilismo sfociava in un «ultimo reclamo»⁹⁶, in occasione della visita dei Reali il 25 maggio 1865, che finalmente sbloccava la situazione avviando a soluzione i due problemi più urgenti, quali quello delle limitazioni dovute alla servitù militare e il progetto dei nuovi sobborghi di espansione. Il primo problema, come si è detto, veniva risolto grazie al Regio decreto del primo settembre 1865⁹⁷. Il secondo veniva risolto, dopo uno scambio di corrispondenza con il Ministro dei Lavori Pubblici, anche lui presente a Taranto in occasione della visita dei principi, riapprovando tutta la pratica in Consiglio comunale ed introducendo una soluzione di compromesso che doveva aggirare il nodo della ancora incerta ubicazione della stazione e della ferrovia. La soluzione di compromesso consisteva nell'estrarre dal disegno generale predisposto dall'Architetto Conversano nel 1862, un nuovo disegno-stralcio limitato al sobborgo di Porta Lecce e nell'inviare al ministero competente entrambe le planimetrie lasciandolo libero di decidere se si dovesse approvare la planimetria generale, pur sospendendo la esecutività del progetto sulle aree del bassopiano fuori porta Napoli in attesa dei lavori per la ferrovia, o solo quella del borgo fuori porta Lecce. In occasione del riesame complessivo delle pratiche emerse anche la proposta del consigliere di minoranza Pupino-Carbonelli, recepita in Consiglio comunale il 14 ottobre 1865 mentre si esaminavano i regolamenti predisposti dalla deputazione presieduta da Gaetano Portacci, di elevare il prezzo del suolo da tre a sei lire a mq, da pagarsi in anticipo «e ciò in vista delle gravi spese cui il municipio va incontro per fornire tutto il bisognevole agli aggi e necessità che reclama una novella città»⁹⁸. La

⁹⁵ Cfr. Ivi.

⁹⁶ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 21 maggio 1865*.

⁹⁷ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 13, Documento: *Regio decreto legge di abolizione della piazza chiusa di Taranto, 1 settembre 1865* cit.

⁹⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 14 ottobre 1865*.

proposta, bocciata quasi all'unanimità, venne aspramente contestata perchè, si diceva, avrebbe ostacolato l'attività dei privati. Lo stesso Portacci, presentando la bozza del nuovo regolamento edilizio, ricordava come tre lire a mq erano «il minimo che si poteva assegnare» e che tale cifra, stime alla mano, rispettava gli studi e le verifiche che Conversano, Nitti e Pantaleo avevano predisposto sin dal 1862.

Nella delibera che riapprovava tutto il carteggio del piano regolatore, il sindaco Angelo Farese riassumeva in chiusura cinque anni di storia, di avvenimenti e di speranze spesso disilluse. Il sindaco, infatti, ricordava come fosse giunto il tempo di soddisfare

i desideri del paese, che han per principio la morale, la igiene, l'industria ed il commercio; come che la strettezza dell'abitato fa stare un'intera famiglia, ed anche due in una medesima camera, di dove nasce immoralità, e luridezza micidiale; fa mancare locali per stabilimenti industriali, per magazzini di commercio; e se finora tale posizione ha potuto sopportarsi stringendosi, e comprimendosi sempre, si è però giunto ad un termine ch'è impossibile fare altro; e tanto meno quanto il crescente numero della popolazione, e l'aumento dell'industria, e del commercio; è un fatto che ci arriva per le ferrovie, pel porto militare e per quello mercantile e che da qui ad un altro anno questo fatto sarà accresciuto immensamente⁹⁹.

Il sindaco ricordava inoltre che, con la pubblicazione e la diffusione del regolamento edilizio «in città e fuori per animare i speculatori a concorrere alla edificazione delle nuove borgate» e con il modesto costo delle aree, l'edilizia privata, in attesa di quella pubblica, avrebbe riciclato capitali locali ed attivato un nuovo sviluppo¹⁰⁰. Le pratiche ormai procedevano spedite e il regolamento edilizio veniva approvato il 12 novembre del 1865¹⁰¹, dopo una nuova limatura di forma, quando era stato da poco emesso il decreto reale di approvazione del piano di ampliamento dei due borghi che, tuttavia, limitava l'intervento a quelle aree che «non han contatto, né relazione colla planimetria della stazione ferroviaria tuttora a stabilirsi»¹⁰². Il Consiglio superiore si limitò quindi ad approvare solo la parte del piano relativa alla

⁹⁹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 8 luglio 1865.

¹⁰⁰ Ivi.

¹⁰¹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 12 novembre 1865.

¹⁰² Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 13, Documento: *Regio Decreto Legge di approvazione del piano di ampliamento di Taranto*, 18 settembre 1865.

zona di levante fuori porta Lecce. Il piano fu quindi rinviato in sede locale, per le nuove decisioni, e, come si è detto, il 12 novembre 1865 il Consiglio municipale, quasi all'unanimità, a fronte della categorica alternativa imposta dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, preferì ridurre l'estensione del piano sino a dimezzarlo. È da notare che la zona che veniva sacrificata all'ampliamento – il borgo occidentale – era quella sulla quale era stata prevista la maggiore realizzazione di edifici per le classi popolari. La forzata determinazione comunale di ridurre il piano a circa la metà – con lo stralcio della zona occidentale – costituì, quindi, la condizione decisiva per l'acquisizione dei pareri degli organi amministrativi centrali favorevoli all'ampliamento della città. Ed è da rimarcare che, nel parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la delibera comunale di accettazione dello stralcio del piano veniva espressamente menzionata come decisiva per la definizione della complessa procedura amministrativa.

VI.3: Dal progetto all'edificazione. La crescita della città negli ultimi decenni del XIX secolo: gli espropri e le concessioni edilizie nella strategia municipale.

L'approvazione del Piano Conversano non significava certo il concreto avvio dell'attività edificatoria dei borghi. A porta Napoli, dove era stato previsto l'intervento più vasto, i limiti posti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, le discussioni sull'ubicazione della ferrovia e della stazione, sulla nuova strada di collegamento tra piazza Fontana e il nuovo sobborgo, sul destino dei numerosi capannoni e del porto, sembravano non avere mai fine. Anche per queste ragioni, infatti, l'Amministrazione comunale aveva respinto le proposte di edificazione

presentate nel 1865 sia dalla società Viviani di Firenze, che dell'ingegnere Anossano di Napoli. La società Viviani aveva inviato da Firenze a Taranto il suo rappresentante Cesare Rega coadiuvato dall'ingegnere Romualdo Broglio. I due avevano presentato una proposta di edificazione del borgo di porta Napoli impegnandosi a costruire, in una serie coordinata d'interventi, case di tre piani su una superficie di 200.000 mq, alcune strade e il nuovo condotto della fontana. La società era disposta ad acquisire i suoli edificatori al prezzo di 1 lira a mq impegnandosi a costruire le strade e il condotto per conto del Comune. In cambio l'Amministrazione cittadina doveva garantire un utile netto del 7% sui costi di costruzione per una durata di 30 mesi. Il Consiglio comunale respingeva però la proposta contestando il prezzo troppo basso del suolo e l'eccessiva spesa per le opere pubbliche che risultava essere del 30% più elevata rispetto alle offerte delle ditte locali¹⁰³. L'ingegnere Anossano di Napoli si era invece limitato ad inviare al Consiglio comunale una planimetria del nuovo borgo in cui erano presenti diversi prospetti e particolari di numerosi edifici. Il Consiglio, però, respingeva il piano e nominava una Commissione di ringraziamento per il progetto «svolto a titolo personale e gratuito»¹⁰⁴.

La classe dirigente cittadina, agraria e commerciale, la quale intravedeva nuove fonti di guadagno nella valorizzazione dei suoli resi edificabili dal piano e che si proponeva di riciclare nell'edilizia utili e rendite e di gestire direttamente i finanziamenti locali e statali per le opere pubbliche, dopo aver rimesso in discussione tutta la sistemazione urbanistica delle aree del bassopiano fuori porta Napoli¹⁰⁵ ed aver manifestato la sua opposizione all'occupazione di quelle dell'altopiano per problemi altimetrici, di distanza dalla città e sociali, decise per un'espansione monodirezionale sui suoli di porta Lecce. Si trattava di scegliere tra un'ipotesi di ampliamento lungo due direttrici – direzionale e signorile a porta Lecce, operaia a porta Napoli – ed una limitata ai quartieri fuori porta Lecce. L'attuarsi di questa seconda ipotesi, fino al secondo decennio del Novecento, che allontanava nel tempo l'onere della realizzazione dei nuovi quartieri per le classi lavoratrici, si concretizzava dopo la morte dell'architetto Conversano – che aveva sempre difeso

¹⁰³ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 16 novembre 1865* e A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 27 dicembre 1865*.

¹⁰⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 20 dicembre 1865*.

¹⁰⁵ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 15 giugno 1867*.

entrambi gli assi di espansione a completamento di un'articolata ipotesi industrialista – e in seguito alla nomina, il 30 maggio 1868, dell'ingegnere Giovanni Galeone a capo dell'Ufficio Tecnico della città. Lo stesso giorno della nomina di Galeone – che sarà anche consigliere comunale per circa un ventennio, a partire dagli anni Novanta del XIX secolo, e più volte assessore ai Lavori Pubblici – si deliberava lo spianamento dei terrapieni fuori porta Lecce, seguito da quello del «largo detto dei santi»¹⁰⁶ e la demolizione dell'antica porta di Lecce¹⁰⁷. Infine, si acceleravano le pratiche di esproprio del giardino dei padri Alcantarini e del suolo di proprietà di Andrea Carducci. Con la morte di Conversano, inoltre, tutte le remore che avevano rallentato l'avvio del piano venivano superate e, prima fra tutte, quella economica. Infatti, già nel corso del 1867 il Consiglio comunale deliberava di ridurre “temporaneamente” il prezzo di concessione dei suoli ai costruttori da tre a due lire a mq e di permettere il pagamento dilazionato¹⁰⁸. Successivamente, nonostante le domande di suoli in concessione fossero numerose, si decideva, con la motivazione di dare effettivo avvio alle costruzioni, di «aversi a conservare la cifra di L. 10.000 per acquisto di tanto suolo da dare in concessione gratuita per iniziare il Borgo a porta Lecce fino alla concorrenza di detta somma e non oltre l'anno 1869»¹⁰⁹. La proposta, che annullava tutto il quadro economico di un ampliamento che si doveva autofinanziare, era molto contestata in Consiglio, dove si approvava con sette voti contrari su diciassette, e portava, in alcuni casi di “coscienza”, a celare per «particolari vedute» il nome dei proprietari o finanziatori dei primi edifici del borgo (Michele De Tullio, Francesco Vinci, esponenti del notabilato locale e membri del Consiglio) dietro quelli di ancora modesti proprietari di piccole imprese edili che avevano chiesto per sé la concessione gratuita (Giuseppe Vitti, Nicola Valentini)¹¹⁰. Nell'aprile del 1869 un ultimo dono era dato dal municipio ai costruttori del borgo ai

¹⁰⁶ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 14 luglio 1869*.

¹⁰⁷ Il 1° maggio 1869 iniziarono i lavori di demolizione della porta. Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 4 maggio 1869*.

¹⁰⁸ Questo provvedimento viene preso in seguito alla richiesta, del 24 agosto 1867, di concessione di suoli all'isolato 42 da parte dei commercianti Giuseppe Polito, Francesco Caracciolo e Giovanni Pignatelli. Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 24 agosto 1867 e 29 agosto 1867*.

¹⁰⁹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 27 novembre 1868*. La delibera, contestata dalla prefettura perchè ancora non si erano espropriati i fondi che si concedevano gratuitamente, era riapprovata il 18 gennaio 1869 legandola all'acquisto del fondo della famiglia Carducci e prorogando la scadenza.

¹¹⁰ Vedi le considerazioni espresse dal consigliere Pupino-Carbonelli durante la seduta del Consiglio comunale: A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 18 gennaio 1869*.

quali si permetteva di stendere i materiali di risulta, o più spesso di impadronirsi dei materiali da costruzione, livellando le aree per le strade e le piazze della città¹¹¹. La costruzione della città riproponeva la contestuale realizzazione degli edifici pubblici che sembrava allontanarsi nel tempo man mano che il Comune, rivendicando i numerosi conventi soppressi ed incamerati dal demanio che, si «veggono o vuoti, o affittati per case e stanze di abitazione»¹¹², ne proponeva un'utilizzazione pubblica per scuole, asili, uffici, rendendo una dopo l'altra superflue le destinazioni di zona già previste dal piano Conversano nel disegno del borgo. Il Comune contestava la politica di appropriazione del demanio¹¹³ che gli aveva lasciato soltanto le mura, per demolirle a sue spese, e chiedeva di poter almeno acquistare subito il convento degli ex Alcantarini «nella piazza del nuovo elegante borgo»¹¹⁴ trasferendo altrove la sezione del carcere circondariale che vi si era insediata in forma provvisoria nel 1866.

Numerati gli isolati ed avviate le prime costruzioni del borgo, tra il 1869 (anno di costruzione del primo edificio)¹¹⁵ e il 1883 – anno quest'ultimo di avvio dei lavori di costruzione dell'Arsenale, del nuovo canale navigabile e del ponte girevole – lo sviluppo dell'attività edificatoria si era indirizzato verso la sistemazione degli isolati intorno alla grande piazza davanti al palazzo dell'orfanotrofio – piazza Archita – e lungo i primi tratti di via Peripato, corso Umberto, via Archita, D'Aquino, Margherita, Cavour e Anfiteatro¹¹⁶. Nella figura inserita sotto si evidenzia la consistenza del nuovo borgo di porta Lecce nel 1889, anno in cui venivano terminati i lavori di costruzione dell'Arsenale Militare.

¹¹¹ Vedi: M. Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo* cit., pp. 76-77.

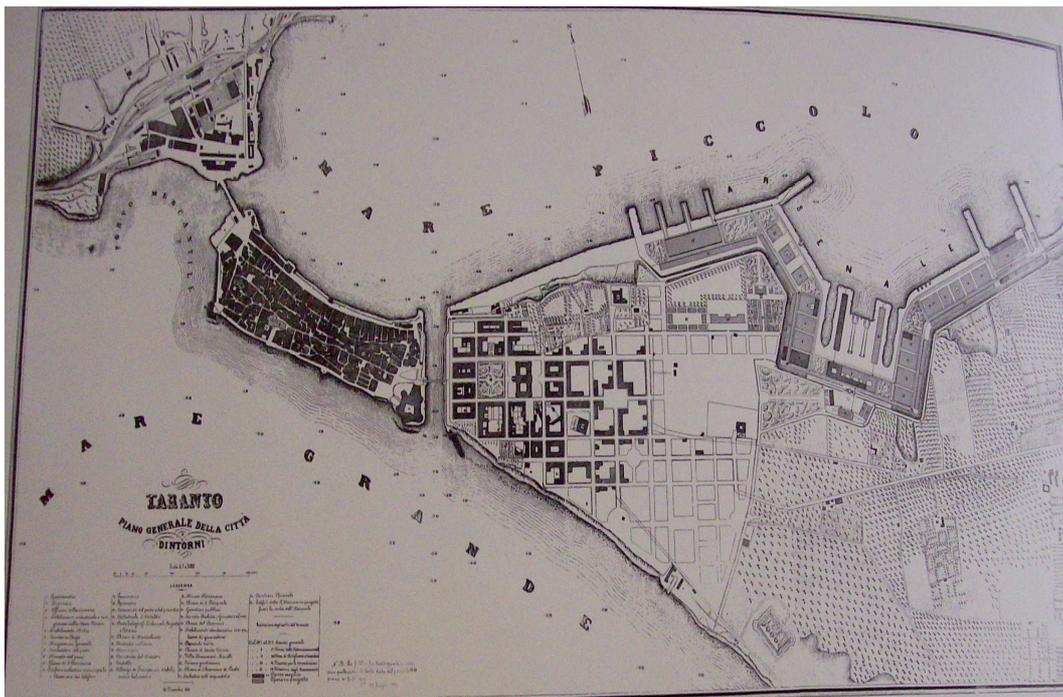
¹¹² Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 2 marzo 1871.

¹¹³ In effetti, ancora per tutti gli anni Settanta del XIX secolo il monastero di S. Domenico era occupato dalla Direzione del Genio, Monteoliveto era fittato per abitazioni e tribunali, S. Michele per stazione dei R. Carabinieri, il convento dei Cappuccini per deposito delle privative e delle gabelle, il castello e gli Alcantarini per carcere, l'ospedale, infine, era occupato dalla direzione del comando di artiglieria.

¹¹⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 2 marzo 1871, cit.

¹¹⁵ Il 12 aprile del 1869 la ditta edile di Bernardino La Nave iniziava la costruzione della prima casa del borgo. Casa progettata dall'ingegnere Giovanni Galeone per l'avvocato Domenico Savino. Era la prima casa del nuovo borgo e nasceva in variante di piano regolatore. Cfr. Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo* cit., p. 76.

¹¹⁶ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 8 novembre 1878.



La pianta della città nel 1889. Da: AA. VV., *Il porto di Taranto*, a cura di C. Indelicati, Consorzio Area Sviluppo Industriale, Roma, 1978.

Si trattava, inizialmente, di concessioni per edifici importanti e di vaste dimensioni costruiti per i principali commercianti e professionisti della città – Domenico Savino e Tommaso Guardone all’isolato n. 2, Giuseppe Vitti, Luigi Pignatelli, Giovanni La Queva, Bernardino La Nave all’isolato n. 3; successivamente, nella seconda metà degli anni Settanta, Salerno Mele al n. 5, Pasquale De Vita al n.19, Angelo De Vita al n. 20. Ben presto peraltro i «palazzi da signore», quelli non costruiti nei primissimi anni anche per gravi difficoltà di fondazione (lato nord dell’isolato n. 3 e tutto l’isolato n. 5), cedevano il posto ad interventi ancora di qualità, ma più legati ad un concreto interesse speculativo. Indicativa, ad esempio, la richiesta dei figli di La Queva che, nel 1877, si proponevano, sul suolo già concesso al padre all’isolato n. 3, di «poter costruire tre piani nella stessa altezza dei due piani del palazzo De Tullio» semplicemente allineando la cornice di coronamento¹¹⁷.

Il progressivo moltiplicarsi delle domande dei privati per ottenere suoli in concessione non coincideva con un riesame della delibera sulle concessioni gratuite e, al contrario, per buona parte degli anni Settanta, si concedeva la proroga rispetto al

¹¹⁷ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 5 settembre 1877.

termine del 1869 indicato dalla delibera di approvazione, perchè, si sosteneva, non era stata ancora spesa completamente la somma di 10.000 lire stanziata¹¹⁸. A questo si aggiungeva il caso sempre più diffuso che la concessione, ottenuta senza alcun corrispettivo, diventava «diritto a chiunque...per un semplice saggio» e non comportava una effettiva edificazione, anzi «i richiedenti messisi in possesso dell'aja domandata, non appena veggono la poca convenienza a fabbricarvi per difficoltà di fondamenta, l'abbandonano senza che l'Amministrazione avesse mezzo alcuno ad impedirlo»¹¹⁹. Tuttavia, non mancava in quegli anni qualche tentativo di frenare la speculazione istituendo modalità più rigide per la cessione dei suoli. In Consiglio si decideva, infatti, di far precedere alla concessione la richiesta di una «sorta di cambiale»¹²⁰, equivalente al costo del suolo, che doveva essere restituita quando il costruttore realizzava le fondamenta del fabbricato. Gli amministratori cittadini erano però convinti che il loro compito fosse quello di dover incentivare e favorire in ogni caso l'edificazione. Per questo, nel 1872, in seguito ad un accrescersi in sede nazionale del peso del sostegno pubblico all'attività edilizia¹²¹, si richiedeva, in aggiunta alla richiesta di rinnovo della concessione gratuita, «la franchigia sulla tassa sui fabbricati» visto che a Taranto la costruzione del borgo «se non si era arrestata, non pare però continui, forse per difetto di mezzi negl'imprenditori senza dubbio sgomentati dalle ingenti spese sostenutevi, per cui le opere vanno lentamente eseguite»¹²². Nella seconda metà degli anni Settanta, quando la deputazione provinciale sospendeva definitivamente le concessioni gratuite di suoli edificabili, il Consiglio, ritenendo le tre lire a mq una cifra troppo onerosa, portava il prezzo delle concessioni a 1 lira sui suoli di facile fondazione e a 0,25 su quelli più difficili. A 0,25 lire, con dilazioni nei pagamenti, erano, infatti, ceduti a Giovanni D'Ayala Valva, Michele Resta e Franco Rusco i suoli dell'isolato n. 1¹²³. Anche 1 lira a mq,

¹¹⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 20 dicembre 1879.*

¹¹⁹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 8 febbraio 1870.*

¹²⁰ Ivi.

¹²¹ Per il ruolo dello Stato nel sostegno all'attività edilizia nei decenni post-unitari, vedi, tra gli altri, le considerazioni presenti in: A. Caracciolo, *Roma capitale. Dal Risorgimento alla crisi dello Stato liberale*, Editori Riuniti, Roma 1956; C. Sorba, *L'eredità delle mura. Un caso di municipalismo democratico (Parma 1889 – 1914)*, Marsilio, Venezia 1993; L. Ponziani, *Il Capoluogo costruito. Teramo in età liberale (1860 – 1900)*, Edigrafital, Teramo 2003; Adorno, *La produzione di uno spazio urbano. Siracusa tra Ottocento e Novecento* cit.; S. Adorno, F. De Pieri (a cura di), *Le città italiane nell'Ottocento*, in "Contemporanea", n. 2, 2007, pp. 291-316.

¹²² Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 22 maggio 1872.*

¹²³ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 13 giugno 1877.*

quanto si pagava sul maggior numero degli isolati, era somma soggetta a dilazioni e contrattazioni – prima tre rate, successivamente due, infine in contanti – ed era confermata da successive proroghe fino a tutto il 1881, dopo aver negato, nel 1879, la proposta del barone Nicola Sebastio di elevare la concessione a 3 lire e quella più moderata del barone Pantaleo di portarla almeno a 2 lire¹²⁴. Al basso prezzo dei suoli dati in concessione si saldava la determinazione degli amministratori di mantenere limitati i costi di esproprio dei suoli edificabili. Alla situazione tarantina, caratterizzata a partire dai primi anni Ottanta – in seguito all’inizio dei lavori per l’Arsenale – da un’estrema mobilità del mercato immobiliare e dalla forte domanda di suoli da edificare, si intendeva rendere applicabile la normativa giuridica contenuta nella legge del 25 giugno 1865, n. 2359, sull’espropriazione per pubblica utilità. L’espansione cittadina si andava realizzando con grande rapidità verso l’area ad est della città vecchia, per tale ragione si erano intensificati i movimenti speculativi compiuti dai proprietari dei «fondi nelle adiacenze della città, i quali profittando del bisogno dei suoli da costruzione domandavano delle loro proprietà prezzi favolosi»¹²⁵. Ad iniziare dagli anni Ottanta del XIX secolo, quindi, gli amministratori cittadini puntavano, insistendo sulla legge del 1865, a fornire alle autorità comunali un efficace strumento di esproprio, che consentisse di «mettere un freno alle sempre crescenti avidità dei privati»¹²⁶. Se si considera che la gran parte dei territori compresi nell’area dell’ampliamento per circa due terzi appartenevano agli enti ecclesiastici e ad alcuni esponenti della antica aristocrazia e della possidenza cittadina – tra i quali, ad esempio, i padri Alcantarini e il Monastero di S. Domenico, la famiglia De Beaumont, Giacinto Foresio, la famiglia Troylo, quella dei baroni Pantaleo ecc. – risulta evidente come l’insistenza sull’esproprio per pubblica utilità nei fatti costituiva un’azione di rottura con i preesistenti equilibri economico-politici esistenti in città¹²⁷. Tuttavia, dopo gli espropri sul giardino di S. Pasquale (6.781 lire), sul giardino Carducci (17.000 lire pagate in due rate agli interessi del 5%) e sul

¹²⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 12 novembre 1879*.

¹²⁵ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 4 febbraio 1884*.

¹²⁶ Ivi.

¹²⁷ Per i nomi dei proprietari dei suoli dove si sviluppava il borgo, vedi: A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta: 18, Fascicolo: 87 *Abbattimento mura e ampliamento città*, Documento: *Nuovi Borghi della città di Taranto. Elenco dei proprietari i fondi dei quali devono essere occupati dai fabbricati dei Nuovi Borghi. Taranto, 20 febbraio 1866*.

giardino del Peripato della famiglia Denotaristefani (2.787,47 lire)¹²⁸, che si sommano ai suoli già di proprietà comunale e che erano stati avviati fin dalla fine degli anni Sessanta, la disponibilità di nuovi suoli si era fortemente ridotta ed il prezzo medio stabilito risultava ormai insufficiente. Infatti, nel 1882, per far fronte alle numerose domande di concessione, mentre l'Ufficio tecnico metteva a punto un nuovo elenco di suoli da espropriare, si riaccendevano le polemiche all'interno del Consiglio comunale. Il barone Pantaleo, proprietario di alcune delle aree su cui si indirizzava l'urbanizzazione, sosteneva in Consiglio che, se pur era vero che i suoli si erano «elevati dal valore originario di essi, a causa della deliberata costruzione del Borgo, pure è giusto accordare ai proprietari dei predetti suoli un relativo compenso»¹²⁹.

Sui terreni valutati dalla perizia dell'Ufficio tecnico «come suolo seminativo e non già come edificatorio»¹³⁰ le proposte si diversificavano. L'avvocato Nicola Lo Re – cognato del ricco commerciante e proprietario di estesi terreni Carlo Cacace – proponeva un esproprio a prezzi di mercato, coperto da un contributo dello Stato di 100–150.000 lire; altri, come Francesco Mochira, contestavano le ipotesi di privatizzazione dell'espansione che lasciavano ai proprietari ampia libertà di contrattazione e che volevano limitare l'intervento del comune alla gestione dei soli espropri stradali; infine, D'Ayala Valva, proponeva come mediazione un semplice aumento del prezzo di esproprio a 0,95 lire a mq¹³¹. Nonostante le proteste dei proprietari, la maggioranza guidata dal Sindaco Luigi Sebastio approvava in Consiglio la relazione dell'Ufficio tecnico, presieduto sempre da Giovanni Galeone, che elevava il prezzo degli espropri solo a 0,70 lire, «salvo trattare, occorrendo, con i proprietari un altro valore»¹³².

La soluzione approvata e gli stessi strumenti legislativi, la legge del 1865, su cui il Comune faceva leva per attuare un reale controllo sul mercato delle aree mostrarono però, fin da subito, la loro obsolescenza. Infatti, l'inizio dei lavori dell'Arsenale e gli espropri a prezzi più che doppi che il ministero della Marina

¹²⁸ A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 12 settembre 1881.*

¹²⁹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 13 giugno 1882.*

¹³⁰ Ivi.

¹³¹ Ivi.

¹³² Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 4 ottobre 1882.*

pagava ai proprietari locali¹³³, promossero un immediato quanto artificiale aumento dei prezzi dei terreni. Questo risultava evidente, ad esempio, in occasione del tentativo di esproprio dei fondi della famiglia Troylo. In questo caso, nonostante le molte trattative, non si era riusciti a raggiungere una composizione bonaria tra la famiglia e l'Amministrazione comunale e quando l'assessore ai lavori pubblici Galeone proponeva un ultimo tentativo di accordo con il proprietario, questo insisteva su 1,50 lire a mq e si dichiarava pronto a difendere la sua proprietà fino ad un «lontano ed improbabile esproprio forzoso»¹³⁴. Episodio simile era quello legato all'esproprio del fondo Montedoro di proprietà del banchiere Claudio Courmes. Giovanni Molco, rappresentante a Taranto del banchiere, in una lettera al Prefetto di Lecce del 20 agosto del 1883, contestava vivacemente il tentativo dell'Amministrazione di espropriare il fondo a sole 0,40 lire a mq denunciandolo come «un assurdo miscredulo della logica e del diritto»¹³⁵.

Che le amministrazioni degli anni Ottanta avessero l'intenzione di facilitare le imprese costruttrici lo si deduce anche dall'esame degli appalti per le opere pubbliche e principalmente per le costruzioni delle strade. Nel settore dei lavori stradali erano le stesse imprese impegnate nella costruzione degli edifici del borgo – i Valentini, Luigi Candido, Fedele Imperio, Francesco di Cosimo, Emanuele Quarantino – ad aggiudicarsi gli appalti delle strade, della sistemazione delle piazze e della cordonatura dei marciapiedi¹³⁶. Si trattava non solo di realizzare le nuove strade ma anche di risistemarle, volta per volta, e di ricollegare le antiche strade di accesso alla città e in particolare la provinciale da Lecce, la strada di S. Lucia e quella di S. Pasquale. Per quanto i pagamenti fossero assai dilazionati, anche ad un anno dal collaudo dei lavori¹³⁷, l'uso del compenso a misura portava ad accrescere fino ad oltre il 30% la media dei compensi, e il denaro pubblico guadagnato dagli appaltatori delle opere stradali era dagli stessi riciclato nella realizzazione delle case da pigione. Luigi Candido ed Emanuele Quarantino appaltavano per 8.000 lire la sistemazione

¹³³ Cfr. AA. VV., *Taranto e il suo Arsenal. Mostra sugli aspetti storici, urbanistici e produttivi dell'insediamento dell'Arsenale M. M. a Taranto*, Briziografiche, Taranto 1981.

¹³⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 25 agosto 1883*.

¹³⁵ Cfr. A.S.T., Sottoprefettura, Serie II, Affari singoli comuni, Busta 18: *Taranto*, Fascicolo 103, Documento: *Lettera di Giovanni Molco al Prefetto della Provincia, in data 20 agosto 1883*.

¹³⁶ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 2 febbraio 1882; 18 aprile 1883; 15 novembre 1883*.

¹³⁷ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 30 maggio 1883*.

della strada di S. Pasquale¹³⁸; lo stesso Candido realizzava le vie D'Aquino, Margherita e Cavour per 11.120,80 lire¹³⁹; Fedele Imperio completava via Anfiteatro per 11.200 lire con il 2% di ribasso d'asta¹⁴⁰; ancora a Candido nel 1885 si saldavano 4.500,43 lire per gli sterramenti di piazza Archita¹⁴¹. Una mole di compensi che si sarebbe dovuta sommare, secondo il progetto originale, ai prezzi di esproprio per costituire il costo della concessione e fornire così la città, che si veniva rapidamente a costruire, dei servizi pubblici essenziali che invece erano tutti sopportati dalla collettività.

