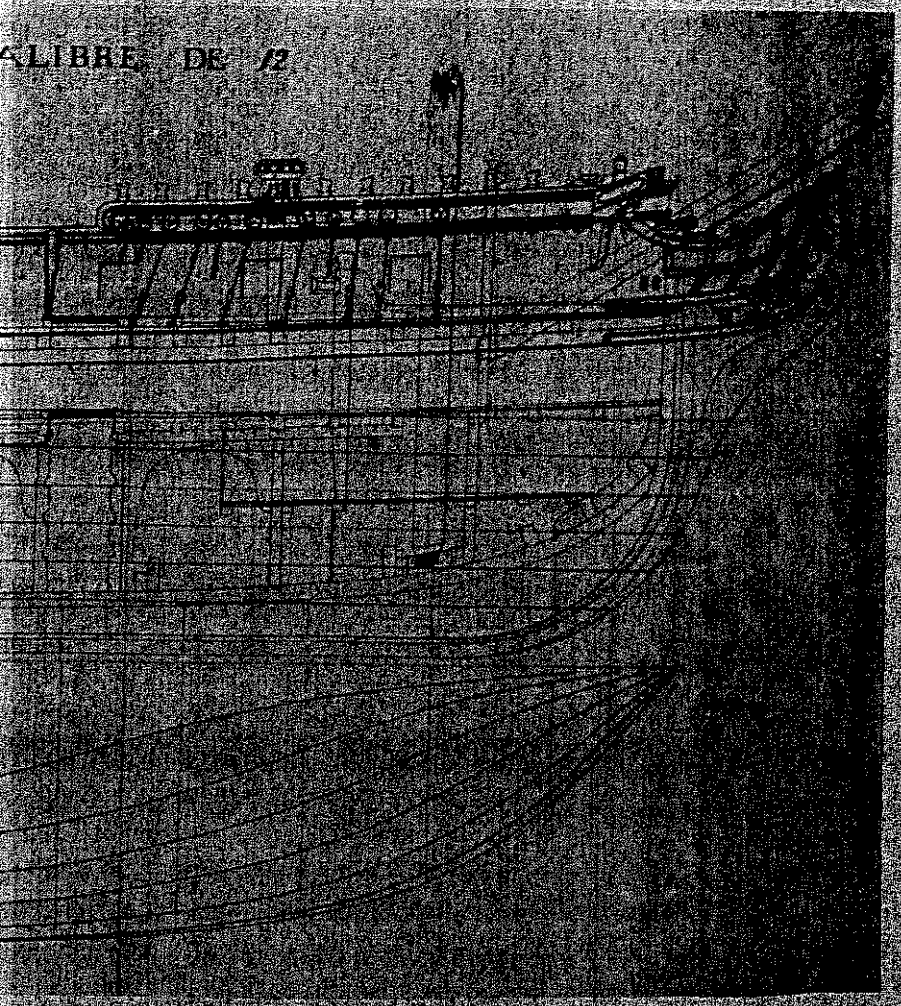


NUMERI 10-11-12
OTTOBRE 1984 - GIUGNO 1985

SOMMARIO

RICERCA E TUTELA

LA STRADA DELLE CALABRIE (SEC. XIX)
A. Giannetti

IL CASO DELLA «FIBRENO» AD ISOLA DEL LIRI DA CONVENTO A FABBRICA A COMPLESSO DA SALVAGUARDARE
S. Mancini

NOTE SUL PORTO E LA REGIA DOGANA DI BARI
A. Mesto Ursini

L'ANTICA FERRIERA AI «PONTI DELLA VALLE» DI MADDALONI. INDAGINE SUL CAMPO
L. Di Maria, R. Petrazzuolo, G. Renga, D. Rossetti

LE ARCHITETTURE DEL FERRO A NAPOLI
1. Gli elementi dell'arredo urbano
E. Guida

NOTIZIE

a cura di A. Vitale

- LA RIVISTA «IL COLTELLO DI DELFO»
- MOSTRA «100 ANNI DI INDUSTRIA» (Milano primavera 1988)
- CONTRIBUTI STRAORDINARI PER L'ASSOCIAZIONE
- CONVEGNO SULLA «MEMORIA DELL'INDUSTRIALIZZAZIONE» (Brescia, 27-28 nov. 1987)
M. Negri
- CONVEGNO CIDI A SCHIO (3-5 dic. 1987)
M. Negri
- VERSO L'ECO-MUSEO DELLE FERRIERE E FONDERIE DI CALABRIA
R. Parisi
- LE DUE MANIFATTURE DI PORCELLANA BORBONICHE
S. Musella Guida

LIBRI E SEGNALAZIONI

a cura di F. Starace

ASSOCIAZIONE
PER L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE
CENTRO DOCUMENTAZIONE E RICERCA
PER IL MEZZOGIORNO

BOLLETTINO

ASSOCIAZIONE PER L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE
Centro di documentazione e ricerca per il Mezzogiorno
80132 Napoli - Vico Monteroduni, 1

Bollettino Quadrimestrale
Direttore responsabile
Gregorio E. Rubino
Via Generale Parisi, 24
80132 Napoli
Telefono 7.641.002 - 406.524

Comitato di redazione
F. Barbagallo
C. de Seta
E. Guida
F. Starace

Segreteria di redazione
Adriana Pica
Roberto Parisi

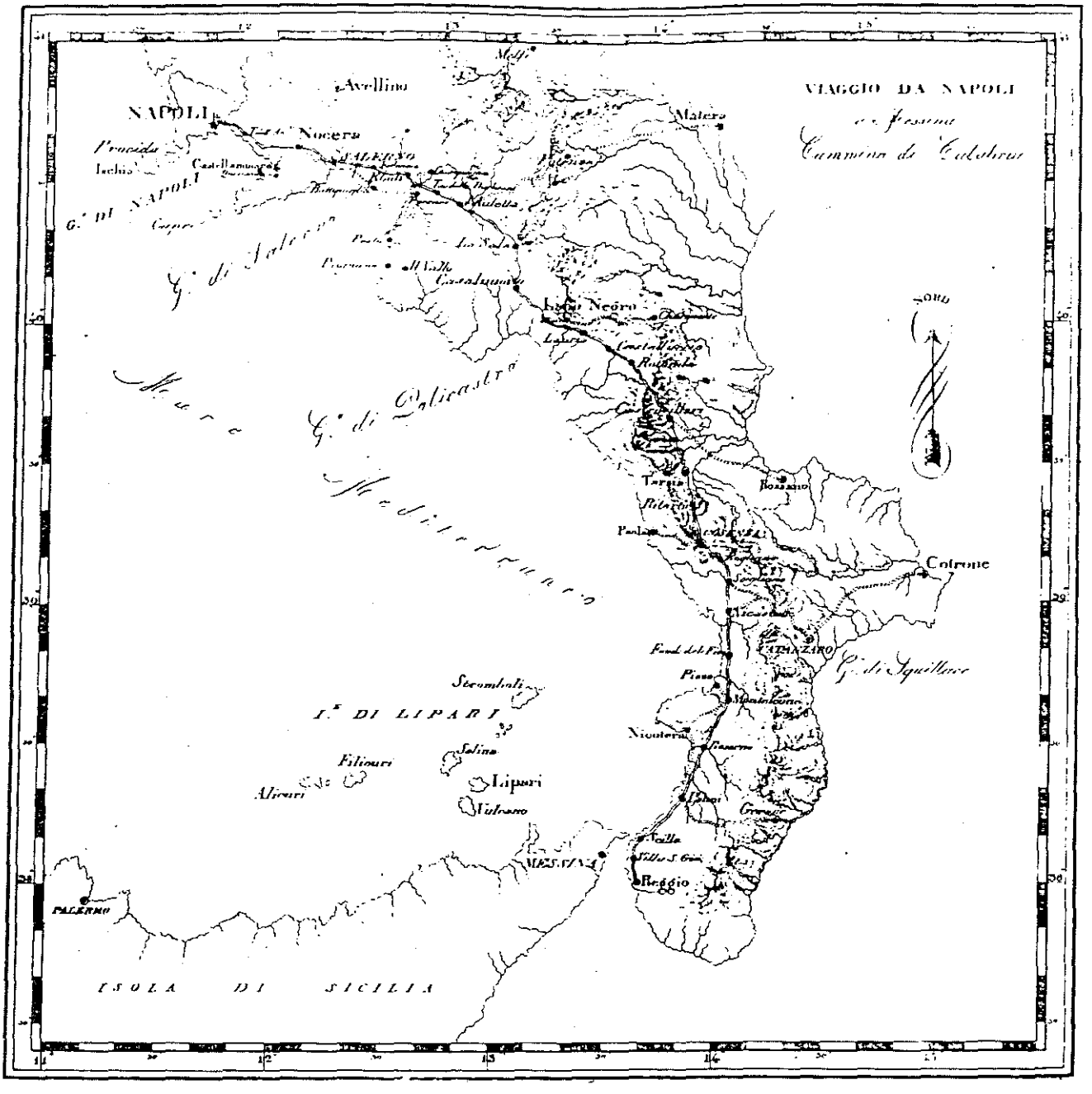
Notiziario per gli aderenti all'Associazione
Distribuzione gratuita

Anno IV - Numeri 10-11-12
Ottobre 1984, Giugno 1985
Autorizzazione del Tribunale di Napoli, n. 3057 del 26-11-1981

Stampa
Officine Grafiche
Francesco Giannini e Figli S.p.A.
80134 Napoli
Via Cisterna dell'Olio, 6/B
Tel. 551.39.28 - 552.48.51

Hanno collaborato a questo numero:
L. Di Maria
A. Giannetti
B. Gravagnuolo
E. Guida
S. Mancini
A. Mesto Ursini
S. Musella Guida
M. Negri
R. Parisi
R. Petrazzuolo
A. Pica
G. Renga
D. Rossetti
A. Vitale

In copertina: Progetto settecentesco per la costruzione di una Fregata di 26 cannoni (Napoli - Archivio di Stato)



Tracciato da Napoli a Reggio Calabria e Messina della strada borbonica delle Calabrie (da G. Francioni Vespoli, *Itinerario per lo Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1828, tomo II).

LA STRADA DELLE CALABRIE (SEC. XIX)

Nel 1806, il 2 e il 3 agosto, compare sul «Journal de l'Empire» un lungo reportage dedicato alla Calabria[1] e destinato a far conoscere al pubblico d'oltralpe questa misteriosa provincia meridionale, assurta agli onori della cronaca nera internazionale sull'onda delle gesta sanfediste, colpendo non poco le urbane fantasie dei suoi successivi occupanti. Il giornalista, miscelando il recentissimo resoconto di viaggio del Bartels[2] con il classico *De situ Calabriae* del Barrio, incluso nel diffusissimo *Thesaurus*... di Graevius[3], poteva così dare ampia soddisfazione a tale curiosità fornendo una dettagliata e mirabolante descrizione di una terra ricca naturalmente e prodigiosa nella sua feracità, ma arretrata e selvaggia al di là di ogni immaginazione, e una serie di indicazioni per la civilizzazione dei suoi abitanti incentrata sul su-

peramento di quello che gli appariva l'ostacolo maggiore a tale processo, la mancanza cioè di una grande città commerciale ed industriale che facesse da traino al decollo dell'intera regione. Una ipotesi di tal genere in chiave squisitamente metropolitana, oltre che fortemente datata, appariva però in stridente contrasto con la politica che gli stessi amministratori francesi andavano portando avanti nel paese, puntando, per conseguire lo stesso scopo, sul potenziamento della rete viaria principiale, ossia su quella strada delle Calabrie, seconda strada regia del regno, dopo quella delle Puglie, fiore all'occhiello dei programmi di tutti i nuovi regimi.

La strada «da Napoli a Messina» ha una storia moderna certamente esemplare nelle fasi del suo svolgimento, come nel quadro che offre a secolo inoltrato per l'irrilevante numero di carrozze che la percorrono»: ... né è probabile – scrive un viaggiatore intorno alla metà dell'Ottocento – che la Stradas Nuovas... diventi presto intransitabile per danni prodotti dalle ruote delle carrozze e diligenze, perché i mezzi di trasporto su questa strada costituiscono un raro avvenimento...»[4] così che si può viaggiare per intere giornate senza incontrarvi neppure una vettura. Il suo tracciato secondo l'itinerario postale del 1828 è il seguente: da Napoli a Torre Annunziata, Nocera, Salerno, Vicenza, Evoli, Duchessa, Auletta, Sala, Casalnuovo, Lagonegro, Lauria, Castelluccio, Rotonda, Castrovillari, Tarsia, Ritorto, Cosenza, Rogliano, Scigliano, Nicastro, Fondaco del Fico, Monteleone, Rosarno, Palmi, Scilla, Villa S. Giovanni, Reggio, Messina, con una deviazione da maggio ad ottobre da Monteleone a Palmi per Nicotera e una deviazione tra la strada delle Calabrie e quella postale dopo Cosenza allorché la prima si inoltra verso l'interno e «va ad ascendere presso Tiriolo la catena degli Appenini nella parte più angusta del regno, compresa tra i golfi di S. Eufemia e di Squillace. Da Tiriolo contorna le pendenze dei monti, discende verso la valle dell'Amato, ed attraversando vari fiumi giunge a Monteleone...»[5]. Non molto diverso è l'itinerario postale riportato dalle guide seicentesche: da Napoli «si passa poco di là un fiumicello, alla Torre del Greco, a Barbazona, passerete il fiume Sali, a Salerno città, alla Taverna Pinta, a Revole, alla Duchessa, alla Goletta Castello, alla Sana, al Casal novo, poco di la passerete il fiume Molfe, a Rovere Negra, a Alpicia, passerete il Lavo fiume, a Castelluccia, a Val S. Martino, a Castro Villa, a Esato, alla Regina, passerete il fiume Busento, a Cosenza città, a Caprosedo, a Mattorano, passerete una fiumara, a San Biasio, all'Acqua della fica, a Montellione, a S. Pietro borgo, alla Rosa, a Sant'Anna, passerete il Metarro fiume, a Fonego, a Fiumara de' Moti...» e quindi a Messina[6]. Sostanzialmente anzi il suo assetto era rimasto immutato dalla prima organizzazione dovuta al viceré Duca d'Alcalà nel 1562 fino ai primi anni del Decennio, allorché ragioni essenzialmente tecniche avevano consigliato di modificare il tracciato tra Castrovillari e Cosenza e tra questa e Fondi del Fico vicino Monteleone. Deviazione conservata al ritorno dei Borboni, che avevano portato a termine a loro volta molteplici interventi di ammodernamento della sede stradale, oltre che di manutenzione ordinaria, tanto che alle soglie dell'Unità appariva al medico svizzero Rillet, in viaggio con una colonna del Reggimento Cacciatori, nel complesso una «bella strada» dal tracciato «ardito», nonostante le non poche disavventure patite[7].

Profondissima è naturalmente la differenza che separa questa strada ottocentesca, carrozzabile, da quella che l'aveva preceduta, organizzata essenzialmente per punti e destinata al flessibile traffico di cavalli e animali da soma, ma compromesse ambedue da due insormontabili fattori negativi. Innanzitutto quello della presenza di alcune zone nelle quali era tecnicamente difficile garantire la durata di una qualunque sede stradale come nel caso della strozzatura tra Lagonegro e Lauria, o di quella che sarà la Dirupata di Morano, dove era difficoltoso perfino il transito a piedi. Il tratto Lagonegro-Lauria poi bloccava in un certo senso la strada sul nascere: qui al suo arrivo Giuseppe Bonaparte nel 1806 aveva dovuto abbandonare la carrozza e proseguire come tutti il viaggio a piedi, e qui si interrompevano le colonnette militari, lasciando alle giornate di viaggio o alle poste la misurazione del tragitto fino a Reg-

gio. In questo stesso punto finiva negli anni venti dell'Ottocento il servizio di corriere con diligenza per essere sostituito da quello a cavallo e dalle staffette sotto scorta, dove d'altra parte tutti i viaggiatori preferiranno anche in seguito scendere dai loro «legni» e percorrere a piedi l'infelice tratto con i suoi spaventosi ponti di legno. Ad un romantico come il Sacchi partito a piedi nonostante «i più sinistri presentimenti» appariva «in tutto conforme all'idea tetra e formidabile»[8] che gli uomini come lui si facevano del paese. Più realisticamente, un naturalista come il Petagna e i suoi compagni, transitandovi negli anni venti riferivano di essersi trovati di fronte ai lavori intrapresi per realizzare una deviazione per la valle del Galdo che doveva unire in linea retta Lagonegro e Castelluccio evitando Lauria, e commentava «...alla naturale cattiva qualità... si accoppia l'abbandono in cui è caduta... l'antica restando abolita.. Al presente le 10 miglia da Lagonegro a Lauria non posson essere peggiori...»[9]. Vent'anni dopo Strutt riferirà di essere stato con i suoi amici «... tutto il giorno occupati a perdere ed a ritrovare la nostra strada...» poiché di tale Strada Nuova «... non avevamo visto alcun segno...»[10] fino a due miglia dopo Lauria. Di questo stesso tratto il già citato Rillet dirà semplicemente che è abominevole, «... Il cammino – racconta – o piuttosto il letto del torrente che noi seguiamo, è interrotto da profondi burroni cosparsi da enormi blocchi di rocce, che saltiamo alla maniera delle capre.. Di tanto in tanto si ritrova una specie di tracciato di strada, ma talmente ingombro di ciottoli che rotolano e sfuggono sotto che si indietreggia quasi di quanto si avanza... »[11]; La prima parte della descrizione si riferisce in particolare alla rotabile aperta dai francesi tra Lagonegro e Maratea già in abbandono ai tempi di Petagna[12].