Anche in altri settori dei lavori pubblici il Comune favoriva gli interessi dei costruttori permettendo che sulle aree vincolate dal piano per la costruzione di edifici pubblici si potessero, al contrario, costruire case da pigione. Certo negava, nel 1883, la concessione di un suolo davanti all'isolato n. 6 dove il piano Conversano prevedeva la realizzazione di un asilo infantile¹⁴², ma non si pose mai nell'ottica di una concreta ipotesi progettuale mirante alla costruzione di nuovi edifici pubblici, preferendo portare avanti, per tutti gli anni Ottanta, un'ipotesi di reintegra dei numerosi conventi che erano stati incamerati dal demanio. In particolare si cercava di scambiare il convento degli Antoniani, già trasformato in scuola, con quello di S. Pasquale perchè, in quest'ultimo, la presenza del carcere impediva l'attuazione delle opere di sistemazione di quella parte del borgo e perchè, conservandone la destinazione, il governo «verrebbe a perpetrare uno sfregio notevolissimo alla nuova città inaugurandone lo spiazzo principale con un carcere ne l'uno dei lati, edificio per sua natura fornito di cancelli e di gelosie, contornato da muro di cinta e guarnito di sentinelle e custodia»¹⁴³.

In questo modo le scelte di politica urbana degli amministratori andavano incontro agli intenti dei costruttori e di quanti avevano investito i propri capitali nell'attività edificatoria. Questi ultimi erano interessati ad una continuità di edificazione ed alla maggiore espansione della città. Infatti, a partire dagli anni Ottanta, con l'intensificarsi della costruzione del nuovo borgo, l'edilizia stava

¹³⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 1 febbraio 1882.*

¹³⁹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 21 giugno 1879.*

¹⁴⁰ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 24 maggio 1882.*

¹⁴¹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 20 marzo 1885.*

¹⁴² Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 11 dicembre 1883.*

¹⁴³ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 20 ottobre 1881.*

davvero divenendo un settore importante dell'economia cittadina¹⁴⁴, idoneo ad occupare «la massima parte dei nostri operai»¹⁴⁵, ed oggetto privilegiato nell'investimento dei capitali per il tenue prezzo dei suoli che il Comune continuava a censire. Inoltre, alcuni esponenti del Consiglio comunale erano direttamente interessati all'intensificarsi dell'attività edificatoria. Fra questi, ad esempio, Nicola Lo Re, attraverso gli interessi del cognato banchiere, principale finanziatore di molte imprese costruttrici¹⁴⁶; Giovanni Galeone, proprietario insieme al fratello Francesco di un'impresa edile; De Matteo Luigi, Chiloyro Nicola e De Nicola Domenico, commercianti di materiale edile¹⁴⁷.

La politica urbana andava quindi assumendo valenze complesse: da un lato assorbimento della disoccupazione¹⁴⁸ e promozione delle funzioni urbane, dall'altro canale indispensabile all'acquisizione del consenso per gli amministratori locali e contemporaneamente strumento utile ad alimentare le private fortune. L'urbanizzazione proseguiva, quindi, negli ultimi decenni del XIX secolo, con il completamento delle previsioni previste dal piano Conversano per il borgo orientale. Abolizione delle piazze e delle strade porticate, creazione di una "villa" comunale, espansione monodirezionale lungo la direttrice della strada provinciale per Lecce, assenza di previsioni programmate di edilizia per i pubblici uffici, maglia rigidamente ortogonale che, come scriveva Giuseppe Importuno nel 1941, «non si sa se sia peggiore *dal lato tecnico* perchè compromette irrimediabilmente le esigenze del traffico o *dal lato estetico* perchè dà alla città l'aspetto più monotono e desolante che si possa pensare, o *dal lato igienico* perchè trasforma le strade in veri canali del vento e della polvere»¹⁴⁹. Erano questi, quindi, gli elementi caratterizzanti dell'ampliamento della città. Ed in questo scenario si inseriva l'acquisizione da parte del Comune di rilevanti lotti di terreno, politica assolutamente nuova almeno per dimensioni, strumento utilizzato non per promuovere un'espansione regolata dall'interesse pubblico, ma, innanzitutto, per favorire l'attività edilizia privata.

¹⁴⁴ Per questi aspetti si rimanda al capitolo II del presente studio.

¹⁴⁵ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 26 agosto 1883.

¹⁴⁶ Vedi: N. Bino, *Lire funeste. Società, politica, economia e credito nella Taranto dell'800 attraverso le vicende del barone Domenico Sebastio di Santa Croce Sindaco della città e deputato al Parlamento*, Regione Puglia – CSPCR-CRSEC, Taranto 1987.

¹⁴⁷ Vedi dati sulle professioni dei Consiglieri comunali presenti in Appendice.

¹⁴⁸ Vedi, tra gli altri: C. G. Donno, *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto 1901 – 1915*, Milella, Lecce 1981.

¹⁴⁹ Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"* cit., p. 21.

Agli orizzonti ideologici e culturali del Consiglio comunale sembrava invece del tutto estranea, come vedremo nel prossimo capitolo, l'idea che l'edilizia dovesse soddisfare le esigenze dell'intera collettività, ovvero quella che l'uso della città non fosse riservato alle élites, ma naturalmente destinato anche ai ceti popolari. Ne è conferma l'opposizione con cui venne accolta in Consiglio la proposta della Marina Militare, sostenuta dal consigliere Giulio Viola, di far costruire dal Municipio 640 alloggi per gli operai¹⁵⁰.

Era ormai la Taranto degli anni Ottanta e Novanta una città in grande movimento e pronta ad entrare in sintonia con una politica nazionale interessata a sviluppare il settore industriale pesante e navale, una città che il geografo Arditì descriveva come «mondo di alberghi, officine, negozi, caffè, ecc., l'insieme di 2.706 case e 51 mulini accatastati per la rendita di lire 601.111,79»¹⁵¹ e che, pur sviluppandosi fino alla metà degli anni Ottanta ancora lentamente – circa 22.000 abitanti nel 1861, 27.546 nel 1871, 33.942 nel 1881 –, disponeva di una non limitata classe di costruttori, proprietari, industriali, speculatori, appoggiata dalle nuove leve di una borghesia tecnica ed amministrativa pronta a ricevere dall'Arsenale quell'afflusso di finanziamenti che la sua costruzione e quella delle nuove caserme e degli alloggiamenti della base navale si pensava avrebbero riversato sulla città degli anni Novanta e dei decenni successivi. Ha scritto Mauro Scionti:

La costruzione dell'Arsenale, per quanto ridimensionato rispetto al progetto primitivo, fin dall'inizio dei lavori rappresentava un giro di boa nella storia della città; i 9,5 milioni stanziati dalla legge del 29 giugno 1882, da spendere in 9 anni, e tutti gli altri impegni finanziari trascinati dalla corrente principale, erano immaginati come il frutto di una fonte perenne che erogava denaro pubblico; il concentrarsi nella città di operai, muratori, manovali, falegnami, meccanici, se a lungo andare portava al sorgere di una classe operaia compatta e numerosa, nell'immediato solo accresceva la domanda di abitazioni e di generi di prima necessità. Se pure l'Arsenale arrestava su di un intero versante lo sviluppo della città ed era circondato da un alto muro che tutto racchiudeva ed isolava, la sua stessa esistenza diventava rapidamente insopprimibile – amore odio –

¹⁵⁰ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 8 ottobre 1888*. Vedi inoltre: *Case operaie*, in "La Voce del Popolo", 11 aprile 1889. Questa vicenda verrà analizzata nel prossimo capitolo.

¹⁵¹ G. Arditì, *La corografia fisica e storica della provincia di Terra d'Otranto*, Stabilimento tipografico Scipione Ammirato, Lecce 1879, p. 45.

legando alle sue sorti, anche attraverso l'indotto che attivava, il destino delle attività commerciali, industriali, edilizie, di tutta Taranto¹⁵².

Infatti, gli effetti dell'avvio dei lavori per l'Arsenale, nella stessa zona orientale dove si era concentrata l'attività edificatoria, non tardarono a manifestarsi e l'esproprio dei 216.000 mq necessari, con un indennizzo complessivo di 320.000 lire¹⁵³, avevano subito sensibilmente elevato il livello generale di contrattazione per i suoli edificabili e stradali. Come scriveva Giuseppe Importuno, «la costruzione dell'Arsenale Militare Marittimo ad oriente della città...verrà a costituire il centro di gravità del movimento edilizio e demografico cittadino e a tale movimento imprimerà quindi l'antica direzione generatrice, per altro, degli odierni indirizzi edilizi»¹⁵⁴.

Se il Comune era riuscito ad espropriare, ancora nei primi mesi del 1884, i suoli Troylo a 0,95 lire a mq al 6% di interesse¹⁵⁵, già nel giugno si chiedevano, solo per gli espropri stradali, 1,50 lire ed il suolo edificabile dato in concessione si attestava sulle 3,50 lire. Nel 1887 i costi di esproprio salivano a 3,50 lire per i suoli stradali e le concessioni a 5 lire a mq, anche se il Comune, per completare isolati particolarmente vasti e difficili, accettava, caso per caso, di diluirne il pagamento in più rate, di ridurre gli interessi e di venderne alcuni lotti a prezzi inferiori. Ad esempio, ancora nel 1892, all'isolato n. 39 si ottenevano concessioni ad appena 3 lire a mq¹⁵⁶. I proprietari, da parte loro, ormai mal sopportavano l'esproprio di suoli edificatori ed imponevano sempre più spesso, come nel caso della famiglia Santovito, degli eredi Strina, di Cacace e Ameglio, tariffe minime di esproprio dei suoli stradali che si adeguavano ai prezzi di mercato¹⁵⁷. I proprietari contestavano apertamente alcune soluzioni urbanistiche ancora previste dal piano Conversano. Essi proponevano, infatti, un piano più vasto e meno vincolante, aspiravano a rendere edificabili le numerose piazze previste e non ancora realizzate e a utilizzare per scopi edificatori gli spazi destinati ai servizi. Il banchiere e proprietario Cacace, appoggiato

¹⁵² Vedi: Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo* cit., p. 81.

¹⁵³ Vedi: AA. VV., *Taranto e il suo Arsenale. Mostra sugli aspetti storici, urbanistici e produttivi dell'insediamento dell'Arsenale M. M. a Taranto* cit., p. 23.

¹⁵⁴ Cfr. Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"* cit., p. 17.

¹⁵⁵ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 6 febbraio 1884*.

¹⁵⁶ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 5 luglio 1892*.

¹⁵⁷ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 6 dicembre 1889*.

dagli esperti dell'Ufficio tecnico, scriveva al Comune, in proposito della piazza dodecagonale da costruirsi quasi interamente sui suoli di sua proprietà, che, data la sua forma caratteristica, «difficilmente potrà vendere i suoli edificatori adiacenti alla stessa, dappoichè i fabbricati avrebbero una disposizione interna irregolare»¹⁵⁸ e chiedeva «che la piazza in parola fosse abolita, agevolandosi così la vendita dei suoli di sua proprietà e facendosi anche l'utile del Comune che verrebbe a risparmiare la somma necessaria per la piazza medesima»¹⁵⁹. La proposta Cacace, che in seguito sarebbe stata accolta, per il momento si sospendeva in attesa di un parere della Commissione delle opere pubbliche, commissione che da tempo non era funzionante, tutta da rifare perchè composta da membri «taluni traslocati altrove, altri resisi defunti»¹⁶⁰.

Per tutti gli anni Ottanta l'espansione della città procedette velocemente fino a raggiungere la traversa di via Pupino, inaugurata nel 1888¹⁶¹. Tuttavia, con il moltiplicarsi a pioggia delle concessioni, l'Ufficio tecnico, che pure nel 1886 si era dotato di un preciso piano quotato generale, si dimostrava ormai impotente a governare uno sviluppo sempre più scomposto, «fatto di picchetti divelti e spostati, di quote non rispettate, di allineamenti casuali e di progetti presentati alla Commissione edilizia quando ormai l'edificio era in costruzione»¹⁶². Solo dopo la metà degli anni Ottanta, con il diffondersi di nuovi manuali di edilizia e di pratica del fabbricare¹⁶³ e, soprattutto, con l'organizzarsi di un più efficace apparato amministrativo capace di far rispettare norme e regolamenti, si doveva fare un tentativo per governare meglio lo sviluppo edilizio della città. La stessa Commissione edilizia, abbandonati i giudizi sommari fondati su di un non ben definito "ordine euritmico", arricchiva ed articolava i suoi pareri attorno ad alcune indicazioni progettuali che insistevano sulla simmetria e sulla regolarità dei corpi di fabbrica, sul peso dei vuoti e dei pieni nella facciata, «sulla dimensione e l'aggetto di bugne, modanature e paraste di cui ciascun edificio deve essere regolarmente

¹⁵⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 18 maggio 1889.

¹⁵⁹ Ivi.

¹⁶⁰ Ivi..

¹⁶¹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 7 gennaio 1888.

¹⁶² Vedi: Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo* cit., p. 82.

¹⁶³ Vedi: C. Guenzi, *L'arte di edificare. Manuali in Italia 1750 – 1950*, Be-Ma, Milano 1981.

fornito»¹⁶⁴ e, venuta meno l'usuale buona fede, dal 1887 non solo rendeva obbligatoria per i progettisti, i costruttori e i proprietari la firma dei progetti presentati, ma anche la controfirma di quelli approvati¹⁶⁵. Questo rinascere estetico della città, pur legato in prevalenza a un'edilizia mediocre e di pigione, si sommava, agli inizi degli anni Novanta, durante l'amministrazione guidata da Giulio Viola, al tentativo finanziario per dotare il nuovo borgo e la città vecchia di illuminazione a gas e di acqua corrente¹⁶⁶, secondo l'idea di incanalare nel borgo la distribuzione alle singole abitazioni; alle proposte di sistemare piazza Libertà con porticati; al dibattito, aperto nel 1890, sull'ubicazione a Taranto di un museo di arte antica e alle prime ipotesi di risanamento del centro storico, il cui progetto, come vedremo nel prossimo capitolo, era stato affidato nel 1889 all'ufficio tecnico.

Nel 1890, davanti alle numerose varianti che l'impianto dell'Arsenale, l'obbligo a conservare la piazza d'armi (che invece nel piano Conversano era prevista come area di riserva), l'ubicazione dell'ospedale militare marittimo, la continua insistenza dei privati che chiedevano al Municipio di cancellare le piazze e alienare le aree destinate ai servizi pubblici e che non erano mai state utilizzate dal Comune, la scadenza stessa del piano e dei suoi vincoli, comportavano, per un verso la richiesta di una proroga di validità del piano regolatore¹⁶⁷, per altro l'avvio delle pratiche per giungere ad un nuovo piano. In proposito, nel 1893 si nominava una commissione composta dagli ingegneri Giovanni Cugini, appartenente al Genio Militare, Francesco Mannarini, Giuseppe Ferrari e dall'avvocato Francesco Mochira. Il piano, firmato da Giovanni Galeone che ne illustrava in Consiglio la relazione, era completato il 30 luglio del 1893¹⁶⁸. Non era certo un piano innovativo anzi, come lo stesso Galeone ricorderà in seguito, confermava semplicemente le linee di sviluppo già indicate dal piano Conversano, che il Comune, strada per strada, isolato per isolato, continuava a prolungare.

¹⁶⁴ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 18, Documento: *Relazione della Commissione edilizia presentata al Consiglio comunale della città. 19 aprile 1887.*

¹⁶⁵ Ivi.

¹⁶⁶ Vedi: *Illuminazione*, in "La Voce del Popolo", 4 agosto 1892; *Taranto senz'acqua*, in "La Voce del Popolo", 4 agosto 1892.

¹⁶⁷ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 20 ottobre 1890.*

¹⁶⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 30 luglio 1893.*

Ed in tal modo si sarebbe potuto continuare, se si fosse trattato di poche costruzioni, come si verificano in città che hanno raggiunto di già il loro completo sviluppo; ma in Taranto, dove la vita, il commercio e la immigrazione si espandono ogni giorno più, non si può elevare a sistema un provvedimento di natura precaria ed affatto transitoria¹⁶⁹.

Il piano, per il quale si prevedeva una spesa di 250.000 lire in espropri e sistemazioni, serviva in particolare a normare l'edificazione della piazza d'armi, cancellandone ogni impedimento, ad estendere la direttrice di sviluppo ad est verso la via per Leporano, ad ubicare il nuovo teatro sui suoli del bastione Monacelle, soluzione che il Consiglio non approvava¹⁷⁰, ed inoltre limitava l'intervento nel centro storico alla sola sistemazione di piazza Fontana «già approvata e parzialmente eseguita»¹⁷¹ e riproponeva il progetto di espansione del quartiere di porta Napoli, al di là della ferrovia. Per quanto si respingessero i reclami dei privati e, per accelerare i tempi di approvazione, si accettassero le modifiche proposte dal Genio Civile¹⁷², ancora nel 1898 il piano non era stato approvato. Questo mentre la città continuava ad ampliarsi – 33.942 abitanti nel 1881, 60.733 nel 1901 – disponendo le nuove costruzioni sul prolungamento degli antichi allineamenti e applicando un nuovo regolamento d'igiene ed un ancor più recente regolamento edilizio ricco di norme d'attuazione più permissive di quelle che fino a quel momento avevano regolato lo sviluppo della città e che avrebbero dato un'impronta più eclettica e disomogenea alla città che si costruiva a cavallo del nuovo secolo¹⁷³. L'arma del regolamento edilizio era sempre a doppio taglio e, se rendeva ancora possibile far procedere le costruzioni private, che nel 1898 avevano ormai invaso molti degli isolati del piano

¹⁶⁹ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 25 giugno 1910.

¹⁷⁰ La Giunta proponeva per il teatro quattro ubicazioni: l'isolato n. 5 ancora libero, piazza Anfiteatro, la villa comunale e piazza Castello su case da demolirsi. Galeone, caduta l'ipotesi di piano e negata quella di piazza Castello per gli elevati prezzi di esproprio, proponeva, con il consenso di Francesco Troylo, il suolo della villa comunale dove insieme al teatro voleva si costruissero anche degli edifici privati. Contro l'alienazione della villa erano Nicola De Cesare e Domenico Savino. La proposta di Galeone veniva respinta con 15 voti contro 14, mentre quella di De Cesare per la scelta di piazza Anfiteatro veniva approvata. Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 26 giugno 1894.

¹⁷¹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 20 dicembre 1893.

¹⁷² Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 3 gennaio 1898.

¹⁷³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 20, Documento: *Città di Taranto, Regolamento edilizio, Taranto, 1894*. Per un'analisi degli articoli presenti nel regolamento si rimanda a: Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo* cit., pp. 92-93.

del 1893¹⁷⁴, lasciava il Comune senza strumenti per acquisire i suoli per i servizi e perfino per le opere stradali, non trovandosi più proprietari disposti a cederli bonariamente e, come scriveva polemicamente il Sindaco Ernesto Olmi al Sottoprefetto, «l'ordine pubblico», in anni di crisi economica che gravava soprattutto sulle classi più povere, si difendeva anche «costruendo qualche tratto di strada per dar lavoro alle classi operaie»¹⁷⁵.

Il piano del 1893 non veniva però approvato, così nel 1899 se ne proponeva un altro che cancellava definitivamente l'espansione a porta Napoli continuando, al contrario, a seguire la direttrice di sviluppo di porta Lecce e omettendo di inserire qualsiasi indicazione, pur sollecitata dal consigliere Giulio Viola, riguardo al risanamento della città vecchia. Tuttavia, anche questo piano non otterrà l'approvazione degli organi amministrativi centrali e, nel 1910, se ne discuteva un altro, completo questa volta di disegni, quadro economico e norme di attuazione, la cui approvazione definitiva non sarebbe mai arrivata, sospesa, questa volta, dalla guerra. Semplificando, il nuovo piano prevedeva semplicemente che l'ulteriore espansione della città dovesse seguire ancora una volta la direttrice orientale già indicata dalle precedenti espansioni. La superficie del nuovo piano era di circa 9.000 are, di cui 4.367 destinate all'edificazione, 3.185,49 per strade, 471,40 per piazze e 705,96 per giardini. Calcolando i tre quarti delle case a due piani e un quarto a tre piani, la popolazione del borgo orientale poteva raggiungere con questo nuovo ampliamento i 52.000 abitanti e anche superarli «siccome si accentua sempre più la tendenza a fabbricare le case a tre piani oltre il terreno»¹⁷⁶. Il piano, inoltre, confermava una spesa complessiva di 250.000 lire di cui 174.325 lire erano destinate alla costruzione di strade, in media di sedici metri di diametro, e 23.570 lire alla costruzione delle nuove e non numerose piazze. Negli anni a cavallo del nuovo secolo, lo studio di nuovi piani di ampliamento, l'accrescersi della città e l'aumento costante dell'immigrazione portavano ad una costante lievitazione dei prezzi di esproprio e di vendita dei suoli che, dalle 5 lire a mq per il suolo edificabile e 2,97 per quello stradale con cui nel 1889 si erano espropriati i terreni di D'Ayala su via

¹⁷⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 3 gennaio 1898, cit.

¹⁷⁵ Cfr. A.S.T., Sottoprefettura, Serie II, Affari singoli comuni, Busta 18: *Taranto*, Fascicolo 103, Documento: *Lettera del Sindaco di Taranto al Sottoprefetto*, in data 4 dicembre 1898.

¹⁷⁶ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 25 giugno 1910.

Pupino, raggiungevano, alla fine del secolo, nella permuta con Cacace, il livello delle 6,25 lire per i suoli edificabili e delle 4 lire per quelli stradali¹⁷⁷. Nelle località centrali il prezzo variava dalle 13 lire chieste da Salerno Mele al Comune per l'acquisto del terreno all'isolato n. 5¹⁷⁸, alle 12 lire dei suoli che il Comune stesso concedeva all'isolato n. 14 bis nel 1894¹⁷⁹. Nelle aree periferiche, come i suoli Vinci, nel 1902 si arrivava ormai a pagare 7 lire per i suoli edificatori e 4 per quelli stradali. Tutto questo aumentare del costo dei suoli – che si saldava a quello dei costi di costruzione e quindi al costo degli affitti e del prezzo delle case – e lo sviluppo stesso della città, che il Comune inseguiva cercando come meglio poteva di completare le opere pubbliche (acqua, fogne, strade¹⁸⁰), comportavano, per un verso l'accrescimento del numero degli abitanti nel centro storico a livelli mai raggiunti nei decenni precedenti, per altro portavano alle prime proteste. Un numeroso gruppo di operai dell'Arsenale nel 1896, a nome dei 20.000 abitanti del borgo, «cercava[no] di riunirsi (*in piazza*) allo scopo di protestare per le condizioni igienico sanitarie della città nuova e per l'elevato costo delle pigioni»¹⁸¹. Nel 1896, per la prima volta, la Giunta cadeva proprio sul voto per l'approvazione di un bilancio straordinario di opere pubbliche, si confermava così l'importanza che i lavori pubblici, le eccessive spese che comportavano e la conseguente politica fiscale del Municipio, stavano assumendo nel dibattito pubblico cittadino¹⁸². Nello stesso anno la Giunta, per non elevare il livello delle imposte locali, proponeva di raccogliere tutti i debiti contratti con le diverse imprese edili e di saldarli attingendo ad un prestito di 5 milioni da pagarsi in quaranta annualità perchè «non è giusto che opere di tanta importanza e durature debbano pagarsi solo dalla generazione attuale»¹⁸³. Durante il dibattito

¹⁷⁷ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 16 gennaio 1896*. Vedi, inoltre: *La vendita dei famosi suoli edificatori*, in “La Voce del Popolo”, 8 maggio 1888.

¹⁷⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 23 marzo 1894; 1 maggio 1895; 10 luglio 1896*. Salerno Mele, non riuscendo a costruire sul suo terreno per difficoltà di fondazione, voleva rivendere il suolo, pagato 3.000 lire nel 1882 (Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 3 febbraio 1882*), a 13 lire a mq e cioè per 37.744,20 lire. Il tribunale, tuttavia, da ragione al Comune ed obbliga Mele a costruire. Nel 1896 Carlo Cacace, Nicola Pellè e Gabriele Di Giacomo acquistano il suolo di Mele per 32.000 lire e si dicono disposti, senza successo, a rivenderlo al Comune a «buon prezzo» per farne una pubblica piazza.

¹⁷⁹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 24 novembre 1897*.

¹⁸⁰ Vedi: *Usciamo dal riserbo*, in “La Voce del Popolo”, 21 aprile 1895.

¹⁸¹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 2 maggio 1896*. Vedi anche: *La discussione sul prestito. La crisi*, in “La Voce del Popolo”, 7 maggio 1896.

¹⁸² *Il prestito di sei milioni*, in “La Voce del Popolo”, 23 maggio 1896.

¹⁸³ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 2 maggio 1896*, cit.

consigliare Pupino Carbonelli, al contrario, pur essendo disponibile ad aumentare il prestito fino a sei milioni, in modo da ottenere i fondi indispensabili anche per risanare la città vecchia, chiedeva che questo fosse coperto da obbligazioni bancarie per «cointeressare i cittadini tutti nell'Amministrazione dell'Azienda Comunale»¹⁸⁴. A partire dai primi anni del nuovo secolo, il costo delle opere pubbliche, così come il loro numero, si accresceva continuamente. Per di più dovevano essere ancora realizzati i due terzi della rete fognante, che aumentava parallelamente alla crescita della città, l'impianto idrico, il mercato coperto che, per risparmiare sul costo dell'area, si realizzava su piazza Anfiteatro al posto del progettato teatro¹⁸⁵. Era, infine, necessario ripavimentare le strade e questa sola opera già incideva sul bilancio comunale per 1,3 milioni, nonostante si risparmiasse sul basolato delle piazze che si sistemavano «a prateria e square»¹⁸⁶. In sostanza venivano alla luce tutti i limiti di una politica amministrativa che, per favorire e incentivare l'attività edificatoria delle imprese private, aveva sacrificato l'originario progetto che prevedeva un rapporto equilibrato tra i costi delle opere pubbliche e il prezzo dei suoli da dare in concessione.

Nel settore delle opere pubbliche "secondarie", oltre al mercato coperto la cui costruzione era definitivamente approvata nel 1899, l'impegno più gravoso era rappresentato dalla costruzione del nuovo palazzo degli uffici (ex orfanotrofio) che, brevemente sospesa in seguito al crollo del 31 dicembre 1893, veniva ultimato il 24 gennaio del 1896¹⁸⁷. La vicenda del palazzo degli uffici confermava anche il tipo di rapporto ormai instauratosi, e sempre meno sopportabile, tra un'amministrazione che si limitava a gestire il bilancio ordinario e le imprese costrette a prestiti e mutui per far fede ad appalti soprastimati, ma dal pagamento molto differito. Su di una spesa complessiva di 1,5 milioni erano state anticipate all'impresa Pelli, costruttrice dell'edificio, solo 130.821,90 lire ed il rimanente doveva essere versato in rate trimestrali, al 5% di interesse, solo a partire dal 1898 e fino al 1909¹⁸⁸. Negli ultimi anni del secolo la Giunta, guidata dal Sindaco Ernesto Olmi dell'Associazione

¹⁸⁴ Ivi.

¹⁸⁵ Il costo del mercato coperto era di 125.000 lire. Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 13 marzo 1896.

¹⁸⁶ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 11 marzo 1896.

¹⁸⁷ *L'inaugurazione del palazzo degli uffici*, in "La Voce del Popolo", 29 gennaio 1896.

¹⁸⁸ Cfr. A.S.T., *Delibera della Giunta comunale*, 3 luglio 1897.

Progressista, per evitare polemiche ed il dibattito consigliare, avocava a sé sempre più frequentemente, con delibere d'urgenza, le decisioni sugli appalti. In seguito alle contestazioni del consigliere Giulio Viola, molto critico nei confronti delle eccessive spese per opere pubbliche e preoccupato per il deficit del bilancio comunale, il Sindaco rispondeva, retoricamente, mettendo in evidenza che «anche dar lavoro alle classi operaie è un'urgenza imposta dalla necessità del momento»¹⁸⁹.

Ormai, tuttavia, a causa della crisi di fine secolo, molti appalti andavano deserti ed i prezzi delle opere salivano molto più rapidamente degli stessi costi dei terreni. Se ancora nel 1896-'97 il peso degli espropri, e delle relative concessioni a carico dei costruttori, raggiungeva anche il 50% del valore complessivo dell'appalto, nel 1900, ed in aree contermini, non superava il 30-35%. All'impotenza del Comune, in sostanza, le imprese rispondevano con l'aumento dei prezzi di capitolato e con una compressione dei salari favorita da un accrescersi della domanda di un posto di lavoro nell'edilizia¹⁹⁰.

¹⁸⁹ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 5 febbraio 1898.

¹⁹⁰ *Concorrenza dannosa ai nostri operai*, in "La Voce del Popolo", 9 giugno 1897; *La più importante delle odierne questioni*, in "La Voce del Popolo", 13 agosto 1897; *Cose di Taranto*, in "La Voce del Popolo", 26 ottobre 1899.

VI. 4: L'espansione dell'area urbana dagli inizi del XX secolo alla prima guerra mondiale.

In seguito alla messa in funzione delle attività dell'Arsenale militare, tra l'ultimo decennio del XIX secolo e la prima guerra mondiale, Taranto conobbe un'intensa fase di espansione urbana, con il superamento del tradizionale ruolo di piccolo centro artigianale e commerciale, mentre sul piano politico locale, la vita cittadina fu caratterizzata (fino al 1909) da gravi tensioni amministrative. Essa infatti fu attraversata da un'accentuata instabilità per le continue lotte fra vecchi e nuovi gruppi di pressione, da crescenti difficoltà finanziarie dovute alla riduzione dei tributi degli enti locali ed alla riluttanza degli organi municipali di procedere alla razionalizzazione del sistema fiscale, infine, dal sostanziale prevalere di una politica di "raccolimento" che si traduceva in un programma di massime economie pubbliche, con concessioni solo demagogiche al problema reale della creazione dei necessari servizi collettivi o sociali, in un quadro, tuttavia, di costante deficit finanziario. È interessante, in proposito, fornire i dati sull'evoluzione delle spese e delle entrate effettive del Comune dal 1881 al 1921.

Spese effettive accertate¹⁹¹

	1881	1891	1901	1911	1921
Oneri patrim.	46.154,50	94.717,89	233.174,45	295.940,19	713.688,20
Spese ammin.	33.401,44	77.628,95	340.191,06	370.440,86	3.987.521,91
Polizia-igiene	60.983,01	166.521,37	289.391,09	587.846,22	2.437.733,88
Sicurez. pub.	5.012,78	12.468,05	29.194,00	2.777,65	24.203,00
Opere pub.	68.538,04	77.174,13	131.692,85	355.000,14	1.223.368,26
Istruzione	89.408,48	147.558,90	213.735,65	346.135,71	1.802.283,45
Culto	2.482,22	2.325,75	13.560,93	4.208,27	28.018,35
Beneficenza	24.301,66	23.242,00	35.200,00	47.664,43	151.854,40
Spese diverse	49.609,41	55.674,46		2.153,57	3.258,25
Totale	379.891,54	657.311,50	1.286.140,03	2.012.167,04	10.371.929,70

¹⁹¹ Tabella elaborata sulla base dei dati presenti in: Importuno, *Appunti su la finanza del comune di Tarant*, cit., pp. 52-56.

Entrate effettive accertate¹⁹²

	1881	1891	1901	1911	1921
Rendite patrimoniali	111.048	67.075	149.607	208.890	283.672
Proventi diversi	17.360	17.874	49.381	347.228	1.927.918
Entrate straordinarie	36.579	31.699	8.502	39.195	3.012
Entrate non previste	2.522	3.471	0	0	0
Tasse e diritti:					
Dazio	112.788	395.924	799.795	699.889	3.409.815
Sovrimposta	95.835	158.231	249.420	175.672	1.529.908
Tasse diverse e diritti	28.080	26.864	204.78	168.902	762.834
Totale generale	404.214	701.141	1.461.493	1.639.777	7.917.161

Nei dati esposti sopra si può notare il continuo incremento sia delle spese generali sopportate dal Municipio, che delle entrate, per quanto queste ultime siano, ad iniziare dal nuovo secolo, ben al di sotto delle prime, facendo chiudere in costante deficit i bilanci comunali. Tra le spese si nota come ad incidere maggiormente fossero, in principio, quelle di polizia e igiene, istruzione e oneri patrimoniali, mentre a partire dal 1901 ad incidere sempre più tra le voci in uscita dei bilanci comunali saranno le spese amministrative. Spese, queste ultime, il cui eccessivo aumento porterà a ripetute inchieste amministrative disposte dal Governo centrale per accertare le regolari gestioni delle finanze locali¹⁹³. È interessante notare come le spese per opere pubbliche, sebbene non trascurabili, non fossero tra le voci principali di uscita dei bilanci, soprattutto se si tiene conto che la vita amministrativa della città ionica, dato il continuo incremento demografico ed edilizio, si doveva basare proprio sull'adeguamento delle opere pubbliche indispensabili per permettere alla città di tenere il passo con il suo rapido sviluppo. Le spese per opere pubbliche rappresentavano, infatti, il 18 per cento delle spese totali nel 1881, l'11 per cento nel

¹⁹² Tabella elaborata sulla base dei dati presenti in: Importuno, *Appunti su la finanza del comune di Taranto* cit., pp. 77-81.

¹⁹³ Cfr. A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile, Busta 160, Fascicolo: 15.831.10, Documento 1: *Relazione sull'Amministrazione comunale di Taranto presentata a S. E. Il Ministro dell'Interno dall'Ispettore Generale Comm. Gajeri. 30 maggio 1903*; Documento 2: *Relazione R. Commissario De Johannis, 1905*; A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile, Busta 413, Fascicolo: 15.831.20, Documento: *Relazione del Commissario Prefettizio Giacomo Semeraro, 14 aprile 1909*.

1891, il 10 per cento nel 1901, il 17 per cento nel 1911 e, infine, l'11 per cento nel 1921. In questo contesto si determinò una progressiva frattura, crescente nei primi decenni del XX secolo, fra lo sviluppo dell'ambito privatistico e, al contrario, la stagnazione dell'azione pubblica. Tale stagnazione, come hanno scritto Franco Porsia e Mauro Scionti, ebbe nei primi decenni del Novecento inevitabili conseguenze anche nei confronti della città vecchia. Scrivevano, infatti, Porsia e Scionti «[...] la sostanziale inattività del settore pubblico – demani di aree, programmi di edilizia popolare, direttrice occidentale – aggrava di riflesso le condizioni di vita e di abitabilità del centro storico: sempre più periferica ed isolata, Taranto vecchia si avvia a diventare il quartiere della parte più povera e numerosa della popolazione»¹⁹⁴.

L'intervento dell'amministrazione municipale, anche alla luce di quanto è emerso nel precedente paragrafo, fu così caratterizzato da una sostanziale inadeguatezza, salvo sporadici tentativi durante la breve sindacatura Viola, nell'esercizio del controllo dei movimenti speculativi che, inevitabilmente, si accompagnarono alla crescita eccezionale, demografica e territoriale, della città iniziata nel corso degli anni Ottanta dell'Ottocento. Interessanti, in proposito, le considerazioni espresse da Giuseppe Importuno nel 1937:

La città può dirsi quasi esclusivamente creata dalla iniziativa privata, stimolata e sospinta dalla pressione delle masse d'immigrati determinanti via via l'urgenza e la intensità di richiesta delle abitazioni. Ma appunto perchè prodotto della libera iniziativa non regolata, col prodigio, in breve giro di anni, di una nuova città, ci ha pure offerto lo spettacolo – poco edificante – di una impostazione anarchica delle costruzioni, cui è seguito lo sconcio edilizio dei rioni Tre Carrare e Tamburi, i quali, se un tempo potevano considerarsi borgate della Città, ora che la Città nuova li ha raggiunti e oltrepassati si sono trovati incorporati in essa con tutte le loro brutture¹⁹⁵.

Sotto il profilo urbanistico nel trentennio compreso tra il 1890 e il 1920 la città conobbe uno dei ritmi più elevati di espansione di tutta la sua storia. Dai 407.000 mq del 1890 si passò ai 540.000 mq nel 1900, ai 605.000 nel 1910 e ai 698.000 del 1920, senza tener conto delle aree occupate dagli stabilimenti industriali e civili della

¹⁹⁴ Porsia, Scionti, *Le città nella storia d'Italia. Taranto* cit., p. 126.

¹⁹⁵ Importuno, *Appunti su la finanza del Comune di Taranto* cit., pp. 47-48.

Marina e della superficie interessata da strade, piazze e ville¹⁹⁶. La superficie del nuovo borgo agli inizi del XX secolo risultava ormai superiore a quella della città vecchia ed anche la popolazione ivi insediata già nel 1901 aveva raggiunto quella presente nel centro storico, per divenirne circa il doppio nel 1921¹⁹⁷.



Il borgo di porta Lecce nel 1920. Da: AA. VV., *Taranto da una guerra all'altra*, Mandese editore, Taranto 1986.

È da sottolineare, tuttavia, che l'espansione edilizia che si realizzava in questi anni – come vedremo meglio nel prossimo capitolo – non era finalizzata a fornire una risposta alla insistente domanda di nuove abitazioni proveniente dalla continua crescita della popolazione cittadina¹⁹⁸. Al contrario, molto grave appariva in quegli anni la penuria degli alloggi¹⁹⁹, attestata, fra l'altro, ancora nel 1931, dall'inchiesta di Guido D'Onofrio. Nell'articolo pubblicato su "Questioni Meridionali" D'Onofrio dimostrava che a Taranto il numero medio di stanze per abitazione era, come per Bari, il più basso d'Italia con un valore medio del 2,2. Lo stesso primato la città ionica aveva poi per quanto riguardava il numero medio di persone per stanza

¹⁹⁶ Ivi, p. 44.

¹⁹⁷ Vedi la tabella 1 inserita nel IV capitolo.

¹⁹⁸ Vedi: P. Imperatrice, *Il problema edilizio*, in "Corriere delle Puglie", 2 dicembre 1911.

¹⁹⁹ Vedi, tra gli altri: *Pensiamoci*, in "La Voce del Popolo", 22 aprile 1894; *Per le case operaie*, in "La Voce del Popolo", 9 ottobre 1896; *Pel rincaro dei viveri e delle pigioni*, in "La Voce del Popolo", 27 ottobre 1907; *Le case popolari*, in "La Voce del Popolo", 22 gennaio 1910.

(2,1)²⁰⁰, valore superiore anche a quello medio della città di Napoli. È ipotizzabile, infatti²⁰¹, che ad iniziare dal primo decennio del XX secolo l'espansione della città fosse già divenuta un settore autonomo di investimento, in buona misura indipendente dal ritmo dei contemporanei insediamenti demografici e, viceversa, in consonanza ad attese di profitto differite nel tempo. In questi anni si moltiplicavano, in proposito, sulla stampa, le preoccupate denunce intese a scoraggiare l'eccessiva espansione, nel timore che capitali ed energie fossero distolti da altre attività produttive. Nel 1908 si leggeva sul giornale "La Voce del Popolo":

Se da un lato però fa piacere il vedere la nostra Taranto estendersi ed arricchirsi di nuove vie, dall'altra impensierisce tale sviluppo forse superiore ai bisogni della città. Nuove vie significano nuove spese, nuove costruzioni rappresentano dei capitali tolti all'industria ed al commercio che ne hanno tanta penuria. Tre quarti di Taranto nuova è composta di costruzioni grandiose, ma troncate a mezzo al primo piano...Taranto come è attualmente copre un'area capace di ospitare la sua popolazione quando tutti i fabbricati esistenti fossero ultimati. A Taranto certamente è destinato un grande avvenire ed al doppio della popolazione ci si arriverà di sicuro, ma non oggi né domani; quindi perché continuare ad allargare la città?²⁰²

Fra le cause determinanti del massiccio processo di espansione edilizia fu la spinta speculativa degli accaparratori delle aree spesso supportati dalla complicità dell'amministrazione comunale.

Quei movimenti speculativi, i cui primi sintomi si erano già manifestati nel corso degli anni Ottanta e Novanta dell'Ottocento in seguito all'inizio dei lavori per l'Arsenale, nel primo decennio del Novecento si andavano estendendo prolungando senza soluzione di continuità le costruzioni sulle stesse direttrici del borgo orientale. È ovvio che tale processo non reggeva il confronto con le grosse speculazioni compiute a Roma, Firenze o Napoli dalle maggiori società immobiliari²⁰³. Si trattò,

²⁰⁰ G. D'Onofrio, *Il sovraffollamento nelle province meridionali d'Italia*, in "Questioni meridionali", vol. II, 1935, pp. 83-118, [qui spec. p. 88]. Nei primi decenni del Novecento su cento abitazioni la città di Taranto ne possedeva 21 non affollate, 32 affollate e 47 sovraffollate, nello stesso tempo, su cento persone: 11 vivevano nel primo gruppo, 29 nel secondo, e ben 60 nelle abitazioni sovraffollate.

²⁰¹ Vedi in proposito le considerazioni che Di Ciommo fa per il caso barese: Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit., p. 154.

²⁰² Cfr. *Sulla continua crescita di Taranto*, in "La Voce del Popolo", 12 maggio 1908.

²⁰³ Vedi: Caracciolo, *Roma capitale. Dal Risorgimento alla crisi dello Stato liberale* cit.; M. Marmo, *Speculazione edilizia e Credito Mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni Ottanta*, in

più modestamente, di una speculazione di minore entità in ogni operazione compiuta da singoli proprietari, da commercianti e da appaltatori spesso riuniti in società come la Società Anonima Tarantina di Costruzioni – presieduta dall'ingegnere Nicola Pelli, appaltatore delle opere per la costruzione del Palazzo degli Uffici e di numerose sistemazioni stradali – e la Ditta Cacace²⁰⁴. Sicché il volume complessivo incise in modo determinante sull'assetto urbano. E fra l'altro proprio il sistema degli espropri e delle concessioni, per il modo in cui venne attuato, forniva lo strumento per agevolare le speculazioni sulle aree. Non costituirono ostacolo a queste operazioni né la proprietà pubblica di molte delle aree fabbricabili, né la previsione, inserita nell'ultimo regolamento edilizio approvato dal Consiglio comunale nel 1894²⁰⁵, del pagamento del canone di concessione, necessario per ottenere l'alienazione del fondo. La circostanza che l'amministrazione del Comune fosse gestita da parte dei rappresentanti della stessa classe dirigente interessata, per vari motivi, all'edificazione – per tutti si pensi all'ingegnere Giovanni Galeone, capo dell'ufficio tecnico comunale e più volte assessore ai lavori pubblici, proprietario con il fratello Francesco di un'importante impresa edile –, ed ancor più la tenuità dell'importo delle tariffe di concessione, per di più dal pagamento dilazionato, stemperavano la potenziale incisività degli stessi strumenti giuridici.

Al contrario proprio questi fattori resero estremamente agevole l'acquisizione delle aree comunali, come non mancò di sottolineare sempre Giuseppe Importuno, il quale scrisse in un suo studio del 1941 che «l'acquisto dell'area non fu questione di molto peso in quell'epoca per chi si accingeva a costruire case di speculazione; questa è la ragione per la quale le fabbriche si iniziarono in pochissimi anni su di un'enorme estensione»²⁰⁶.

Quindi, se l'introduzione giuridica dell'espropriazione per pubblica utilità delle aree da urbanizzare – imposta dal regolamento edilizio dei primi anni Sessanta e poi

“Quaderni Storici”, a. XI, 1976, pp. 646-683; S. Fei, *Nascita e sviluppo di Firenze città borghese*, G. & G., Firenze 1971; V. Vidotto, *Roma contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 2001, [in particolare i paragrafi: *La trasformazione della città*, pp. 63-72; *Sviluppo urbano e crisi edilizia*, pp. 72-85; *Il piano regolatore e il problema della casa*, pp. 126-135].

²⁰⁴ Cfr. *Taranto commerciale, industriale, agricola*, in “Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti”, anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8, 1913, pp. 271-277; *Il progresso commerciale e industriale di Taranto e la Ditta Cacace*, in “Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti”, anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8 cit., pp. 277-281

²⁰⁵ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 20, Documento: *Città di Taranto, Regolamento edilizio, Taranto, 1894*, cit. Vedi articolo 9.

²⁰⁶ Cfr. Importuno, *Taranto: gli albori del “Borgo”* cit., p. 15.

confermata da quello di fine secolo, che perdurò fino ai primi anni Venti – sembrava aver istituito un regime dei suoli sottratto alle leggi di mercato e suscettibile di realizzare un’edificazione ordinata e razionale, tali possibilità furono ben presto eluse nella realtà dalle azioni di accaparramento praticate sui suoli, sia da alcuni dei maggiori esponenti della borghesia tarantina, sia da parte di piccoli costruttori, alla ricerca di nuovi investimenti. Nel primo decennio del Novecento i proprietari dei terreni contigui a quelli comunali iniziarono ad assumere un ruolo di protagonisti in tali operazioni. Se negli anni precedenti avevano, come si è visto, opposto resistenza alla non gradita concorrenza delle aree municipali, inevitabile causa di limitazione dei prezzi dei suoli privati, successivamente ottennero, opponendosi ai bassi prezzi di esproprio proposti dalle diverse amministrazioni municipali, il ben più proficuo effetto di conquistare il controllo ed il monopolio del mercato edilizio²⁰⁷. Questo fu possibile anche perchè sul finire del XIX secolo ci fu un sostanziale ricambio tra i proprietari dei suoli interessati al processo di edificazione. Infatti, se nel periodo post-unitario le aree che si intendevano urbanizzare erano in gran parte di proprietà degli enti religiosi e delle principali famiglie aristocratiche e possidenti della città, successivamente, in seguito all’intensa compra-vendita dei suoli degli anni Novanta del XIX secolo, questi passarono nelle mani di diversi esponenti del mondo commerciale – Carlo e Beniamino Cacace, Vincenzo Fago, Luigi De Matteo²⁰⁸ – e dell’imprenditoria edile – Francesco Galeone, Orso Quinto, Scialpi Roberto²⁰⁹ – strettamente legati alla politica locale²¹⁰. Erano, quindi, tutti personaggi che in misura minore o maggiore potevano esercitare una incisiva influenza sulle decisioni del Consiglio comunale.

Nonostante il diffondersi di un’opinione pubblica contraria agli effetti deleteri delle eccessive speculazioni²¹¹, le autorità comunali andavano progressivamente abbandonando qualsiasi forma di effettivo controllo sull’attività edilizia dei privati²¹². Nella prassi edificatoria fu consentito, infatti, ogni specie di arbitrio, tanto che le cronache giornalistiche del tempo denunciavano il sistema «fatto adottare

²⁰⁷ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 10 giugno 1909.

²⁰⁸ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 235, Fascicolo 4: *Borgo*, Documento: *Nuovo elenco dei proprietari dei fondi compresi nell’area d’espansione del Borgo*, 12 giugno 1906.

²⁰⁹ *Ivi*.

²¹⁰ Tutti i nomi citati fanno parte per alcuni periodi del Consiglio Comunale. Vedi Appendice.

²¹¹ *I proprietari e la mancanza di case popolari*, in “La Voce del Popolo”, 15 settembre 1911.

²¹² *Ivi*.

dall'ufficio tecnico municipale, col trascurare la vigilanza delle edificazioni e riedificazioni continue ed arbitrarie su tipi grotteschi e peggio che si vedono a Taranto»²¹³. Circostanza ancor più grave, la stessa occupazione e successiva edificazione dei suoli del borgo, specie nei rioni Tre Carrare, Solito-Corvisea e Tamburi, iniziò a realizzarsi in maniera abusiva, senza la stipula con il Comune del preventivo e necessario contratto preliminare²¹⁴. È quanto emerge, ad esempio, dalla lettura dell'inchiesta del Regio Commissario De Johannis, il quale scriveva nel 1905 al Ministro dell'Interno, a proposito delle costruzioni abusive del proprietario di un'impresa edile Francesco Scrimieri, che «dal modo con cui da parte del Sindaco e della Giunta del tempo venne data esecuzione alla concessione del suolo pubblico deliberato dal Consiglio comunale il 6 ottobre 1900 a Francesco Scrimieri è risultato per il Comune danno materiale e pecuniario del quale sono responsabili i predetti Signori amministratori»²¹⁵. Secondo il Regio Commissario, nonostante il Consiglio comunale il 16 maggio 1902 avesse deciso di votare ad unanimità la sanatoria per tutto quanto aveva indebitamente compiuto il costruttore Scrimieri, «non è estinta per essi la responsabilità per la illegale e colposa esecuzione della deliberazione consigliare cui concedeva il suolo allo Scrimieri, per edificare sotto determinate condizioni, non osservate successivamente»²¹⁶.

Infine, in contravvenzione ad una precisa norma del regolamento del 1894, invalse l'uso generalizzato di costruire abusivamente anche sui suoli destinati a giardino interno, mentre le amministrazioni municipali, arrendendosi allo stato di fatto, si limitavano a dichiarare la propria impotenza²¹⁷. Nel progressivo venir meno di ogni controllo sulla destinazione dei suoli censiti divenne sempre più esteso il fenomeno della creazione, in alcune delle zone centrali, di aree di attesa lasciate inedificate in vista della maggiore valorizzazione economica e del maturarsi di più proficue condizioni di edificazione. Così mentre il Comune provvedeva ad intensificare gli acquisti, alla lottizzazione ed alla concessione dei suoli, suscitando

²¹³ Ivi.

²¹⁴ Cfr. *Lo scondio dei rioni Tre Carrare e Tamburi*, in "La Voce del Popolo", 9 maggio 1913. Vedi anche: Importuno, *Appunti su la finanza del Comune di Taranto* cit., pp. 47-48.

²¹⁵ Cfr. A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile, Busta 160, Fascicolo: 15.831.10, Documento: *Relazione R. Commissario De Johannis, 1905* cit.

²¹⁶ Ivi.

²¹⁷ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 6 ottobre 1913*.

solo isolate proteste²¹⁸, diverse aree rimanevano troppo spesso inedificate, tanto che in alcune zone del borgo Taranto veniva assumendo un aspetto di «città provvisoria»²¹⁹. Sotto questo profilo, all'andazzo a lungo praticato cercò di porre riparo l'azione dell'amministrazione democratica guidata da Camillo Iannelli dal 1904 al 1908. Durante la sindacatura di Iannelli si intraprese il tentativo di vincolare, in esecuzione di una norma del regolamento edilizio del 1894, caduta da anni in disuso, e attraverso l'imposizione di specifici provvedimenti pecuniari, la concessione del terreno al rispetto delle tassative scadenze nei tempi di edificazione. Per tali ragioni nel 1905 si approvava un nuovo regolamento edilizio che riordinava e integrava quello del 1894²²⁰. Nel 1907 il sindaco individuava concreti criteri di comportamento:

tali da evitare l'inconveniente sempre deplorato che i suoli ceduti formassero oggetto di speculazione privata in contraddizione dello scopo che ha avuto in mira il regolamento edilizio; che per tale inconveniente avviene che o si ritarda, con offesa dell'edilizia, la costruzione dei fabbricati nei suoli ceduti, o non si abbia per le mancate costruzioni un sostrato per riscuotere il canone²²¹.

Per indurre i concessionari all'osservanza dell'obbligo di iniziare i lavori in tempi brevi – articolo 30 del regolamento edilizio del 1894²²² – e di completare il piano terreno entro un anno e il pimo entro due anni, si adottò la misura indiretta di imporre un deposito cauzionale pari al venti per cento del valore dell'area acquistata²²³. Dopo brevissimo tempo però, nel 1909, per i reclami che ne erano derivati, l'amministrazione straordinaria del Commissario prefettizio Empedocle Lauricella rese assai elastica l'attuazione di questo criterio²²⁴. Il fallimento

²¹⁸ Vedi quanto espresso da Vincenzo Damasco in Consiglio comunale: Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 3 marzo 1903.

²¹⁹ Cfr. A.C.S., Ministero dell'Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile, Busta 160, Fascicolo: 15.831.10, Documento: *Relazione sull'Amministrazione comunale di Taranto presentata a S. E. Il Ministro dell'Interno dall'Ispettore Generale Comm. Gajeri*, 30 maggio 1903 cit. L'ispettore Gajeri lamentava infatti che: «non uno, ma molti suoli, sonovi nel mezzo del borgo senza costruzioni».

²²⁰ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 22 maggio 1905.

²²¹ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 26 novembre 1907.

²²² Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 231, Fascicolo 20, Documento: *Città di Taranto, Regolamento edilizio, Taranto, 1894* cit.

²²³ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 26 novembre 1907 cit.

²²⁴ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 19 febbraio 1909.

dell'esperimento innovatore della Giunta Iannelli pose quindi fine a qualsiasi tentativo di più rigida regolamentazione della concessione dei suoli. L'azione di controllo fu così delegata all'ufficio tecnico comunale che, «potente strumento elettorale e quasi corpo separato del Comune»²²⁵, di fatto divenne sempre più connivente negli abusi commessi nelle private costruzioni, sostanzialmente complice in arbitrii e speculazioni. In tal modo poté quindi essere portata avanti la progressiva svalutazione della regolamentazione pubblica dell'edilizia, che nei regolamenti post-unitari era stata delineata con caratteristiche funzionali alla tutela della collettività. Nei primi quindici anni del Novecento, quindi, incisiva fu la subordinazione di fatto dell'intervento pubblico al soddisfacimento degli interessi privati nella speranza che questi potessero innescare una spirale di crescita economica tale da favorire l'occupazione e lo sviluppo complessivo della città. Come veniva a più riprese segnalato dalla stampa e dalla stessa direzione della Marina – che minacciava di chiudere gli stabilimenti per salvaguardare la salute dei propri dipendenti²²⁶ – e al di là della retorica di maniera usata nei confronti del nuovo borgo, la considerevole espansione urbana attuata in questi anni si traduceva in un'edilizia antiestetica e soprattutto insalubre²²⁷. Le amministrazioni dei primi quindici anni del Novecento, incapaci di regolare uno sviluppo estremamente fluido, non controllabile né pianificabile, si limitarono così a scelte e decisioni occasionali e di modesta entità, legate alle scarse disponibilità di cassa e al pareggio del bilancio²²⁸. Più volte in Consiglio, a conclusione di un dibattito su delibere di spesa, ricorreva il ritornello che «di fronte agli ostacoli finanziari, il poco sarà meglio del nulla e del poco bisogna accontentarsi»²²⁹.

²²⁵ Cfr. *L'operato del nostro ufficio tecnico comunale*, in "La Voce del Popolo", 4 marzo 1913.

²²⁶ Vedi, in proposito l'ultimo di una serie di rapporti inviati dal Sottoprefetto di Taranto al Sindaco in cui si espongono le intenzioni del Ministro della Marina di chiudere gli stabilimenti a causa delle cattive condizioni igieniche della città. Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento*, Documento: *Condizioni igieniche della città di Taranto. Rapporto del Sottoprefetto al Sindaco della città, in data 14 marzo 1906*.

²²⁷ Cfr. *I problemi igienici del nuovo borgo*, in "La Voce del Popolo", 23 gennaio 1909.

²²⁸ Cfr. Importuno, *Appunti su la finanza del Comune di Taranto* cit.

²²⁹ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Consiglio Comunale, 15 ottobre 1904*.

CAPITOLO VII

L'intervento sulla città vecchia: proposte, progetti e realizzazioni tra età liberale e fascismo.

VII.1: Le prime discussioni sul risanamento e sulle costruzioni di case per gli operai nell'ultimo decennio dell'Ottocento.

Nel quadro della caotica espansione urbana – che, come si è visto nel capitolo precedente, assumeva una certa importanza negli anni Settanta e Ottanta del XIX secolo –, verso la fine degli anni Ottanta dell'Ottocento iniziava 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. Come si è visto, gli amministratori cittadini avevano molto insistito, nei primi anni post-unitari, 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, di abitazioni senza finestre e senza luce e «sprovviste di ogni più indispensabile comodità d'igiene;

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 vedi il primo e il secondo paragrafo del primo capitolo. Vedi: C. U. de Salis Marschlins, *Nel Regno di Napoli: viaggio attraverso varie province nel 1789*, traduzione di Ida Capriati De Nicolò, V. Vecchi, Trani 1906; G. B. Gagliardo, *Descrizione topografica di Taranto: con quella dei suoi due mari, delle sue pesche, del suo territorio, dei suoi prodotti marittimi e terrestri, dei rottami delle sue antichità e colla serie dei suoi uomini illustri*, Angelo Trani, Napoli 1811. (Ristampa anastatica: A. Forni, Sala Bolognese 1977); F. Gregorovius, *Nelle Puglie*, (Traduzione dal tedesco di Raffaele Mariano), G. Barbera editore, Firenze 1882; G. Dotoli, F. Fiorino (a cura di), *Viaggiatori francesi in Puglia nell'Ottocento*, 4 vol., Schena, Fasano 1985 – 1989; Id, *Viaggiatori francesi in Puglia nel Novecento*, Schena, Fasano 1990; Id, *Viaggiatori francesi in Puglia dal Quattrocento al Settecento*, Schena, Fasano 1993. Vedi inoltre: G. Luisi, *Cartografi e Viaggiatori nella Puglia tra XVIII e XIX secolo*, in "Geotema", n. 27, a. IX, 2005, pp. 122-130

² Cfr. A.S.C.T, Cat. I: *Amministrazione*, Busta 4: *Risanamento città vecchia 1861 – 1863*.

soffocato dalle vecchie mura, molto alte, che alla Città in posizione incantevole, 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 superficie³».

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. In questo modo per oltre vent'anni i temi legati al recupero della città vecchia sconparvero 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 post-unitari. Questi si concentrarono nel corpo della città solo per i limitati lavori relativi al completamento e 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

³ Citato in: G. Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"*, Regia Tipografia Ed. Salentina, Lecce 1941), pp. 7-8 (estratto dalla rivista: "Rinascenza Salentina", Anno IX, n. 1, 1941). Per una descrizione della città vedi anche il romanzo di G. Viola, *Pater. Il romanzo del lume a petrolio*, L. Veronelli, Milano 1958, pp. 68-74 (ripubblicato da: Scorpione, Taranto 1998).

⁴ Vedi: L. C. Giummo, *Alle radici dell'abbandono. La città vecchia di Taranto: da realtà rivoluzionaria a ghetto sottoproletario a città fantasma. Appunti sulla singolarità sociale e politica di Taranto nel Mezzogiorno d'Italia a cavallo dei due secoli 19 e 20 e le sue conseguenze sul modo di farsi e di distruggersi dell'urbano*, Lacaíta, Manduria 1986.

⁵ G. Piccinato, *Igiene e urbanistica in Italia nella seconda metà del XIX secolo*, in "Storia Urbana", n. 47, 1989, pp. 47-66.

⁶ Vedi: M. Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo. Un secolo di storia della città a Taranto: '800 dei Borboni '800 dell'Unità*, in AA. VV., *La città al borgo: Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto 1983, pp. 67-68.

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 sostanzialmente 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 che:

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, malaria⁸.

Lo stato avanzato di decadenza, anche e soprattutto in relazione alla contemporanea costruzione del nuovo borgo, determinava, da un lato una netta svalutazione del valore e del reddito degli edifici della città vecchia, dall'altro – i due fenomeni vanno considerati intrecciati – si accompagnava e contribuiva, con il passare degli anni, ad accentuare due fenomeni concomitanti che si verificarono ad iniziare dai decenni a cavallo tra Otto e Novecento per proseguire, come meglio si vedrà in seguito, soprattutto 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

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

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

tradizionali⁹, assumeva alla fine del secolo un segno di maggiore incisività, cioè di complessiva pauperizzazione di quella parte della città. Infatti, il fenomeno di impoverimento, che aveva interessato l'intera società urbana ad iniziare dal primo periodo post-unitario, nella città vecchia assumeva una particolare accentuazione¹⁰. Era quella la sede del ceto maggiormente colpito dal processo di disgregazione e di crisi seguita all'unificazione e alla formazione di un mercato nazionale¹¹, il ceto cioè dei pescatori, degli scaricatori di porto, dei mitilicoltori e degli operai e dei piccoli artigiani attivi nei settori della pesca¹². Questi 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 di Taranto, 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 delle strutture industriali della Marina militare – la struttura sociale della città vecchia, similmente a moltissimi altri casi di nuclei urbani preindustriali¹⁴, non era discriminata socialmente, pur con la distribuzione

⁹ Le disposizioni per l'allontanamento di alcune attività commerciali e artigianali dalla città vecchia impartite dal Sottointendente della Provincia risalivano al 1858. Cfr. A.S.C.T., Fondo: *Pre-unitario*, Busta 4, Fascicolo: *Corrispondenza*, Documento: *Lettera del Sottointendente al Sindaco di Taranto, in data 8 dicembre 1858*.

¹⁰ Vedi: P. Addabbo, *La crisi dell'economia ionica dal 1840 al 1860*, in "Produttività Ionica. Rivista mensile della Camera di Commercio di Taranto", n. 10, anno II, ottobre 1973, pp. 25-30; F. Conte, *Condizioni economico-sociali di Taranto (1860 – 1900)*, in "Galaesus", n. XXVIII, 2003, pp. 83-95.

¹¹ Cfr. in proposito, R. Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1870-71-72, Lecce 1874.

¹² Sulla crisi dei settori della pesca e della mitilicoltura negli ultimi decenni dell'Ottocento vedi: G. Fenicia, *Pesca e molluschicoltura nel Mar Piccolo di Taranto tra XIX e XX secolo*. [In corso di pubblicazione].