Superato questo che al Sacchi appare il vestibolo dell' Erebo per entrare ai Campi Elisi, muta profondamente la qualità della strada, che in più punti appare a molti viaggiatori decisamente bella, ma che risente nel suo insieme dell'altro e più grave fattore negativo, quello cioè di essere rimasta isolata nel territorio che attraversa e fuori dalle grandi correnti di traffico. «All'infuori di questa lunga arteria che attraversa il paese – notava Rillet – non vi sono strade laterali, diramazioni sull'interno, di modo che una città posta fuori dal suo percorso rimane isolata dal resto del mondo come se la strada non esistesse...[13], ma siccome strade e città appartengono alla stessa organizzazione dello spazio anche la strada rimane isolata non unendo che poche entità, circoscritte ad una esile fascia di territorio. Non solo i distretti calabresi sullo Ionio non hanno collegamenti rotabili con la strada delle Calabrie, ma la Basilicata da secoli simile al grande deserto d'acqua che la bagna ha una viabilità fatta solo di mulattiere e pedemontane. Quanto poi alla Sicilia suo punto di arrivo terminale, fino agli inizi dell'Ottocento non ha neppure un servizio postale, non di diligenze si badi bene, ma di corrieri.

E d'altra parte la strada stessa non era nata per funzionare all'interno di queste provincie e neppure ad esclusivo beneficio della capitale, i suoi punti di arrivo e di partenza essendo infatti Messina da un lato e Roma dall'altro, l'una in quanto vertice della Sicilia, l'altra in quanto centro di smistamento verso Madrid e le Fiandre. In quello scorcio di Cinquecento, allorché ancora solida era la presa del potere Vicereale sul Regno, Laguna, lo schiavo dei Turchi[14] si meravigliava incantato dell'efficace funzionamento del servizio di staffette e poste che collegava regolarmente e senza ritardi Messina a Napoli e di là, con una serie di coincidenze, al resto dell'Europa. In questa prima metà dell'Ottocento, al contrario, di quel contesto geografico e di quei livelli di viabilità non è rimasto più nulla se non gli sparsi brandelli di quella rete originaria, che nella loro disarticolazione, compongono la viabilità del Napoletano. Più che il mutare degli standards viari e il necessario adeguamento al traffico rotabile, cui bene o male l'amministrazione borbonica riesce a fare fronte, è questo il vero problema della strada delle Calabrie, come delle altre arterie principali, quello cioè di non poter sopravvivere alimentandosi delle sole relazioni tra la Capitale e la sottile fascia di territorio che attraversano. In fondo, Carlo di Borbone, in viaggio verso la Sicilia, ne aveva percorso un ampio tratto provenendo dalle Puglie senza ec-

cessivi problemi, tranne che nella deviazione per Crotone, dove per effetto di un fortissimo temporale, che aveva reso impraticabile la sede stradale, i «galessi» si erano impantanati nella melma. Ma l'evento era rimasto isolato e si era dovuto attendere l'avvento dei napoleonidi perché di nuovo in direzione della Sicilia la strada risvegliasse l'antico interesse. Quanto ai vari viaggiatori più che dalle difficoltà del tragitto o dalla qualità della sede stradale son colpiti dalla solitudine che li accompagna lungo tutto il loro intinerario e dalla estrema rarità di incontri con altre carrozze.

L'interesse dei francesi si era concretizzato in una serie di interventi nel tratto Lagonegro-Castrovillari e altri intermedi, rispondendo essenzialmente ad esigenze di carattere militare e di ordine pubblico, al quale sarebbe errato attribuire significati diversi, mediandoli dalla sperimentata strategia dei *Ponts et Chaussées* parigini, che pure erano stati trapiantati nella capitale del Regno. Nessuna volontà di disegnare e controllare lo sviluppo delle regioni calabresi attraverso quello che appariva alla cultura del tempo come l'unico e il più moderno strumento in questo campo, la strada rotabile appunto, si manifesta dietro il ripristino di questa frontiera in terra battuta posta a separare i due versanti della provincia. Nessun progetto «civilizzatore» si nasconde nella sostituzione della strada alla città come volano della tanto auspicata integrazione al di là delle dichiarazioni di rito del ministro dell'Interno, il quale comunicando nel 1807 l'apertura del tronco Lagonegro-Cassano e gli alacri lavori dell'altro fino a Reggio, affermava che «...les travaux publics ont, comme les lettres et les arts, déja reçu au moins une premiér impulsion. Parmi ces travaux, les chemins qui sont le grand véhicule du commerce et de la civilisation des peuples, ont tenu le premier rang...»[15].

Gli interventi ripetevano infatti la stessa logica di quelli borbonici, anche se si spingevano più giù di Persano, offrendo il fianco alle stesse critiche che Afàn de Rivera, il direttore del Corpo di Ponti e Strade napoletano, muoveva a questi ultimi, lui si ispirandosi alla logica e alle esperienze del modello parigino. Critiche che si possono sintetizzare nella denuncia della incapacità ad elaborare un piano complessivo di assetto del paese, disegnando una nuova immagine geo-economica del Regno che tenesse proprio conto del cumulo di macerie ereditato dal passato, pena il veder annullata e distorta la forza pianificatrice della strada rotabile. «...Non si è mai pensato – scriveva nel 1832 – a fornire un progetto generale delle comunicazioni le più convenevoli...»[16], anche a costo di dover cancellare per sempre le antiche priorità, stabilendo diversi legami e gerarchie, con lo sguardo rivolto verso il futuro «moderno» del Regno, ma soprattutto integrando le quattro grandi strade rege con una rete di collegamenti trasversali ed intermedi in grado di stringere finalmente il paese in una fitta rete viaria. Col duplice risultato di annullare il patologico scompenso, ereditato dal Viceregno, di collegamenti puntuali della capitale con alcune città del Napoletano a tutto vantaggio-svantaggio della apparente autonomia, ma anche emarginazione delle provincie, e dall'altro di capovolgere le priorità a favore della viabilità interna rispetto a quella internazionale. Così nel progetto da lui elaborato nello stesso anno[17], la strada delle Calabrie si allaccia alla litoranea da Catanzaro a Crotone, Rossano e Policoro, fino a Taranto da un lato, alla Lagonegro, Sapri, Vallo, Salerno dall'altro, col prolungamento dell'Auletta-Potenza fino a Matera e del tratto Spezzano-Rossano, trovando una collocazione ben precisa nell'auspicato risveglio dei commerci interni, al di là di quelli con la Sicilia.

Per molteplici motivi, che non è possibile in questa sede neppure enumerare, l'amministrazione di cui de Rivera era a capo riuscì a realizzare solo parzialmente un tale progetto, ricalcandone le linee e gli indirizzi generali e facendolo suo in maniera indiretta e personale: solo il tratto tra la marina di Catanzaro e Crotone, quello di Castrovillari e Cassano, quello tra Nicotera e Monteporo, tra Nicastro e la marina di Sant'Eufemia, furono costruiti ex novo essendo assorbito lo sforzo finanziario soprattutto nella manutenzione e nell'ammodernamento dei tracciati esistenti, richiedendo d'altra parte un intervento pianificatorio come quello ipotizzato, ben altro che l'impe-

gno economico e quello tecnico. Consideriamo come indicativi in larga massima i valori di spesa sino al 1837 così ripartiti, oltre a quelli ordinari: 222.756,65 duc. nella Calabria Citeriore in ponti e 475.826,80 in strade, 684.367,22 in strade e 26.448,32 in ponti nella Calabria Ultra 1°, 706.215,36 in strade e 86.966,40 in ponti nella Calabria Ultra 2°, solo per quanto concerneva la Direzione generale di Ponti e Strade a carico della Tesoreria Generale, ossia all'infuori dei lavori a carico delle Province.

Rispetto a tali valori bisogna però tener presente la natura tecnicamente inconsistente di questi tracciati, pozzi senza fondo di continue e stagionali manutenzioni, con ponti e viadotti per la maggior parte in legno, a meno di non essere in grado di portare a termine interventi radicali secondo i dettami della moderna scienza delle strade. Se de Rivera si lamenta di non aver potuto percorrere un solo tratto di montagna in carrozza per le eccessive pendenze dei vecchi tracciati che richiedevano l'attacco di buoi, il povero Petagna un decennio circa prima di lui attraversa a piedi tutti i ponti che incontra sul suo cammino, come a piedi si arrampica su per le salite troppo ripide per il suo calesse, distraendosi da buon naturalista ad ammirare la vegetazione. Ammodernamento significa infatti non solo rifare completamente la sede stradale in gran parte semplicemente in terra battuta, ma anche sostituire i vecchi tracciati troppo ripidi e tortuosi con i «rettilinei» e le dolci pendenze necessarie alla carrozza. Così sempre Petagna, nei tratti costruiti di recente, trova ponti in pietra, con gli scoli delle piovane, per strade situate più in basso rispetto a quelle precedenti e gli pare che la «... la divisione del paese in superiore ed inferiore, non rara in queste provincie, [...] ha tratto origine dal beneficio delle nuove strade costrutte lungo le basse falde de'monti, presso le quali si preferisce discendere... cosicché col volgere degli anni... i paesi stabiliti sulle rupi si troveranno trasferiti lungo le strade consolari...»[18] così come gli sembra «... scusabile la svista che fu presa nell'aprirsi quel vecchio braccio di consolare, per cammini così scoscesi e tortuosi...» mettendo in comunicazione tra loro centri abitati montani rimasti tagliati fuori dal nuovo tracciato[19]. Ma soprattutto quello che colpisce lui come gli altri viaggiatori è la radicale diversità dei tratti nuovi della strada, «diritti» rispetto ai giri tortuosi del tracciato precedente.

Non si può concludere questo breve resoconto sulla strada calabrese senza ricordare «quel curioso veicolo chiamato lettiga, che è qualcosa come una immensa berlina trasportata da due muli»[20] che ancora circola a Ottocento inoltrato preceduto da un mulattiere a cavallo, né quei viaggiatori che a piedi come il già ricordato Sacchi o come l'inglese Strutt completano, verrebbe da dire, il viaggio compiuto tutto a piedi per l'Italia dallo scrittore Seume agli inizi del secolo, saltando proprio la Calabria, attirandosi la scarsa considerazione degli osti, ma attingendo a piene mani in un universo di pittoresche ed esotiche visioni. Ma soprattutto senza tralasciare un episodio riferito dal medico Rillet a proposito del farmacista di Rotonda, il quale avendo visto i soldati estrarre le loro carte topografiche per fare il punto «...ci disse che aveva di meglio – racconta – e tirando da un mucchio di oggetti impolverati... un vecchio libro ingiallito dagli anni lo pose sotto i nostri occhi con aria trionfante e beffarda. [...] Era un vecchio atlante – continua – che portava la data del 17° secolo e che rappresentava i piccoli principati di Germania... Sulle carte ci mostrava con la più grande disinvoltura e con accento di convinzione irremovibile le città del Regno delle Due Sicilie: Napoli sul Baltico, Rotonda sul Reno...»[21] e che certamente chiarisce meglio di qualunque altra valutazione e commento il senso della strada nella vita delle Calabrie.

Anna Giannetti

[1] Malte-Brun è l'autore dei due articoli in parte cit. in G. BOUCHER DE LA RICHARDERIE, *Bibliotéque universelle des voyages*, Paris 1808 vol. 3 p. 47.

[2] J. G. GRAEVEUS, *Thesaurus Antiquitatum et Historiarum Italiae, Neapolis, Siciliae...* vol. X Lugduni Bat. 1723.

[3] J. H. BARTELS, *Briefe uber Calabrien und Sicilien von...*, Gottingen, 1789-92, 3 voll.

[4] A. J. STRUTT, *A pedestrian tour in Calabria and Sicily*, London IIa 1842, ed. it. *Calabria Sicilia 1840*, G. Puccio ed., Napoli 1976, p. 124.

[5] G. FRANCIOLI VESPOLI, *Itinerario per lo Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1828 p. 39 tomo II.

[6] A. ORTELIO, *Teatro del Mondo di...*, edizione Venezia 1655.

[7] O. RILLET, *Colonna Mobile in Calabria nell'anno 1852. Tourneé en Calabre*, Cosenza 1962 p. 23.

[8] G. SACCHI, *Napoli e le Calabrie*, Bologna 1838 p. 207.

[9] L. PETAGNA, *Viaggio in alcuni luoghi della Basilicata e della Calabria Citeriore*, Napoli 1827 p. 31.

[10] A. J. STRUTT, *op. cit.*, p. 122.

[11] O. RILLET, *op. cit.*, p. 12.

[12] L. PETAGNA, *op. cit.*, p. 31.

[13] O. RILLET, *op. cit.*, p. 23.

[14] A. LAGUNA, *Avventure di uno schiavo dei Turchi*, S. Acutis ed., Milano 1983 pp. 240-41.

[15] *Rapport Général sur la situation du Royaume de Naples pendant les années 1806 et 1807, présenté au Roi en son Conseil d'Etat par le Ministre de l'Interieur, le 28 Mars 1808*, Naples, 1808 p. 33.

[16] C. AFAN DE RIVERA, *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio a'doni che ha la natura largamente conceduto al Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1832, p. 399 vol. 1.

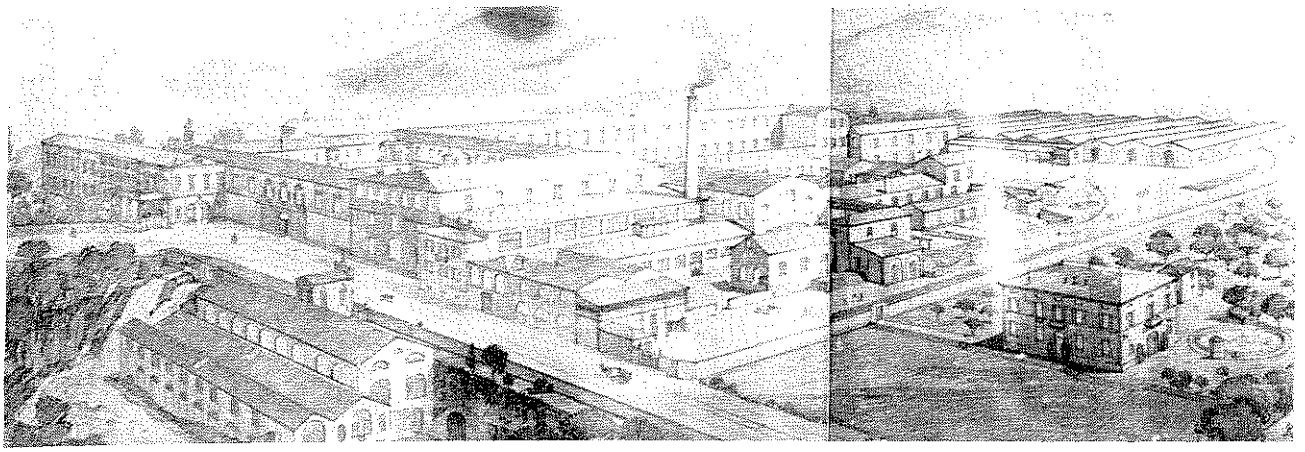
[17] Ci riferiamo alla *Carta Idrografica della Sicilia Citeriore* allegata alle *Considerazioni...* che visualizza i risultati progettuali delle stesse.

[18] L. PETAGNA, *op. cit.*, P. 35.

[19] *Ibidem*, p. 31.

[20] A. J. STRUTT, *op. cit.*, p. 135.

[21] O. RILLET, *op. cit.*, p. 32.