¹³ Cfr. V. Carbonelli, *Il Mar Piccolo di Taranto*, Roma 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. Vedi: A.S.L., Prefettura – Gabinetto, Serie 2, Cat. 25, Busta 85, Fascicolo 2034, Documento: *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, curato da Alberto Caracciolo: A. Caracciolo (a cura di), *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, il Mulino, Bologna 1975. Vedi inoltre: P. Petsimeris, *Le trasformazioni sociali dello spazio urbano*, Bologna, Patron 1991; G. Zucconi, *La città*

morfologica dei vari ceti in verticale negli edifici, a partire dalla fine del secolo essa finiva ormai per accogliere quasi esclusivamente la classe più povera della popolazione¹⁵. Inoltre, il basso livello dei fitti, che si adeguava allo stato di decadimento delle abitazioni che continuavano a conoscere fenomeni di pericolanti sopraelevazioni, da un lato contribuiva a trattenere nella città vecchia, in assenza di adeguate politiche pubbliche, la popolazione meno abbiente. Dall'altro favoriva l'accrescimento della popolazione stessa e quindi delle condizioni di sovraffollamento di quest'area della città in seguito ai numerosi flussi immigratori, di origine sia rurale che operaia, che interessavano Taranto, ad iniziare dall'ultimo decennio del XIX secolo, per circa un quarantennio. In questa situazione, la pressoché nulla redditività delle abitazioni determinava, infine, numerosi trasferimenti di proprietà. Alla fine degli anni Novanta il giornale "La Voce del Popolo" segnalava, infatti, 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 sopraelevazione di via Garibaldi e l'abbattimento della muraglia sul Mar Piccolo, emergeva 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.

dell'Ottocento, Laterza, Roma-Bari 2001. Per un caso di studio interessante, vedi: S. Troilo, *Chieti tra Otto e Novecento*, in "Storia Urbana", n. 79, 1997, pp. 127-166.

¹⁵ Un processo analogo è descritto anche per il centro storico di altre città dell'Italia meridionale. Vedi: E. Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, Franco Angeli, Milano 1984; P. Travagliante, *La pianificazione difficile. Sviluppo urbano e crescita edilizia a Catania fra le due guerre*, Franco Angeli, Milano 1988; S. Magliani, *Per la storia della pubblica incolumità. I piani di risanamento a Palermo (1861 – 1900)*, Serra, Pisa-Roma 2007.

¹⁶ *La proprietà edilizia a Taranto*, in "La Voce del Popolo", 15 ottobre 1899.

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

¹⁸ Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit., p. 199.

Così, soprattutto per le varie sollecitazioni dei prefetti, numerose città italiane si interessarono 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. Quest'ultimo, infatti, comunicava che:

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 suddetto 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 città²¹.

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

¹⁹ Vedi: G. Zucconi, *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885 – 1942)*, Jaca Book, Milano 1989; Id, *La città dell'Ottocento* cit.;

²⁰ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Lettera del Sottoprefetto di Taranto al Sindaco sulle condizioni igieniche della Città di Taranto, 19 giugno 1886*.

²¹ Ivi.

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 faceva 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 sistemarsi 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 dipendono²³.

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, che, al contrario, la lettera confermava le accuse mosse «a cotesto Comune di non aver sinora curato regolarmente le condizioni igieniche della Città»²⁴.

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

²³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Risaposta del Sindaco Primicerj al Sottoprefetto*, 3 ottobre 1886.

²⁴ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Lettera del Sottoprefetto al Sindaco*, 1 novembre 1886.

Il Sottoprefetto di Taranto si raccomandava pertanto affinché il Municipio inviasse informazioni più dettagliate circa quello che era stato fatto per l'igiene della città. Scriveva il Sottoprefetto:

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'Arsenale²⁵.

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 – del trenta per mille circa – entrambe causate da malattie di tipo infettivo e dell'apparato respiratorio. In questi anni, infatti, 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 quotidiana e periodica, oltre che attraverso una copiosa produzione di studi²⁸. Si opponevano invece, di solito, i proprietari, formando, soprattutto nelle grandi città, leghe e associazioni le quali manifestavano sfiducia e ostilità per tali inchieste, timorosi 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 che: «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

²⁵ Ivi.

²⁶ Vedi: G. D'Andrea, *Note di Profilassi contro la Tubercolosi*, Tipografia dei Fratelli Martucci, Taranto 1886.

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

²⁸ Vedi: P. Somma, *Le inchieste municipali sulle abitazioni nel primo decennio del '900*, in "Storia Urbana", n. 21, 1982. Per il caso di Tranto, vedi: *A proposito delle fognature*, in "La Voce del Popolo", 30 aprile 1890; *Salus Publica*, in "La Voce del Popolo", 15 marzo 1893; *Risposta dell'egregio nostro amico signor Dottor Galasso all'articolo del Dottor Paladino, da noi pubblicato nel numero precedente*, in "La Voce del Popolo", 24 marzo 1893.

²⁹ Per queste considerazioni vedi: G. Piccinato, *La nascita dell'edilizia popolare in Italia: Un profilo generale*, in "Storia Urbana", n. 39, 1987, pp. 115-133.

confronti, sentiamo il dovere di stare alle indiscutibilità delle cifre, le quali provano, come abbiám detto testé, che Taranto ha una media di mortalità inferiore a sei altre città, che sono Foggia, Napoli, Catania, Padova e Palermo»³⁰. Tuttavia, gli stessi amministratori non potevano sottacere l'elemento più inquietante emerso dalla relazione: l'inquinamento del sottosuolo e dell'intero abitat urbano provocato dal sistema di eliminazione dei rifiuti³¹ tramite i «pozzi neri [...] per lo più mal costruiti e con pareti assai permeabili»³².

In questa situazione, caratterizzata dalla consapevolezza del deterioramento delle condizioni igieniche della città, dalle forti pressioni governative e dalle severe minacce del Ministero della Marina, nel 1886 l'Amministrazione straordinaria del Commissario prefettizio Moro approvava il progetto, presentato dall'Ufficio Tecnico comunale, di risanamento della città vecchia di Taranto. Questo progetto prevedeva una spesa di 3.137.280 lire, somma da ottenersi attraverso un prestito con la Cassa Depositi e Prestiti con un interesse del quattro e mezzo per cento. Nel progetto si facevano esplicite sollecitazioni affinché venissero applicati, anche per il caso di Taranto, gli articoli 12, 16 e 17 della legge del 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento di Napoli.³³ Il Consiglio Comunale pertanto stabiliva che:

considerando essere urgente provvedersi dall'amministrazione di questa Città al risanamento dei Rioni insalubri, stante le condizioni eccezionali in cui si trovano che sono veri focolai d'infezioni epidemiche, e quindi principalmente alla popolazione ivi agglomerata, affida l'incarico a questa Giunta Municipale, coadiuvata da una Commissione dalla stessa prescelta, della redazione di un analogo progetto e dello espletamento di ogni altra pratica all'uopo³⁴.

L'amministrazione straordinaria faceva quindi sue, attraverso il progetto, le sollecitazioni governative, e in questa nuova prospettiva si redigeva una proposta di

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

³¹ Il tema del rapporto tra la città e i rifiuti nel periodo precedente all'introduzione dei servizi pubblici a rete, in rimo luogo fognature e condotte dell'acqua potabile, è stato di recente affrontato da Ercole Sori. Vedi: E. Sori, *La città e i rifiuti. Ecologia urbana dal Medioevo al primo Novecento*, il Mulino, Bologna 2001. Per il caso di Taranto qualche spunto interessante sul problema dei rifiuti in città lo dà un breve saggio di un giornalista locale. Vedi: A. Tuzzi, *Civitas munditia. Breve storia di un'istituzione urbana del secolo scorso*, Punto Zero, Taranto 1994.

³² Cfr. D'Andrea, *Note di Profilassi contro la Tuberculosis* cit., p. 44.

³³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Progetto di Risanamento della Città Vecchia di Taranto*, 23 dicembre 1886.

³⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 23 dicembre 1886.

Capitolato d'appalto per i lavori di risanamento, in cui si esponevano le ipotesi sui lavori che si volevano realizzare e le spese occorrenti³⁵. Nel documento si chiedeva all'amministrazione di prendere posizione rispetto ad alcune importanti questioni, tra queste, ad esempio: se i lavori di risanamento si dovessero appaltare in un unico lotto o, al contrario, in più lotti; se la costruzione della banchina sul Mar Piccolo si dovesse dare in concessione ai privati facendone derivare per il concessionario la proprietà del suolo di risulta; se le espropriazioni dovessero essere fatte per conto del comune o dell'appaltatore dei lavori³⁶. Il Consiglio stabiliva di dare la concessione per la costruzione della banchina e per le espropriazioni ai privati e, inoltre, di dividere in più lotti i lavori di risanamento previsti per favorire il maggior numero di ditte locali. Si deliberava, quindi, che «i lotti si sarebbero divisi come segue: Banchina e rinterro a Mar Piccolo: £ 266.109; Lastricati: £ 417.730; Incanalamento delle acque piovane: £ 345.400; Sistemazione della dogana del pesce e di Piazza Fontana: £ 58.000»³⁷. Emergeva così l'intenzione dell'Amministrazione di non intervenire direttamente nelle opere di risanamento, ma di delegare gli interventi all'azione dei privati, i quali avrebbero ottenuto gli utili di un lavoro "improduttivo" grazie al finanziamento governativo. Il progetto però veniva respinto dal Genio Civile Provinciale, il Prefetto, nel darne comunicazione al Sindaco, esplicitava le motivazioni adottate dal Genio Civile. Si sottolineava come nessun provvedimento fosse stato adottato per «l'abbattimento di altri isolati nella parte occidentale della via Garibaldi, per rendere anche verso quel lato più areati e più igienici gli attuali viottoli, che sono i più angusti e insalubri»³⁸. Si insisteva quindi su un'ipotesi demolitoria ispirata alla teoria e alla prassi degli sventramenti che caratterizzavano il periodo umbertino. Inoltre il Genio sosteneva che il riempimento previsto sul Mar Piccolo, dove si prevedeva di costruire dei nuovi rioni, era troppo sottile per permettere l'edificazione e che la spesa preventivata per dare seguito al progetto nel suo complesso fosse insufficiente, soprattutto in previsione dei lavori di costruzione

³⁵ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Capitolato di appalto per i lavori di risanamento*, 19 febbraio 1887.

³⁶ Ivi.

³⁷ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 22 marzo 1887.

³⁸ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Lettera del Prefetto al Sindaco di Taranto*, 6 maggio 1887.

delle fognature che il Consiglio ometteva di segnalare³⁹. In sostanza nel progetto municipale l'aspetto igienico-sanitario finiva per assumere un'incidenza ben minore rispetto a quella auspicata dalle autorità governative e dagli esperti. L'amministrazione non si preoccupava di discostarsi dalle proposte che l'inchiesta sanitaria aveva fatto, con motivate argomentazioni, per ciò che riguardava la costruzione delle fognature⁴⁰. Insoddisfatta rimaneva così nel progetto l'esigenza più avvertita, quella della mancanza di rete fognante, la cui omessa progettazione veniva giustificata con la motivazione che la città era ancora priva di acquedotto e che la spesa occorrente era troppo alta per il bilancio comunale. Tra l'altro, come sottolineava il Genio Civile Provinciale, senza la preventiva costruzione di un qualsiasi sistema di condotta sotterranea, anche la esecuzione del basolamento stradale diveniva un ulteriore errore sotto il profilo finanziario, poiché predisponeva per il futuro «una sicura ragione di spreco, di tempo e denaro, e incaglio a quella delle acque e delle fogne»⁴¹. Il Consiglio, dopo aver deliberato di accogliere le critiche del Genio – pur tralasciando di occuparsi delle fognature –, faceva riesaminare il progetto dall'Ufficio tecnico comunale e lo reinviava al Prefetto per l'approvazione⁴². Anche in questo caso, però, il Prefetto comunicava al Sindaco il parere sfavorevole del Genio Civile, sostenendo che

codesta Amministrazione ha solamente in parte ottemperato ai suggerimenti precedentemente dati dallo stesso ufficio. Infatti col progetto suppletivo l'Ufficio tecnico del Comune ha provveduto solo all'aumento dei prezzi unitari, fissati per le opere considerate nel progetto primitivo. [...] Epperò deve ritornarsi il progetto in parola, perchè venga convenientemente completato e modificato⁴³.

Dopo questo secondo parere sfavorevole del Genio Civile per circa due anni gli amministratori cittadini lasciavano cadere ogni ipotesi di risanamento e venne così accantonato il problema. La questione veniva sollevata nuovamente nell'autunno del 1889 durante l'amministrazione Progressista del Sindaco Vincenzo Sebastio. Il tema

³⁹ Ivi.

⁴⁰ Vedi: D'Andrea, *Note di Profilassi contro la Tuberculosis* cit.

⁴¹ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Lettera del Prefetto al Sindaco di Taranto*, 6 maggio 1887 cit.

⁴² Cfr. *Delibera del Consiglio Comunale*, 15 maggio 1887.

⁴³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Lettera del Prefetto al Sindaco di Taranto*, 19 giugno 1887.

riassuniva un'importanza rilevante per effetto delle elezioni amministrative, a suffragio allargato, del novembre di quell'anno. Nella seduta consiliare del 28 settembre del 1889 il neo Presidente della Commissione per il risanamento di Taranto, appena nominata⁴⁴, Pietro Pupino Carbonelli, ripresentava il problema del risanamento, ponendo alcune importanti novità. Nella sua relazione Carbonelli sosteneva che dopo il secondo rifiuto del Genio del giugno del 1887 l'Amministrazione non aveva più affrontato il tema del risanamento perché spaventata dall'eccessivo mutuo che si sarebbe dovuto contrarre. Ora, però, ribadiva la necessità di un intervento, portando nuovamente l'attenzione dei consiglieri sulle minacce del Ministero della Marina di sospendere i lavori dell'Arsenale. Carbonelli ripeteva infatti in aula che: «il Ministro ha fatto vive premure a questo Comune per veder migliorata la condizione igienica del paese, arrivando perfino a minacciare che in caso si indugiasse ancora a provvedere, avrebbe sospeso l'esercizio dell'Arsenale marittimo con grave danno dell'intera Provincia e massime in Taranto»⁴⁵.

La novità della proposta Carbonelli consisteva nel considerare il progetto di risanamento non solo come un problema specifico della città vecchia, ma a suo parere il progetto andava esteso a comprendere anche il nuovo borgo in modo da affrontare per la prima volta in maniera unitaria i problemi dell'intero assetto della città. Per ciò che riguardava il borgo si proponeva di iniziare i lavori per la costruzione della fognatura e delle condotte per lo scolo delle acque piovane. La rapidità con cui procedeva l'edificazione del borgo di Porta Lecce e le colpevoli mancanze delle precedenti Amministrazioni avevano fatto sì che la nuova città venisse costruita senza un sistema di fognature, tanto che le nuove costruzioni risentivano grosso modo degli stessi problemi igienici – in primo luogo l'inquinamento del sottosuolo con relativa facile diffusione di malattie infettive – della città vecchia.

Anche la Città nuova, la quale per poca previdenza di chi avrebbe dovuto pensarvi a tempo debito, manca di fogne e di corsi per l'acqua piovana⁴⁶.

⁴⁴ Cfr. A.S.T., *Delibera del Consiglio Comunale*, 23 agosto 1889.

⁴⁵ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Relazione del Presidente della Commissione per il risanamento di Taranto al Consiglio Comunale*, 28 settembre 1889.

⁴⁶ Ivi.

Per la città vecchia la novità era costituita dalla nuova consapevolezza dell'importanza di intervenire, anche in questo caso, nella costruzione di fognature. Per il resto si proponeva, in continuità con i progetti precedenti, di aprire delle strade larghe, di aumentare alcuni vichi, di costruire una banchina sul Mar Piccolo, di elevare il livello stradale nella parte bassa della città, di sistemare piazza Fontana e la dogana del pesce. Si proponeva di dividere tutto il progetto in tre lotti distinti per opere affini in modo da facilitare l'intervento delle piccole ditte locali che al contrario non avrebbero retto la concorrenza delle più grosse ditte esterne. Infine, si stimava una spesa complessiva, in realtà sottostimata, di quattro milioni da ottenersi attraverso un prestito con la Cassa Depositi e Prestiti. Il progetto trovò l'opposizione dei consiglieri Pantaleo e Carducci, esponenti entrambi dell'aristocrazia cittadina, ma fu tuttavia approvato dal Consiglio con quindici voti a favore e due contrari.

Un ulteriore aspetto di reale novità che emergeva dalla relazione di Carbonelli era il collegamento che veniva fatto tra le ipotesi demolitorie e la costruzione di case economiche per gli operai. In questi anni si era ancora ben lontani dalla legge Luzzatti sull'edilizia popolare approvata nel 1903 e poi rivista e ampliata nel 1908⁴⁷. Tuttavia in diverse città italiane si iniziava a saldare il problema dell'abitazione popolare a quello del risanamento igienico e sociale dei centri storici⁴⁸. Dal 1889, infatti, con l'elezione dei socialisti in diverse amministrazioni urbane, principalmente nel Nord Italia⁴⁹, si iniziava ad affermare, per divenire un fenomeno maggiormente diffuso nel primo decennio del nuovo secolo, il cosiddetto "socialismo municipale" caratterizzato da politiche di municipalizzazione di pubblici servizi, di sostegno alle iniziative cooperative, di maggiore equità fiscale. La politica della casa entrava naturalmente in questo quadro e in numerose città grandi e medie si dava l'avvio a provvedimenti volti ad affrontare i temi del risanamento e del fabbisogno abitativo. La posizione municipalista era quella dell'intervento diretto, attraverso la costruzione

⁴⁷ Vedi in proposito: A. Calò, G. Ernesti, *Casa e città nell'Italia giolittiana: questione urbana e case popolari*, in "Storia Urbana", n. 82/83, 1998, pp. 177-266.

⁴⁸ Vedi: Piccinato, *La nascita dell'edilizia popolare in Italia: Un profilo generale*, in "Storia Urbana" cit.

⁴⁹ Per un caso di studio interessante in proposito, vedi: C. Sorba, *L'eredità delle mura. Un caso di municipalismo democratico (Parma 1889 – 1914)*, Marsilio, Venezia 1993. Vedi anche: L. M. Merlo, *Trento: La questione delle case operaie nella seconda metà dell'Ottocento*, in "Storia Urbana", n. 26, 1984, pp. 33-52.

di un demanio pubblico di aree fabbricabili e di alloggi (nei centri maggiori, mentre in quelli minori gli agenti erano le cooperative)⁵⁰.

Il riferimento dell'uomo politico tarantino – una delle personalità di maggior spessore presente in Consiglio Comunale – alla costruzione, per opera del Municipio, di case per gli operai, certamente risentiva di quel clima culturale e di quel dibattito politico, tuttavia rimase una proposta sostanzialmente isolata.

L'idea di saldare insieme la questione del risanamento con quella della costruzione di case per gli operai, nasceva dalla decisione del Ministero della Marina di mettere a pubblico concorso la realizzazione di 640 alloggi per le famiglie di operai dei suoi impianti, lasciando al comune la priorità nell'assunzione dell'appalto⁵¹. La proposta era fortemente osteggiata dai proprietari di case al borgo e dalle imprese edili per timore che un'iniziativa di questo tipo potesse compromettere il loro monopolio sulla gestione degli alloggi e sulle speculazioni edilizie. Portavoce di questi interessi in Consiglio Comunale era Giacobbe De Sanctis, proprietario di diversi immobili urbani al borgo. De Sanctis, davanti all'ipotesi di 640 alloggi, oltre ai lavatoi, ai bagni e ai dormitori pubblici che dovevano completare il quartiere operaio, accusava gli amministratori di voler «fare del Comune uno speculatore»⁵² e, in maniera certo non disinteressata, metteva in guardia dal

danno che dalla costruzione di dette case, e dalla concorrenza che vi verrà fatta, verranno a risentire i costruttori di case al borgo i cui interessi pur dovrebbero essere a cuore del Municipio. Rammento i sacrifici a cui la benemerita classe dei costruttori si è sobbarcata per costruire il Borgo, ripromettendosi ritrarne un profitto coll'affluenza degli operai e di tutto il personale addetto ai lavori della R. Marina. Colle case operaie tante speranze verrebbero deluse; i 4/5 dei fabbricati del borgo verrebbero assorbiti dal credito fondiario che li ha già in ipoteca; ne nascerebbe una crisi operaia delle più terribili⁵³.

⁵⁰ Vedi: E. Sori, *Aspetti sociopolitici della crescita urbana in Italia: urbanesimo, disagio sociale, fermenti culturali e lotte politiche intorno alla questione delle abitazioni tra '800 e '900*, in A. Mioni (a cura di), *Sulla crescita urbana in Italia*, Franco Angeli, Milano 1976.

⁵¹ Cfr. *Case operaie*, in "La Voce del Popolo", 18 marzo 1889.

⁵² Cfr. *Delibera del Consiglio Comunale, 26 marzo 1889*. Già in altra occasione De Sanctis aveva scritto un libello contro il Comune accusandolo di espropriare suoli edificabili a prezzi eccessivamente bassi. Vedi: M. Scionti, *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo. Un secolo di storia della città a Taranto: '800 dei Borboni '800 dell'Unità*, in AA. VV., *La città al borgo: Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto 1983, p. 92.

⁵³ Cfr. *Delibera del Consiglio Comunale, 26 marzo 1889* cit.

In risposta Pupino Carbonelli valorizzava invece l'immagine di un Comune «che deve essere anche produttivo, e non esclusivamente consumatore»⁵⁴ e legava la realizzazione delle case operaie all'avvio del risanamento della città vecchia dove molte di quelle famiglie operaie erano alloggiate. Il dibattito in Consiglio e sulla stampa cittadina durò per oltre un anno⁵⁵. A conclusione delle varie discussioni consiliari, si deliberava un prestito di 2,7 milioni per acquistare dalla ditta Fratelli Cacace 40 mila mq di suolo nell'ultimo isolato del borgo lungo la via per Lecce⁵⁶. Non trovandosi però un prestito a basso tasso d'interesse per avviare l'opera, il Comune – amministrato ora dai Democratici con a capo Luigi Viola – decideva, anche per via delle molte pressioni, di ridimensionare il progetto a soli 96 alloggi – 32 dei quali destinati agli operai dell'Arsenale e i restanti agli abitanti delle aree da risanare –, di utilizzare fondi propri che si raccoglievano rimandando altre opere giudicate non urgenti, di frazionare l'intervento subappaltandolo in dodici lotti, per favorire «la classe dei Maestri Muratori»⁵⁷ e le piccole imprese edilizie. Tuttavia la maggior parte dei fondi vennero raccolti stornandoli da quelli stanziati per il risanamento del centro storico: abbattimento della muraglia, ampliamento della dogana del pesce, sistemazione di piazza Fontana⁵⁸. In questo modo si negava, subito dopo essere stata articolata, la pericolosa connessione risanamento–case operaie e si dimostrava, una volta di più, il sostanziale disinteresse della classe dirigente del tempo, fatta eccezione per gli esponenti più combattivi come Pietro Pupino Carbonelli e Luigi Viola, al finanziamento e all'avvio di lavori costosi e improduttivi la cui effettiva realizzazione restava esclusivamente legata ad un intervento finanziario dell'Amministrazione centrale. Si palesava, inoltre, anche una diffusa resistenza a fare del Comune un ente “produttivo” concorrente all'iniziativa speculativa privata se solo si pensa che si trattava di realizzare appena 96 alloggi contro una forza lavoro che, nel 1889 e solo all'Arsenale, aveva ormai superato le 1.350 unità. Nell'ultimo decennio del XIX secolo le varie amministrazioni, ordinarie e straordinarie, proporranno ad ogni nuova elezione la formazione di Commissioni

⁵⁴ Ivi.

⁵⁵ Cfr. *Le case operaie proposte dalla giunta*, in “La Voce del Popolo”, 16 febbraio 1890.

⁵⁶ Cfr. *Delibera del Consiglio Comunale*, 3 aprile 1890.

⁵⁷ Cfr. *Delibera del Consiglio Comunale*, 30 giugno 1890.

⁵⁸ Cfr. *Le case operaie proposte dalla giunta*, in “La Voce del Popolo” cit.

per ristudiare i problemi legati al risanamento, ignorando quasi del tutto i lavori preparatori già predisposti dalle amministrazioni precedenti⁵⁹. La mole dei progetti predisposti non supereranno però mai il vaglio del Genio Civile Provinciale e dopo il 1898, nonostante le premure del Ministro dell'Interno e di quello della Marina, si lascerà cadere ogni ipotesi di risanamento della città vecchia, così come incompleta resterà la costruzione delle fognature nel nuovo borgo. Ancora nel 1898, infatti, il Sottoprefetto di Taranto scriveva al Sindaco Ernesto Olmi che

Dal Ministero della Marina sono state mosse lagnanze a quello dell'Interno circa l'elevato quoziente di morbilità per malattie infettive che si verifica nel personale dipendente, che risiede in questa città. La ragione del fatto si fa risalire ad alcune cause di insalubrità che si riscontrano in questa città e delle quali il Ministero già altra volta ha avuto occasione di occuparsi. Il Ministro ha ricevuto per diverse vie reclami e domande di operai di questo Arsenal, nei quali è in generale espresso il desiderio di essere traslocati ad altra sede, in vista principalmente, anzi quasi esclusivamente, dello stato di salute proprio e della famiglia per le condizioni igieniche poco favorevoli della città. Pregasi intanto la S. V. di volersi adoperare con quella attività che è a lei tutta propria affinché si provveda per quanto è possibile alle necessarie opere di risanamento, ed anzitutto alla fognatura cittadina, il cui progetto è stato già compilato sotto la di lei amministrazione⁶⁰.

⁵⁹ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Lettera del Sindaco Viola ai membri della Commissione per il Risanamento*, 6 gennaio 1890; Documento: *Commissione per il Risanamento nominata dal Commissario Prefettizio Bonfiglioli*, 22 aprile 1891; Documento: *Commissione per il Risanamento di Taranto nominata dall'amministrazione Primiceri*, 28 ottobre 1891.

⁶⁰ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 235, Fascicolo 1: *Risanamento Città Vecchia 1886 – 1896*, Documento: *Lettera del Sottoprefetto al Sindaco di Taranto*, 17 gennaio 1898.

VII.2: La politica edilizia negli anni Trenta: il piano Bonavolta. Tra sventramenti e case popolari: la svalorizzazione della città vecchia.

Come si è visto nel IV capitolo, nella seconda metà degli anni Venti del XX secolo la crisi di stabilizzazione della lira apriva una fase molto delicata per l'economia della città di Taranto e del territorio agricolo provinciale⁶¹. Effetto di scelte di politica economica di lunga durata e tali da condizionare pesantemente il sistema produttivo del Mezzogiorno in genere⁶², la svolta deflazionista del 1927 poneva nuovi problemi anche a livello dell'Amministrazione politica cittadina. Diveniva così pressante la necessità di iniziative di contenimento della crisi economica idonee ad adeguare l'organizzazione della città di Taranto al ruolo preminente attribuitole dal sempre più incisivo carattere militare e dalla promozione a Capoluogo conferito dal regime. In questo contesto, a cui ben presto si sommavano gli effetti della grande crisi, tra la fine degli anni Venti e per tutti gli anni Trenta gli amministratori locali cercarono di rilanciare l'attività dell'edilizia pubblica. Come è noto, in tutta Italia l'intervento del potere pubblico nell'edilizia assolveva in questi anni funzioni molto importanti, anche se meno consistenti rispetto alle informazioni diffuse dalla propaganda ufficiale⁶³. Per i bassi livelli tecnologici e per la esiguità dei capitali necessari all'esercizio, l'attività di questo settore consentiva di assorbire meglio di ogni altro la manodopera non qualificata proveniente dal settore agricolo. A questo si aggiungevano, inoltre, i motivi dell'opportunità di consolidamento del prestigio e del consenso. Infatti, per tutti gli anni Trenta, in molte città italiane medie e grandi furono realizzati porti, strade, edifici pubblici, campi sportivi, propagandati con grande enfasi nelle cerimonie ufficiali⁶⁴.

Nell'agosto del 1928 l'Unione Industriale Fascista della Provincia di Taranto nel presentare l'inchiesta sulla crisi edilizia aveva denunciato la difficile situazione di

⁶¹ Vedi il proposito la relazione del Direttore dell'Ufficio Provinciale dell'Economia di Taranto: Consiglio e Ufficio Provinciale dell'Economia di Taranto, B. Mazzilli, *Movimento economico e sociale in terra Jonica. Relazione a base statistica*, Arti grafiche A. Dragone & C., Taranto 1929.

⁶² Tra i molti possibili riferimenti, vedi: P. Bevilacqua, *Breve storia dell'Italia meridionale. Dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma 1993, pp. 63-74.

⁶³ Per la politica dei lavori pubblici durante il fascismo vedi: L. Bortolotti, *Storia della politica edilizia in Italia. Proprietà, imprese edili e lavori pubblici dal primo dopoguerra ad oggi (1919 - 1970)*, Editori Riuniti, Roma 1978; A. Mioni (a cura di), *Urbanistica fascista. Ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre*, Franco Angeli, Milano 1986.

⁶⁴ Vedi, tra gli altri: D. Calabi, *La storia urbana in Italia*, in "Città e storia", n. 2, 2002, pp. 1-14; Ead, *Storia della città: l'età contemporanea*, Marsilio, Venezia 2005.

molte imprese edilizie a causa dell'arresto delle costruzioni. Inoltre, per i problemi relativi alla manodopera, l'Unione sottolineava che in città la sfavorevole congiuntura era accentuata dall'esistenza di un ingente numero di operai immigrati – in particolare di braccianti agricoli inurbati – che favoriva il lavoro nero e le inadempienze contrattuali di molte ditte, le quali preferivano «l'ingaggio di forestieri per la falciatura di salari cui questi si prestano»⁶⁵. La relazione terminava, quindi, con la richiesta di un immediato impulso all'esecuzione di lavori pubblici. Sul finire degli anni Venti si delineavano così le premesse di quella politica dei lavori pubblici che a Taranto, come in altre aree urbane d'Italia, costituiva un aspetto importante dell'azione del regime. D'altra parte le carenze della città, come si è visto, erano innumerevoli sotto il profilo igienico, per quello funzionale, nei servizi, nella viabilità, nell'istruzione. Carenze determinate dalla caoticità della recente urbanizzazione, dalla costante inadeguatezza delle Amministrazioni liberali, soprattutto dalle continue difficoltà di bilancio. Una città in parte ancora priva di fognature, di illuminazione adeguata, di scuole e, non ultimo, di adeguati servizi ospedalieri che mal si conciliava con l'immagine di avamposto militare d'Italia diffusa dalla propaganda ufficiale.



Planimetria di Taranto nel 1931. Da: A.S.C.T., Cat. X, Busta 238, Fascicolo 492. In grigio scuro le aree occupate dalle attività dell'Arsenale e della Marina militare.

⁶⁵ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, B. 306, Fascicolo 623, Documento: *Unione Industriale Fascista della Provincia di Taranto, Relazione crisi edilizia, 14 agosto 1928.*

Alla fine degli anni Venti la situazione dell'abitazione a Taranto era andata rapidamente peggiorando. Nel primo dopoguerra per far fronte al bisogno di nuovi alloggi a basso costo si era andata costruendo, in forma disordinata e spontanea, la borgata ai Tamburi, alimentata dall'inurbamento di contadini, ferrovieri e operai dei piccoli cantieri privati. Negli anni Venti venivano realizzate, inoltre, le borgate semi-abusive su quelle aree – Tre Carrare, Solito, Corvisea, Tamburi – non ancora raggiunte dall'espansione urbana e dove, quindi, non era sensibile la lievitazione dei prezzi dei suoli⁶⁶. Tuttavia questa attività edilizia era stata realizzata spontaneamente dagli stessi che necessitavano di un'abitazione e al più interessava solo piccole imprese artigianali, non contribuendo quindi ad attivare l'imprenditoria edile della città. Ferdinando Bonavolta, ingegnere capo del Comune e per lunghi anni responsabile delle scelte di politica urbanistica, in proposito scriveva che:

Fu in queste zone periferiche e lontane dalla città che la poca attività edilizia del periodo della guerra e del dopoguerra si volse inosservata, non regolata, e forse tacitamente incoraggiata per dare case a quell'incremento di popolazione che fu dalla guerra determinato. Ma l'attività fu svolta dal modesto possessore di capitali che volle costruirsi la casa per sfuggire al pagamento di forti fitti; dal piccolo artigiano costruttore, dal modesto speculatore, dal militare che rischiando la vita aveva realizzato delle economie. Ne profittarono i possessori di suoli di quei rioni, che lottizzarono, incoraggiando la costruzione⁶⁷.

In questa situazione, l'industria edilizia, la quale riconosceva che l'alto costo delle aree di espansione rendeva poco redditizio l'intervento edificatorio e che erano poco convenienti anche gli interventi di sopraelevazione degli stabili già costruiti, spesso realizzati in economia da imprese artigianali, si trovava ad una svolta. L'Unione Industriale provinciale senza tentennamenti, proponeva, infatti, di spostare il campo d'intervento dall'edilizia residenziale privata ai settori delle opere pubbliche, i cui progetti, individuati da tempo e mai attuati per ristrettezze di bilancio, erano ormai improcrastinabili⁶⁸. Infatti, a Taranto il numero dei vani

⁶⁶ Vedi: Importuno, *Taranto: gli albori del "Borgo"* cit.

⁶⁷ Cfr. Comune di Taranto, F. Bonavolta, *Piano Regolatore Generale del Comune. Relazione sullo stato degli atti e proposte per avviarlo all'approvazione*, Taranto, 7 luglio 1949.

⁶⁸ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, B. 306, Fascicolo 623, Documento: *Unione Industriale Fascista della Provincia di Taranto, Relazione crisi edilizia, 14 agosto 1928* cit.

realizzati, che nel 1924 con 3.822 aveva toccato la punta più alta del periodo 1919-1928, scendeva a 2.355 nel 1926 e a soli 280 nel 1927, per risalire solo di poco nel 1928. Questo dato è ancor più significativo se si pensa che negli altri centri della Provincia il numero dei vani costruiti dal 1926 al 1928 passava da 975 a 1.075 con un aumento percentuale, quindi, relativamente incoraggiante⁶⁹. L'industria edilizia di Taranto sperava, per uscire dalla crisi, di poter accedere a tutte quelle opere pubbliche ferme da diversi anni. Tuttavia, per le imprese edili cittadine – circa 120 ditte con oltre 2.500 addetti ufficialmente accertati⁷⁰ – alla riduzione di impegno nel settore privato non corrispondeva un incremento in quello dei lavori pubblici. Le imprese locali perdevano, infatti, uno dopo l'altro, tutti gli appalti più importanti assegnati a imprese esterne che offrivano più affidamento, più organizzazione, più protezione a livello politico nazionale. È evidente che il fenomeno non era solo l'effetto dei meccanismi di mercato, con viceversa riteneva il Consiglio provinciale dell'economia quando con rammarico constatava che nell'aggiudicazione degli appalti le imprese finanziariamente più forti avevano facile gioco con forti ribassi delle offerte⁷¹. Una delle prime grandi opere di edilizia pubblica a non essere assegnata ad imprese locali era la realizzazione del Palazzo del Governo, opera a cura della Provincia. Il primo lotto, scavi e murature, era assegnato alla ditta Castaldo Orlando di Napoli, il 28 settembre 1929 per 4.270.289,40 lire⁷². Il secondo lotto, opere in legno, era assegnato alla ditta Desiderio Francesco di Castellammare di Stabia per 599.514,60 lire e il terzo lotto, opere in ferro, veniva assegnato alla stessa ditta⁷³. I ribassi con cui le due ditte si aggiudicavano gli appalti erano stati rispettivamente del 18%, del 25% e del 16%. Un'altra impresa edile che, negli anni Trenta, riusciva ad ottenere in appalto la gran parte dei lavori pubblici era l'Impresa Provera e Carrassi di Roma, molto attiva anche a Bari⁷⁴, la quale operava principalmente nella costruzione di case popolari. L'Impresa romana costruiva, infatti, negli anni Trenta 4 edifici in zona Corvisea su aree espropriate, 2 edifici sulle

⁶⁹ Cfr. Consiglio e Ufficio Provinciale dell'Economia di Taranto, B. Mazzilli, *Movimento economico e sociale in terra Jonica. Relazione a base statistica* cit.

⁷⁰ Ivi.

⁷¹ Ivi.

⁷² Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Podestà, 28 settembre 1929*.

⁷³ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Podestà, 4 marzo 1931*.

⁷⁴ Vedi: Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit., p. 483-484.

aree di risanamento, 13 edifici di carattere estensivo al rione Tamburi, per un totale di 10 milioni di lire e 304 appartamenti costruiti⁷⁵.

È in questo contesto che riemergeva all'attenzione del dibattito urbanistico cittadino il problema del risanamento del centro antico. Si è visto nel paragrafo precedente come i progetti di risanamento proposti dalle amministrazioni liberali nell'ultimo decennio del XIX secolo, incentrati sullo sventramento del centro antico, si fossero risolti in un nulla di fatto, alle prese con le bocciature del Genio Civile provinciale e con la difficoltà di ottenere finanziamenti. In seguito, durante l'età giolittiana e nel primo dopoguerra, il problema del risanamento era poi rimasto in una fase di assoluto stallo, nella totale assenza di proposte⁷⁶. Nel nuovo regime politico le sollecitazioni prodotte dagli interventi di sventramento frattanto realizzati in altre città indussero a riproporre il problema nei termini più tassativi.

Fu il Prefetto Grassi nel 1929, in una relazione sulle condizioni della città vecchia indirizzata al Capo del Governo, a riaprire il dibattito cittadino sul centro storico che, per i problemi di miseria, di affollamento e di disgregazione sociale, la cui soluzione troppe volte era stata elusa, veniva così a diventare simbolo di una politica di rinnovamento e momento centrale e ispiratore di una nuova fase della rinascita assistita dell'imprenditoria privata⁷⁷. Il filo conduttore della lunga relazione, scritta «col cuore in mano» e carica di «angoscia fascista»⁷⁸, era che il Comune, dove mancavano «risorse private e pur sociali e coraggio d'impresa», era «finanziariamente esausto»⁷⁹, che i pochi fondi disponibili erano serviti appena a far iniziare i lavori per la nuova fognatura⁸⁰, in quanto quella esistente infettava le coltivazioni di ostriche e di mitili ormai privatizzate⁸¹, e che, infine, la drammatica

⁷⁵ Vedi: A.S.T., Cat. 6.6, Busta 130, Fascicolo 7: *Risanamento – Case Popolari*, Documento: *Costruzione di un quinto gruppo di case popolari. Relazione generale Tecnico-Finanziaria*, 28 luglio 1938.

⁷⁶ Vedi: E. Corvaglia, M. Scionti, *Il piano introvabile. Architettura e urbanistica nella Puglia fascista*, Dedalo, Bari 1985.

⁷⁷ Cfr. A.C.S., Partito Nazionale Fascista, Situazione politica delle province, Busta 23, Fascicolo 3: *Relazione Prefetto Grassi*, Documento: *Relazione sulle condizioni della città vecchia*, 18 settembre 1929.

⁷⁸ Ivi.

⁷⁹ Ivi.

⁸⁰ Con il D. L. 9 dicembre 1928 si autorizzava l'esecuzione, a cura ed a carico dello Stato, delle fognature di Brindisi e della città vecchia di Taranto per la quale era prevista una spesa di 3,5 milioni.

⁸¹ Con la legge 8 giugno 1913, n. 571 il Governo era autorizzato ad affittare al Comune di Taranto i diritti patrimoniali di pesca spettanti allo Stato nelle zone del Mar Piccolo e gli utili, limitativamente ai primi 15 anni di affitto, dovevano servire ad opere di miglioramento igienico ed edilizio della città.

realtà rendeva improcrastinabile un intervento straordinario. Il Prefetto proponeva una soluzione d'intervento divisa in quattro aspetti principali.

1 – Esame tecnico d'un funzionario del Ministero dei Lavori Pubblici, concorde a quello d'un sanitario e del funzionario che dovrà progettare il finanziamento della salvezza. Graduale classificazione d'accordo col Comune dell'ordine delle demolizioni d'un vasto sventramento della città vecchia.

2 – Costruzione di baraccamenti per il pronto ricovero delle famiglie che abitano nelle case che prima debbono demolirsi.

3 – Pronto inizio di queste demolizioni assieme all'inizio di una serie di case popolari atte a graduale successivo ricovero di tutte le famiglie comprese nel piano totale dello sventramento.

4 – Eccezionale provvidenza finanziaria per la situazione delle finanze comunali e la necessità di definire l'opera di salvezza dentro un vero e proprio comprensorio di bonifica demografica⁸².

Nella supplica il Prefetto affidava così la risoluzione di questo momento di crisi ad un intervento imperniato su di un concreto programma di lavori pubblici e su di una elargizione di finanziamenti che doveva sostenere e rilanciare l'attività dell'industria edilizia. Nel caso specifico del centro storico mancava, tuttavia, pur sottintendendone l'opportunità, un qualunque accenno alla struttura organizzativa che avrebbe dovuto governare e gestire questo intervento straordinario.

A livello politico locale, il tema del risanamento della città vecchia fu, a meno di un anno di distanza dalla relazione del Prefetto Grassi, ripresentato in Consiglio Comunale dal Commissario Prefettizio Giovanni Ortolani. Il Commissario Prefettizio, estraneo all'ambiente dei ceti politici locali, appena nominato era ansioso di imporsi con realizzazioni eclatanti idonee a colpire l'immaginazione della cittadinanza. Anche per tale motivo, quindi, diede incarico, l'8 febbraio 1931, all'ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico Comunale Ferdinando Bonavolta di

Con R. D. L. 3 novembre 1927, n. 2.027, convertito in legge il 20 novembre 1928, n. 3.231 fu abrogata la legge del 1913. Nacque così una Società Anonima sotto il controllo del demanio che doveva gestire la nuova concessione trentennale fatta al Comune. Il Comune di Taranto conservò un utile annuo sui profitti come contributo da destinare al miglioramento igienico ed edilizio della città, con precedenza alla costruzione della fognatura con scarico dei collettori nel Mar Grande, per risanare l'inquinamento delle acque del Mar Piccolo.

⁸² Cfr. A.C.S., Partito Nazionale Fascista, Situazione politica delle province, Busta 23, Fascicolo 3: *Relazione Prefetto Grassi*, Documento: *Relazione sulle condizioni della città vecchia, 18 settembre 1929* cit.

compilare il progetto di sventramento della città vecchia di Taranto. Il particolare clima culturale nazionale in fatto di interventi di risanamento, caratterizzato da schemi in cui trovava largo spazio il criterio del “piccone risanatore”, non era estraneo alle nuove proposte sollecitate dal Commissario in sede locale e, in sostanza, risaliva ai modelli di intervento elaborati nei decenni post-unitari. Questo nonostante tra gli anni Venti e gli anni Trenta la cultura urbanistica italiana, pur molto deficitaria rispetto a quella europea, stesse promuovendo un percorso di elaborazione culturale per rendersi autonoma dalle matrici culturali igienico-sanitarie e ingegneristiche che avevano visto negli sventramenti gli unici interventi possibili⁸³. Tale cultura non fu, tuttavia, in grado di proporre progetti di intervento slegati da interessi e pressioni politiche ed economiche, le quali in molte città italiane puntavano ad un intervento di risanamento incentrato su delle demolizioni funzionali agli interessi della speculazione edilizia e fondiaria⁸⁴. Se pur sono presenti alcune eccezioni⁸⁵, tuttavia meritano ancora attenzione, se non altro per l’importanza che rivestono ancora oggi, le considerazioni che su questi temi espresse Antonio Cederna, il quale interpretava gli interventi compiuti nei centri storici delle città italiane durante il fascismo come

vistosa manifestazione di quella generale incultura urbanistica italiana affermatasi dopo l’Unità, che trovò il suo pieno appagamento in periodo fascista e tanti disastri causò nel cuore di innumerevoli città. [...] La politica urbanistica del fascismo, fatta di disprezzo per gli uomini, di rapina del territorio, di ossequio alla rendita fondiaria e di spreco edilizio. Sventrando le città in nome dell’ignoranza ufficiale e della retorica imperiale, Mussolini non fa dunque che sciogliere puntualmente un voto antico che accomuna reazionari e innovatori, intellettuali e uomini della strada, archeologi e letterati, iconoclasti e conservatori, fascisti molli e fascisti duri. E infatti, le ignominie progettate o attuate nella detestata Italia borghese, provinciale, umbertina, trovano una perfetta rispondenza nei furori dei futuristi, che incitano insensatamente a «impugnare i

⁸³ Vedi: Zucconi, *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885 – 1942)* cit.

⁸⁴ Vedi: L. Benevolo, *La città contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 1993. [Fa parte di *Storia delle città*, 4 vol.]; Mioni (a cura di), *Urbanistica fascista. Ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre* cit.

⁸⁵ Vedi ad esempio il caso di Bari: Di Ciommo, *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit.

picconi, le scuri e i martelli», per «demolire senza pietà le città venerate» e praticare gli «sventramenti salutari»⁸⁶.

Una qualche perplessità sull'opportunità degli sventramenti si ritrovava qualche volta nei più diretti responsabili della cultura urbanistica italiana del periodo, da Giovannoni a Piacentini e ad Ogetti⁸⁷. Ma in una cultura subordinata alla retorica e agli interessi del regime, era come se ci fosse una sorta di dissociazione «per cui si dice una cosa e la si smentisce subito dopo, si afferma un principio e subito dopo si afferma il suo contrario, premettendo un “peraltro”, un “nondimeno”, un “tuttavia”»⁸⁸. Sintomatico in proposito è il caso di Taranto. Nel progetto per il risanamento della città vecchia presentato nel maggio del 1931 dall'ingegnere comunale Ferdinando Bonavolta si prevedeva la totale demolizione della parte bassa della città, tra via di Mezzo e via Garibaldi, in un'area dove abitavano oltre dieci mila persone⁸⁹. Scriveva Bonavolta nel progetto

Non è certo cosa agevole conciliare le moderne esigenze di igiene, di viabilità, abitabilità, e di estetica, con le esigenze storiche di questa Città, che non a caso, chiamiamo millenaria. Per tener presente dette esigenze, non abbiamo tralasciato di dare uno sguardo, sia pure fuggevole, ai precedenti storici di Taranto, non già per stare a ripetere la sua storia, e fare ad essa della critica, il che sconfinerebbe anche dalle nostre modeste risorse, ma per dare un orientamento al progetto, e per stabilire fino a qual punto potesse farsi giungere il piccone demolitore e quale dovesse essere l'indirizzo da dare alle nuove costruzioni. Con ciò, ne siamo convinti, non riusciremo ad evitare che ci si incolpi di “lesa storia” come dimostrano le vivaci critiche sollevate su lavori simili compiuti anche in altre città italiane⁹⁰

Per tale ragione nel gennaio del 1932 gli ingegneri comunali Petrucci, Quagliati e Bonavolta accompagnavano proprio Giovannoni, inviato dal Consiglio Superiore per le Antichità e Belle Arti, in una visita del centro storico e concordarono con il

⁸⁶ Cfr. A. Cederna, *Mussolini urbanista. Lo sventramento di Roma negli anni del consenso*, Laterza, Roma-Bari 1979, p. 2-3 [ripubblicato da Corte del fontego, Venezia 2006].

⁸⁷ Vedi: Zucconi, *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885 – 1942)* cit.

⁸⁸ Cfr. Cederna, *Mussolini urbanista* cit., p. 6.

⁸⁹ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 238, Fascicolo 492, Documento: *F. Bonavolta, Progetto per il risanamento della Città vecchia di Taranto. Relazione, maggio 1931.*

⁹⁰ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 238, Fascicolo 492, Documento: *F. Bonavolta, Progetto per il risanamento della Città vecchia di Taranto. Relazione*, p. 5-6.

“maestro”, nella tesi da quest’ultimo esposta che «non vi sono difficoltà dal lato artistico e storico per le proposte demolizioni»⁹¹.



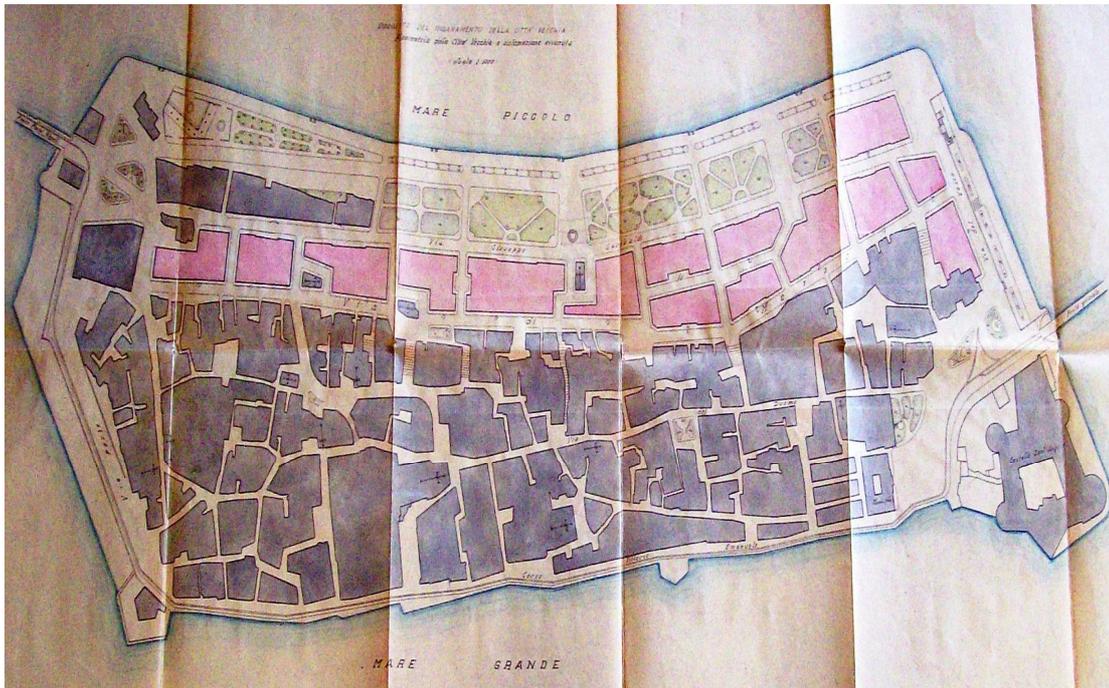
Pianta della città vecchia nel 1931. Da: A.S.C.T., Cat. X, *Lavori Pubblici*, Busta 238, Fascicolo 492. In chiaro tutta l’area nord sul Mar Piccolo che si intendeva demolire.

Bonavolta nel progetto separava il centro storico in due fasce di intervento: la città alta tra corso Vittorio Emanuele a Sud sul Mar Grande e via di Mezzo, e la città bassa tra via di Mezzo e corso Garibaldi e Nord sul Mar Piccolo. Le prima era quella parte della città che godeva della migliore esposizione, che aveva i palazzi e le chiese più belle, le strade e i vicoli più larghi ed ariosi, migliori condizioni igieniche ed era abitata dalla «classe di popolazione più elevata»⁹². La parte bassa era invece in condizioni igieniche, statiche e sociali gravissime. Infatti, se sui 24 ettari della città vecchia vivevano in totale circa 36 mila abitanti, con una densità di 1.500 abitanti per ettaro. Sui sei ettari della parte bassa della città «si annida[va]» una popolazione di 16 mila abitanti con una densità di 2.700 abitanti per ettaro. In generale le proposte di progetto e le argomentazioni addotte in loro difesa non si discostavano dal dibattito allora in corso sulle forme di intervento nei centri storici italiani. Bonavolta si difendeva da quanti lo accusavano di voler cancellare anche la memoria della città

⁹¹ Vedi: *Le direttive dell’architetto Giovannoni per lo sventramento di Taranto vecchia*, in “La Gazzetta del Mezzogiorno”, 21 gennaio 1932.

⁹² Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 238, Fascicolo 492, Documento: *F. Bonavolta, Progetto per il risanamento della Città vecchia di Taranto* cit., p. 14.

storica, contestava, quando non gli tornava necessario, la qualità architettonica di numerosi ed importanti edifici, tanto da proporre l'abbattimento delle chiese di S. Maria della Pace e dello Spirito Santo «chiese di infimo ordine, piccolissime, senza alcun pregio né artistico, né archeologico», e del Convento delle Clarisse «che non interessa punto né la storia né l'arte»⁹³. Infine anteponeva la volontà “bonificatrice” dello Stato a quanti volevano limitare l'intervento stesso ad un generalizzato ma parziale diradamento. La tesi del diradamento si imponeva solo nella parte alta della città dove, con la previsione di «slarghi, piazzette e giardini che ricreano artistiche vedute prospettiche, si tende ad adeguare l'ambiente urbano al livello sociale degli abitanti»⁹⁴. Nella parte bassa della città, invece, s'imponeva la «bonifica dell'abitazione», e, contestato ogni intervento parziale, riteneva che «fra le molteplici soluzioni è apparsa unica ammissibile quella della demolizione degli edifici di quasi tutta la zona»⁹⁵. Nella figura inserita sotto ecco come sarebbe dovuta diventare la città vecchia dopo le demolizioni.



Da: A.S.C.T., Cat. X, *Lavori Pubblici*, Busta 238, Fascicolo 492.

⁹³ Ivi., p. 36-39.

⁹⁴ Ivi., p. 39.

⁹⁵ Ivi., p. 15.

Era nei rioni di Ponte e Turripenna, tra via di Mezzo e corso Garibaldi, che si prevedeva il peso maggiore dell'intervento. Si progettava la distruzione di tutte le case, abitate da circa 16 mila abitanti, e con il materiale ottenuto dalle demolizioni si proponeva di realizzare un riempimento lungo il fronte del Mar Piccolo. Sulle nuove aree ottenute dal riempimento era prevista l'ubicazione delle nuove abitazioni. Tuttavia, pur introducendo nei calcoli i 10 mila mq ottenuti dai riempimenti a mare, si otteneva una riduzione da 37 mila a 31 mila mq della superficie necessaria per le nuove costruzioni. A progetti compiuti, entro i 22 nuovi isolati previsti sulle aree delle demolizioni e dei riempimenti, potevano essere realizzati solo 1.100 alloggi per otto mila abitanti per una densità di 870 abitanti per ettaro, mentre ad altro studio si rimandava la ricerca di una diversa sistemazione da dare ai restanti otto mila abitanti che, con il procedere delle demolizioni, dovevano necessariamente trasferirsi⁹⁶.

Ma chi doveva organizzare e gestire l'intervento di risanamento del centro storico? In proposito, la Provincia e il Comune fin dal 19 giugno 1930 si erano costituiti in Ente Consortile Autonomo per la costruzione e l'amministrazione di Case Popolari⁹⁷. Caso atipico in Puglia e in tutto il Mezzogiorno⁹⁸, il nascente Istituto ricollegava la sua costituzione non ad un generico programma di sviluppo dell'edilizia popolare nella città, ma ad un progetto, chiaro fin dal principio, di sventramento e risanamento del centro storico la cui effettiva attuazione, altrove conseguente alla libera organizzazione di Consorzi di proprietari⁹⁹, si articolava concretamente nel corso degli anni Trenta. Con questa impostazione non si intendeva rivitalizzare il centro storico avviandone così la rinascita economica e sociale secondo i canoni pubblicizzati dal dibattito che, in altri centri, andava accompagnando la formazione dei Consorzi fra i proprietari¹⁰⁰. Al contrario, si

⁹⁶ Ivi.

⁹⁷ Cfr. A.S.C.T., *Delibera del Podestà, 19 giugno 1930*.

⁹⁸ Cfr. Piccinato, *La nascita dell'edilizia popolare in Italia: Un profilo generale*, in "Storia Urbana" cit.; Calò, Ernesti, *Casa e città nell'Italia giolittiana: questione urbana e case popolari*, in "Storia Urbana" cit.

⁹⁹ Vedi, tra gli altri, i casi di Bari, Palermo, Catania e Parma: Di Ciommo, *Bari 1806-1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit.; S. Laudani, P. Travagliante, *Palermo e Catania: dinamica demografica e trasformazioni urbane (1880-1940)*, in "Storia Urbana", n. 27, 1984, pp. 99-131; Travagliante, *La pianificazione difficile. Sviluppo urbano e crescita edilizia a Catania fra le due guerre* cit.; M. Franchi, *Edilizia popolare a Parma durante il ventennio fascista*, in "Storia Urbana", n. 86, 1999, pp. 75-101.

¹⁰⁰ Esemplare sempre il caso di Bari: Di Ciommo, *Bari 1806 - 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico* cit.

intendeva strumentalizzare le miserie del quartiere per imporre lo sfollamento e per poter da questo risalire alla domanda di case popolari la cui costruzione avrebbe dovuto risolvere, in subordine al problema degli alloggi, quello della stasi del settore edilizio. Era questa una linea industrialista strettamente connessa all'ottenimento di finanziamenti pubblici. Al contrario, Bonavolta, nel suo progetto, pur utilizzando la stessa "violenza" nei confronti della popolazione che nella città vecchia viveva, contrapponeva alla linea avanzata dal Consiglio Comunale un'ipotesi che, da un lato prevedeva anch'essa l'espulsione dei ceti meno abbienti dall'area, dall'altro la difesa e rivalutazione delle piccole proprietà. Secondo Bonavolta l'intervento nel centro storico non doveva essere gestito dall'Istituto Autonomo Fascista Case Popolari «al quale potrà essere riservato il compito anche vastissimo della costruzione degli alloggi che non troveranno più posto nella zona risanata»¹⁰¹, ma da un Consorzio obbligatorio di proprietari i quali, «come corrispettivo di un limitato esborso annuo, vedranno rapidamente rivalutare il valore locativo delle loro proprietà»¹⁰². Tutto il progetto di Bonavolta si fondava così sulla fiducia nell'intervento della piccola e media borghesia proprietaria che, aiutata dai finanziamenti pubblici, avrebbe potuto avviare la riconquista sociale della città vecchia grazie all'espulsione dei ceti più deboli lì residenti ed al loro forzato trasferimento nei quartieri periferici di Tre Carrare e Tamburi. Il costo complessivo del progetto era di 51,2 milioni: il Comune avrebbe dovuto spendere 17,1 milioni per gli espropri, le demolizioni e la realizzazione di alcuni servizi, mentre i privati, riuniti in Consorzio obbligatorio, ne dovevano spendere per le ricostruzioni 33,2¹⁰³. Ma chi erano i proprietari da espropriare e gli inquilini da trasferire? Nel censimento compiuto dall'Amministrazione comunale sui proprietari e gli inquilini del lotto Isola della Pace (isolati 4-5-6-7)¹⁰⁴, risulta che, su 290 abitazioni, il numero dei proprietari fosse di 81. La condizione economico-sociale e professionale dei proprietari delle abitazioni non era molto distante, per circa l'80% dei casi, da quella degli inquilini. La gran parte, infatti, era mitilicoltore, pescatore, operaio dell'Arsenale o dei Cantieri Tosi,

¹⁰¹ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 238, Fascicolo 492, Documento: *F. Bonavolta, Progetto per il risanamento della Città vecchia di Taranto* cit., pp. 52-53.

¹⁰² *Ivi.*, p. 53.

¹⁰³ Cfr. A.S.C.T., Cat. X: *Lavori Pubblici*, Busta 238, Fascicolo 492, Documento: *F. Bonavolta, Progetto per il risanamento della Città vecchia di Taranto* cit.

¹⁰⁴ Fu questo l'unico lotto che venne effettivamente demolito. La guerra e le scarse disponibilità finanziarie bloccheranno le ulteriori demolizioni previste nel progetto.

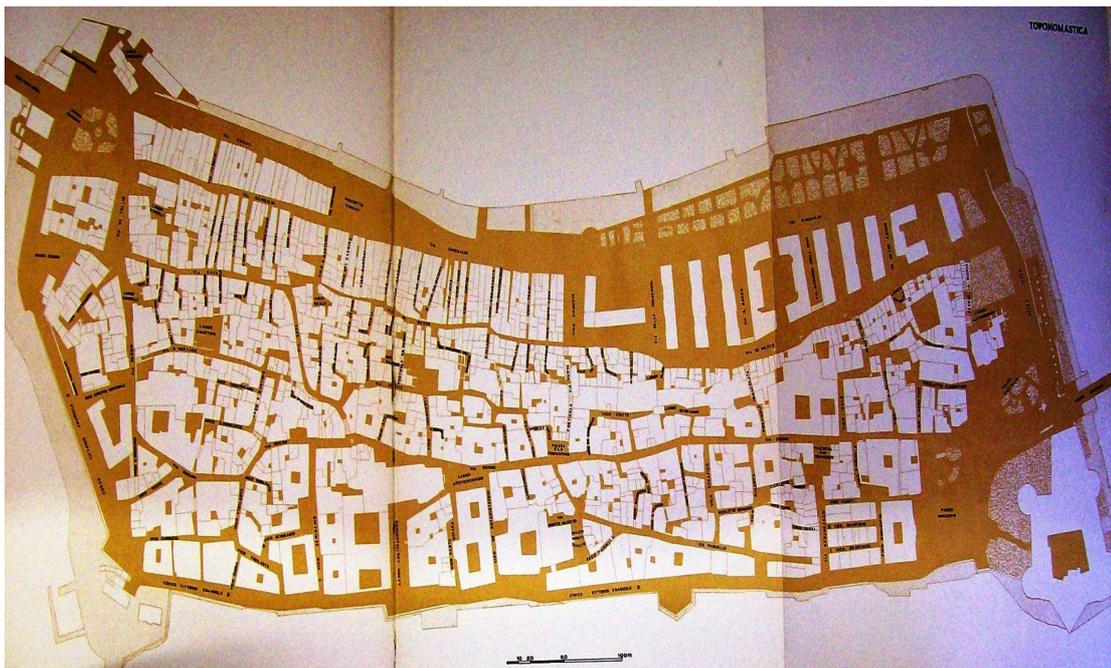
piccolo negoziante, con il vantaggio di aver ottenuto in proprietà la casa d'abitazione, la quale veniva frazionata per ricavarne vani da affittare. Le stesse condizioni abitative non erano quindi dissimili da quelle degli altri abitanti degli isolati. Degli 81 proprietari circa la metà viveva negli alloggi compresi nell'area delle demolizioni, tra questi un terzo occupava abitazioni composte d'un solo vano, mentre i restanti due terzi occupavano abitazioni composte di 2 o 3 vani¹⁰⁵. Tra gli inquilini, il totale delle famiglie da sgomberare era di 237, per un totale di 978 componenti residenti e 991 componenti presenti. Le categorie professionali maggiormente diffuse erano quelle dei pescatori/mitilicoltori, rappresentate da 54 famiglie per un totale di 276 componenti, e quella degli operai dell'Arsenale rappresentata da 46 famiglie e 247 componenti. Le altre famiglie erano composte in prevalenza da pescivendoli, piccoli esercenti, manovali, contadini, carrettieri, casalinghe e artigiani. La quasi totalità delle famiglie, composte in media da 4,2 membri, viveva in abitazioni di un solo vano. Dal Censimento risulta, infine, che delle 237 famiglie da allontanare dalle case da demolire solo 99 avevano trovato un nuovo alloggio, mentre le restanti 138 non potevano contare su un'altra sistemazione¹⁰⁶.