Prospettiva del complesso «Fibreno» (partic.) di autore ignoto all'inizio del sec. XIX (Archivio «Nuove Cartiere Meridionali», Isola del Liri)

IL CASO DELLA «FIBRENO» AD ISOLA DEL LIRI: DA CONVENTO A FABBRICA A COMPLESSO DA SALVAGUARDARE

Il complesso «Fibreno» (già «Cartiera del Fibreno») sorge nella parte superiore di Isola del Liri [1], in località Tavernanova, lungo la S.S. 82 che conduce a Sora e a breve distanza dalla stazione ferroviaria cittadina. Esso rappresenta uno degli elementi più significativi dell'espansione ottocentesca della cittadina isolana lungo l'asse stradale per Sora e conserva stretti rapporti con le costruzioni limitrofe, costituenti il nucleo di case operarie e le infrastrutture edificate a servizio delle maestranze della fabbrica, secondo un programma teso ad associare le abitazioni della comunità operaia ai luoghi della produzione.

Il complesso consiste attualmente in un grande fabbricato signorile a pianta allungata con due piani, denominato palazzo Balsorano (destinato ad uso di civile abitazione), ed in una serie di edifici di minor pregio, alcuni in stato di abbandono, altri adibiti ad attività industriale.

Il fronte principale del palazzo Balsorano ha un assetto di tipo neoclassico e risulta costituito da un corpo di fabbrica centrale cui è appoggiato un portico sorretto da esili colonne in ghisa con capitelli che sostengono una trabeazione a motivo floreale, secondo i dettami estetico-culturali dell'eclettismo ottocentesco. A destra ed a sinistra del palazzo si estende un ampio parco, caratterizzato da una vegetazione svariata e a tratti incolta, cui si accede attraversando il sopradescritto portico in ghisa. Esso è diviso in due parti comunicanti tra loro mediante un lungo androne che si apre di traverso a pianterreno del palazzo Balsorano e che immette negli ambienti superiori del medesimo.

Al palazzo fa seguito, aggiunto, un piccolo fabbricato più basso a due piani, destinato anch'esso ad uso di civile abitazione cui si accede da un grande spiazzo posto in fondo al viale principale del parco. All'estremità di quest'ultimo si trovano delle costruzio-

[1] Su Isola del Liri, cittadina laziale in provincia di Frosinone, si veda S. MANCINI, *La cartiera Angelo Mancini (già Courrier) ad Isola del Liri: l'unità tipologica fabbrica-palazzo/palazzo-fabbrica*, in «Bollettino-Associazione per l'Archeologia Industriale – Centro Documentazione e Ricerca, per il Mezzogiorno», nn. 7-8-9, ottobre 1983, febbraio-giugno 1984, pp. 1-9.

ni ad un solo piano adibite in passato a rimessa e a scuderia.

Ad angolo retto rispetto al prospetto principale del palazzo Balsorano, sorge l'edificio d'ingresso dell'antica cartiera caratterizzato da una corte centrale. Ad esso sono attaccati un «corpo di fabbrica, la cui facciata presenta un ordine gigante di lesene in travertino a ricordo dell'antica chiesa di un preesistente convento, e un fabbricato cui corrisponde l'ingresso all'attuale attività industriale.

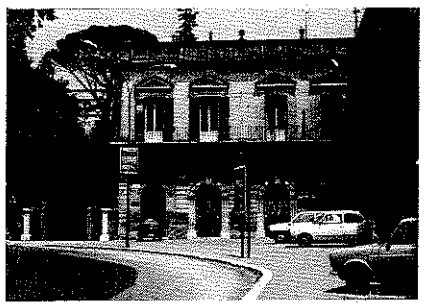
Sul cortile della fabbrica si affacciano grandi ambienti con tetto a capriate in legno e dei capannoni costruiti in epoca recente.

Annessa al complesso è una cappellina neogotica in stato di abbandono, posta di fronte al medesimo e sull'altro lato della strada per Sora. Essa poggia sui ruderi di un fabbricato sottostante, anticamente denominato Soffondo e collegato al resto del complesso per mezzo di cunicoli. In questo punto si gode la vista di una rigogliosa e incolta vegetazione, un tempo costituente un grande parco, attraversata dall'ultimo tratto del torrente Magnene che va a ricongiungersi un po' più avanti al Liri formando una serie di spettacolari balzi.

La fabbrica fu fondata da Carlo Antonio Beranger, un francese nativo di Elbeuf, venuto ad Isola di Sora (l'attuale Isola del Liri) insieme ad altri connazionali, scesi nel Mezzogiorno d'Italia sotto il Regno di Gioacchino Murat per favorire lo sviluppo della nascente industria meridionale[2].

Con decreto 6 luglio 1812[3], furono concesse dal Governo Napoletano al Beranger alcune importanti agevolazione che gli permisero di installare una manifattura di carta di grandi dimensioni e propriamente: l'uso gratuito per dieci anni del soppresso convento dei Carmelitani di S. Maria delle Forme nell'Isola di Sora (uno dei tanti che, dopo l'abolizione degli ordini monastici, era venuto in possesso del Regio Demanio)[4], con l'annesso terreno murato (art. 1); la possibilità al termine della concessione di poter acquistare i locali stessi (art. 2); un prestito di 3.000 ducati (Nella prima metà del secolo scorso, nel Mezzogiorno d'Italia, l'unità monetaria era il *ducato* che si divideva in parti decimali. Un *ducato* = 10 carlini; un *carlino* = 10 grani; un *grano* = 10 cavalli. Era in uso anche il *tarì*: un ducato = 5 tarì; un tarì = 20 grani. Dal 1861 un ducato = 4,2489 lire d'oro, n.d.r.) necessari alla trasformazione del monastero in cartiera, da parte del Ministero dell'Interno, che avrebbe nello stesso tempo fissato le modalità di restituzione della somma (artt. 3 e 4); la franchigia per l'importazione dei macchinari necessari alla produzione (art. 5).

Successivamente il Beranger provvide ai lavori di adattamento della fabbrica e alla venuta dalla Francia, dall'Inghilterra e dall'Olanda di operai specializzati.

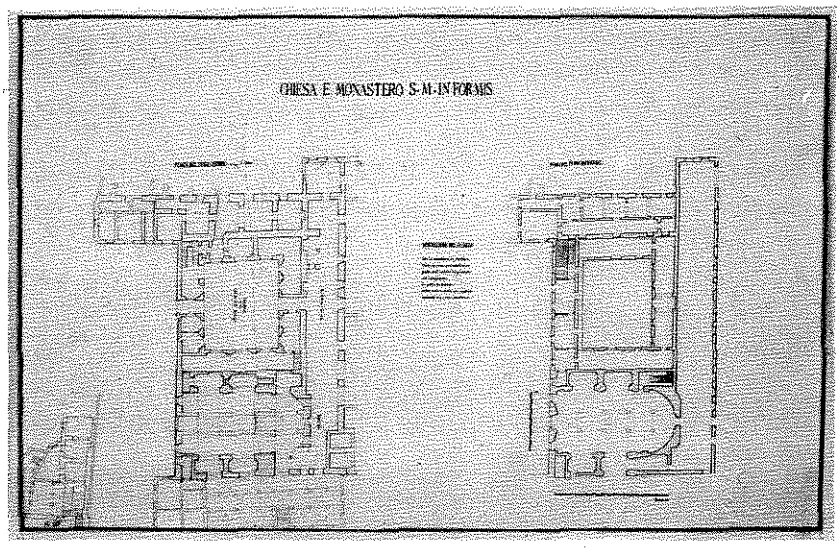


Complesso «Fibreno». Facciata principale e ingresso.

[2] Il Beranger era già conosciuto nel mondo degli affari napoletani, e a lui va attribuito il merito di aver perfezionato l'arte tipografica nel regno delle Due Sicilie. Infatti nel 1811 egli impiantava a Napoli nel Carminello a Chiaia una stamperia e fonderia di caratteri che si fregerà del titolo di «Fonderia reale» (Cfr. A DELL'OREFICE, *L'industria della carta nel Mezzogiorno d'Italia: 1800-1870*, Genève; 1979, p. 80. Cfr. inoltre Archivio di Stato di Napoli (d'ora in avanti A.S.N.), Ministero degli Affari interni (d'ora in avanti M.I.), II inv., fasc. 559, Napoli, 27 settembre 1820, *il ministro dell'interno, e Archivio dell'istituto d'incoraggiamento di Napoli (d'ora in avanti A.S.I.N.), Ministeriali, 1811-20, Napoli, 18 ottobre 1818, il ministro dell'interno al presidente della Giunta*).

[3] Cfr. Decreto del 6 luglio 1812, n. 1398, in Collezione delle leggi dei decreti reali del Regno delle Due Sicilie (d'ora in avanti Coll. LL.DD.), sem. II pp. 12-13. Si veda inoltre Archivio di Stato di Caserta (d'ora in avanti A.S.C.), Intendenza Borbonica: Corte amministrative comunali (d'ora in avanti I.B.C.A.), fascio 1346, Comune di Sora, 1813, *Carte relative alla costituenda fabbrica di carta del signor Beranger ad Isola*.

[4] Il convento sorse presso la chiesa di S. Maria delle Forme, concessa ai carmelitani della Congregazione mantovana nel 1508 dal vescovo di Sora Giacomo Massimi, dopo che ne aveva emessa rinuncia il rettore don Giovanni Carrara su richiesta della moglie del duca di Sora e prefetto di Roma, Giovanna Feltria Gonzaga in Della Rovere. Il documento di cessione fu stipulato il 10 luglio 1510, ma l'accettazione ufficiale da parte della Congregazione avvenne solo nella dieta del 1512. I lavori di costruzione del monastero furono terminati nel 1534. (Cfr. L. SAGGI, *La Congregazione Mantovana dei Carmelitani sino alla morte del B. Battista Spagnoli (1516)*, Roma, 1954, pp. 210-211; F. UGHELLI, *Italia Sacra*, Venetiis, 1717-1722, vol. I, p. 1247). Negli anni 1634-35 furono eseguiti, per ordine della duchessa di Sora Eleonora Zappata in Boncompagni, dei lavori di rifacimento della chiesa da parte dello scalpellino Michele Vitelli. (Cfr. Archivio Segreto Vaticano, Fondo Boncompagni, prot. 585, n. 7, 1634-1635, *Ricevute di pagamenti fatti da Donna Eleonora Zappata Duchessa di Sora a Michele Vitelli scalpellino per lavori della Fabbrica della chiesa di S. Maria delle Forme nell'Isola*). Il convento fu soppresso insieme a quello dei Conventuali di S. Francesco nel settembre 1809, come si apprende in A.S.C. Intendenza Borbonica: Amministrazione culto, b. 30, fasc. 103, Isola, 1808-1855.



Ricostruzione in pianta del convento di S. Maria delle Forme (oggi parte del complesso «Fibreno») eseguita da O. Rosi, Giuliano di Roma.

Ancora oggi sono presenti sulla facciata principale del fabbricato corrispondente alla chiesa dell'antico convento i resti di due lesene di travertino, mentre internamente è possibile riconoscere l'unica navata e le sei cappelle laterali che, allo stato attuale, appaiono ripartite in due piani, con un terzo piano a completamento dell'edificio.

Nel 1813 lo stabilimento era in funzione e produceva sia la carta velina, fino ad allora sconosciuta nel regno, che carta da disegno di diverso tipo, di ottima qualità, da eguagliare quelle francesi, inglesi e olandesi[5]. La fabbrica, che consisteva in un vasto edificio, era dotata di moderne macchine a cilindri per macerare e triturare gli stracci, capaci di un rendimento qualitativo e quantitativo di gran lunga superiore a quello offerto dalle vecchie pile a magli già in uso in altre cartiere dell'epoca. I cilindri, in numero di 4 – due sfilacciatori e due raffinatori –, erano in grado di compiere il lavoro di 48 pile a magli ed erano mossi mediante una grossa ruota idraulica, che aveva anche la funzione di innalzare l'acqua e portarla, per mezzo di un apposito canale, in un serbatorio di grande capacità, posto al primo piano dell'edificio. Qui l'acqua, filtrata e purificata, veniva utilizzata per la fabbricazione della carta[6].

La cartiera disponeva anche di 8 tini, di 8 casse di conserva, di un lavatoio e di un marcitoio. Essa, inoltre era alimentata dalle acque del Fibreno – affluente del Liri la cui sorgente era distante circa 5 miglia dall'opificio –, che vi pervenivano purissime. La purezza di queste acque contribuiva notevolmente alla produzione di carta pregiata per l'omogenità dell'impasto.

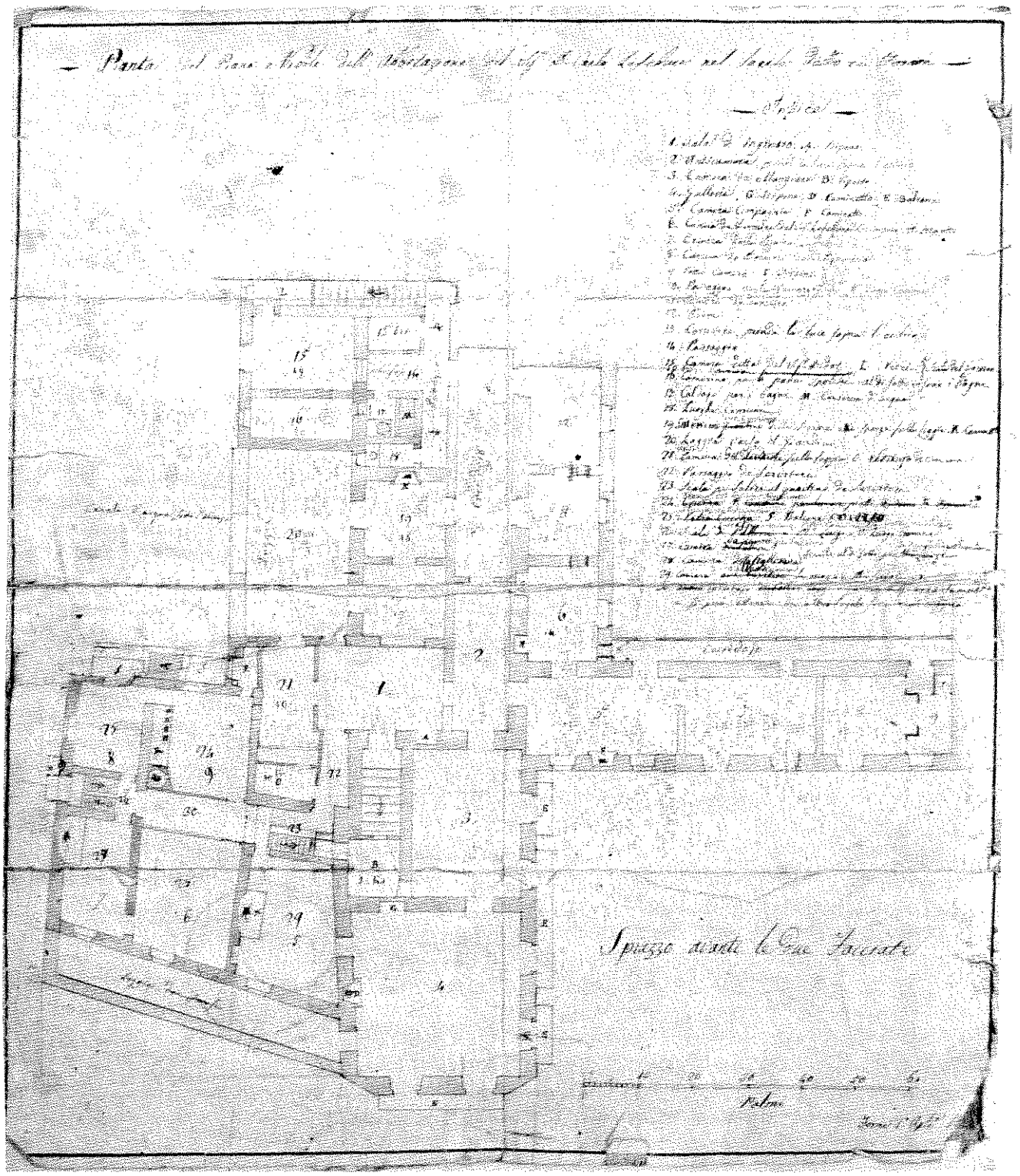
L'acqua, il cui gettito veniva regolato mediante cateratte, giungeva alla cartiera tramite un lungo e profondo canale[7] e metteva in moto una ruota leggera, ma dotata di notevole potenza.

I locali adibiti alla lavorazione della carta erano disposti in modo molto razionale: dal magazzino gli

[5] Cfr. A.S.I.N., domande e rapporti, 1809-1818, Napoli, 7 luglio 1817, *C. Beranger al re*. Cfr. inoltre J. MILLENET, *Coup d'oeil sur l'industrie agricole et manufacturière du royaume de Naples*, Naples, 1822, p. 43.

[6] Cfr. S. DE MAJO, *Manifatture, industria e protezionismo statale nel Decennio*, in «Studi sul Regno di Napoli nel Decennio francese (1806-1815)», a cura di A. Lepre, Napoli, 1985, pp. 54-55.