Quando il 7 settembre del 1934 si avvia l'esecuzione del progetto con la cerimonia ufficiale del primo colpo di piccone¹⁰⁷, l'ipotesi di Bonavolta era ormai sconfessata. Il R. D. L. 3 maggio 1934, n. 1.150 che approvava il Piano generale di massima non conteneva alcun accenno, infatti, alla istituzione di un Consorzio obbligatorio e la propagandata urgenza della bonifica veniva diluita nel succedersi di varianti esecutive, tanto che gli stessi sventramenti, esaurito in pochi mesi il lotto "Isola della Pace", per fortuna segnavano il passo.

¹⁰⁵ Cfr. A.S.T., Cat. 6.6: *Lavori Pubblici*, Busta 130, Fascicolo 7: *Risanamento-Case popolari 1936-'38*, Documento: *Municipio di Taranto, Ufficio centrale di Polizia Urbana. Risanamento della città vecchia, isolati da sgomberare 4-5-6-7, 10 luglio 1936.*

¹⁰⁶ Ivi.

¹⁰⁷ «Il Duce assesta colpi su colpi con meditata efficacia; i colpi sono di punta e di taglio come quelli di un competente guastatore dei reparti di assalto. Egli distribuisce sapientemente le breccie, intacca la stabilità della costruzione e si ostina nel lavoro, mentre dall'alto delle case le donne, i bambini, i vecchi gridano il loro basta. Ma egli vuol proseguire». Per la cronaca della giornata vedi: "La Voce del Popolo", 1 settembre 1934; e la rivista cittadina "Taras", n. 9-10, 1934.



Pianta della città vecchia negli anni Settanta. In alto a destra le case popolari costruite sull'unica area demolita. Da: F. Blandino, *La città vecchia di Taranto. Il piano per il risanamento e il restauro conservativo*, Dedalo, Bari 1974.

Tuttavia, mentre andavano lentamente avanti le pratiche per il centro storico¹⁰⁸, si estendeva l'impegno per dotare la città di nuove case popolari. Nel 1932 i giornali locali scrivevano di 100 appartamenti da realizzare a Porta Napoli su aree demaniali; dei 249 da costruire sui suoli Acclavio a Tre Carrare con i finanziamenti INA ed a cura della ditta Provera e Carrasi di Roma, dei progetti per le case INCIS¹⁰⁹. Ciò nonostante, il costante aumento della popolazione per tutti gli anni Trenta e le esigenze di quanti venivano espulsi dal centro storico, facevano sì che il problema dell'alloggio si risolvesse in un massiccio affollamento dei vani disponibili, con l'occupazione abusiva di cortili interni e con il dilagare del subaffitto. Nel 1937 il Prefetto di Taranto denunciava come «il continuo incremento demografico di questa città e la insufficienza di case da abitazione, rende sempre più grave il problema degli alloggi e di una idonea sistemazione familiare»¹¹⁰.

¹⁰⁸ Il R. D. L. 3 maggio 1934 diventava legge il 25 marzo 1935, n. 404. Il primo piano particolareggiato era deliberato il 27 luglio 1935 dell'Amministrazione Comunale ed era successivamente approvato con decreto del 7 maggio 1936. Con il decreto del 10 giugno 1937 si approvava definitivamente la lottizzazione delle ricostruzioni.

¹⁰⁹ Cfr., *I progetti per le case popolari*, in "La Voce del Popolo", 8 ottobre 1932.

¹¹⁰ Cfr. A.S.T., Cat. 8.2, Busta 229, Fascicolo 5: *Relazioni mensili 1937 - 1940*, Documento: *Relazione del Prefetto di Taranto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, in data 2 aprile 1937*.

L'opera di sventramento intanto andava avanti, i 10 milioni che l'Istituto Autonomo Fascista Case Popolari aveva avuto in prestito dal Banco di Napoli il 10 maggio 1935 consentivano per tutto il 1936 l'attuazione del primo piano particolareggiato¹¹¹. Nel giugno 1937 erano stati distrutti 12 vicoli, nel 1938 17, nel 1939 23¹¹². All'avanzare dello sventramento non corrispondeva però l'assegnazione di nuovi alloggi agli abitanti forzatamente sfrattati. Infatti, in una lettera al Capo del Governo dell'otto settembre 1939 il Prefetto segnalava che era stato appena completato, a cura dell'IAFCP un quarto gruppo di case popolari che «comprende i primi tre edifici, con 76 alloggi e 204 vani, che segnano l'inizio della ricostruzione della zona di risanamento in via Garibaldi»¹¹³; mentre ancora nel marzo del 1940 il Podestà ricordava che «s'impone per una urgente soluzione il problema della costruzione di alloggi ultra popolari per le numerose famiglie che, sfrattate dai tuguri della Città vecchia, ove il Duce il 7 settembre 1934 dié il primo colpo di piccone, si trovano oggi alloggiate in baracche provvisorie in condizioni igieniche non migliori»¹¹⁴.

¹¹¹ Cfr. A.S.T., Cat. 6.6: *Lavori Pubblici*, Busta 130: *Risanamento – Case Popolari*, Fascicolo 7: *Rapporti 1937*, Documento: *Rapporto del Presidente dell'IAFCP al Prefetto di Taranto, 12 febbraio 1937*.

¹¹² Cfr. F. Calia, *Mentre lavora il piccone*, in "Taras", n. 15, 1939.

¹¹³ Cfr. A.S.T., Cat. 8.2, Busta 229, Fascicolo 5: *Relazioni mensili 1937 – 1940*, Documento: *Lettera del Prefetto al Duce, 8 settembre 1939*.

¹¹⁴ Cfr. A.C.S., PNF, Situazione Provincie, Busta 23: *Taranto*, Fascicolo 6: *Relazioni Varie 1938 – 1940*, Documento: *R. Giovinazzi, Programma opere pubbliche. Relazione del 20 marzo 1940*.

APPENDICE.

Per la ricostruzione dei principali dati anagrafici, professionali, occupazionali e sullo schieramento politico di appartenenza dei Consiglieri Comunali nel periodo esaminato ho dovuto utilizzare molte fonti diverse integrandole tra loro. Sui *Registri di stato civile*, conservati in volumi decennali presso l'*Archivio Storico del Comune di Taranto* ho verificato i principali (per gli anni precedenti il 1889) dati anagrafici, l'occupazione e la professione. Le informazioni relative alla professione e alla principale attività svolta dai Consiglieri per il periodo che va dal 1889 al 1920 sono state ricavate dalle *Liste degli eletti al Consiglio comunale*. Queste liste, compilate annualmente dall'amministrazione comunale sulla base dei ruoli fiscali forniti dall'amministrazione finanziaria e giudicate attendibili da molti studiosi, sono conservate anch'esse nell'*Archivio Storico del Comune di Taranto*, nel *Fondo Affari Generali*. Ad integrazione delle fonti precedenti si sono anche visionati per gli anni 1889, 1911 e 1920 gli *Elenchi dei maggiori contribuenti dell'imposta fondiaria*. In questo caso sono indicati il Comune in cui si trovava il fondo e l'ammontare dell'imposta pagata. È molto probabile che queste fonti non siano perfettamente attendibili dal punto di vista fiscale, i ruoli per la ricchezza mobile venivano infatti compilati sulla base dei redditi dichiarati, ma tuttavia forniscono un'indicazione sufficientemente precisa dell'attività svolta dai vari contribuenti e un'idea di massima delle condizioni economiche. Queste fonti sono conservate nell'*Archivio di Stato di Taranto*, Categoria V, Fondo *Finanze*. Le informazioni inerenti l'iscrizione ad una delle Liste politiche cittadine si sono ricavate dalla stampa locale e principalmente dai giornali "*Il Rinnovamento*" e "*La Sentinella*" per i primi decenni post-unitari e il settimanale "*La Voce del Popolo*" per il periodo compreso tra il 1884 e il 1920. Dai giornali locali si sono desunte anche alcune informazioni biografiche, come ad esempio se il consigliere era in possesso del titolo di laurea, e alcuni profili politici. Infine si sono ricavati i nomi dei vari assessori consultando le *Delibere del Consiglio Comunale di Taranto* e quelle della *Giunta Municipale*, tutte raccolte in volumi e conservate per gli anni 1861–1900 nell'*Archivio di Stato di Taranto* e per gli anni successivi nell'*Archivio Storico del Comune di Taranto*.

NOME	PROFESSIONE	E. 1886	E. 2-2-'90	E. 4-7-'97	E. 15-8-'99	E. 31-5-'04	E. 20-4-'07	E. 10-2-'09	E. 13-6-'14	E. 29-10-'20
DE SINNO FRANCESCO	PROPRIETARIO	PROG	PROG	PROG						
DI STANI CATALDO	COMMERCIANTE FRUTTI DI MARE	PROG	PROG							
PANTALEO BARONE GIOVANNI	NOBILE - PROPRIETARIO	PROG	PROG	PROG	PROG					
SPATERA GIUSEPPE	AVVOCATO	PROG								
DE CESARE VINCENZO	AVVOCATO	PROG	PROG	PROG	PROG					
ROCHIRA FRANCESCO	PROPRIETARIO - AVVOCATO	PROG	PROG	PROG	PROG	PROG				
TRAVERSA FRANCESCO PAOLO	COMMERCIANTE FRUTTI DI MARE	PROG	DEM		DEM	DEM	DEM			
CARELLI EGIDIO	AVVOCATO	PROG			PROG	DEM	DEM	DEM		
CARDUCCI LUIGI	NOBILE - PROPRIETARIO	PROG	PROG							
DE TULLIO CAV. CATALDO	PROPRIETARIO	PROG	PROG	PROG						
PORTACCI FRANCESCO	PROPRIETARIO - MEDICO	PROG				PROG				
RAIMONDI FRANCESCO	AVVOCATO	PROG								
SCARFOGLIO ANTONIO	AVVOCATO	PROG								
CORATO NICOLA	COMMERCIANTE P. ALIMENTARI	PROG								
BLASI FRANCESCO B. DI STATTE	NOBILE - PROPRIETARIO	PROG								
PELUSO NICOLA	NEGOZIANTE	PROG								
GIOVINAZZI NICOLA	PROPRIETARIO	PROG	PROG	PROG	PROG					
CIGLIOLA EMANUELE	PROPRIETARIO - AVVOCATO	PROG	PROG	PROG	PROG	PROG				
CASALICCHIO ACHILLE	NEGOZIANTE	PROG								
GALEOTA CATALDO	PROPRIETARIO - AVVOCATO	PROG								
CUGINI GIOVANNI	UFFICIALE GENIO MILITAR. INGEGNERE	PROG								
TUCCI ADOLFO	PROPRIETARIO	PROG	PROG	PROG						
DE SANCTIS GIACOBBE	AVVOCATO	PROG								
GAGLIARDO GIUSEPPE	PROPRIETARIO	PROG		DEM						
PRIMICERI CARLO	PROPRIETARIO	PROG	PROG	PROG						
MONTERA CATALDO	NOTAIO	PROG								
LATAGLIATA GIANTOMMASO	DOTTORE - FARMACISTA	PROG								
CARRIERI ANGELO	AVVOCATO	PROG	PROG	PROG						
PULITO VINCENZO	AVVOCATO	PROG								
COLUCCI DIEGO	PROPRIETARIO	PROG								
SEBASTIO VINCENZO	MEDICO	PROG	PROG	PROG						
DE MATTEO LUIGI	COMMERCIANTE MATERIALI EDILI	PROG	PROG	PROG						
ETTORRE FRANCESCO	CHIMICO	PROG	PROG							
PARABITA ANGELO	PROPRIETARIO - AVVOCATO	PROG	PROG	PROG	DEM	DEM	DEM	DEM		
PUPINO CARBONELLI PIETRO	AVVOCATO	PROG	PROG	PROG	DEM					
FOTI NICOLA	AVVOCATO	PROG				DEM		DEM		

NOME	PROFESSIONE	E. 1886	E. 2-2-'90	E. 4-7-'97	E. 15-8-'99	E. 31-5-'04	E. 20-4-'07	E. 10-2-'09	E. 13-6-'14	E. 29-10-'20
SAVINO GERMANO	MEDICO	PROG	PROG							
CARDUCCI LUDOVICO	NOBILE-PROPRIETARIO	PROG	DEM	PROG	DEM					
CIURA RAFFAELE	NOBILE-PROPRIETARIO-MEDICO	DEM	DEM	DEM	DEM	DEM	DEM			
LOJUCCO ERRICO	NOBILE-PROPRIETARIO	DEM	DEM	DEM						
CACACE BENIAMINO	COMMERCIANTE-BANCHIERE-PROPR.	DEM	DEM	DEM						
CORDIGLIA LUIGI	PROPRIETARIO	DEM	DEM	DEM	DEM					
DE NOTARISTEFANI FRANCESCO	NOBILE-PROPRIETARIO-AVVOCATO	DEM	DEM							
SCIALPI CATALDO	DOTTORE-UFFICIALE DI MARINA	DEM	DEM							
VACCA ALESSANDRO	PROPRIETARIO	DEM	DEM							
LIUZZI FRANCESCO	PROFESSORE DI CHIMICA	DEM	DEM							
DE VINCENTIIS FRANCESCO	COMMERCIANTE P. ALIMENTARI	DEM	DEM							
CRISCUOLO ALESSANDRO	PROPRIETARIO-AVVOCATO	DEM	PROG		DEM				PRO-T	FC
RICCIARDI VITO	DOTTORE-ISPETTORE SANITARIO FFSS	DEM	DEM	DEM						
DE TULLIO MICHELE	PROPRIETARIO	DEM	DEM							
GALEONE FRANCESCO	INGEGNERE-PROPR. IMPRESA EDILE	DEM	DEM	DEM		DEM	DEM			
OLMI ERNESTO	PROPRIETARIO	DEM	DEM	PROG						
TOCCI LUCIANO	AVVOCATO	DEM	DEM		DEM					
PIGNATELLI LEONARDO	OPERAIO	DEM	DEM							
NITTI LUIGI	PROPRIETARIO-AVVOCATO	DEM	DEM	DEM		DEM	DEM			
HUEBER RAFFAELE	INDUSTRIA MECCANICA	DEM	DEM							
ETTORRE GIUSEPPE	MEDICO	DEM	DEM							
VIOLA LUIGI	PROF-DIRETTORE M. ARCHEOLOGICO	DEM	DEM	DEM	DEM					
CHILOYRO NICOLA	COMMERCIANTE MATERIALI EDILI	DEM	DEM	DEM	DEM			DEM		
FAGO VINCENZO	COMMERCIANTE P. AGRICOLI AVV.	DEM	DEM		DEM	DEM	DEM	DEM		
LO RE NICOLA	AVVOCATO-CONS.PROV.-DEPUTATO		DEM		DEM					
IANNELLI CAMILLO	MEDICO		DEM	DEM	DEM	DEM	DEM			
MASTRONUZZI ABRAMO	MEDICO		DEM				DEM	DEMB.		
CAMMINITI ANGELO	COMMERCIANTE P. ALIMENTARI		DEM	PROG		DEM				
BLANDAMURA LUIGI	COMMERCIANTE P. ALIMENTARI		DEM		PROG	PROG	DEM			
MARTINI	IMPIEGATO SUPERIORE FERROVIE		DEM							
RIZZINI	IMPIEGATO SUPERIORE FERROVIE		DEM							
PETRETTI	IMPIEGATO SUPERIORE FERROVIE		DEM							
IURLARO FRANCESCO	OPERAIO		DEM	PROG	DEM	DEM	DEM			
DE LORENZO ANGELO	OPERAIO		DEM		DEM		DEM	DEM		
PARLATANO	PROPRIETARIO-AVVOCATO		DEM							
MIGNER	PROPRIETARIO-AVVOCATO		DEM							

NOME	PROFESSIONE	E. 1886	E. 2-2-'90	E. 4-7-'97	E. 15-8-'99	E. 31-5-'04	E. 20-4-'07	E. 10-2-'09	E. 13-6-'14	E. 29-10-'20
LUCARELLI	PROPRIETARIO-AVVOCATO		DEM							
BELLANDO-RONDONE TOMMASO	PROPRIETARIO-AVVOCATO		DEM			DEM	DEM			
RAGUSA CIRO	CHIMICO-FARMACISTA		DEM		DEM					
MESSINA GIUSEPPE	UFFICIALE GENIO MILITAR. INGEGNERE		PROG						PRO-T	
GALEONE GIOVANNI	PROPRIETARIO-INGEGNERE		DEM			PROG			PRO-T	
FRASCELLA GIUSEPPE	AVVOCATO			DEM	DEM			DEM	PRO-T	
CAO GIAMBATTISTA	PROPRIETARIO			PROG						
QUEIROLO GIUSEPPE	PROPRIETARIO		DEM							
DECESARE NICOLA	AVVOCATO									
PERRONE LUIGI	PROPRIETARIO-AVVOCATO			PROG	PROG					
TORRENTI ANDREA	IMPIEGATO SUPERIORE FERROVIE					DEM	DEM			
ANDREASSI ERNESTO	PROPRIETARIO									
FRIGERI ENRICO	PROPRIETARIO			PROG						
CAFORIO ANGELO	MEDICO			PROG			DEM			
MAGLIONE GIAMBATTISTA	COMMERCIANTE FRUTTI DI MARE			PROG					PRO-T	
RUGGIERI FRANCESCO	MEDICO			PROG						
STOLA EMILIO	MEDICO			PROG						
COLUCCI SILVIO	PROPRIETARIO-AVVOCATO			PROG						F-C
PALLESCHI ANTONIO	NOTAIO			PROG	DEM	DEM				
TROYLO FRANCESCO	PROPRIETARIO			PROG		PROG			PRO-T	
LECITO-BARI GIUSEPPE	NOBILE-PROPRIETARIO-INGEGNERE			PROG						
DAMASCO VINCENZO	AVVOCATO			DEM	DEM					
SAVINO GIOVANNI	MEDICO			PROG					PRO-T	
PORTACCI NICOLA	CAPTANO MARINA MILITARE			PROG						
QUINTIERI PASQUA.	AVVOCATO			PROG						
ALESSANDRINI FRANCESCO	NOTAIO			PROG						
MANNARINI CARLO	MEDICO			DEM	DEM	DEM	DEM	DEM		
FRASCOLLA VINCENZO	MEDICO			DEM	DEM	DEM	DEM			
AMENDOLITO GIOVANNI	COMMERCIANTE P.AGRICOLI			DEM						
FAGO NICOLA	INGEGNERE			DEM						
LATAGLIATA LUIGI	AVVOCATO			DEM		DEM	DEM	DEM		
ORSO QUINTO	INGEGNERE-PROPR. IMPRESA EDILE				DEM					
ZITO COSIMO	MEDICO CHIRURGO			DEM	DEM	DEM				F-C
CACACE EMANUELE	PROPR. COMMERCIANTE BANCHIERE				DEM					
GEMMATO SAVERIO	MEDICO			DEM	DEM	DEM	DEM	DEM	PRO-T	
TURRINI GIAMBATTISTA	INGEGNERE				DEM	DEM	DEM			

NOME	PROFESSIONE	E. 1886	E. 2-2-'90	E. 4-7-'97	E. 15-8-'99	E. 31-5-'04	E. 20-4-'07	E. 10-2-'09	E. 13-6-'14	E. 29-10-'20
DENICOLA DOMENICO	COMMERCIANTE MATERIALI EDILI				DEM					
MASELLA PAOLO	AVVOCATO				DEM					
MONACO FRANCESCO	AVVOCATO			PROG	DEM				PRO-T	F-C
ARBORITANZA DOMENICO	INGEGNERE				DEM					
LAGHEZZA GENNARO	IMPIEGATO				DEM					
LOJUCCO FRANCESCO	COMMERCIANTE P.AGRICOLI				DEM					
CICINATO ANGELO	OPERAIO				DEM					
BIAVA VITTORIO	OPERAIO				DEM					
GENOVIVA FRANCESCO	RAGIONIERE				DEM				PRO-T	F-C
MELCHIONNE VINCENZO	RAGIONIERE				DEM					
CIMMINO LUIGI	NEGOZIANTE				DEM	DEM	DEM			
STROSCIA ALBERTO	PROPRIETARIO				DEM					
AMENDOLITO GIUSEPPE	PROPRIETARIO-INGEGNERE				DEM	DEM	DEM	DEM		F-C
MENECACCI ALFREDO	OPERAIO				DEM					
PORTACCI NICOLO' TOMMASO	PROFESSORE				DEM				RAD	
CHIRICHIGNO PIETRO	NEGOZIANTE				DEM			DEM		
ALBANO GIOVANNI	AVVOCATO				DEM			DEM		
SCIALPI ROBERTO	INGEGNERE-PROPR. IMPRESA EDILE				PROG		DEM	DEM	PRO-T	
CACACE-MAGGI MICHELE	PROPRIETARIO-AVVOCATO				PROG				PRO-T	
AMELYO GIUSEPPE	PROPRIETARIO				PROG					
CASAVOLA FELICE	AVVOCATO				PROG	DEM	DEM	DEM		
TAGLIENTE COSIMO	AVVOCATO			PROG						
MELE PASQUALE	NEGOZIANTE			PROG						
GRECO GIUSEPPE	PROPRIETARIO IMPRESA EDILE			PROG						
PAVONE PASQUALE	GEOMETRA			PROG	PROG					
ZIGRINO MARTINO	COMMERCIANTE CALZATURE			PROG						
FELICE FELICI	OPERAIO			PROG						
PRIMICERJ FRANCESCO	AVVOCATO				DEMB.	DEM	DEM	DEM		
TARSIA PAOLO	PROFESSORE				DEM					
GALANDINA GIOVANNI	AVVOCATO				DEM	DEM	DEM	DEM		F-C
ZACCARIA ANGELO	NOTAIO				DEM	DEM	DEM	DEM	PRO-T	
CARDUCCI-ARTENISIO ORAZIO	NOBILE-AVVOCATO					DEM	DEM		PRO-T	
CARDUCCI-ARTENISIO GIUSEPPE	NOBILE-PROPRIETARIO					DEM	DEM			
CASTELLANO FRANCESCO	AVVOCATO					DEM	DEM	DEM		
ETTORRE RAFFAELE	AVVOCATO					DEM	DEM	DEM		
HUEBER ALESSANDRO	INDUSTRIA MECCANICA					DEM	DEM			

NOME	PROFESSIONE	E. 1886	E. 2-2-'90	E. 4-7-'97	E. 15-8-'99	E. 31-5-'04	E. 20-4-'07	E. 10-2-'09	E. 13-6-'14	E. 29-10-'20
SPATERA GIOVANNI	PROPRIETARIO - AVVOCATO					DEM	DEM		PRO-T	F-C
MARTURANO NICOLA	RAGIONIERE					DEM	DEM	DEM		
PELLE NICOLA	PROFESSORE					DEM	DEM			
SCIALPI GUGLIELMO	PROPRIETARIO					DEM	DEM		PRO-T	
COPPOLA VINCENZO	INGEGNERE					DEM		DEM		
MAGLIONE FRANCESCO	COMMERCIANTE P. AGRICOLI					DEM	DEM			
LOJUCCO DOMENICO	PROFESSORE					DEM				
PALASCIANO PIETRO	PROPRIETARIO					DEM	DEM			
PAVONE DOMENICO	NEGOZIANTE					DEM	DEM	DEM		
GUARINO CATALDO	AVVOCATO					DEM				
GRIMALDI PAOLO	AVVOCATO					DEM	DEM	DEM		
MONTELEONE GIUSEPPE	OPERAIO					DEM	DEM			
VOZZA FRANCESCO	OPERAIO					DEM	DEM	DEM		
D'AYALA-VALVA FRANCESCO	NOBILE - PROPRIETARIO					PROG			PRO-T	
SEBASTIO NICOLA	MEDICO					PROG				
CINQUE GIOVANNI	PROPRIETARIO					PROG			PRO-T	
DELLI PONTIPASQUALE	PROPRIETARIO - MEDICO OCULISTA					PROG			PRO-T	F-C
CECI FERDINANDO	AVVOCATO					PROG				
GRECO VITO	INGEGNERE					IND	DEM	DEM	PRO-T	
CERVO TOMMASO	PROPRIETARIO IMPRESA EDILE					IND	DEM	DEM		F-C
DI STANI DOMENICO	AVVOCATO					IND				
PALUMBO LUIGI	COMMERCIANTE MATERIALI EDILI					DEM	DEM	DEM	PRO-T	
EPIFANI MICHELE	OPERAIO					PROG				
COLUCCI LEONIDA	AVVOCATO						RAD	RAD	RAD	
CULTOLO EUCLIDE	TENENTE DI VASCELLO						DEM			
DEINTRONA ALESSANDRO	AVVOCATO						DEM			
DELSORDO IGNAZIO	OPERAIO						DEM	DEM		
DE VINCENTIIS GIOACCHINO	AVVOCATO						DEM	DEM		
GIANGRANDE RAFFAELE	OPERAIO						DEM			
GIUDICE PIETRO VINCENZO	COMMERCIANTE FRUTTI DI MARE						DEM	DEM		
MONTECELLI ERNESTO	AVVOCATO						DEM			
SERIO LUIGI	MEDICO						RAD	RAD		
SILVA SCIPIONE	INGEGNERE						DEM			
CARANO FRANCESCO	MEDICO						PROG	SOC		
SANGIORGIO EDOARDO	AVVOCATO						PROG	SOC		SOC
VOCOLI EDOARDO	OPERAIO						PROG	SOC		SOC

NOME	PROFESSIONE	E. 1886	E. 2-2-'90	E. 4-7-'97	E. 15-8-'99	E. 31-5-'04	E. 20-4-'07	E. 10-2-'09	E. 13-6-'14	E. 29-10-'20
BELLANDORONDONE VINCENZO	AVVOCATO						DEM			F-C
PERGOLESI DIONISIO	NEGOZIANTE						DEM	DEM		
CAGGIANO DONATO	COMMERCIANTE MATERIALI EDILI							DEM		F-C
FERRARI ALDO	PROFESSORE							DEM		
DELL'AQUILA FLORIANO	MEDICO							DEM	RAD	
MARCHI AURELIO	AVVOCATO							RAD	RAD	
LOREA POMPEO	OPERAIO							SOC		
GAGLIARDO CATALDO	AVVOCATO							DEM		
FAGGIANI ANTONIO	OPERAIO							SOC		
TRAVERSA VITO	COMMERCIANTE MATERIALI EDILI							DEM		
CAROLI ALFONSO	AVVOCATO							DEM		
CALCANTE FRANCESCO	OPERAIO							SOC		SOC
ETTORRE FEDERICO	RAGIONIERE							DEM		
PICICCI GAETANO	PROPRIETARIO IMPRESA EDILE							DEM		
GAZZONI GIACINTO	AVVOCATO							DEM		
PALATTELLA GIOVA.	MEDICO							DEM		
DEREDITA' GIUSEPPE	NEGOZIANTE							DEM		F-C
PAMPO ARTURO	RAGIONIERE							DEM		
ANGARANO GIUSEPPE	PRIMO RAGIONIERE R. ARSENALE							DEM		F-C
SCARDIGNA LUIGI	OPERAIO							DEM		
BALDARI ORESTE	AVVOCATO							DEM		
RUGGIERO VINCENZO	TENENTE MARINA MILITARE							DEM		
GRASSI ERNESTO	AVVOCATO							DEM		
BORTONE GIUSEPPE	SCARICATORE DI PORTO							SOC		
CARANO GIOVANNI	NOTAIO								RAD	
BOCCUNI FRANCESCO	RAGIONIERE								RAD	
CASAVOLA MICHELE	AVVOCATO								RAD	
FAGO MATTEO	MEDICO								RAD	
PRETE GIOVANNI	AVVOCATO								RAD	
URSOLEO EMIDIO	PROFESSORE								RAD	
SPAGNUOLO CARMINE	COMMERCIANTE P. AGRICOLI								PRO-T	F-C
BOZZOLA LUIGI	PROPRIETARIO								PRO-T	
CANDIDA LUIGI	RAGIONIERE								PRO-T	
VALENTE FRANCESCO	IMPIEGATO FERROVIE								PRO-T	F-C
ROCHIRA VITTORIO	PROPRIETARIO-AVVOCATO								PRO-T	F-C

NOME	PROFESSIONE	E. 1886	E. 2-2-'90	E. 4-7-'97	E. 15-8-'99	E. 31-5-'04	E. 20-4-'07	E. 10-2-'09	E. 13-6-'14	E. 29-10-'20
FONTANA PIETRO	MURATORE								PRO-T	
DEGENNARO ANTONIO	AVVOCATO								PRO-T	
GUARDONE LUIGI	PROPRIETARIO IMPRESA EDILE								PRO-T	FC
DELL'AQUILA PIETRO	MEDICO								PRO-T	
D'AMMACCO DOMENICO	COMMERCIANTE P. AGRICOLI								PRO-T	
MORELLI ANTONIO	NOTAIO								PRO-T	
DEBELLIS FRANCESCO	AVVOCATO								PRO-T	
MORO GIUSEPPE	COMMERCIANTE CALZATURE								PRO-T	
LATAGLIATA RAFFAELE	AVVOCATO								PRO-T	
GUARDONE GIOVANNI	PROPRIETARIO								PRO-T	
DENOTO MICHELE	PROPRIETARIO-PROFESSORE								PRO-T	
CASSANO COSIMO	OPERAIO R. ARSENALE								PRO-T	
DELL'AGLIO LUIGI	NEGOZIANTE								PRO-T	
PUPINO ERCOLE	PROFESSORE								PRO-T	
BRESCIA GIUSEPPE	OPERAIO R. ARSENALE								PRO-T	
DIPALMA SILVIO	AVVOCATO								PRO-T	FC
SEMERARO LUCA	AVVOCATO								PRO-T	
TASCO VINCENZO	CAPO UFFICIO TELEGRAFI								PRO-T	FC
NACUCCHI RAFFAELE	OPERAIO								PRO-T	
LATERZA ANTONIO	AVVOCATO								PRO-T	
GENNARINI MICHELE	NEGOZIANTE								PRO-T	
CATAPANO PIETRO	AVVOCATO								PRO-T	FC
RICEI FRANCESCO	OPERAIO R. ARSENALE								PRO-T	
GRANO CARLO	OPERAIO R. ARSENALE								PRO-T	
BLANDAMURA DAVIDE	INGEGNERE-CAPITANO MARINA									FC
DIANA DEMETRIO	COMMERCIANTE P. AGRICOLI									FC
BLASI ALFREDO	CAPO CONDUTTORE FERROVIE									FC
TRANI PIETRO	MEDICO CHIRURGO									FC
MAIONE ERNESTO	CAPO MAGAZZINIERE FERROVIE									FC
GALANTINO GIUSEPPE	INGEGNERE									FC
PELILLO MARCO	AVVOCATO									FC
ESPOSITO FRANCESCO	CAPO TECNICO R. ARSENALE									FC
RAMELLINI GIUSEPPE	PROPRIETARIO-AVVOCATO									FC
CANDIDO RENATO	CAPTANO MARINA MILITARE									FC
RAFFO GIOVANNI	INDUSTRIALE-PRODUTTORE BIRRA									FC

NOME	PROFESSIONE	E. 1886	E. 2-2-'90	E. 4-7-'97	E. 15-8-'99	E. 31-5-'04	E. 20-4-'07	E. 10-2-'09	E. 13-6-'14	E. 29-10-'20
CAGGIANO FRANCESCO	CAPTANO MARINA MILITARE									FC
DIMITRI GIOVANNI	OPERAIO PITTORE R.ARSENALE									FC
AUGENTI ACHILLE	IMPIEGATO CALCOLATORE R.ARSENALE									FC
ALEMANNI DOMENICO	COMMERCIANTE MATERIALI EDILI									FC
SOLITO PASQUALE	MACCHINISTA FERROVIARIO									FC
MASTROPASQUA FRANCESCO	IMPIEGATO									FC
FOTI LUIGI	AVVOCATO									FC
ZOCCHI ERNESTO	IMPIEGATO									FC
FAGO FERDINANDO	COMMERCIANTE FRUTTI DI MARE									FC
DEVITA ANGELO	MURATORE									FC
PIEPOLI FRANCESCO	SCARICATORE DI PORTO									FC
LEMMA NICOLA	MURATORE									FC
RINALDI MICHELE	OPERAIO									SOC
BRAGA ADOLFO	OPERAIO R.ARSENALE									FC
DEMARINIS STEFANO	OPERAIO R.ARSENALE									SOC
MONGELLI CATALDO	OPERAIO R.ARSENALE									SOC
CARACCIOLIO FRANCESCO	OPERAIO R.ARSENALE									SOC
DIMASE PIETRO	TIPOGRAFO									SOC
GRAFFONE ANGELO	OPERAIO									SOC
CORSI IVONE	OPERAIO									SOC
ORTESTA NICOLA	OPERAIO									SOC
REGINI GIUSEPPE	MURATORE									SOC
LEONE ANGELO	OPERAIO									SOC
LECCE ERMINIO	COMMERCIANTE CALZATURE									FC
CAPRIULO ANDREA	OPERAIO R.ARSENALE									SOC

LEGENDA:

E: Elezioni PROG: Progressista DEM: Democratica PRO-T: Pro-Taranto F-C: Fascio-Costituzionale SOC: Socialista
 RAD: Radicale IND: Indipendente.