[7] Il canale, detto delle Forme, lungo circa 2 km. e costruito nel 1818, utilizzava nella parte superiore del suo corso l'alveo di un canale di irrigazione già esistente, nella parte media, e per breve tratto, quello dell'emissario del Lago di Tremoletto, mentre la restante parte era stata frutto di scavi e di sopraelevazioni sul livello dei terreni con forte dispendio. (Cfr. Biblioteca Comunale di Isola del Liri/Archivio dell'ex Cartiera Emilio Boimond (d'ora in avanti B.C.I.L., Archivio Boimond), contenitore 13, bb. 2 AA (19 maggio 1817) e 3 AA (26 marzo 1818). Si vedano inoltre Archivio delle Nuove Cartiere Meridionali (d'ora in avanti A.N.C.M.), contenitore 6, cartelle 1 bis (26 marzo 1818) e 2 (20 aprile 1818); A.S.C./I.B.C.A., fascio 1371, Comune di Isola, 1817, *Incartamento sulla cartiera di C. Beranger e la derivazione delle acque del Fibreno*.



Pianta del Piano Nobile dell'Abitazione del Sig. D. Carlo Lefebvre nel locale detto le Forme (Forme, 1 Aprile 18..?). (A.N.C.M., contenitore disegni).

stracci pervenivano alla cernita, poi al battitoio e da qui al lavatoio e al marcitoio. Superata la prima fase di lavorazione dell'impasto, si passava alle fasi successive con una perfetta suddivisione del lavoro tra gli operai. Le presse erano alla francese, cioè ad una sola vite e fornite di argano che ne accresceva la potenza, mentre la lisciatura della carta veniva eseguita con un laminatoio ad acqua. La fabbrica era dotata, inoltre, di un officina di carpenteria e tornitura per le frequenti riparazioni cui le macchine erano soggette. Gli alloggi

per il direttore, gli impiegati e gli operai erano confortevoli. Le macchine venivano attivate con estrema prudenza, considerando la sicurezza degli operai e per evitare eventuali incidenti. Le copiose acque del Fibreno erano in grado di azionare tutte le macchine contemporaneamente e alla velocità desiderata, mentre il loro afflusso veniva regolato dalla chiusa del molino.

Questa cartiera, avvalendosi della tecnologia più avanzata, assunse in breve tempo, un'importanza notevole nella vita economica del Mezzogiorno nei primi anni dell'800[8].

Nel 1817 il Beranger – che nel frattempo aveva ottenuto un ulteriore finanziamento di 3000 duc. dall'Intendenza di Casa Reale – inoltrò al Governo una domanda di privativa per un decennio d'importazione dei cilindri, della produzione della carta velina e delle altre carte da disegno e per mappe, chiedendo anche che al suo opificio fosse concesso il privilegio di «fabbrica regia»[9]. A quel tempo la cartiera dava lavoro a 150 operai di ambo i sessi, alcuni dei quali, inglesi, istruivano gli allievi, avviandoli alla specializzazione[10]. Inoltre si producevano 14 diversi tipi di carta: la «ministra» velina bianca e cerulea, carta da lettere all'inglese velina bianca e cerulea, carta reale fine e cerulea, carta reale grossa bianca, carta da lettere all'olandese bianca e cerulea, cartone velino bianco per disegno, carta arcimperiale velina bianca e cerulea, carte sovrimperiale velina bianca e cerulea, carta bianca doppia per carte geografiche[11]. Ma la richiesta dell'imprenditore francese non ebbe seguito.

Il 20 maggio dell'anno successivo il Beranger formò una società per azioni con altri oriundi francesi, e precisamente Pietro Coste di Lione, Carlo Lefebvre di Pontarlier e Augusto Viollier, sotto la ragione sociale Pietro Coste e Compagni, determinando l'investimento di un notevole capitale: 25.000 ducati[12].

Morto il Beranger nel 1822, i soci, incapaci di continuare la gestione dell'industria, cedettero successivamente le loro azioni al 30% di ribasso dal loro valore nominale ad uno degli azionisti, l'abile finanziere Carlo Lefebvre[13], che in breve fece prosperare l'attività cartaria, venendo così ad occupare un posto di primaria importanza nella storia della carta del Mezzogiorno. Egli, infatti, seppe subito sfruttare le proprie conoscenze e i rapporti consolidati durante la sua attività di banchiere, sia con il suo paese di origine, la Francia, sia con altri paesi europei[14].

Il momento era particolarmente favorevole, in quanto dopo la grave crisi del primo decennio della Restaurazione, il Governo Borbonico per favorire gli imprenditori e promuovere la nascita e lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno, approvò una serie di leggi, tra cui quella che elevava il dazio sulla importa-

[8] Cfr. DELL'OREFICE, *op. cit.*, pp. 80-81. Cfr. inoltre A.S.I.N., domande e rapporti, 1809-1818, 26 mars 1816, *Cottrau*.

[9] Cfr. A.S.I.N., domande e rapporti, 1809-1818, Napoli, 7 luglio 1817, *C. Beranger al re*.

[10] Cfr. A.S.C., Intendenza Borbonica: Agricoltura, Industria e Commercio (d'ora in avanti I.B.A.I.C.), b. 2, fasc. 26, Capua, 23 giugno 1817, *L'intendente di Terra di Lavoro al ministro dell'interno*.

[11] Cfr. A.S.C./I.B.A.I.C., b. 2, fasc. 26, Sora, giugno 1817, *Il sottintendente all'intendente*.

[12] Di tale società vien fatta menzione in due atti contenuti in B.C.I.L. Archivio Boimond, rispettivamente nel contenitore, 1, b. A 3 (1927-28), *Fibreno: Canale delle Forme*, e nel contenitore 13 b. 22 AA (dal 2/1876 al 1/1877), *Decisione del Consiglio di Stato sul conflitto di attribuzione nella causa Belmonte-Lefebvre*.

[13] Cfr. A.N.C.M., contenitore 9, cartella 3 (7 agosto 1822), *Copia autentica conteporanea del rogito per atti Notar Emanuele Caputo di Napoli con cui Carlo Lefebvre acquista dallo Stato il Convento di S. Maria delle Forme ad Isola di Sora, già ridotto a cartiera da C. A. Beranger*. Alre due copie del documento sono contenute in B.C.I.L., Archivio Boimond, contenitore 13, b. 4 AA, e contenitore 14, b. 3 DD. Il Lefebvre acquistò il convento per conto della suddetta società, divenendone in seguito l'unico proprietario. Carlo Lefebvre (1775-1858) era nato il 4 aprile 1775 a Pontarlier, nella contea di Doubs, da Pietro, avvocato, letterato e poeta, e da Francesca Maillard. Trascinato dalle vicende politiche della Francia, si arruolò e fu subito nominato capitano di una compagnia di volontari del Dipartimento del Doubs nel battaglione del generale Morand, futuro aiutante di campo dell'imperatore. Dopo aver rinunciato alla brillante carriera militare che gli si era prospettata in quegli anni, andò a Parigi dove sposò Rosanna, figlia di un cugino, Isidoro Lefebvre, e grazie alle conoscenze del suocero, ottenne un posto nell'Amministrazione delle sussistenze dell'esercito e fu inviato per una importante missione a Venezia. Da Venezia si trasferì in seguito a Napoli, dove si occupò anche di affari bancari. Sotto il Regno del Murat fu nominato Ricevitore Generale di Lecce, dopo che aveva fondato a Napoli una fiorente banca. Restaurato nel 1815 il governo borbonico, Lefebvre, a differenza di altri cittadini francesi, fu mantenuto fra gli impiegati del regno ed acquistò la cittadinanza napoletana. Nel 1818 si stabilì definitivamente nella capitale, affidando ad un procuratore il suo ufficio di Lecce, e spesso offrì al governo la sua opera di consulenza in campo finanziario. Abitò nel palazzo Partanna e in una parte dell'attuale villa Pignatelli, stringendo amicizia con le migliori famiglie napoletane. Morì il 10 gennaio 1858 lasciando il patrimonio accumulato in vita al figlio Ernesto. (Cfr. A. LAURI, *Carlo Lefebvre e l'industria della Carta nella Valle del Liri*, Sora, 1910, pp. 3 – 6. Sul soggiorno del Lefebvre a villa Pignatelli si veda B. MOLAJOLI, *Il museo principe Diego Aragona Pignatelli Cortes*, Napoli, 1960, notizia riportata anche da A. VENDITTI, *Architettura neoclassica a Napoli*, Napoli, 1961, n. 133, p. 226.

[14] Cfr. A. MARTINI, *Biografia di una classe operaia. I cartai della Valle del Liri (1824-1954)*, Roma, 1984, p. 41.

zione della carta e sulla esportazione degli stracci, a quel tempo unica materia dell'industria cartaria[15].

Sotto l'abile guida del Lefebvre la cartiera isolana venne sempre più prosperando, divenendo in breve tempo la sua più importante impresa[16].

Nel 1826 acquistò dallo Stato gli edifici e i diritti d'acqua dell'antica cartiera di Carnello[17], già posseduta dai duchi Boncompagni[18], che in seguito divenne l'importante succursale del'opificio di Isola[19].

Originariamente la fabbricazione della carta nei due opifici di Isola e di Carnello era praticata «a mano», e quando la macchina continua da carta[20] venne a rivoluzionare l'industria cartaria, il Lefebvre meccanizzò le sue cartiere, valendosi anche della forza motrice del Fibreno.

Intravedendo la possibilità di aumentare i propri guadagni, il Lefebvre, che nel 1828 si era associato con la casa editrice Firmin e Didot di Parigi[21], introdusse nella sua cartiera in Carnello la prima «continua», che gli costò una ragguardevole somma, nonostante l'esenzione dal dazio che il governo gli accordò[22].

A questo proposito, il Vocino dice: «Gia nel 1829 Niccolò Milani, proprietario delle rinomate cartiere di Fabriano, scriveva della meraviglia da lui provata nell'osservare "un foglio di carta grande come un lenzuolo" proveniente dalle macchine impiantate nelle cartiere di Sora, ed esprimeva il rammarico di non poterle visitare, data la distanza, per vedere come "diavolo" si potevano ottenere formati così grandi»[23].

Intanto i progressi della cartiera d'Isola, la crescente richiesta della carta ivi prodotta da parte del pubblico e della Stamperia e Tipografia reale, che ne apprezzavano la qualità, la consapevolezza di contribuire con l'aumento della produzione nazionale alla riduzione delle importazioni dall'estero, indussero il Lefebvre a progettare l'ingrandimento della fabbrica.

Al Lefebvre risale anche la costruzione del palazzo Balsorano, posto ad angolo con l'edificio d'ingresso della cartiera ed adibito a residenza della sua famiglia.

Inoltre, preoccupato di assicurarsi la forza motrice necessaria per un'industria prevalentemente meccanica, e non volendo d'altronde rinunciare agli ampi locali di cui disponeva, fece allargare il canale che derivava l'acqua dal Fibreno. Il canale, che, ampliato successivamente più volte, raggiunse la portata di 2 mc./sec., assicurò all'industria del Lefebvre la possibilità di svilupparsi, e tanti furono i benefici che si ricavarono dalle sue acque, che venne denominato dalla popolazione «la verga d'oro»[24].

Nel 1831 la fabbrica di Isola, che nel frattempo aveva assunto la denominazione di «Cartiera del Fibreno», arrivò ad occupare 200 operai[25], producendo carta che andava da quella sottilissima per lettere

[15] Cfr. V. PINELLI, *I Lefebvre*, in «Quaderni di ricerche su Isola del Liri», Isola del Liri, 1980, p. 4.

[16] Cfr. *Isola del Liri*, a cura di O. Emery, Isola del Liri, anno XIII E.F. (1935), p. 39.

[17] Località oggi frazione dei comuni di Isola del Liri, Sora ed Arpino.

[18] I Boncompagni furono signori del ducato di Sora, di cui Isola del Liri costituiva la lora residenza prediletta, dal 1580 al 1796. Ed è proprio a questa famiglia e alle sue ampie vedute in materia economica, che risale la fortuna industriale del centro isolano e della regione circostante, ove essa impiantò, oltre alla sopracitata cartiera di Carnello, anche una fabbrica di panni di lana e una ramiera. I Boncompagni diffusero pure nella regione l'industria della seta, facendovi affluire operai specializzati dell'Italia settentrionale. (Cfr. C. DELLA VALLE, *L'industria della carta nel Lazio meridionale*, estratto dal «Bollettino della Società Geografica Italiana», n. 9 – 10, Roma, 1955, p. 8. Cfr. inoltre LAURI, *Sora, Isola del Liri e dintorni*, Sora, 1914, p. 125).

[19] Cfr. B.C.I.L., Archivio Boimond, contenitore 13, b. 6 AA (22 giugno 1826), Contratto di enfiteusi perpetua dalla Cassa di Ammortizzazione dello Stato a Carlo Lefebvre della Cartiera di Carnello.

[20] Macchina inventata dal francese Nicola Luigi Robert e perfezionata dall'ingegnere inglese Bryan Donkin, capace di trasformare direttamente la pasta in carta, con una successione di operazioni meccaniche connesse ed ininterrotte. (Cfr. DELL'OREFICE, *op. cit.*, pp. 47-54).

[21] Cfr. LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit. p. 6.

[22] Il Lefebvre, dopo aver chiesto nel 1826 al governo l'esclusiva d'importazione della macchina e l'esenzione dal pagamento dei diritti doganali, impiantò la «continua» nella cartiera di Carnello l'anno successivo, come risulta in A.S.N./M.I., II inv., fascio 588, fascicolo 1, Isola di Sora, 12 juillet 1832 *Joseph Courrier a S.M. Le Roi*. Soltanto nel 1830 la privativa gli fu accordata, e per la durata di cinque anni. (Cfr. Decreto del 12 luglio 1830, n. 2996, in Coll. LL. DD., sem. II, p. 4).

[23] Cfr. M. VOCINO, *Primati del Regno di Napoli*, Napoli, 1959, p. 112.

[24] Cfr. B.C.I.L., Archivio Boimond, contenitore 13, bb. 7 AA (10 marzo 1827), 8 AA (22 ottobre 1827), 9 AA (14 agosto 1848), 10 AA (13 maggio 1850, 11 AA (2 ottobre 1857), 12 AA (10 ottobre 1857), Cfr. inoltre A.N.C.M., contenitore 9, cartelle 4 (10 marzo 1827), 5 (2-5 novembre 1827) e 6 (12 dicembre 1827 – 16 marzo 1839).

[25] Cfr. A.S.C./I.B.A.I.C., b. 4, fasc. 72, Sora, 13 novembre 1831, *Il sottintendente all'intendente*.

(3,80 duc. la risma) (risma: unità di conto della carta, equivalente a 500 fogli, n.d.r.) alla sopraffina (12 duc. la risma)[26]. Inoltre si avvaleva della collaborazione tecnica di Lorenzo Montgolfier, della famiglia del celebre inventore dell'areostato, già direttore della cartiera Bartolomucci di Picinisco sulla Melfa, affluente del Liri[27].

Il Lefebvre introdusse notevoli innovazioni al tradizionale processo di produzione, a partire dalla sua prima fase: *l'assortimento dei cenci*. Fino ad allora non era stata data molta importanza a questa operazione, e gli stracci venivano divisi solamente in quattro categorie. Lefebvre, invece, aumentò le categorie a 16, e pretese una particolare cura nell'attribuzione degli stracci ad ognuna di esse, per cui i cenci venivano ripartiti secondo la diversa resistenza, il grado di tritazione, il candore e la omogeneità. Le «cenciaiole», una volta eseguita la cernita, tagliavano gli stracci a piccoli pezzi per mezzo di una «lamina di ferro»[28].

Superata questa fase, gli stracci venivano introdotti nel *frullone*, – una rete circolare costituita da fili di ferro che veniva fatta girare velocemente, come un gran mulinello –, per liberare i cenci dalla terra e da altre lordure, e ridurli così in una massa compatta, resistente ed omogenea, senza alterare le fibre.

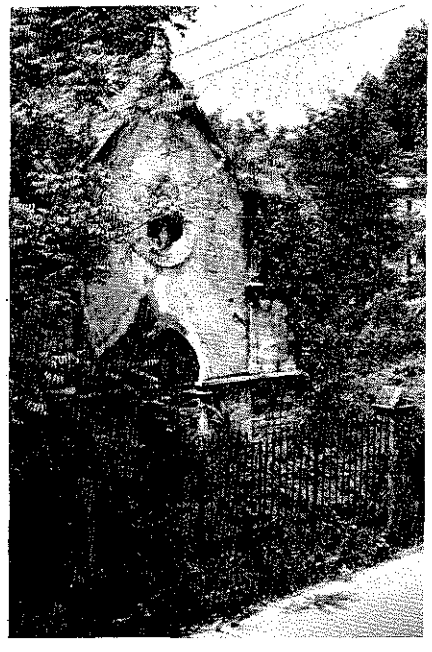
Una volta tritati, gli stracci passavano al *marcitoio*, resi morbidi e lasciati fermentare. Anche in questa fase il Lefebvre apportò una innovazione molto importante. Infatti, tra le principali cause dell'inferiorità della carta napoletana, rispetto a quella inglese e francese, vi era la lunga macerazione cui i cenci erano sottoposti, che favoriva la distruzione della sostanza gommoresinosa che teneva conglutinati i filamenti. Di qui l'esigenza dell'incollaggio della carta, per renderla impermeabile all'inchiostro. Negli altri paesi, invece, dove venivano usate materie prime di buona qualità, si otteneva un impasto non deteriorato, perché non sottoposto a fermentazione, dal quale si ricavava, con poca colla, carta lucida come seta, più forte e durevole[29]. L'accuratezza con cui avveniva la scelta dei cenci e la loro successiva triturazione permise al Lefebvre di destinare al marcitoio solo gli stracci più grossolani.