FONTI ARCHIVISTICHE, CENSIMENTI E RELAZIONI DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Archivio di Stato di Taranto

Fondo Prefettura-Gabinetto

Fondo Prefettura-serie II “Affari speciali dei singoli Comuni”, Comune 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 Storico del Comune di Taranto

Fondo Amministrazione

Fondo Opere Pie e Beneficenza

Fondo Polizia Urbana e Igiene

Fondo Finanze

Fondo Governo

Fondo Lavori Pubblici

Fondo Agricoltura Industria e Commercio

Archivio Centrale dello Stato

Fondo Ministero Interno, Direzione Generale Amministrazione Civile

Fondo Partito Nazionale Fascista, Situazione politica provincie

Archivio di Stato di Lecce

Fondo Prefettura-Gabinetto

Archivio Storico Banca Commerciale Italiana

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 di Taranto

Fondo Archivio Matricolare Operaio

Censimenti

Istituto Centrale di Statistica, *Censimento generale della popolazione del Regno al 1 dicembre 1861*, Stabilimento poligrafico per l'Amministrazione dello Stato, Roma 1861.

Istituto Centrale di Statistica, *Censimento generale al 31 dicembre 1871 della popolazione del Regno d'Italia corredato dalla relazione del Ministro di agricoltura, industria e commercio con indice alfabetico per provincie, circondari e distretti* Stamperia reale, Firenze 1873.

MAIC, Direzione generale della statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 31 dicembre 1881*, vol. 3, Tipografia Bodoniana, Roma 1883 – 1884.

MAIC, Direzione generale della statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901*, vol. 4-5, Bertero, Roma 1902.

MAIC, Direzione Generale della Statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901. Relazione sul metodo di esecuzione e sui risultati del censimento, raffrontati con quelli dei censimenti italiani precedenti e di censimenti esteri*, vol. X, Tip. Nazionale Bertero, Roma 1904.

MAIC, Direzione Generale della Statistica, *Censimento della popolazione del Regno al 10 giugno 1911*, Tipografia delle mantellate, Roma, 1912.

Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *7 Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 1. dicembre 1921*, Istituto centrale di statistica Stab. poligrafico per l'amministrazione dello Stato, Roma 1927.

Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *8 Censimento generale della popolazione 21 aprile 1936*, Volume II, *Province*, Fascicolo 76, *Provincia dello Ionio (Taranto)*, Tipografia Ippolito Failli, Roma 1937.

Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento Industriale e Commerciale al 10 giugno 1911*, Roma 1912.

Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento Industriale e Commerciale al 15 ottobre 1927. Volume IV, Italia meridionale, insulare, Regno*, Provveditorato Generale dello Stato – Libreria, Roma 1928.

Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento Industriale e Commerciale 1937-'40: Prima serie, risultati generali. Volume I: Industrie, Parte I: Esercizi, addetti, forza motrice*, Failli, Roma 1942.

MAIC, *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro*, vol. 18, dicembre 1912, Tip. Nazionale di G. Bertero & C., Roma 1912.

MAIC, Direzione generale della Statistica, *Statistica delle elezioni generali politiche. 3 e 10 giugno 1900*, Roma 1900.

MAIC, *Statistica delle elezioni generali politiche. 6 e 13 novembre 1904*, Roma 1904.

Relazioni Camere di Commercio

Regia Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1870-71-72, Lecce 1874.

Regia Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1871 – 1875, Lecce 1879.

Regia Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1876 – 1880, Lecce 1884.

Regia Camera di Commercio ed Arti di Terra d'Otranto, *Relazione sull'andamento e bisogni del commercio, delle arti e delle industrie nella Provincia*, anni 1890 – 1895, Lecce 1897.

Camera di Commercio e Industria dell'Jonio, *Relazione sull'andamento della vita economica della Provincia di Taranto per l'anno 1925*, a cura del Segretario Camerale Beniamino Mazzilli, Il Popolo Jonico, Taranto 1926.

Consiglio e Ufficio Provinciale dell'Economia di Taranto, *Movimento economico e sociale in Terra Jonica. Relazione a base statistica*, a cura di B. Mazzilli, Arti Grafiche A. Dragone & C., Taranto 1929.

FONTI PUBBLICISTICHE D'EPOCA

AA. VV., "Rassegna Pugliese di Scienze Lettere ed Arti", anno XXX, vol. XXVIII, n. 6-7-8, Trani-Roma 1913.

AA.VV., "Taranto pel varo della nave Puglia", numero unico, Taranto 1898.

Albiati N., Cabiati A., *Il problema dei cantieri navali*, in "La Riforma Sociale", 1932.

Arditi G., *La corografia fisica e storica della provincia di Terra d'Otranto*, Stabilimento tipografico Scipione Ammirato, Lecce 1879.

Atti Parlamentari, Camera, Discussioni, Sessione del 1871-72, 2^a tornata del 28 aprile 1873, *Intervento dell'on. Perrone*.

Biasco A., *Cotonicoltura salentina*, in "Terra d'Otranto", 1958.

Bollettino mensile dell'Ufficio d'Igiene e Sanità Pubblica, nn. 2-11, anni 1912 – 1921.

Bollettino mensile di Statistica, n. 1-9, anni 1931 – 1938.

Candido G., *Emigrazioni interne temporanee nell'Agro brindisino*, in «Rivista di emigrazione», n. 12, 1910.

Carbonelli V., *Il Mar Piccolo di Taranto*, Roma 1881.

Carpi A., *Sull'andamento dei servizi della Direzione generale delle costruzioni navali*, Roma 1911-1912-1913.

Cerruti A., *Mar Piccolo e il Mar Grande di Taranto*, Stabilimento poligrafico dello Stato, Roma 1925.

Columella Onorati N., *Delle cose rustiche*, vol. III, Tipografia Flautina, Napoli 1804.

Comune di Taranto, F. Bonavolta, *Piano Regolatore Generale del Comune. Relazione sullo stato degli atti e proposte per avviarlo all'approvazione*, Taranto 7 luglio 1949.

Costa G., *Notizie statistiche della città di Taranto*, in "Giornale di economia rurale della Società Economica di Terra d'Otranto", vol. VII, Fasc. XV e XVI, Lecce 1847.

D'Andrea G., *Note di Profilassi contro la Tuberculosis*, Tipografia dei Fratelli Martucci, Taranto 1886.

D'Ayala Valva R., *Programma tarantino. Sogni e visioni*, Tipografia del Commercio, Taranto 1896.

Corbino E., *Il movimento delle merci nei porti meridionali dal 1922 al 1935*, in "Questioni meridionali", n. 1, vol. IV, 1937.

D'Onofrio G., *Il sovraffollamento nelle province meridionali d'Italia*, in "Questioni meridionali", vol. II, 1935.

De Cesare C., *Delle condizioni economiche e morali delle classi agricole nelle tre provincie di Puglia*, Guerriero, Napoli 1859.

De Cesare C., *Intorno alla ricchezza pugliese*, Cannone, Bari 1853.

De Giorgi G., *Il porto di Taranto* (dattiloscritto presso la biblioteca comunale "Acclavio" di Taranto), Taranto 1922.

De Giorgi C., *Il Mar Piccolo di Taranto. Note geofisiche*, in “Rassegna Pugliese”, vol. XVII, Vecchi, Trani 1913.

De Salis Marschlins C. U., *Nel Regno di Napoli: viaggio attraverso varie province nel 1789*, traduzione di Ida Capriati De Nicolò, V. Vecchi, Trani 1906.

Di Palma F., *Per il porto mercantile di Taranto. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 6 febbraio 1913*, Stabilimento tipografico Armani & Stein, Roma 1913.

Fago V., *Pel nostro porto mercantile*, Estratto dal giornale “Jonio”, Tipografia F.lli Martucci, Taranto 1902.

Ferrajolo L., *Il Canale Navigabile tra il Ponte Girevole di Taranto*, in “Taras”, a. I, n. 1 – 2, 1926.

Ferrajolo L., *Note di demografia tarantina*, in “Taras”, n. 1-2, 1926.

Forleo V., *Taranto dove la trovo*, A. Dragone e C., Taranto 1929.

Franchini V., *I Comitati regionali di mobilitazione industriale (1915 – 1918)*, Roma 1928.

Gagliardo G. B., *Descrizione topografica di Taranto: con quella dei suoi due mari, delle sue pesche, del suo territorio, dei suoi prodotti marittimi e terrestri, dei rottami delle sue antichità e colla serie dei suoi uomini illustri*, Angelo Trani, Napoli 1811. (Ristampa anastatica: A. Forni, Sala Bolognese 1977).

I cantieri navali Franco Tosi 1914 – 1934, Taranto 1934.

Imperatrice P., *Il problema edilizio*, in “Corriere delle Puglie”, 2 dicembre 1911.

“La Voce del Popolo”, 1883-1940.

Lenormant F., *La Grande – Grèce. Paysages et histoire*, A. Lévy, Paris 1881.

Massari G., *La vita e il regno di Vittorio Emanuele II di Savoia primo Re d’Italia*, F.lli Treves, Milano 1910.

Messina G., *Il Canale Navigabile tra la Rada e il mar Piccolo di Taranto*, Tipografia e Litografia del comitato d’artiglieria e genio, Roma 1898.

Monti G. M., *Per la storia dei Borboni di Napoli e dei patrioti meridionali*, Trani 1939.

Nitti C., *Considerazioni economiche e politiche per le quali l’Italia deve accrescere le sue forze marittime onde meglio giovare della sua posizione nel Mediterraneo e massime nel porto di Taranto*, Tip. Nazionale A. Liuzzi, Taranto 1865.

Nitti C., *Discorso del Sig. C. Nitti senatore del Regno, tenuto ai pescatori nel duomo di Taranto addì 1 gennaio 1864*, Taranto 1864.

Nitti C., *Del porto di Taranto nelle future condizioni d’Italia. Condizioni che costituiscono il porto di Taranto uno dei più adatti in Italia per un pronto commercio e per una stazione navale in contro all’Oriente*, Tipografia F.lli Cannone, Bari 1861.

Nitti C., *Della povertà di Taranto e de’ mezzi per mitigarla*, Napoli 1857.

Palustre De Montifaut L., *De Paris à Sybaris. Etudes artistiques et littéraires sur Rome et l’Italie méridionale 1866 – 1867*, Paris 1868.

Taranto che si rinnova. Il cantiere navale della società Franco Tosi, in “Taras”, numero unico 1 – 4, 1931.

BIBLIOGRAFIA

Acocella G. (a cura di), *Lo Stato e il Mezzogiorno. A ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*. Atti del Convegno di Studi storici svoltosi a Napoli dal 10 all'11 dicembre 1984, Guida, Napoli 1986.

Adorno S., De Pieri F., *Le città italiane nell'Ottocento*, in "Contemporanea", Anno X, n. 2, 2007.

Adorno S., *La produzione di uno spazio urbano. Siracusa tra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia 2004.

Adorno S., *Professionisti, città e territorio. Percorsi di ricerca tra storia dell'urbanistica e storia della città*, Gangemi editore, Roma 2002.

Alaimo A., *L'organizzazione della città: amministrazione comunale e politica urbana a Bologna dopo l'Unità (1859 – 1889)*, il Mulino, Bologna 1990.

Aliberti G., *Lo Stato postfeudale. Un secolo di potere pubblico nel Mezzogiorno italiano, 1806 – 1910*, Guida, Napoli 1993.

Aliberti G., *Città e campagna nel Mezzogiorno tra Otto e Novecento*, Libreria Internazionale Editrice, Salerno 1972.

Aliberti G., *Il dazio sui consumi dopo l'Unità*, in "Nord e Sud", n. 92 – 93, 1967.

Antonacci N., *Ceti dirigenti e lotte di classe dall'età liberale al fascismo*, in A Massafra, B. Salvemini (a cura di), *Storia della Puglia. Vol. 2, Dal Seicento a oggi*, Laterza, Roma-Bari 2005.

Antonacci N., *Dinamiche del territorio, reti urbane e trasformazione delle città in Puglia e Basilicata dall'Antico regime all'Unità. Un percorso bibliografico – interpretativo*, in “Storia Urbana”, n. 80, 1997.

Antonacci N., *Le città rurali dell'Italia meridionale nel XIX e XX secolo. Rassegna critica e prospettive di ricerca*, in “Società e Storia”, n. 71, 1996.

Assante F., *Città e campagne nella Puglia del secolo XIX. L'evoluzione demografica*, Droz, Ginevra 1975.

Avagliano L., *Lo sviluppo dei settori IRI e il rapporto Stato-Gruppi privati (1933-1939)*, in “Rassegna Economica” 1976.

Banti A. M., *Storia della borghesia italiana. L'età liberale*, Donzelli, Roma 1996.

Barba F., *Classe operaia e fascismo a La Spezia 1926 – 1934*, in Annali Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, *La classe operaia durante il fascismo*, Anno XX, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano 1981.

Barbagallo F., *Stato e Mezzogiorno – Politica ed economia. Francesco S. Nitti e la legge speciale per Napoli*, in Acocella G. (a cura di), *Lo Stato e il Mezzogiorno. A ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*. Atti del Convegno di Studi storici svoltosi a Napoli dal 10 all'11 dicembre 1984, Guida, Napoli 1986.

Barone G., *Lo Stato a Mezzogiorno. Ferrovie, reti urbane, emigrazione*, in AA. VV., *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Donzelli, Roma 2002.

Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, in “Meridiana”, n. 5, 1989.

Belli A., *Politiche territoriali e città meridionali*, Franco Angeli, Milano 1980.

Benevolo L., *La città contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 1993. [Fa parte di *Storia delle città*, 4 vol.].

Bernari C., *Tre operai*, Rizzoli, Milano, 1934. Edizione recente: Mondadori, Milano 2005.

Bevilacqua P., *Società rurale e emigrazione*, in *Comitato nazionale «Italia nel mondo»*. *Storia dell'emigrazione italiana*, a cura di Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina, vol. I, *Partenze*, Donzelli Editore, Roma 2001.

Bevilacqua P., *Habitat ed economia degli alberi nel Sud*, in Id, *Tra natura e storia. Ambiente, economie, risorse in Italia*, Donzelli, Roma 1996.

Bevilacqua P., *Breve storia dell'Italia meridionale, dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma 1993.

Bevilacqua P., *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (XVIII – XIX sec.)*, in “Meridiana”, n. 1, 1987.

Bianchi O., *Economia e società in Puglia negli anni del fascismo*, in A. Massafra, B. Salvemini, *Storia della Puglia, vol.2, Dal Seicento a oggi*, Laterza, Roma-Bari 2005.

Bianchi O., *Emigrazione e migrazioni interne tra Otto e Novecento*, in *Storia D'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi, La Puglia*, a cura di L. Masella e B. Salvemini, Giulio Einaudi editore, Torino 1989.

Bigazzi D., *Gli operai nell'industria di guerra (1938 – 1943)*, in V. Zamagni (a cura di), *Come perdere la guerra e vincere la pace. L'economia italiana tra guerra e dopoguerra 1938 – 1947*, il Mulino, Bologna 1997.

Bonelli F. (a cura di), *Acciaio per l'industrializzazione: contributi allo studio del problema siderurgico italiano*, Einaudi, Torino 1982.

Bonelli F., *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La terni dal 1884 al 1962*, Einaudi, Torino 1975.

Bortolotti L., *Limiti potestativi, amministrativi ed economici della città*, in “Storia Urbana”, n. 102, 2003.

Bortolotti L., *Aspetti e problemi della storiografia urbana recente in Italia*, in “Società e Storia”, n. 13, 1981.

Bortolotti L., *Storia della politica edilizia in Italia. Proprietà, imprese edili e lavori pubblici dal primo dopoguerra ad oggi (1919 – 1970)*, Editori Riuniti, Roma 1978.

Borzomati P. (a cura di), *L'emigrazione calabrese dall'Unità ad oggi*, Centro Studi Emigrazione, Roma 1980.

Bozzoni G., *Marina militare e costruzioni navali*, in AA. VV., *Cinquant'anni di storia italiana*, a cura dell'Accademia dei Lincei, 2 vol., Hoepli, Milano 1911.

Briggs A., *L'Inghilterra vittoriana. I personaggi e le città*, ed. it., Editori Riuniti, Roma 1978.

Cafiero S., *Sviluppo industriale e questione urbana nel Mezzogiorno*, Giuffrè, Milano 1976.

Caizzi B., *Storia dell'Industria Italiana. Dal secolo XVIII ai giorni nostri*, Unione tipografico-editrice torinese, Torino 1965.

Calabi D., *Storia della città: l'età contemporanea*, Marsilio, Venezia 2005.

Calabi D., *La storia urbana in Italia*, in “Città e storia”, n. 2, 2002.

Caldo C., Santalucia F., *La città meridionale*, La Nuova Italia Editrice, Firenze 1977.

Calò A., Ernesti G., *Casa e città nell'Italia giolittiana: questione urbana e case popolari*, in "Storia Urbana", n. 82/83, 1998.

Calò A., Ernesti G., *Politica urbana e piani regolatori nell'Italia giolittiana*, in "Storia Urbana", n. 85, 1998.

Caracciolo A. (a cura di), *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, il Mulino, Bologna 1975.

Caracciolo A. (a cura di), *La formazione dell'Italia industriale: discussioni e ricerche*, Laterza, Bari 1963.

Caracciolo A., *Roma capitale. Dal Risorgimento alla crisi dello Stato liberale*, Editori Riuniti, Roma 1956.

Carozzi C., Rozzi R., *Suolo urbano e popolazione: il processo di urbanizzazione nelle città padane centro-orientali, 1881 – 1971*, F. Angeli, Milano 1980.

Carozzi C., Mioni A., Rozzi R., Sori E., *Gli studi sulle città italiane ed i problemi aperti di storiografia urbana*, in "Storia Urbana", n. 1, 1977.

Carozzi C., *Il processo di urbanizzazione*, in C. Carozzi, A. Mioni, *L'Italia in formazione. Ricerche e saggi sullo sviluppo urbanistico del territorio nazionale*, De Donato, Bari 1970.

Carozzi C., Mioni A., *L'Italia in formazione. Ricerche e saggi sullo sviluppo urbanistico del territorio nazionale*, De Donato, Bari 1970.

Castronovo V., *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Einaudi, Torino 1995.

Castronovo V., *L'Industria italiana dall'Ottocento ad oggi*, Mondadori, Milano 1980.

Cederna A., *Mussolini urbanista. Lo sventramento di Roma negli anni del consenso*, Laterza, Roma-Bari 1979 [ripubblicato da Corte del fontego, Venezia 2006].

Celant A., Morelli P., *La geografia dei divari territoriali in Italia*, Milano 1986.

Ceva L., Curami A., *Industria bellica anni trenta. Commesse militari, l'Ansaldo e altri*, F. Angeli, Milano 1992.

Ciuffetti A., *La città industriale. Un percorso storiografico*, Giada, Perugia 2002.

Ciuffetti A., *La città come oggetto storiografico. Metodi, fonti, linguaggi*, in "Proposte e Ricerche", n. 42, 1999.

Ciuffetti A., *Sviluppo industriale e tentativi di pianificazione del tessuto urbano: il caso di Terni, 1900 – 1920*, in "Storia Urbana", n. 15, 1990.

Colapietra R. (a cura di), *Città e territorio nel Mezzogiorno d'Italia fra Otto e Novecento*, F. Angeli, Milano 1982.

Colarizi S., *Dopoguerra e Fascismo in Puglia (1919-1926)*, Laterza, Bari 1971.

Comei M., *Le agitazioni popolari contro la disoccupazione e il carovita negli anni della grande crisi (1930 – 1933)*, in AA. VV., *Meridionalismo democratico e socialismo. La vicenda politica e intellettuale di Tommaso Fiore*, De Donato, Bari 1979.

Compagna F., *Mezzogiorno in salita*, Editoriale nuova, Milano 1980.

Compagna F., *Il Mezzogiorno nel quadro dell'evoluzione del sistema urbano italiano*, Einaudi, Torino 1968.

Compagna F., *La politica delle città*, Laterza, Bari 1967.

Cormio A., *Le campagne pugliesi nella fase di «transizione» (1880-1914)*, in AA. VV., *La modernizzazione difficile. Città e campagne nel Mezzogiorno dall'età giolittiana al fascismo*, a cura di Giuseppe Giarrizzo, De Donato, Bari 1983.

Corsini C., *La mobilità interna della popolazione nel periodo fascista*, in AA. VV., *Storia della società italiana. La dittatura fascista*, Teti editore, Milano 1983.

Corsini C., *Aspetti metodologici della rilevazione delle migrazioni interne in Italia*, in M. Livi Bacci (a cura di), *Le migrazioni interne in Italia*, Scuola di Statistica dell'Università di Firenze, Firenze 1967.

Corti P., *L'emigrazione italiana e la sua storiografia: quali prospettive?*, in "Passato e Presente", n. 23, anno 64, gennaio-aprile 2005.

Corvaglia E., Scionti M., *Il piano introvabile. Architettura e urbanistica nella Puglia fascista*, Dedalo, Bari 1985.

Covino R., Gallo G., Tittarelli L., *Industrializzazione e immigrazione: il caso di Terni, 1821 – 1921*, in SIDES, *La popolazione italiana nell'Ottocento*, Clueb, Bologna 1985.

D'Antone L., *Scienze e governo del territorio: medici, ingegneri, agronomi e urbanisti nel Tavoliere di Puglia, 1865 – 1965*, Franco Angeli, Milano 1990.

De Cesare G., *L'ordinamento comunale e provinciale in Italia dal 1862 al 1942*, Giuffrè, Milano 1977.

De Clementi A., *La società inafferrabile: protoindustria, città e classi sociali nell'Italia liberale*, Edizioni lavoro, Roma 1986.

De Lucia M., *Il mare e le sue attività produttive: pesca e mitilicoltura*, in Id., *Agricoltura, industrie indotte e manifatture in Terra d'Otranto (1806 – 1906)*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1998.

De Lucia M., *Produzione e lavorazione della lana, del cotone e delle altre fibre tessili*, in Id., *Agricoltura, industrie indotte e manifatture in Terra d'Otranto (1806 – 1906)*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1998.

De Majo S., *Autoconsumo ed economia locale: la lavorazione tessile casalinga nel Mezzogiorno continentale del 19. secolo*, in “Annali di Storia dell'Impresa”, 11, 2000.

De Majo S., *Ascesa e declino della protoindustria in Campania: i casi di Arpino e Cava dei Tirreni 18. – 19. secolo*, in G. L. Fontana (a cura di), *Le vie dell'industrializzazione europea. Sistemi a confronto*, il Mulino, Bologna 1997.

De Rosa G., *La rivoluzione industriale in Italia e il Mezzogiorno*, Laterza, Roma-Bari 1973.

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

Del Panta L., *Evoluzione demografica e popolamento nell'Italia dell'Ottocento (1796-1914)*, Clueb, Bologna 1984.

Denitto A. L., *Amministrare gli insediamenti, 1861-1970: confini, funzioni, conflitti: il caso della Terra d'Otranto*, Congedo, Galatina 2005.

Denitto A. L., *Proprietari, mercanti, imprenditori tra rendita e profitto*, in M. M. Rizzo (a cura di), *Storia di Lecce. Dall'Unità al secondo dopoguerra*, Laterza, Roma – Bari 1992.

Denitto A. L., *Arretratezza e modernizzazione: alcune note sull'agricoltura salentina nel primo ventennio post-unitario*, in L. Lippolis (a cura di), *Scritti in onore di Giuseppe Codacci-Pisanelli*, 2 vol, Giuffrè, Milano 1986.

Denitto A. L., *Crisi agraria in Terra d'Otranto tra la fine dell'800 e l'inizio del 900*, in A. L. Denitto, F. Grassi, C. Pasimeni, *Mezzogiorno e crisi di fine secolo: capitalismo e movimento contadino*, Milella, Lecce 1978.

Di Ciommo E., *L'urbanizzazione del Mezzogiorno nella prima metà dell'Ottocento. Aspetti storici e problemi di ricerca*, in "Storia Urbana", n. 45, 1988.

Di Ciommo E., *Bari 1806 – 1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, Franco Angeli, Milano 1984.

Donno C. G., *Mutualità e cooperazione in Terra d'Otranto (1870 – 1915)*, Milella, Lecce 1982.

Donno C. G., *Classe operaia, sindacato e partito socialista in Terra d'Otranto 1901 – 1915*, Milella, Lecce 1981.

Donolo C., *La questione meridionale come questione istituzionale: a partire dai territori*, in "Archivio di studi urbani e regionali", vol. 33, 2002.

Doria M., *Gli imprenditori tra vincoli strutturali e nuove opportunità*, in AA. VV., *Storia d'Italia, Annali 15. L'industria*, Einaudi, Torino 1999.

Dotoli G., Fiorino F. (a cura di), *Viaggiatori francesi in Puglia dal Quattrocento al Settecento*, Schena, Fasano 1993.

Dotoli G., Fiorino F. (a cura di), *Viaggiatori francesi in Puglia nel Novecento*, Schena, Fasano 1990.

Dotoli G., Fiorino F. (a cura di), *Viaggiatori francesi in Puglia nell'Ottocento*, 4 vol., Schena, Fasano 1985 – 1989.

Dyos H. J., *Exploring the urban past: essays in urban history*, Cambridge university, Cambridge 1982.

Dyos H. J., Wolff M., *The victorian city: images and realities*, 2 vol., Routledge & Kegan, London-Boston 1972.

Fara A., *Le città nella storia d'Italia. La Spezia*, Laterza, Roma-Bari 1983.

Federico G., Giannetti R., *Le politiche industriali*, in AA. VV., *Storia d'Italia, Annali 15. L'industria*, Einaudi, Torino 1999.

Fei S., *Nascita e sviluppo di Firenze città borghese*, G. & G., Firenze 1971.

Fiadino F. A., *I porti delle province pugliesi fra 700 e 800*, in G. Simoncini (a cura di), *Sopra i porti di mare*, vol. II, *Il Regno di Napoli*, Leo S. Olschki Editore, Firenze 1993.

Filangeri A., *Territorio e popolazione nell'Italia meridionale*, F. Angeli, Milano 1980.

Fioravanzo G., *La marina militare nel suo primo secolo di vita: 1861 – 1961*, Ufficio Storico Marina Militare, Tip. Regionale, Roma 1961.

Fiore T., *Un popolo di formiche*, Adriatica Editrice, Bari 1968

Fragiacomo P., *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town, 1860 – 1940*, Franco Angeli, Milano 1997.

Franchi M., *Edilizia popolare a Parma durante il ventennio fascista*, in “Storia Urbana”, n. 86, 1999.

Franco Tosi società per azioni: 1876 – 1956, Unione tipografica, Legnano 1956.

Frascani P., *Le crisi economiche dell'Italia contemporanea, 1861-1940. Storia e testimonianze*, La storia, Milano 1995.

Frascani P., *Professioni liberali: Campania 19°-20° secolo*, Liguori, Milano 1993.

Frascani P., *Finanza, economia ed intervento pubblico dall'unificazione agli anni Trenta*, Guerini e associati, Milano 1988.

FratTA A., *La fabbrica delle navi*, Electa, Napoli 1990.

Galanti G. M., *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, a cura di Franca Assante e Domenico Demarco, 2 voll., Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1969.

Galasso G., *Il Mezzogiorno. Da questione a problema aperto*, Lacaita, Manduria 2005.

Gambi L., *Ragionando di confini della città*, in “Storia Urbana”, n. 47, 1989.

Gambi L., *L'evoluzione storica delle città in Italia fino agli inizi del nostro secolo: eventi urbanistici e loro rapporti con gli eventi demografici*, in SIDES, *La demografia storica delle città italiane*, Relazioni e comunicazioni presentate al Convegno tenuto ad Assisi nei giorni 27 – 29 ottobre 1980, Clueb, Bologna 1982.

Gambi L., *Le città e l'organizzazione dello spazio in Italia*, in Touring Club Italiano, *Capire l'Italia*. Vol. II, *Le Città*, a cura di L. Gambi, TCI, Milano 1978.

Gambi L., *Da città a area metropolitana*, in *Storia d'Italia, I documenti*, vol. 5, Einaudi, Torino 1973.

Gasparini L., *Stato e capitalismo assistenziale*, Messina-Firenze 1978.

Germani G. (a cura di), *Urbanizzazione e modernizzazione: una prospettiva storica*, il Mulino, Bologna 1975.

Giusti U., *Lo sviluppo demografico dei maggiori centri urbani italiani dalla fondazione del regno ad oggi. Note e considerazioni sull'urbanesimo italiano*, S.A. Tipografica L. Da Vinci, Città di Castello 1936 (estratto da: "Giornale degli economisti e rivista di statistica", marzo 1936).

Giusti U., *Le grandi città italiane nel primo quarto del 20. secolo: note statistiche*, Alfani e Venturi, Firenze 1925.

Grassi F., *Il sistema politico giolittiano in Puglia*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, a cura di Luigi Masella e Biagio Salvemini, Einaudi, Torino 1989.

Grassi F., *Il tramonto dell'età giolittiana nel Salento*, Laterza, Bari 1973.

Gregorovius F., *Nelle Puglie*, (traduzione dal tedesco di Raffaele Mariano), G. Barbera editore, Firenze 1882.

Grifone P., *Capitalismo di stato e imperialismo fascista*, Milano 1975.

Gualerni G., *Industria e fascismo: per una interpretazione dello sviluppo economico italiano tra le due guerre*, Vita e pensiero, Milano 1976.

Guenzi C., *L'arte di edificare. Manuali in Italia 1750 – 1950*, Be-Ma, Milano 1981.

Inchiesta agraria sulle condizioni delle classi agricole in Italia (Legge 15 marzo 1877). *Monografia circa lo stato di fatto dell'agricoltura e delle classi agricole nei singoli circondari della Provincia di Terra d'Otranto*, Lecce 1880.

Inchiesta parlamentare sulle condizioni dei contadini nelle provincie meridionali e nella Sicilia. Puglie, relazione del delegato tecnico professor. Enrico Presutti, vol. 3, Tipografia Nazionale Giovanni Botero, Roma 1909.

Innocenti P., *La città di Piombino: studio di geografia industriale*, in “Rivista geografica italiana”, LXXI, n. 4, 1964.

Innocenti R., *Piccola città & piccola impresa. Urbanizzazione, industrializzazione e intervento pubblico nelle aree periferiche*, Milano 1985.

Isap, *Le riforme crispine*, 4 vol., Giuffrè, Milano 1990.

Ivone D., *Le società operaie di mutuo soccorso nella città meridionale della seconda metà dell'Ottocento*, in “Clio”, a. XVIII, n. 2, 1982.

Ivone D., *Associazioni operaie, clero e borghesia nel Mezzogiorno tra Ottocento e Novecento*, Giuffrè, Milano 1979.

Kocka J., *Borghesia e società borghese nel XIX secolo. Sviluppi europei e peculiarità tedesche*, in J. Kocka (a cura di), *Borghesie europee dell'Ottocento*, Marsilio, Venezia 1989.

Lanaro S., *Nazione e Lavoro: saggio sulla cultura borghese in Italia, 1870 – 1925*, Marsilio, Venezia 1979.

Laudani S., Travagliante P., *Palermo e Catania: dinamica demografica e trasformazioni urbane (1880-1940)*, in “Storia Urbana”, n. 27, 1984.

Legge 24 dicembre 1928, n. 2961, “Conferimento al prefetto della facoltà di emanare ordinanze obbligatorie allo scopo di limitare l’eccessivo aumento di popolazione residente nelle città”, in “Gazzetta ufficiale”, n. 5, 7 gennaio 1929.

Legge 6 luglio 1939, n. 1092, “Provvedimenti contro l’urbanesimo”.

Legge 9 aprile 1931, n. 358, “Norme per la disciplina e lo sviluppo delle migrazioni e della colonizzazione interna”, in “Gazzetta ufficiale”, n. 96, 27 aprile 1931.

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

Leone U. (a cura di), *Vecchi e nuovi termini della questione meridionale. Scritti in ricordo di F. Compagna*, Cciaa, Napoli 1984.

Lucarelli A., *La questione del Mediterraneo e l’occupazione francese della Puglia all’inizio del XIX secolo*, in “Rassegna storica del Risorgimento”, VI, 1937.

Luisi G., *Cartografi e Viaggiatori nella Puglia tra XVIII e XIX secolo*, in “Geotema”, n. 27, a. IX, 2005.

Macchione P., *L’oro e il ferro. Storia della Franco Tosi*, F. Angeli, Milano 1987.

Macry P. *La città e la società urbana*, in *Storia d’Italia. Le regioni dall’Unità ad oggi. La Campania*, a cura di P. Macry - P. Villani, Einaudi, Torino 1990.

Macry P., *Tra rendita e «negozio». A proposito di borghesie urbane meridionali*, in “Meridiana”, 5, 1989.

Macry P., *Ottocento, famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, Einaudi, Torino 1988.

Macry P., *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica nel '700*, Guida, Napoli 1974.

Magliani S., *Per la storia della pubblica incolumità. I piani di risanamento a Palermo (1861 – 1900)*, Serra, Pisa-Roma 2007.

Marinò A., *Vicende urbanistiche di Martina Franca in Puglia*, in R. Colapietra (a cura di), *Città e territorio nel Mezzogiorno fra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 1982.

Marmo M., *Il dibattito sull'«avvenire industriale» e l'opera della Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli*; in Acocella G. (a cura di), *Lo Stato e il Mezzogiorno. A ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*. Atti del Convegno di Studi storici svoltosi a Napoli dal 10 all'11 dicembre 1984, Guida, Napoli 1986.

Marmo M., *Speculazione edilizia e Credito Mobiliare a Napoli nella congiuntura degli anni Ottanta*, in “Quaderni Storici”, a. XI, 1976

Marmo M., *L'economia napoletana alla svolta dell'inchiesta Saredo e la legge 8 luglio 1904 per l'incremento industriale di Napoli*, in “Rivista storica italiana”, IV, 1969.

Marucco D., *Le statistiche dell'emigrazione italiana*, in Comitato nazionale «Italia nel mondo». *Storia dell'emigrazione italiana*, a cura di Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina, vol. I, *Partenze*, Donzelli Editore, Roma 2001.

Masella L., *La reinvenzione dell'identità culturale pugliese*, in A. Massafra, B. Salvemini (a cura di), *Storia della Puglia. Vol. 2, Dal Seicento a oggi*, Laterza, Roma-Bari 2005.

Masella L., Tateo F. (a cura di), *Storia di Bari. Il Novecento*, Laterza, Roma-Bari 1997.

Masella L., *La difficile costruzione di una identità (1880 – 1980)*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Puglia*, a cura di Masella L. e Salvemini B., Einaudi, Torino 1989.

Masella L., *Élites politiche e potere urbano nel Mezzogiorno dall'età giolittiana all'avvento del fascismo. Il caso pugliese*, in *La modernizzazione difficile. Città e campagne nel Mezzogiorno dall'età giolittiana al fascismo*, De Donato, Bari 1983.

Masella L., *Tra corporativismi e modernizzazione. Le classi dirigenti pugliesi nella crisi dello stato liberale*, Lecce 1983.

Masella L., *Le campagne pugliesi nella crisi degli anni 1927 – 35*, in AA. VV. *Problemi di storia delle campagne meridionali in età moderna e contemporanea*, a cura di Angelo Massafra, Dedalo Libri, Bari 1981.

Masi G., *Tra spirito d'avventura e ricerca "dell'agognato peculio": linee di tendenza dell'emigrazione calabrese tra Ottocento e Novecento*, in *Emigrazione e storia d'Italia*, a cura di Matteo Sanfilippo, Luigi Pellegrini Editore, Cosenza 2003.

Masi G., *Movimenti migratori in Calabria nel periodo fascista*, in "Storia contemporanea" anno XVII, numero 1, febbraio 1986.

Massafra A., *Gerarchie territoriali, funzioni urbane e costruzione dello spazio regionale*, in *Storia della Puglia. Vol. 2, Dal Seicento a oggi*, a cura di Massafra A. e Salvemini B., Laterza, Roma-Bari 2005.

Massafra A., *Dinamiche territoriali e formazione della rete viaria in Puglia dalla fine del Settecento all'Unità*, in Id., *Campagne e territorio nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Dedalo, Bari 1984.

Mastrolia F.A., *Società e agricoltura in Terra d'Otranto tra la fine del XVIII secolo e i primi decenni del XIX secolo*, in "Produttività ionica", anno X, n. 3-4, 1981.

Mazzetti E., *"Old Calabria": l'incontro con la geografia umana del Mezzogiorno d'un viaggiatore tardo vittoriano*, in "Geotema", n. 27, a. IX, 2005.

Mazzetti E., *Questione portuale e questione industriale ai primi del '900*, in Acocella G. (a cura di), *Lo Stato e il Mezzogiorno. A ottanta anni dalla legge speciale per Napoli*. Atti del Convegno di Studi storici svoltosi a Napoli dal 10 all'11 dicembre 1984, Guida, Napoli 1986.

Meriggi M., *Milano borghese. Circoli ed élites nell'Ottocento*, Marsilio, Venezia 1992.

Meriggi M., *Sociabilità e associazionismo in Italia: anatomia di una categoria debole*, in "Passato e presente", n. 26, 1991.

Meriggi M., *La borghesia italiana*, in J. Kocka (a cura di), *Borghesie europee dell'Ottocento*, Marsilio, Venezia 1989.

Merlo L. M., *Trento: La questione delle case operaie nella seconda metà dell'Ottocento*, in "Storia Urbana", n. 26, 1984.

Ministero dell'Interno. Direzione generale per la demografia e la razza, *Correnti migratorie e urbanesimo*, Edizioni di "Razza e civiltà", Roma 1942.

Minniti F., *Aspetti territoriali e politici del controllo sulla produzione bellica in Italia (1936-1942)*, in "Clio", n. 1, 1979.

Minniti F., *Aspetti organizzativi del controllo sulla produzione bellica in Italia (1923-1943)*, in "Clio", n. 4, 1977.

Mioni A. (a cura di), *Urbanistica fascista. Ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre*, Franco Angeli, Milano 1986.

Mumford L., *La città nella storia*, 6 vol., ed. it., Bompiani, Milano 2000, vol. 3 [prima edizione: Edizioni di Comunità, Milano 1963].

Musella L., *Proprietà e politica agraria in Italia (1861 – 1914)*, Guida, Napoli 1984.

Musi A. (a cura di), *Le città del Mezzogiorno nell'età moderna*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2000.

Musso S., *Le regole e l'elusione. Il governo del mercato del lavoro nell'industrializzazione italiana. 1880-2003*, Rosenberg & Sellier, Torino 2004.

Musso S., *La società industriale nel ventennio fascista*, in N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino*, v. VIII, *Dalla Grande guerra alla Liberazione 1915-1945*, Einaudi, Torino 1998.

Nobile A., *Politica migratoria e vicende dell'emigrazione durante il fascismo*, in "Il Ponte", novembre – dicembre 1974.

Palma P., *L'attività commerciale dei porti di Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento*, in AA. VV., *La Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento. Atti del convegno di studi, Oria 29 – 30 gennaio 1983*, Italgrafica, Oria 1984.

Pasimeni C., *Il treno dei sogni. Trasporti, realtà urbane e potere locale in Terra d'Otranto (1863 – 1931)*, Congedo, Galatina 1990.

Pedrocco G., *Le origini della moderna navalmeccanica*, in Annali della Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, *La classe operaia durante il fascismo*, Anno. XX, 1979-1980, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano 1981.

Pellegrino Confessore O. (a cura di), *Giuseppe Pisanelli: lettere inedite*, Giuffr , Milano 1979.

Pellegrino Confessore O., *L'opposizione alla Destra in Terra d'Otranto: le elezioni del 1874*, Milella, Lecce 1974.

Pepe A., *Il Sindacalismo pugliese nel primo Novecento*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unit  a oggi. La Puglia*, a cura di Luigi Masella e Biagio Salvemini, Einaudi, Torino 1989.

Pescarolo A., *Riconversione industriale e composizione di classe: l'inchiesta sulle industrie metalmeccaniche del 1922*, F. Angeli, Milano 1979.

Petri R., *La frontiera industriale. Territorio, grande impresa e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, F. Angeli, Milano 1990.

Petsimeris P., *Le trasformazioni sociali dello spazio urbano*, Bologna, Patron 1991.

Pezzino P., *Ambiente e territorio nel Mezzogiorno contemporaneo*, in "Studi Storici", a. 32, 1991.

Piccinato G., *Igiene e urbanistica in Italia nella seconda met  del XIX secolo*, in "Storia Urbana", n. 47, 1989.

Piccinato G., *La nascita dell'edilizia popolare in Italia: Un profilo generale*, in "Storia Urbana", n. 39, 1987.

Poli G., *Da paese agricolo a citt  industriale: Molfetta tra '800 e '900*, in R. Colapietra (a cura di), *Citt  e territorio nel Mezzogiorno fra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 1982.

Ponziani L., *Il capoluogo costruito. Teramo in età liberale, 1860 – 1900*, Edigrafital, Teramo 2003.

Ragionieri E., *La storia politica e sociale*, in *Storia d'Italia. Dall'Unità ad oggi*, vol. 11, *Lo Stato liberale*, Einaudi, Torino 1976.

Ree M., *Introduzione: la situazione attuale della storia urbana inglese*, in “Storia Urbana”, n. 67-68, 1994.

Riosa A., *Il Partito socialista italiano dal 1892 al 1918*, Cappelli, Bologna 1969.

Rodger R., *La città britannica del diciannovesimo secolo*, in “Storia Urbana”, n. 67-68, 1994.

Romanelli R., *Borghesia / Bürgentum / Bourgeoisie. Itinerari europei di un concetto*, in J. Kocka (a cura di), *Borghesie europee dell'Ottocento*, Marsilio, Venezia 1989.

Romano R., *L'industria cotoniera lombarda dall'Unità al 1914*, Banca Commerciale Italiana, Milano 1992.

Romeo R., *Breve storia della grande industria in Italia, 1861 – 1961*, Il Saggiatore, Milano 1988 [prima edizione Cappelli 1961].

Rossi F., *La città meridionale nello stato preunitario*, Roma, Gangemi 1994.

Rotelli E., *La trasformazione dell'ordinamento comunale e provinciale durante il regime fascista*, “Storia contemporanea” n. 1, 1973.

Salvemini B., *L'innovazione precaria. Spazi, mercati e società nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Meridiana libri – Donzelli, Roma 1995.

Salvemini B., *La «città del negozio». Mercato, identità, poteri*, in M. Dell'Aquila, B. Salvemini (a cura di), *Storia di Bari. L'Ottocento*, Laterza, Bari – Roma 1994.

Salvemini B., *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi. La Puglia*, a cura di Masella L. e Salvemini B., Einaudi, Torino 1989.

Sanfilippo M. (a cura di), *Emigrazione e storia d'Italia*, Pellegrini Edizioni, Cosenza 2003.

Sanfilippo M., *Problemi di storiografia dell'emigrazione italiana*, Sette città, Viterbo 2002.

Scarzanella E., *L'emigrazione veneta nel periodo fascista*, in “Studi Storici” anno 18, aprile – giugno 1977.

Schininà G., *Le città meridionali in età giolittiana. Istituzioni statali e governo locale*, Bonanno editore, Acireale 2002.

Segreto L., *Storia d'Italia e storia dell'industria*, in AA. VV., *Storia d'Italia, Annali 15. L'industria*, Einaudi, Torino 1999.

Siegrist H., *Gli avvocati e la borghesia. Germania, Svizzera e Italia nel XIX secolo*, in J. Kocka (a cura di), *Borghesie europee dell'Ottocento*, Marsilio, Venezia 1989.

Signorelli A., *Spazio concreto e spazio astratto. Divario culturale e squilibrio di potere tra pianificatori ed abitanti dei quartieri di edilizia popolare*, in “La ricerca folklorica”, n. 20, *Antropologia urbana*, 1989.

Signorelli A., *Tra ceto e censo. Studi sulle élites urbane nella Sicilia dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 1999.

Somma P., *Le inchieste municipali sulle abitazioni nel primo decennio del '900*, in "Storia Urbana", n. 21, 1982.

Sorba C., *L'eredità delle mura. Un caso di municipalismo democratico (Parma 1889 – 1914)*, Marsilio, Venezia 1993.

Sori E., *La città e i rifiuti. Ecologia urbana dal Medioevo al primo Novecento*, il Mulino, Bologna 2001.

Sori E., *Un bilancio della più recente storiografia italiana sull'emigrazione*, in *Studi sull'emigrazione. Un'analisi comparata. Atti del convegno storico internazionale sull'emigrazione*, Biella, Palazzo La Marmorata, 25-27 settembre 1989, a cura di Maria Rosaria Ostuni, vol. 1, Electa, Milano 1991.

Sori E., *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, il Mulino, Bologna 1979.

Sori E., *Aspetti sociopolitici della crescita urbana in Italia: urbanesimo, disagio sociale, fermenti culturali e lotte politiche intorno alla questione delle abitazioni tra '800 e '900*, in A. Mioni (a cura di), *Sulla crescita urbana in Italia*, Franco Angeli, Milano 1976.

Sori E., *Emigrazione all'estero e migrazioni interne in Italia tra le due guerre*, in "Quaderni Storici", numero 29 – 30, 1975.

sTOria, *Banca dati storico-geografica di Terra d'Otranto nei secoli XIX – XX*, a cura di A. L. De Nitto, CD-Rom 1.0, Università degli Studi di Lecce 2003.

Sudati L. F., *Tutti i dialetti in un cortile. Immigrazione a Sesto San Giovanni nella prima metà del '900*, Guerini e Associati, Milano 2008.

Sudati L. F., *Terra Fabbrica e famiglia: mobilità e percorsi sociali intorno alle ferriere di Sesto San Giovanni nella prima metà del Novecento*, in *Annali Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Tra fabbrica e società. Mondi operai nell'Italia del Novecento*, a cura di Stefano Musso, a. 30, 1997, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano 1999.

SVIMEZ, *Questione amministrativa e questione meridionale. Dimensioni e reclutamento della burocrazia dall'Unità ad oggi*, Giuffrè, Milano 1977.

Tirabassi M. (a cura di), *Itinera. Paradigmi delle migrazioni italiane*, Ed. Fondazione Giovanni Agnelli, Torino 2005.

Toniolo G., *L'economia dell'Italia fascista*, Laterza, Roma-Bari 1980.

Travagliante P., *La pianificazione difficile. Sviluppo urbano e crescita edilizia a Catania fra le due guerre*, F. Angeli, Milano 1988.

Treves A., *Percorsi di studio e percorsi migratori. Le migrazioni interne italiane come un continuum tra anni venti e anni sessanta*, in J. Grossutti e F. Micelli (a cura di), *Pantianicco a Buenos Aires. Da contadini a infermieri: un caso di emigrazione specializzata*, Comune di Mereto di Tomba 2007.

Treves A., *Ripopolare il Sud. Il meridionalismo fascista allo specchio della colonizzazione (1926 – 1927)*, in "Storia Urbana", 43, 1988.

Treves A., *La politica antiurbana del fascismo e un secolo di resistenze all'urbanizzazione industriale in Italia*, in A. Mioni (a cura di), *Urbanistica fascista. Ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre*, Franco Angeli, Milano 1986.

Treves A., *Le migrazioni interne nell'Italia fascista. Politica e realtà demografica*, Einaudi, Torino 1976.

Troilo S., *Chieti tra Otto e Novecento*, in “Storia Urbana”, n. 79, 1997.

Vidotto V., *Roma contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 2001.

Viganoni L. (a cura di), *Città e metropoli nell'evoluzione del Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano 1991.

Villani P., *La città europea nell'età industriale*, in P. Rossi (a cura di), *Modelli di città*, Einaudi, Torino 1987.

Visceglia M. A., *Territorio, feudo e potere. Terra d'Otranto tra Medioevo ed età moderna*, Giuda, Napoli 1988.

Visceglia M. A., *Terra d'Otranto dagli Angioini alla Unità*, in AA. VV., *Storia del Mezzogiorno*, voll. VII, *Le Province*, Edizioni dal Sole, Roma 1986.

Visceglia M. A., *Lavoro a domicilio e manifattura nel XVIII e XIX secolo: produzione, lavorazione e distribuzione del cotone in Terra d'Otranto*, in P. Villani (a cura di), *Studi sulla società meridionale*, Guida, Napoli 1978.

Visceglia M. A., *Il commercio dei porti pugliesi nel 700*, in P. Villani (a cura di), *Economia e classi sociali nella Puglia moderna*, Giuda, Napoli 1976.

Webster R. A., *L'imperialismo industriale italiano 1908 – 1915. Studio sul prefascismo*, traduzione di Mariangela Chiabrandò, Einaudi, Torino 1974.

Zamagni V., *Introduzione alla storia economica d'Italia*, il Mulino, Bologna 2007.

Zamagni V., *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia, 1861-1981*, il Mulino, Bologna 1990.

Zanni Rosiello I. (a cura di), *Gli apparati statali dall'Unità al fascismo*, in E. Rotelli (a cura di), *Istituzioni e società nella storia d'Italia*, vol. 5, il Mulino, Bologna 1976.

Zucconi G., *La città dell'Ottocento*, Laterza, Roma-Bari 2001.

Zucconi G., *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885 – 1942)*, Jaca Book, Milano 1989.

TESTI SU TARANTO

AA. VV., *La Marina e Taranto. Centenario dell'Arsenale*, Arte Maestra, Taranto 1989.

AA. VV., *Taranto e il suo Arsenale*, a cura della Camera di Commercio, Arti Grafiche Brizio, Taranto 1981.

AA.VV., *Il porto di Taranto*, a cura di Ciro Indellicati, Consorzio Area Sviluppo Industriale, Roma 1978.

Acquaviva G., *Un secolo di giornali a Taranto*, Schena, Fasano 1982.

Acquaviva G., *Dalla raganella all'acciaio. Breve storia economica di Taranto*, Banca Popolare di Taranto, Taranto 1981.

Acquaviva G., *Taranto: dalle navi agli altoforni*, Edizioni Corriere del Giorno, Taranto 1964.

Acquaviva C., *Industrie di ieri e di oggi*, in “Taranto Industriale. Rassegna illustrativa delle attività industriali dello ionio”, n. 1, 1948.

Addabbo P., *La crisi dell'economia ionica dal 1840 al 1860*, in “Produttività Ionica. Rivista mensile della Camera di Commercio di Taranto”, n. 10, anno II, ottobre 1973.

Amministrazione Comunale di Taranto, *Atti del millennio della ricostruzione di Taranto 967 – 1967*, Ufficio Pubbliche Relazioni del Comune di Taranto, Taranto 1971.

Aurora N., *Conversazione con Walter Tobagi. Industria e società a Taranto*, Lacaíta, Manduria 1987.

Bino N., *Sui mari d'argento. I cercatori d'oro*, Regione Puglia, CRSEC, Taranto 1990.

Bino N., *Lire funeste. Società, politica, economia e credito nella Taranto dell'800 attraverso le vicende del Barone Sebastio di Sante Croce Sindaco della città e Deputato al Parlamento*, Regione Puglia, Bari 1987.

Candelli A., *La crescita di Taranto attraverso un secolo di demografia*, in “ANUSCA”, n. 3, 15 maggio 1985.

Capozza M., *Cenni storici sull'Osservatorio Meteorologico e Geofisico “Luigi Ferrajolo” di Taranto*, in “Rivista di Meteorologia Aeronautica”, vol. LXIV, n. 3, 2004.

Caputo N., *Investivamo alla marinara. Taranto e la marina: storia di un amore non sempre difficile*, Editrice Scorpione, Taranto 1989.

Conte F., *Condizioni economico-sociali di Taranto (1860 – 1900)*, in “Galaesus”, n. XXVIII, 2003.

D’Ammacco N., *Il commercio in Terra Jonica*, Taranto 1948.

D’Ippolito L., *Cataldo Nitti e il suo tempo*, Edizioni LakLane, Taranto 1994.

De Marco V., *I cantieri navali di Taranto fra le due guerre (1919 – 1939)*, in “Analisi storica”, a. III, n. 5, 1985.

De Vincentiis L., *Storia di Taranto*, 2 voll., Tipografia Latronico, Taranto, 1878. Ristampa anastatica: Sala Bolognese, Forni 1983.

Della Ricca A., Vuozzo M., *Il fosso, il canale, il ponte*, Scorpione/Mediasud, Taranto 1986.

Durante M., *Taranto dalle pagine della “Rivista Nautica” negli anni 1908 – 1916*, in “Cenacolo”, n. VI, 1994.

Fenicia G., Pesca e molluschicoltura nel Mar Piccolo di Taranto tra XIX e XX secolo. [In corso di pubblicazione].

Gabriele M., *Gli arsenali nella politica dello Stato nazionale*, in AA. VV., *L’Arsenale Militare Marittimo di Taranto tra politica, strategia di difesa e sviluppo industriale*, Atti del Convegno Nazionale di Studio, Tipografia Santoro, Taranto 1992.

Gabriele M., *Taranto e la marina*, in Deputazione di storia patria per l’Umbria, *Esercito e città dall’Unità agli anni Trenta: convegno nazionale di studi*, Spoleto, 11 – 14 maggio 1988, 2 vol., Pannetto & Petrelli, Perugia-Spoleto 1989.

Galbiati A., *Le strategie successorie della borghesia tarantina tra Otto e Novecento*, in “Cenacolo” Società di Storia Patria per la Puglia. Sezione di Taranto, n. XVIII, 1994.

Galbiati A., *Strategie successorie del patriziato tarantino tra Otto e Novecento*, in “Cenacolo” Società di Storia Patria per la Puglia. Sezione di Taranto, n. XVII, 1993.

Giummo L. C., *Alle radici dell’abbandono. La città vecchia di Taranto: da realtà rivoluzionaria a ghetto sottoproletario a città fantasma. Appunti sulla singolarità sociale e politica di Taranto nel Mezzogiorno d’Italia a cavallo dei due secoli 19 e 20 e le sue conseguenze sul modo di farsi e di distruggersi dell’urbano*, Lacaïta, Manduria 1986.

Importuno G., *Taranto: gli albori del “Borgo”*, Regia Tipografia Ed. Salentina, Lecce 1941 [estratto dalla rivista: “Rinascenza Salentina”, Anno IX, n. 1, 1941].

Importuno G., *Appunti su la finanza del comune di Taranto*, Tipografia F.lli Ruggieri, Taranto 1937.

La Sorsa S., *Taranto e i suoi porti*, Tipo-litografia di Marisegre 1953 (estratto da “Rivista di cultura marinara”, settembre-ottobre, 1953).

Leccisotti G., *La popolazione di Taranto. analisi di un bilancio demografico attivo*, in “Igiene moderna”, n. 32, 1939.

Lemma F., *Un secolo di lotte. L’Arsenale di Taranto tra cronaca e storia*, a cura di Pietro Aresta, Edizioni dal Sud, Bari 1981.

Lo Martire N. B., *Taranto: lo sviluppo amaro*, Schena, Fasano 1988.

Lo Martire N. B., *L’Arsenale M. M. di Taranto*, Arti Grafiche Brizio, Taranto 1975.

Marzia G., *Il Porto di Taranto*, Quaderni della Facoltà di Magistero – Istituto di Geografia, Quaderno 5, Università degli Studi di Lecce, Lecce 1977.

Narracci G., *Arsenale e città: la struttura territoriale e urbana*, in AA. VV., *Taranto e il suo Arsenale. Mostra sugli aspetti storici, urbanistici e produttivi dell'insediamento dell'Arsenale M. M. a Taranto*, Comune di Taranto, Briziografiche, Taranto 1981.

Nistri R., *L'industria naval-militare e la città proletaria*, in CGIL – Camera del Lavoro di Taranto, *Un cammino l'ungo cent'anni*, a cura di R. Nistri, M. Di Cesare, Ediesse, Roma 2006.

Nistri R., *Civiltà dell'industria. Economia e società a Taranto tra XIX e XX secolo*, Ed. Scorpione, Taranto 1988.

Nistri R., Voccoli F., *Sovversivi di Taranto: la vita e le battaglie di Odoardo Voccoli (1877 – 1963) nella storia del movimento operaio tarantino*, Sedi, Taranto 1987.

Nistri R., Rizzo E., *Un giornale, una città: la Voce del Popolo, giornale di Taranto, 1884 – 1976*, Scorpione, Taranto 1987.

Nistri R., *Mentre nasce e muore un impero romano*, in AA. VV., *Taranto da una guerra all'altra*, Mandese editore, Taranto 1986.

Nistri R., *Dinamica politica e sociale dall'avvio dell'industria navalmeccanica alla guerra. Da un secolo all'altro (1898 – 1910)*, in AA. VV., *La città al borgo: Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto 1983.

Nistri R., Sardi L., *Cafoni, arsenalotti e galantuomini. Taranto dalla prima industrializzazione all'avvento del fascismo*, Edizioni dal Sud, Bari 1980.

Pizzigallo M., *L'Arsenale di Taranto e la città: gli aspetti economici*, in “Analisi storica”, a. VIII, n. 15, 1990.

Porsia F., Scionti M., *Le città nella storia d'Italia. Taranto*, Laterza, Bari 1989.

Scionti M., *Indagini, ricerche e documentazioni redatte in occasione dello studio per il recupero del quartiere Borgo. Un secolo di storia della città a Taranto: '800 dei Borboni '800 dell'Unità*, in AA. VV., *La città al borgo: Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto 1983.

Semeraro V., *Note commemorative – Luigi Ferrajolo*, in “Rivista di Meteorologia Aeronautica”, vol. XXXII, n. 1, 1972.

Speziale G. C., *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Laterza, Bari 1930.

Tuzzi A., *Civitas munditia. Breve storia di un'istituzione urbana del secolo scorso*, Punto Zero, Taranto 1994.

Viola G., *Pater. Il romanzo del lume a petrolio*, L. Veronelli, Milano 1958 (ripubblicato da: Scorpione, Taranto 1998).

Zacchino V., *Penelope sul Mar Piccolo. La manifattura del cotone, della felpa e del bisso fra Sette e Ottocento*, in “Cenacolo”, Società di Storia Patria per la Puglia. Sezione di Taranto, n. XVIII, 1994.