Dopo il lavaggio i cenci erano tritati nei molini a mazzapicchi o in quelli a cilindri. La superiorità dei cilindri sui mazzi era indiscutibile per rapidità economica, e per la bontà del pesto, che con l'azione dei cilindri acquistava finezza e uguaglianza particolari.

Lefebvre, inoltre, fu il primo ad utilizzare per l'*imbianchimento* della pasta il *cloruro di calce*, invece del cloro gassoso che si presentava particolarmente dannoso alla salute degli operai, compromettendone la respirazione. «Il *cloro allo stato di gas*, in uso nelle cartiere della costiera amalfitana, agiva con gran facilità su tutte le parti della pasta, penetrando nella più piccola massa, disorganizzandola energicamente; ma la

Complesso «Fibreno». Portico d'ingresso in ghisa.

Cappellina neogotica di S. Maria delle Forme annessa al complesso «Fibreno», oggi in stato di abbandono.



[26] Cfr. Catalogo dei saggi de' prodotti nazionali presentati nella solenne esposizione de' 4 ottobre 1830, Napoli, 1830.

[27] Cfr. LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit., p. 5.

[28] Questa operazione in Inghilterra e in Francia avveniva tramite un'appostita macchina. (Cfr. E. CATALANO, *Della fabbricazione della carta ne' reali domini di qua del faro*, in «Annali Civili del Regno delle Due Sicilie», 1833, vol. II fasc. III, p. 83.

[29] Cfr. *Ibidem*.

pasta così imbianchita spesso era debole e snervata, e la carta che si ricavava non resisteva allo strappo. In caso di eccesso di cloro, la carta riusciva ancor più fragile e non sopportava la scrittura, la quale dopo un certo tempo era illegibile»[30].

Per una migliore riuscita del processo d'imbianchimento, i cenci erano lavati in acqua bollente che scioglieva le impurità; in seguito venivano sciaquati con liscive caustiche che eliminavano le macchie, mentre il cloro distruggeva la parte colorante, e l'acido solforico gli ossidi metallici, come per esempio le macchie di ruggine. Successivamente gli stracci erano immersi in una lisciva alcalinizzata che disperdeva eventuali particelle di cloro residue. Nella «Cartiera del Fibreno» il *metodo a forma* dal nome degli arnesi usati per prelevare l'impasto – veniva attuato con tutti i possibili ritrovati. L'impasto una volta battuto nei cilindri, veniva tradotto nelle casse di conserva per poi essere preso con le forme, mentre l'acqua era spremuta al torchio che eliminava le scabrosità formatesi su di esse. Anche il procedimento di *lisciatura* aveva subito in questa fabbrica dei miglioramenti. Fino ad allora, infatti, questa operazione era eseguita da donne che liberavano con *mollette* i fogli dai peluzzi dei feltri, e con il *raschiatoio* staccavano eventuali nodi che avevano resistito all'azione dei cilindri. Ma la raschiatura danneggiava la carta, poiché asportava lo strato di colla ricevuto, e qualche volta la forava. Il nuovo metodo consisteva nel far passare l'intriso attraverso un sottile *crivello* costituito da fili di rame e costruito in modo che gli interstizi che si formavano per l'intreccio dei fili si potessero restringere o dilatare, secondo la diversa finezza dell'impasto, trattenendo così eventuali nodi[31].

Grazie a queste innovazioni, la qualità della carta prodotta dalla «Fibreno», che inizialmente lasciava a desiderare, migliorò notevolmente. Il prodotto cominciò ad essere utilizzato dalle tipografie[32] ed esportato in Sicilia, nello Stato Pontificio, in Egitto e perfino in Brasile[33].

L'importanza crescente e le novità della cartiera non sfuggirono al Governo Borbonico, tanto che nel luglio del 1832 Ferdinando II volle far visita allo stabilimento[34]. Anche la duchessa di Berry onorò della sua presenza l'opificio d'Isola, e, nel '40, si recò a visitarlo il duca di Bordeaux, erede legittimo del trono di Francia[35].

L'impresa del Lefebvre ed i lauti guadagni che egli ne traeva determinarono l'emulazione di altri imprenditori, alcuni dei quali riuniti in società, sicché le cartiere iniziarono a sorgere numerose nel territorio circostante, spesso con infelici trasformazioni di edifici già esistenti[35].

Nel 1841 la «Fibreno» era in piena espansione. Essa utilizzava annualmente 10.000 cantaia (un *cantaio*

Complesso «Fibreno». Sulla sinistra si nota la facciata d'ingresso al «Cortile dell'orologio», sulla destra il fabbricato corrispondente all'antica chiesa del convento di S. Maria delle Forme, oggi non più esistente.

[30] Cfr. DELL'OREFICE, *op. cit.*, p. 87.

[31] Cfr. CATALANO, *Della fabbricazione della carta*, cit., p. 90. Sui vari procedimenti di fabbricazione della carta sopra descritti si veda, in particolar modo, DELL'OREFICE, *op. cit.*, pp. 86-88.

[32] Con carta della «Fibreno» vennero stampate le opere: il «Viaggio pittorico del Regno delle due Sicilie»; l'«Anfiteatro Campano»; «Les esquisses pittoresques de Naples et ses environs»; il «Walter Scott ridotto in novelle».

[33] Cfr. CATALANO, *Osservazioni relative alla fabbricazione della carta presso di noi, in risposta all'articolo del signor R. L. sulle manifatture napolitane*, in «Annali Civili del Regno delle Due Sicilie», 1834, vol. VI, fasc. XI, p. 49.

[34] Cfr. LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit., p. 8.

[35] *Ibidem*, pp. 9-10.

= 89,099 chilogrammi, n.d.r.) di stracci che provenivano dai dintorni di Napoli, dalla provincia di Terra di Lavoro e dagli Abruzzi, pagandoli in media 5 duc. al cantaio. Inoltre importava dall'estero i seguenti prodotti chimici: acido solforico, nitrico e muriatico, l'allume, la potassa, il cloruro di calce, la fecola di patate, il sapone bianco, il manganese, il cromato di potassa, il muriato di stagno, il prussiato di potassa, il *sale di saturno*, il *bleu Guinet*. Quanto ai processi di produzione, il marcitoio e i molini a mazzapicchi erano stati del tutto aboliti, per cui gli stracci venivano lavorati semplicemente con i cilindri all'olandese, imbiancati con cloruro di calcio e incollati con fecola di patata. L'impasto veniva in seguito trasformato in carta per mezzo della *macchina senza fine*, che era stata ulteriormente perfezionata, per cui se in passato la fabbrica produceva carta levigata da un solo lato e piena di lordure e di nodi – che dovevano essere eliminati mediante il rasciatoio –, ora forniva carta liscia e netta. Asciugato con *i cilindri a vapore*, tagliato, levigato, e rasato col *lisciatoio*, il prodotto veniva, infine, *torcolato* con lo *strettoio idraulico*.

La cartiera nel 1841 occupava 340 operai – 100 uomini e 240 donne –, che riscuotevano un salario giornaliero da 25 a 60 grani per gli uomini, da 10 a 15 (in alcuni casi 20 grani) per le donne. Essa poteva disporre di una grande quantità di carbone tratto da boschi vicini e inoltre produceva annualmente 6.000 cantaia di carta e cartoni, venduti rispettivamente da 20 a 60 e da 8 a 15 duc. il cantaio.

Nel 1844 l'opificio impiegava 400 operai divenuti 450 nel '45 e 470 nel '46, mentre la produzione da 150.000 risme del 1844, passò a 180.000 nel '45 e a ben 197.000 nel '46. In compenso aumentò l'orario di lavoro e i salari si ridussero di un terzo, portandosi per gli uomini, da un massimo di 18 grani e 75 cavalli a un massimo di 45 grani al giorno, per le donne e per i ragazzi da 7,5 a 11,75[37].

L'azione del Lefebvre non si esaurì e continuando nel suo lavoro fondò la Tipografia del Fibreno ed una stamperia di carta da parati, ampliò l'opificio d'Isola fino ad estendere la sua area a 7.500 mq., risultando il primo in Italia a dare origine ad un'industria meccanica della carta[38].

Intorno al 1850 il Lefebvre acquistò dai baroni Piccolomini il vecchio e abbandonato castello di Balsorano[39] con molte terre circostanti e lo restaurò. Inoltre con decreto del 10 aprile 1854 gli fu concesso da Ferdinando II il titolo onorifico di conte di Balsorano[40].

Due anni dopo l'opificio d'Isola unitamente alla cartiera di Carnello, possedeva quattro grandi macchine «piane» ed una macchina «a tamburo», producendo giornalmente circa 35 cantaia di carta e 3 cantaia di cartoni di ogni qualità e prezzo[41].

Al Lefebvre va attribuito anche il merito di aver rea-

36 Cfr. *Isola del Liri* a cura di Emery, cit., p. 40.

37 Cfr. *Elementi della statistica industriale della provincia*, «La Campania industriale», vol. I, quad. II, Caserta, 12 gennaio 1841; A.S.N., Ministero di Agricoltura e Commercio (d'ora in avanti M.A.I.C.), fasc. 239, Caserta, 7 agosto 1847, *Prospetto degli stabilimenti di arti e manifatture di qualunque specie esistenti nella provincia, al paragone dello stato in cui erano nell'44 al 46 e di quello in cui presentemente si trovano*; A.S.C., Prefettura: Carte amministrative comunali (d'ora in avanti P.C.A.), I inv., fasc. 5781/A, *Statistica commerciale 1844-46*; DELL'OREFICE, *op. cit.*, pp. 102, 104-105 e 109.

38 Cfr. LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit., p. 8.

39 Località appartenente all'attuale provincia de L'Aquila, in Abruzzo, distante circa 20 chilometri da Isola del Liri.

40 Cfr. VOCINO, *op. cit.*, p. 110; LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit., pp. 16 e 31.

41 Cfr. NICOLUCCI, in «Il Regno delle Due Sicilie descritto e illustrato», a cura di F. CIRELLI, Napoli, 1853-60, vol. III, fasc. 1, Terra di Lavoro, p. 23.

lizzato opere tese a valorizzare l'intera economia della provincia e la progressiva organizzazione di strutture di servizio, come case, scuole, centri di assistenza ed attività di indotto, collegate al centro produttivo[42]. A sue spese fece costruire la strada da Carnello a Sora; diresse i lavori di quella da Isola ad Arpino e della via che da Sora conduce alla Valle Roveto; lasciò un donativo annuo di 100 duc. alle suore di Carità della Riviera di Chiaia di Napoli; fece costruire ad Isola superiore una fontana e una chiesa (la cappellina neogotica oggi in stato di abbandono situata di fronte al complesso lungo la strada per Sora); infine fissò la rendita annua di 450 duc. in titoli di stato agli ospedali di Sora e di Isola[43].

A Carlo Lefebvre, morto nel 1858, successe il figlio Ernesto, che seppe mantenere l'immensa ricchezza accumulata dal padre[44].

Nel 1861 la «Cartiera del Fibreno» era ritenuta la più importante d'Italia per la qualità e la quantità dei prodotti e per le grandi macchine di cui disponeva producenti carte senza fine: bianca, colorata, cartoni, carta da parati. Tali prodotti concorrevano con quelli francesi per la bellezza, i disegni, la vivacità dei colori e il prezzo competitivo. La fabbrica utilizzava annualmente oltre 1.608.000 kg. di stracci, produceva 1.130.000 metri di carta del valore di L. 766.000 ed occupava circa 500 operai di età e sesso diversi. Dal 1846 al '60 essa aveva esportato a Livorno, a Trieste, a Malta, nelle isole Ionie e in Grecia, 369.500 risme di carta per 19.750 cantaia. Inoltre nel gennaio del'61 aveva fornito 159 risme di carta stragrande al giornale «*The Daily Telegraph*» di Londra[45].

Proprio in quegli anni (1865?) Ernesto Lefebvre impiantò, a circa 500 metri ad est del complesso della «Fibreno» lungo il canale delle Forme, la fabbrica di carta da parati detta di S. Carlo, incrementando così questa seconda attività industriale intrapresa dal padre nei locali della «Fibreno». In tale fabbrica furono installate le prime macchine per l'impressione delle carte da parati prima a quattro, poi a sei ed otto colori, fino a stampare ben ventiquattro colori; nel 1885 la «S. Carlo», comprendente 12.500 mq. di superficie, aveva raggiunto una rinomanza mondiale[46].

Nel 1863 la «Fibreno» impiegava 665 operai[47], che negli anni 1867-68 diventavano 534, rispettivamente 197 uomini, 241 donne e 96 ragazzi, con una spesa complessiva in salati, di L. 107.050 e con una produzione annua di 12.000 quintali di carta di vario tipo per L. 1.260.000[48].

Nel 1873 l'opificio aveva un fabbricato valutato L. 315.000 e macchine per L. 260.000, disponeva di 20 motori idraulici per L. 170.000, occupava lo stesso numero di operai, che lavoravano 10 ore al giorno e percepivano un salario medio giornaliero di L. 2.00;

[42] Cfr. MARTINI, *op. cit.*, p. 41.

[43] Cfr. LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit., pp. 15-16.

[44] Cfr. *Ibidem*, pp. 11-12.

[45] Cfr. A.S.N./M.A.I.C., fasc. 513, 15 ottobre 1861, *Risposta ai quesiti del Ministero intorno alle presenti condizioni, ed alle occorrenze dell'industria agraria manifatturiera ed al commercio della provincia di Terra di Lavoro.*

[46] Cfr. EMERY, *Albori della fabbricazione della carta in Italia*, in «Il Cartaio», anno IV, n. 5, 1979.

[47] Cfr. A.S.C./P.C.A., I inv., fasc. 578/D, *Statistica commerciale 1863.* Si vedano inoltre i fasc. 5781/ B e C.

[48] Cfr. *Relazione della Camera di Commercio ed Arti di Terra di Lavoro, Benevento e Molise, residente in Caserta, a sua eccellenza il Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio del Regno d'Italia sopra la statistica e l'andamento commerciale e industriale del proprio distretto negli anni 1867-68*, Caserta, 1870. Si vedano anche le relazioni per gli anni 1863-64 e 1873-74, stampate a Caserta rispettivamente nel 1866 e nel 1875. Cfr. inoltre A. DI BIASIO, *La questione meridionale in Terra di Lavoro 1800-1900*, Napoli, 1976, p. 131.

per una spesa complessiva annua di L. 127.700. La fabbrica bruciava annualmente 30.000 quintali di legna per lire 50.000 e 50.000 quintali di carbon fossile e carbone di legna per le forgie per L. 3.700 (L. 2.500 nel 1867), consumava 18.000 quintali di stracci per L. 620.000 (L. 600.000 nel 1867) e produceva q. 14.000 di carta per un valore di L. 1.370.000[49]. Gli operai, inoltre, usufruivano gratuitamente di assistenza medica e di medicine in caso di malattie e in parte erano alloggiati nello stesso stabilimento, dotato anche di una scuola obbligatoria per i ragazzi e di un asilo infantile.

In quegli anni Ernesto Lefebvre, al pari degli altri industriali della zona, reclamava il divieto di esportazione degli stracci, l'incremento della produzione dei prodotti chimici nel territorio nazionale, del carbone da utilizzare come combustibile, e in particolar modo sollecitava il governo alla costruzione del ramo ferroviario che collegasse Isola alla linea romana a Roccasecca[50].

Nel 1888, sotto la guida di Francesco Lefebvre, subentrato al padre Ernesto nella direzione della fabbrica l'anno precedente, la «Fibreno» aveva raggiunto una estensione di 23.000 mq. Essa inoltre era fornita di 3 caldaie a vapore della potenza di 150 cavalli per la bollitura degli stracci e l'asciugamento della carta, di 24 motori idraulici della forza di 350 cavalli, che animavano 4 macchine continue ed una a tamburo, e possedeva 2 macchine sfibratrici per la fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica (cellulosa) utilizzate insieme agli stracci e alla paglia come materie prime. Gli operai occupati erano 504, di cui 250 uomini, 241 donne e 13 ragazzi[51]. Ma una grave crisi che si era abbattuta in quegli anni sull'industria cartaria isolana, acuita dal mancato ammodernamento dei macchinari nelle fabbriche, dalla mancanza di rapidi mezzi di comunicazione e di trasporto e dalle continue proroghe ai termini stabiliti per l'apertura del tronco Arce-Sora della ferrovia Roccasecca-Avezzano, costrinse il Lefebvre a chiudere nello stesso anno le due cartiere di Carnello e del Fibreno, cedute poi in fitto rispettivamente a Gabriele De Caria e C. nel 1891 ed alla Società delle Cartiere Meridionali nel 1892[52].

Successivamente con contratto stipulato nel 1903 e perfezionato nel 1907, la Società delle Cartiere Meridionali, proprietaria della «Cartiera del Liri», già Sorvillo, si assicurava definitivamente il possesso della «Fibreno» e delle sue pertinenze, mentre la fabbrica di Carnello veniva acquistata dall'affittuaria Società G. De Caria e C. nel 1909[53].

I Lefebvre, dopo quest'ultimo atto, uscivano definitivamente dalla scena di Isola del Liri, ma il loro nome, ormai, era inscindibile dalla storia dell'industria locale[54].

[49] Cfr. DI BIASIO, *op. cit.*, p. 141.

[50] Cfr. DELL'OREFICE, op. cit., p. 163.

[51] Cfr. M.A.I.C., Direzione Generale della Statistica, *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Caserta*, in «Annali di Statistica», serie IV, n. 31, Statistica Industriale, fasc. XVI, Roma, 1889, p. 61. (I dati della statistica si riferiscono all'anno precedente alla sua pubblicazione).

[52] Cfr. A.N.C.M., contenitore 7, cartella 3 (21 dicembre 1892), *Contratto di locazione alla Società Cartiera Meridionale della Cartiera del Fibreno da parte di Lefebvre*. Altre due copie del contratto sono contenute in B.C.I.L., Archivio Boimond, contenitore 14, bb. 45 AA e 21 DD. Si vedano inoltre LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit., pp. 12-15; PINELLI, *op. cit.*, p. 11.

[53] Cfr. A.N.C.M., contenitore 15, cartella non numerata (25 gennaio 1903), *Cessione di stabili e stipulazioni relative soggette a condizioni sospensive fra i Signori Conte Francesco Lefebvre e la Spettabile Società delle Cartiere Meridionali per atti Notar Guido Vallauri di Torino*. Un'altra copia del contratto del 1907 è contenuta in B.C.I.L. Archivio Boimond, contenitore 14, b. 75 AA. Si vedano inoltre LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit., p. 13; Isola del Liri, a cura di Emery, cit., p. 40.

[54] Cfr. PINELLI, *op. cit.*, p. 15.

Intanto la «Fibreno», sotto la direzione della Società delle Cartiere Meridionali, con il passare degli anni veniva ingrandita e collegata con la «Cartiera del Liri» per mezzo di una ferrovia elettrica di raccordo con la stazione ferroviaria di Isola del Liri[55].

Negli anni '10 del nostro secolo la fabbrica aveva raggiunto una produzione di 450 quintali al mese di carta da sigarette e di 90 quintali giornalieri di carta da stampa[56].

Intorno alla metà degli anni '20, dopo i primi interventi di trasformazione produttiva, furono installate nella «Fibreno» macchine continue azionate elettricamente col sistema «A.E.G.», che determinarono un decisivo salto di qualità tecnologica. Di notevole importanza era anche l'impianto per la produzione di pasta di legno con sfibratori a comando diretto con motori autosincroni. La fabbrica lavorava parallelamente sia gli stracci che il legno di pioppo e di abete. Il pioppo giungeva in tronchi dalle proprietà della suddetta società, l'abete invece veniva importato dai paesi del nord e dell'est europeo. Mentre gli uomini erano addetti alla lavorazione alle macchine, alle donne era affidato il lavoro di cernita degli stracci e di scelta del prodotto finito[57].

Nel 1930 la Società delle Cartiere Meridionali cedeva in fitto alcuni locali della «Fibreno» alla C.I.S.A. (Cartotecnica Industriale Società Anonima), che dava inizio alla fabbricazione di prodotti per cartoleria.

Le due aziende, sospesa l'attività negli anni della seconda guerra mondiale e gravemente danneggiata dai bombardamenti, ripresero la produzione nell'immediato dopoguerra.

Nel 1949 la Società delle Cartiere Meridionali affittava altri edifici ad alcuni dipendenti e privati che avevano costituito una cooperativa di trasporti nazionali ed esteri, la C.A.L.[58], inizialmente per conto delle «Meridionali» e successivamente anche per altre ditte della zona.

Con il passare degli anni la Società delle Meridionali, che nel frattempo aveva assunto la denominazione di C.R.D.M. (Cartolerie Riunite Donzelli e Meridionali), tasferì completamente la propria attività nello stabilimento «Liri», adibendo i locali della «Fibreno» a depositi e ad abitazioni di alcuni dipendenti, mentre gli edifici in fitto alla C.I.S.A. e alla C.A.L. furono definitivamente acquistati da tali imprese rispettivamente nel 1959 e nel 1980[59].

Attualmente la parte della «Fibreno» di proprietà delle C.R.D.M. si presenta in cattivo stato ed andrebbe soggetta ad un ampio intervento di restauro conservativo, atto a tutelare uno dei più interessanti complessi paleoindustriali esistenti nel territorio della Media Valle del Liri.

Stefano Mancini

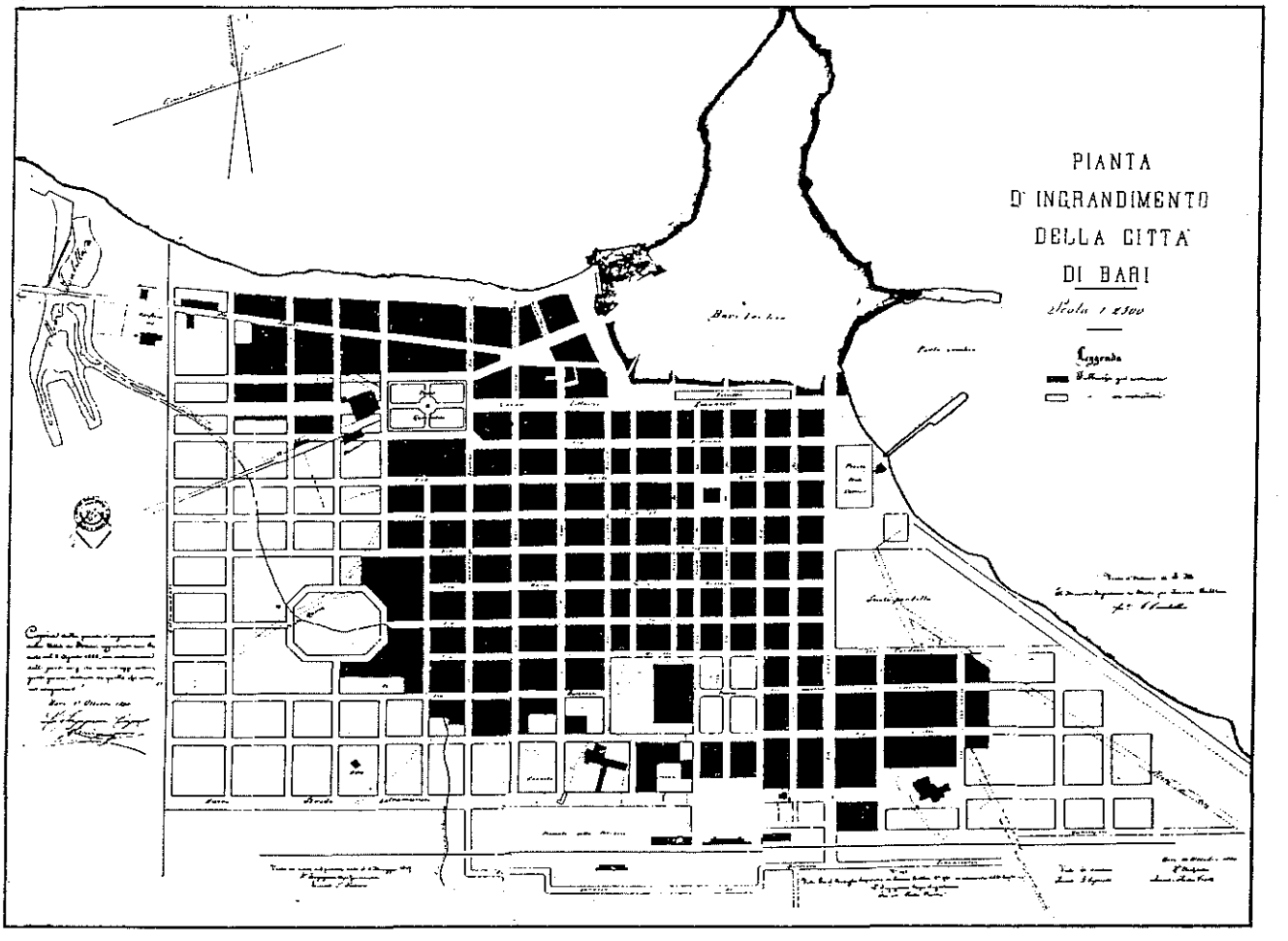
55 Cfr. *Le grandi industrie italiane. Gruppo Società delle Cartiere Meridionali*, Milano, 1927, p. 1.

56 Cfr. LAURI, *Carlo Lefebvre*, cit., p. 12.

57 Cfr. *Le grandi industrie italiane*, cit., pp. 2-9. Si veda inoltre AA.VV., *La Valle del Liri. Gli insediamenti storici della Valle del Liri e del Sacco*, Roma, 1983, nota 7, p. 164.

58 La C.A.L. (Compagnia Autotrasporti Liri) è nata nel 1948, anche se l'atto costitivo in società e responsabilità limitata risale all'8 dicembre 1951.

59 Quest'ultima parte del presente lavoro è frutto di una serie di interviste effettuate nei mesi di novembre e dicembre 1986 da alcuni dirigenti e dipendenti delle N.C.M., delle C.R.D.M., della C.I.S.A. e della C.A.L. Occorre precisare a questo punto che il 28 novembre 1982 la «Cartiera del Liri», di proprietà delle C.R.D.M., sospendeva la produzione a causa di una sopraggiunta crisi aziendale. Il 1 luglio 1986 le C.R.D.M. affittavano lo stabilimento «Liri» alle N.C.M. (Nuove Cartiere Meridionali), mantenendo invece il possesso della parte del complesso «Fibreno» di loro proprietà.



Pianta d'ingrandimento della Città di Bari (ottobre 1980). Archivio Storico del Comune (copia dell'ing. capo Cicciomessere tratta dall'originale dell'arch. Pietro Trotti del 1866).

NOTE SUL PORTO E LA REGIA DOGANA DI BARI

Il porto e le tradizioni commerciali

L'antico porto di Bari comprendeva l'insenatura dal molo S. Antonio alla Madonna della Portella, la quale si spingeva fino all'area ove fu poi ricavata, con opportuni riempimenti, Piazza Mercantile.

Nel 1239 Federico II ordinò la costruzione a S. Cataldo di un porto mercantile, di cui non conosciamo l'orientamento. Egli comunque voleva anche un porto militare lontano dalla città, la cui costruzione fu però abbandonata anni dopo l'inizio dei lavori per ragioni che ignoriamo. All'epoca degli Angioini, fu aperto al commercio il porto che è fra molo di S. Antonio e di S. Nicola.

In sede di restauro, nella seconda metà del cinquecento, fu posta in opera una scogliera attorno alle mura che costituiscono ora il sostegno di Corso Venezia e su cui vi è la strada di collegamento fra il Lungomare Nazario Sauro e la radice del molo foraneo del porto nuovo.

Nel 1736 furono prolungati ed ampliati i due moli del porto vecchio, per consentire il rifugio del cospicuo naviglio dell'industria locale della pesca. I lavori del porto nuovo furono infine iniziati nel 1853, in età borbonica, dopo la fondazione della città nuova da parte di Gioacchino Murat nel 1813. Furono pure istituiti la Camera di

Commercio, la Borsa e l'Istituto Nautico, in riconoscimento della crescente importanza della città.

Dopo vari progetti non eseguiti fu approvato e poi modificato nel 1857 e nel 1859 un progetto elaborato dall'ing. Luigi Giordano, che prevedeva la costruzione di un nuovo bacino ad occidente, delimitato da un pennello rettilineo e da un molo isolato di forma angolare, poi sostituiti da un prolungamento del pennello e infine da una maggiore lunghezza conferita in m. 264 al primo braccio dell'attuale molo foraneo.

I lavori terminarono il 1860, anno dell'unità nazionale. Il nuovo governo italiano fece redigere un altro progetto, che prevedeva un prolungamento del primo braccio e la costruzione di un secondo braccio in direzione della punta di S. Cataldo: i relativi lavori durarono dal 1872 al 1883, anno del loro completamento. Nel 1883 fu redatto un progetto per la costruzione di dodici piazzali per l'installazione della Dogana. Nel 1887, per meglio garantire le operazioni commerciali, fu costituita, a ridosso dell'abitato, una banchina sporgente, detta «della Dogana di S. Vito», e furono appunto iniziati i lavori di costruzione della Dogana stessa.

Nel 1895 fu cominciata infine la costruzione del molo Pizzoli per la protezione dai venti da nord e da nord-ovest. Agli inizi del Novecento, pertanto, l'intero bacino portuale risultava diviso in due parti: una compresa tra il molo di S. Vito e quello Foraneo, l'altra più grande che giungeva al molo Pizzoli, con fondali più bassi per le operazioni commerciali e per il naviglio di piccolo tonnellaggio. Le strutture delle varie opere sono quelle adottate più comunemente nei porti italiani: i muri di sponda hanno l'infrastruttura di calcestruzzo versato entro paratie (molo foraneo e ponte sporgente), ovvero di massi artificiali di calcestruzzo (banchina centrale); solo il molo foraneo presenta, quale particolarità di rilievo, il muraglione di difesa, costruito in pietra da taglio, con paramento esterno a profilo curvilineo concavo, secondo la curva di Emy.

Durante i lavori però, furono formulate critiche circa la mancata difesa del porto dai venti di maestro e tramontana, che causarono delle parziali trasformazioni al progetto, come vedremo. Tuttavia sarà bene analizzare, per il momento, la situazione della città di Bari dall'unificazione d'Italia alla fine del secolo XIX, per inqudrare la costruzione della Dogana nel porto nuovo.

Nell'economia di Bari si ebbero nella seconda metà dell'Ottocento delle fasi diverse: la prima caratterizzata dall'espansione dei processi produttivi iniziati negli anni '50, la successiva caratterizzata invece da una crisi progressiva. Invero, subito dopo l'Unità, si era avuta nell'agricoltura, base dell'economia barese, una progressiva evoluzione in senso liberistico della precedente politica agraria, con la possibilità di acquistare, privatizzare, mettere a colture le terre. Predominò quindi l'esportazione dei prodotti cereali, enologici, oleari ed in seguito all'immissione in Europa dei grani americani, si diffuse anche l'impianto di vigneti. Le esportazioni superarono in valore le importazioni, anche per l'impegno dei grandi proprietari della borghesia agraria e del capitale bancario.

Gli strumenti di lavoro, però, restavano quelli arcaici, nonostante la propaganda sulle nuove teconologie. Inoltre la vicinanza del porto di Barletta, in concorrenza con quello di Bari, la cresciuta produttività di altre zone agrarie, la sostituzione della navigazione a vela con quella a vapore segnarono un pericolo per la tradizione mercantile barese, per eliminare il quale sorse nel 1876 la Società Anonima di Navigazione a Vapore «Puglia» che, anche per l'intervento di capitale straniero, monopolizzò i settori di esportazione del vino e dell'olio, creando industrie collaterali quali la produzione di sapone, confezionato con gli oli estratti dalle sanse e quella di oli al solfuro, la quale ultima assunse poi il ruolo di settore trainante dell'apparato manufatturiero cittadino.

Si volle quindi, nel primo ventennio dell'unità di Italia, incrementare lo sviluppo commerciale di Bari ponendo mano a diverse opere pubbliche, come il completamento dei lavori al porto nuovo e la creazione della Dogana, la costruzione dell'Ate-

neo, della Stazione Ferroviaria, del Palazzo di Città, del Mattatoio e del Lungomare, con pesanti oneri fiscali, ma senza un vantaggio per l'igiene del borgo antico e per le difficoltà di vita in genere. A tale periodo seguì un altro di crisi, causato soprattutto dalle perduranti condizioni arretrate dell'agricoltura e dal tracollo conseguente del mercato, non competitivo rispetto a quello straniero, nonché dal fallimento di numerose banche private.

A causa di ciò i capitali rifluirono in Bari verso l'industria e sorsero alcune aziende locali (fonderie, oleifici, cotonifici, industrie di mobili, botti, fiammiferi), che utilizzavano i prodotti tipici della zona e chiudevano l'espansione della città ad oriente, occupando le aree urbane dal promontorio di S. Cataldo all'estramurale, oltre la cinta daziaria e lungo la linea ferroviaria. Per questa ragione e per i maggiori oneri che sarebbero derivati alle spese di trasporto dei prodotti, la sede ferroviaria non poté essere ulteriormente avvicinata al porto, come sarebbe stato necessario in una città commerciale.

L'edificio della Regia Dogana

Durante il primo ventennio dell'Unità fu iniziata la costruzione della Regia Dogana, come struttura basilare del porto nuovo. Sembra che l'antica dogana fosse in Piazza Mercantile, centro originario di tutti gli affari; ma poiché, con l'accennato sviluppo, se ne rendeva necessario lo spostamento con relativi oneri finanziari, fu istituita una apposita commissione, costituita dall'Intendente di Finanza, dal Capitano del Porto e da un funzionario del Genio Civile nella persona dell'ing. capo Lamberti, cui si dovrà poi il progetto di massima del nuovo edificio, dopo le proposte iniziali, di sette studi e sette progetti.

Quale direttore dei lavori fu designato l'Ing. di seconda classe Valente Pantaleo, che dirigeva i lavori del porto nuovo ed a cui fu affiancato l'allievo assistente Lucio Benedettelli, trasferito apposta da Genova. E fu proprio quest'ultimo ad occuparsi dei lavori esecutivi dell'edificio, oltre che della loro direzione tecnica.

Appaltatore dell'opera il sign. Vincenzo Storelli, con contratto 30 novembre 1886, approvato il 14/4/1887 (la consegna si ebbe l'11/7/1887). Nel primo anno del contratto i lavori incontrarono difficoltà, causa le mareggiate, per le fondazioni subaquee e per la costruzione del terrapieno. Essi furono inoltre sospesi dall'ottobre 1889 al gennaio 1890, a causa del fallimento della banca Diana. Furono poi ultimati il 31/1/1894 e collaudati il 2/7/1895, con poco ritardo rispetto alla loro data prevista in contratto.

L'Edificio della nuova Regia Dogana fu realizzato in muratura su pianta rettangolare stretta e allungata, con facciate principali lunghe su Corso Trieste e sulla banchina del porto. Si presenta oggi ad un piano nella parte centrale e a due piani nelle testate; le facciate, uguali a due a due, mostrano partiti modulari e decorativi di gusto tipicamente eclettico.

La parte centrale principale presenta l'ingresso col portone incorniciato da due lesene e da un arco a tutto sesto, con concio sporgente in chiave; altre tre lesene bugnate, su entrambi i lati, definiscono l'ingresso e sorreggono cornici di coronamento, con al centro – proprio sopra al concio in chiave dell'arco – una fascia di trabeazione piana che presenta come unico motivo di decorazione lo stemma dei Savoia. Ai lati del portale d'ingresso la facciata è uguale e simmetrica e presenta, nella zona ad un solo piano, tre aperture con grate, incorniciate da archi a sesto ribassato e concio sporgente in chiave, sorreggente cornici aggettanti le une sulle altre. Vi è quindi la zona a due livelli, divisa in tre parti da motivi a bugnato e da lesene.

I due livelli sono divisi poi da cornici aggettanti, presenti anche a coronamento dell'edificio, e da una trabeazione priva di decorazioni nelle due zone laterali e con triglifi nella parte centrale, più articolata rispetto alle altre, anche per la presenza di

Bari. Edificio della Regia Dogana al porto (1887-1894) (fotomontaggio).

balaustre finte a colonnine al di sotto delle finestre e di lesene, lisce al primo livello e bugnate a piano terra fra le aperture. Queste nella parte inferiore presentano ancora lesene laterali sorreggenti archi a tutto sesto, formati da cornici aggettanti e sempre il concio sporgente in chiave; tali aperture risultano arretrate rispetto agli elementi che le incorniciano; al piano superiore, invece, la zona circostante la finestra, dalla finta balaustra alla cornicetta, risulta aggettante rispetto al piano di facciata. Le cornici di coronamento sono più decorate rispetto a quelle di separazione dei livelli, come emerge nel fregio dentato e nelle mensole modulate di sostegno. Gli angoli sono sottolineati dal bugnato, che quindi è presente nelle testate, anche come elemento di separazione in tre zone delle facciate minori dove inoltre la parte centrale è lievemente sporgente rispetto alle laterali. Al piano inferiore vi è l'ingresso preceduto da una rampa. Il trattamento architettonico di queste due aperture minori è uguale a quello dell'ingresso principale. Anche nelle zone laterali, uguali simmetricamente, le aperture (due per parte ad entrambi i livelli) riprendono infine motivi decorativi già presenti nella facciata principale.

Nell'edificio vi sono i locali di accettazione e controllo merci, cui si accede da un atrio coperto con lucernario in ferro e vetro, strutturato a capriate: in tale atrio, decorato da lesene e cornici con fregio a triglifi, si aprivano gli uffici di ricevimento merci e amministrativi (ora trasferiti in parte al piano superiore, tutto rimodernato).

Il locale di controllo merci è diviso all'interno da cinque pilastri, da cui si dipartono le arcate a tutto sesto; su queste poggiano i solai di travi in ferro e voltine con lucernari. Vi sono due antiche bilance e un ponte a bilico. Da questa zona centrale parte un corridoio con volta e botte, che ha in ambedue i lati i magazzini coperti con volta a crociera e il cui ingresso è definito da un antico portone in ferro.

Lo scoppio della nave «Charles Henderson», avvenuto nel porto il 9/4/1945, provocò nel fabbricato lesioni diffuse, rotture di infissi, dissesti vari, specie nel manto di copertura, nei terrazzi e nel tetto alla marsigliese, nonché danni agli intonaci, ai pavimenti e alle pluviali.

Con Ministeriale n. 3875/3913 del 12/9/1953 l'ufficio del Genio Civile OO. MM. di Bari redasse la perizia del fabbricato e iniziò i lavori di riparazione. Infine nel 1964 furono aggiunti sulla terrazza alcuni locali accanto al laboratorio chimico, per gli stessi usi.

Il porto dagli inizi del '900 ai giorni nostri

L'opera dello Stato a favore del porto di Bari, dal 1905 in poi, può distinguersi in due periodi: dal 1905 all'avvento del fascismo e dal 1923 ad oggi.

Il ruolo di Bari andò mutando dagli inizi del 1900. Invero il settore trainante dell'economia, costituito dal commercio e dall'esportazione dei prodotti, perdeva dina-

mismo, accentuando la crisi della città, come centro di deposito e di transito (a causa delle tasformazioni agricole industriali e dei loro effetti sui commerci, di cui si è parlato innanzi). L'espansione industriale aveva prodotto un sensibile incremento delle importazioni. I piroscafi della linea «Puglia» erano tuttavia lenti e arretrati rispetto a quelli delle altre società, soprattutto straniere e il porto risultava inadeguato ad ospitare navi di grosso tonnellaggio, per i fondali poco profondi, per la mancanza di difesa dal lato di ponente, per l'insufficienza delle banchine, per l'inadeguatezza delle attrezzature (capannoni, silos, gru meccaniche) e per i difficili collegamenti con la città. Pertanto alcune navi, non trovando posti di sbarco, erano costrette a rimanere per diversi giorni all'ancora fuori o dentro il porto, attendendo il proprio turno per potersi accostare alle banchine. Diverse compagnie di navigazione preferivano quindi attraccare in porti più attrezzati, come Brindisi o Napoli.

Nel 1904 comunque Bari ebbe il primo piano regolatore del porto, definito poi con maggiore precisione nel 1906 dall'Ing. Domenico Logatto con reazioni contrastanti da parte dei competenti organismi di controllo. In esso si prevedevano l'allargamento e il prolungamento del molo foraneo, la costruzione di un nuovo molo alla punta di S. Cataldo (per la difesa dal vento di maestro) ed altre opere, di cui quelle attuate nel 1915 furono: il banchinamento di Pizzoli quale scogliera naturale, la costruzione di un piano inclinato per l'alaggio delle barche alla radice di esso, la sistemazione del litorale da Pizzoli a S. Cataldo.

Le altre opere non furono attuate per opposizione dei marittimi. Fu pertanto nominato, per pareri e proposte, un comitato tecnico, da cui il nuovo progetto dell'ing. Gaetano Valente, che propose la costruzione di un nuovo bacino, ricavato col prolungamento dell'estremità del molo foraneo verso nord e col successivo ripiegamento a martello verso ovest, in posizione simmetrica rispetto a quella prevista per il pennello di S. Cataldo. Tale soluzione non ebbe seguito, perché riproponeva i limiti tecnici del porto borbonico con imboccatura a ponente.

Nel 1911 fu invitato a Bari l'Ing. Inglese, presidente della Commissione centrale dei porti, per elaborare un nuovo piano regolatore con l'Ing. Logatto, previa valutazione delle varie istanze degli Enti pubblici.

Fu quindi definito un programma minimo e massimo, con le seguenti novità: la formazione di un bacino commerciale addossato all'estremità del vecchio molo foraneo, la creazione di un nuovo molo foraneo a tre bracci, la riproposta del pennello a S. Cataldo e di un antemurale.

Sorte nuove difficoltà da parte della società economica barese e di un gruppo finanziario (l'Unione italo-francese, esterna alla città), un consorzio, costituitosi fra Comune, Provincia e Camera di Commercio dispose l'elaborazione di un ulteriore progetto da parte di detta Unione. Il progetto fu redatto ancora dagli ingegneri Inglese e Logatto, con ripetizione delle proposte formulate prima della guerra 1915-18.

Non ebbe seguito la convenzione stipulata fra lo Stato e il Comune di Bari per eseguire il progetto, perché l'Unione italo-francese che doveva provvedervi, pretendeva la gestione del porto di Bari per 70 anni, in evidente contrapposizione ai voleri della città. Furono quindi proposte, per l'aumento dei prezzi intervenuto nel frattempo, riduzioni dei lavori nel 1921 e nel 1922 ma sempre senza seguito.

Fu quindi compilata, sempre a cura degli stessi ingegneri, una variante al piano del 1919 che, abbandonando la previsione di lavori al Pizzoli e modificando le linee del nuovo molo foraneo in difesa dalla principale traversia, proponeva una serie di cinque sporgenti in alto fondale rivolti verso il molo stesso, lasciando invariata la difesa.

Gli sporgenti furono poi ridotti ad uno solo ed i lavori furono iniziati nel 1935 dalla Società Pugliese di Opere Pubbliche e poi sviluppati dalla subentrata S.I.C.A.M. (Sindacato italiano costruttori appalti marittimi).

Questi lavori rientravano nei progetti di Mussolini e del governo fascista di fare di Bari un centro propulsore dell'economia italiana, soprattutto verso levante, in rap-

porto al progressivo sviluppo dei traffici baresi verso i Balcani, anche per volontà delle classi imprenditoriali. Occorreva pertanto potenziarne il porto: per cui furono redatti ancora due progetti, il primo che prevedeva l'imboccatura a levante ed il secondo, del prof. Marzio, presidente della Lega Navale Italiana, l'ubicazione esterna a S. Cataldo, per usufruire di un più vasto retroterra ed essere in comunicazione diretta con la zona industriale, con orientamento a levante (correggendo così le deficienze dei progetti precedenti).

Il secondo progetto incontrò l'opposizione del Governo, sia perché fu ritenuto una manovra dilatrice all'inizio dei lavori (in contrasto con la decisa volontà politica), sia perché non si volle deludere la menzionata Unione Italo-francese.

Nel 1929 furono pertanto redatte delle aggiunte al progetto originario con la costruzione di un altro sporgente e fu variato l'orientamento del molo di S. Cataldo.

Altre varianti successive furono: la variazione dell'andamento planimetrico delle banchine interne, la soppressione dello sporgente centrale del piano 1923, l'estensione a tutto il primo braccio del nuovo molo foraneo della banchina addossata ad esso, l'aumento dei fondali a m. 10,50 e m. 9,50 rispettivamente nel bacino antistante al molo di S. Cataldo, destinato all'attracco di navi petroliere.

Ricordiamo infine anche l'allacciamento alla stazione FF.SS., tramite la stazione marittima, da cui i binari raggiungono il molo S. Vito e quello foraneo vecchio, passando sulla banchina centrale. Riguardo a tale allacciamento, gli stabilimenti per la produzione di cemento ed olio al solfuro, i molini ed i frigoriferi impiantarono a proprie spese tre binari di raccordo con la stazione marittima.

L'ultima opposizione a tale progetto fu il piano Ciberna, che nel 1937 riproponeva le idee del Marzio.

Il nuovo porto di Bari, quasi inalterato rispetto al progetto fascista, ha subìto più recentemente solo il prolungamento del nuovo molo foraneo con altri due bracci che sostituiscono l'antemurale; presenta in m. 350 la lunghezza fra le testate del molo foraneo e di Pizzoli; ed ha in m. 8,50 i fondali delle bocche di entrata. Esso ha attualmente notevole importanza marittima e commerciale, perché vi fanno capo i più ricchi centri agricoli della Provincia, collegati da varie ferrovie e da ottime strade. È scalo di diverse linee di navigazione, con la Dalmazia, l'Albania, l'Epiro, la Grecia, le isole del mare Egeo ed il Mare Nero, rinforzando così la forza di espansione commerciale verso l'Oriente, anche in virtù della Fiera del Levante. Il movimento di importazione riguarda soprattutto il carbone, i cereali, il marmo ed il legname; quello di esportazione l'olio al solfuro, le mandorle e i prodotti ortofrutticoli in genere.

Anna Mesto Ursini

BIBLIOGRAFIA

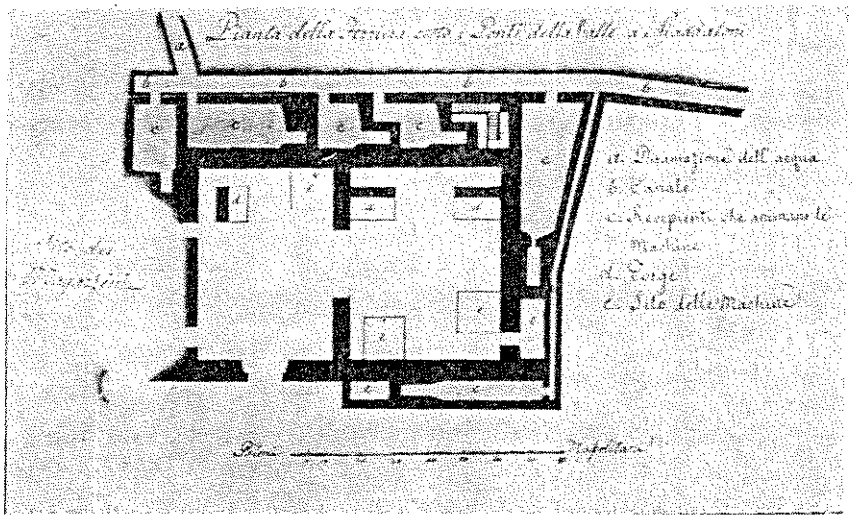
L. Giordano, *Memoria intorno alla struttura del nuovo porto di Bari*, Bari 1853.

G. Valente, *Sull'ampliamento e sulla sistemazione del porto di Bari*, Bari 1903.

A. Perotti, *Bari ignota*, Trani 1907.

V.A. Caravaggios, *Il porto di Bari*, Napoli 1939.

E. Di Cionno, *Bari 1806-1940*, Milano 1984.



Pianta della ferriera settecentesca ai «Ponti della valle» di Maddaloni (CE) in un disegno dei primi anni del sec. XIX (dalla Dell'Orefice, fig. 29).

L'ANTICA FERRIERA AI «PONTI DELLA VALLE» DI MADDALONI (CE). INDAGINE SUL CAMPO

La settecentesca ferriera di Maddaloni è raggiungibile attraverso la SS. n° 265, deviando poi per il sacrario garibaldino presso i «Ponti della Valle».

Percorrendo tale strada si giunge alla sommità dei Ponti ed, inoltrandosi ulteriormente, a 200 m. circa, sulla sinistra si vede una vecchia fabbrica e sulla destra una piccola cappella. La fabbrica è la parte emergente della ferriera, di cui non è oggi possibile definire né la data esatta di costruzione né il progettista. Possiamo solo ipotizzare che essa sia sorta nella seconda metà del sec. XVIII e sicuramente prima del 1779. Ciò infatti afferma il Pulli «Ispettore Generale delle Reali Polveriere» che in una lettera al Ministro dell'Interno, descrivendo la ferriera, ne attribuisce l'inattività alle vicende del Regno di Napoli del 1799 [1]. La Dell'Orefice indica invece come anno di costruzione il 1801 [2].

Per quanto riguarda le caratteristiche della ferriera, sempre dal Pulli apprendiamo, riguardo al tipo di lavorazione, che la ferriera era attrezzata per fondere il ferro secondo la tecnica alla «catalana», che era una delle più antiche e diffuse.

Per quanto concerne la sua distribuzione interna, dalla cartina allegata dal Pulli alla sua lettera e pubblicata dalla Dell'Orefice si vede che essa aveva forma rettangolare ed era divisa in due ampi locali comunicanti, dove erano situate le macchine, mentre il canale di adduzione dell'acqua bagnava due lati della ferriera alimentando sei invasi.

Sul terzo lato erano infine posti i magazzini di deposito. Una delle due stanze di lavorazione era attrezzata con un grosso maglio a cui facevano capo due forni animati dal getto d'acqua, mentre per il maglietto

[1] Archivio Stato Napoli, *Ministero dell'Interno*, inv. I, fasc. n. 2251.

[2] A. DELL'OREFICE, *L'industria della carta nel Mezzogiorno d'Italia 1800-1870*, Genève 1979, pag. 71 e fig. 29; che ne segnala un fallito tentativo di riutilizzazione a cartiera.

c'era una forgia apposita, anch'essa animata idraulicamente.

La ferriera di Maddaloni, a detta del Pulli, era considerata la migliore fra quelle del Regno. Ed in realtà essa era fornita di tutti gli utensili necessari per fondere ferro alla catalana; la loro distribuzione era fatta in modo da permettere il lavoro a più persone contemporaneamente, ed inoltre era situata in un luogo adeguato, ricco di legna e di acqua, indispensabile per il lavoro di fusione. Probabilmente la ferriera ebbe parte attiva nei lavori svolti nel circondario durante la seconda metà del '700, in particolare per la manutenzione del «Ponte della Valle di Maddaloni» famoso acquedotto del Vanvitelli, realizzato per condurre le acque del Taburno nella Reggia di Caserta.

Se ciò fosse vero si potrebbe ipotizzare che la scelta del luogo d'istallazione della ferriera non fu causale, ma strettamente legata a queste due opere, le quali, durante il lungo periodo di realizzazione, ebbero certamente bisogno di utensili ed accessori in ferro e ad avallare questa ipotesi ci sembra anche utile ricordare la presenza di una strada, oggi non molto percorsa, che collegava direttamente Valle di Maddaloni con Caserta.

Considerata l'importanza e la funzionalità della ferriera, ci si domanda allora perché fu abbandonata. La distanza dal mare e dalla Capitale non era un grave problema per il proseguimento dei lavori di fusione, infatti le altre ferriere del Regno erano anche esse poste nell'entroterra ed utilizzavano prevalentemente il minerale dell'Elba.

La vicinanza del bosco poi, per avere carboni di castagno necessari per attivare le macchine, non era un problema per la ferriera di Maddaloni grazie alla vicinanza del Monte Taburno, ricco di castagni e di faggi, da cui si poteva trarre il carbone necessario. Dobbiamo allora credere al Pulli quando afferma che la ferriera fu abbandonata a seguito delle vicende storiche del Regno di Napoli dal 1799 in poi.

Attualmente la ferriera è in stato di abbandono, fatta eccezione per un lato che è stato ristrutturato ed adibito a funzioni agricole.

L'edificio si sviluppa su tre livelli ed ha, planimetricamente, un impianto rettangolare. Il primo livello, oggi completamente interrato, corrisponde ai disegni della ferriera citata nei documenti. In questo locale si accede mediante una scala posta esternamente, lungo la facciata principale.

L'attuale impianto corrisponde anche dimensionalmente al disegno riportato dal Pulli. Esso è suddiviso in due ambienti: il primo con copertura a volta a crociera ed il secondo con copertura a botte; attualmente non esiste più il muro che una volta li suddivideva, riportato nella pianta del Settecento.

Sulla parete di fondo di tale locale vi sono 4 fori circolari, ostruiti, attraverso i quali passavano i condotti dell'acqua che serviranno verosimilmente ad alimentare i condotti delle «trombe a vento».

Queste 4 aperture si trovano in corrispondenza di altrettanti ambienti che fungevano da cisterne e che erano alimentate da un canale esterno ancora attivo. Tale canale è alimentato a sua volta da un condotto che si allaccia all'acquedotto Carolino mediante un ponte.

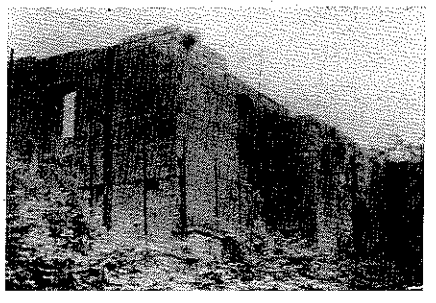
È interessante notare come il locale, riportato dal Pulli, fosse privo di aperture, a parte l'entrata.

Effettivamente abbiamo verificato che il locale, privo di finestre, prende luce solo sul lato corrispondente all'ingresso originario, mentre dal canale l'ambiente prendeva luce dall'alto attraverso 4 aperture, ora chiuse da un solaio con tavelloni. Purtroppo non è stato possibile rilevare ulteriormente questo primo livello per la presenza di ostruzioni in muratura.

Il secondo livello si trova a piano terra e si sviluppa in due ambienti: uno adibito a magazzino, con copertura a tetto a due falde, e l'altro corrispondente al vano della ferriera, ripartito da tre archi, ed oggi a cielo aperto. Il terzo livello si sviluppa attualmente solo dalla parte del magazzino.

Significativa all'esterno è infine la presenza di una cappella, elemento ricorrente nella tipologia paleoindustriale di iniziativa pubblica.

Laura Di Maria
Rita Petrazzuolo
Grazia Renga
Domenico Rossetti



L'edificio della ferriera in due immagini dei nostri giorni (esterno ed interno del piano inferiore interrato).

Chiosco in ferro e vetri di Piazza Dante. Rilievo grafico: sezioni, prospetto.

LE ARCHITETTURE DEL FERRO A NAPOLI
1. Gli elementi dell'arredo urbano

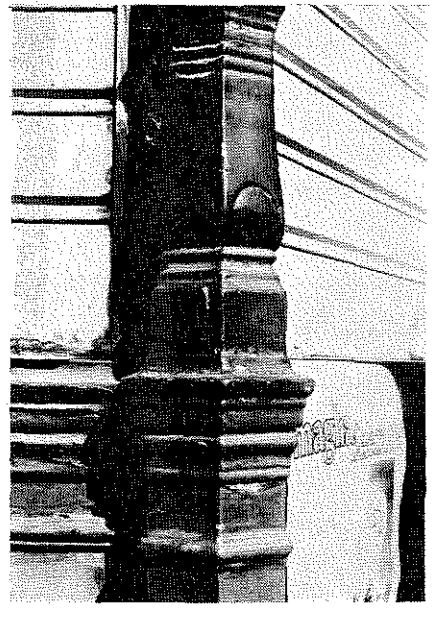
Negli ultimi trent'anni circa dell'Ottocento, prima, durante e dopo l'attuazione del vasto programma di risanamento «ambientale», Napoli, come la gran parte delle città europee, si avvia a rifondare radicalmente l'immagine e la struttura dei propri luoghi urbani ed adeguare, in risposta alle nuove istanze e problematiche provocate dalla prorompente onda d'urto della Rivoluzione industriale i propri sistemi infrastrutturali fondamentali. Il tessuto edilizio preesistente viene ridisegnato, sicuramente con nuovi criteri funzionali, ma con un'architettura severa, incerta, che tradisce l'assenza di una propria identità, con un tracciato di ampi spazi aperti che si rivelano sempre meno partecipi di

quel coinvolgimento umano e sociale che caratterizzava il «ventre» della città storica.

Le strade, le piazze, intese come luoghi funzionali, pongono la necessità di una attenzione e di un controllo dell'ambiente umano costituito o naturale e, nello stesso tempo, pongono l'opportunità di un inedito impegno disciplinare che qui compie le prime mosse, ma che solo molto più tardi troverà legittimazione nella riduttiva locuzione di «Arredo urbano».

Il fenomeno della Rivoluzione industriale travolse con irruenza molti dei sogni del passato, squarciando nuovi orizzonti, proponendo un gran numero di tematiche mai prima affrontate. «Lo sviluppo delle forze produttive», commenta con rara capacità di sintesi Walter Benjamin nel discorrere della Parigi boudelaireiana, hanno «distrutto i sogni e gli ideali del secolo scorso, prima ancora che fossero crollati i monumenti che li rappresentavano. Comincia l'architettura come costruzione tecnica, segue la riproduzione della natura nella fotografia. La creazione fantastica si prepara a diventare pratica come grafica pubblicitaria. La letteratura si sottomette al montaggio nel feuilleton. Tutti questi prodotti sono in procinto di trasferirsi come merci sul mercato»[1]. Si afferma il gusto per gli *intérieurs*, fanno la loro prima apparizione i grandi magazzini, le gallerie coperte come luoghi privilegiati di incontro e di scambio, i padiglioni per le esposizioni industriali, le grandi serre, le casse armoniche per la musica all'aperto, i giardini d'inverno.

La specializzazione delle città storica si trasforma in una proliferazione di attività omogeneamente distribuite; si passa, dunque, dal concetto di centro di servizio ad una diffusione puntuale e generalizzata per «terminali» di utilizzazione: l'illuminazione pubblica, per esempio, da evento occasionale, si estende in ogni luogo per consentire l'uso ininterrotto degli spazi pubblici. La dinamica di modernizzare il programma di igienizzazione e di rinnovo infrastrutture pubbliche trascina con se una generale diffusione della «ideologia del comfort»[2] con tutti i vantaggi e le iniziative che più avanti saranno rilevate, irregimentando e ritualizzando la vita quotidiana in modi e comportamenti inediti. I servizi per l'inoltro della corrispondenza, le stazioni di attesa per i mezzi di trasporto pubblico metropolitano (tramwais, funicolari, etc.) la rete di distribuzione idrica e di smaltimento delle acque, i posti di vendita per «giornali, opuscoli, disegni, fotografie, generi di cartoleria ed annunzii»[3], si rendono disponibili ed accessibili a chiunque ed in ogni luogo. Allo stesso modo si affermano i sistemi per la diffusione delle informazioni (colonna Morris, quadri per le affissioni), per il controllo, l'uso e la godibilità dell'ambiente naturale ed artefatto all'interno della città.



Napoli, chiosco di piazza Dante; particolare del capitello e della fascia di coronamento in ceramica smaltata della Figulina Artistica Meridionale.
Particolare colonnina d'angolo.

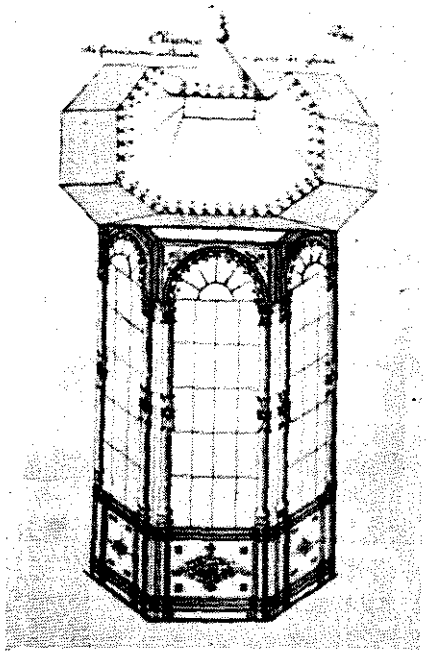
[1] W. BENJAMIN, *Angelus Novus, saggi e frammenti* (tit. orig. «Schriften», 1955), Torino 1982, pag. 160.

[2] Cfr. T. MALDONADO, *Il futuro della modernità*, Milano 1987, pagg. 96 e segg.

[3] Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata del 24 maggio 1971, pag. 393.

A tal fine le nuove tecnologie del ferro e della ghisa intervengono opportunamente come utile strumento alla incentivazione, sviluppo e realizzazione del programma di attrezzamento, con un ricco repertorio di manufatti riproducibili industrialmente e serialmete, supportate da un apparato produttivo particolarmente attrezzato, capace di coprire ogni fabbisogno e risolvere ogni problema, dalla semplice armatura in fusione per l'illuminazione stradale, alla più complessa microarchitettura dei chioschi, delle tettoie, delle Gallerie. Nel napoletano, infatti, le industrie operanti in questo settore, tra grandi, meno grandi e piccole, erano addirittura in sovrannumero, almeno tra quelle specificamente impegnate nel campo della metallurgia, delle costruzioni meccaniche e della carpenteria metallica. A parte il grande Stabilimento Finet Charles & C., affidato alla direzione di Alfredo Cottrau, prima di trasformarsi nella più nota ed importante Impresa industriale di costruzioni metalliche, con sede a Castellammare di Stabia, ritroviamo, negli anni postunitari, ancora attive le Officine della Società Nazionale d'Industrie Meccaniche di Pietrarsa e dei Granili (ex Macry, Henry e C.), quelle dei Pattison e Guppy. Ed ancora, sempre tra quelle dedite ad attività di grande impegno produttivo ed economico, e più specificamente ad attività di fonderia, ritroviamo gli stabilimenti di R. E. Delamorte e C., quella dei Fratelli De Luca, particolarmente attrezzata, dopo l'assorbimento della Oomens, per la fusione di «opere artistiche». Mentre, solo per citare alcuni nomi tra quelle aziende con minore numero di addetti e con minore potenziale energetico a vapore impegnato, ritroviamo la Ditta di Antonio e Francesco Luciano, la Ditta Ceschina, Busi e C., la Treicler Enrico, Romis Leone, De Falco[4].

Purtroppo dei tanti manufatti prodotti ed impiegati per l'arredo e l'attrezzamento degli spazi urbani, specie tra quelli «mobili» e sovrastrutturali, ne sono sopravvissuti solo rari esemplari, data la scarsa consistenza dei materiali costituenti, l'incuria e gli avvicendamenti continui dei modelli culturali e sociali. E, i pochi superstiti, o recano evidenti i segni di un ri-uso arbitrario, oppure sono stati ricomposti fuori del loro contesto originario come memorie archeologiche. Le armature per l'illuminazione di via Depretis, come la serie degli orologi EAV, dei primi decenni del '900, o le fontanine pubbliche, i pali delle rete aerea elettrica, le edicole votive, quando non sono stati costretti a subire la mortificazione di un reimpiego dissacrante, recitano tristemente il ruolo di testimonianze museali. Infine, della stragrande quantità di quei piccoli esercizi commerciali disseminati in ogni angolo della città, ne sopravvive, provvidenzialmente, solo quello attualmente in evidenza sul marciapiede opposto all'esedra di piazza Dante.



Pagina del catalogo della: Premiata fonderia in ferro Arena & Esposito, Napoli, 1904. I cataloghi delle ditte produttrici, unitamente alla documentazione dei loro manufatti tipo, esibivano, per gli oggetti di maggiore complessità (gazebi, chioschi, ecc.) in termini esemplificativi, ciò che sarebbe stato possibile realizzare utilizzando le singole parti, dalle colonnine d'angolo, ai ferri profilati e speciali per la realizzazione dei serramenti, fino i ferri sagomati e omati per decori.

[4] Cfr. L. DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno, 1840-1904*, Napoli, 1968.

Questo chiosco rappresenta un esemplare probabilmente residuo di una delle forniture degli anni iniziali del nostro secolo, mentre i primi risalgono invece alla fine del 1871, allorché si diede avvio, appunto, ad un programma di iniziative per l'abbellimento e la funzionalizzazione della città.

L'incarico per la sistemazione e la utilizzazione di detti chioschi fu affidato al signor Federico Courtines con un impegno regolamentato dalla Giunta comunale in termini molto rigorosi, come risulta dagli Atti del Consiglio Municipale della tornata del 22 agosto del 1871 dopo che, sullo stesso argomento, ma in data anteriore, aveva avuto già modo di occuparsene senza poter pervenire ad alcuna deliberazione, dal momento che altre iniziative si erano andate cumulando proprio nel tempo intercorso tra la richiesta di concessione e l'avvio dell'istruttoria per la sua approvazione[5].

Mentre la forma planimetrica dei manufatti da impiegare era lasciata indefinita, tra ottagonale e circolare, l'ingombro massimo, i caratteri tecnologici, morfologici e d'uso, secondo quelli che erano i già collaudati archetipi sperimentati abbondantemente altrove, venivano fissati univocamente. Inoltre, entro tre anni dalla data contrattuale, l'intero programma di collocazione in sito di quaranta chioschi previsti, pena la decadenza dell'accordo, doveva essere compiuta del tutto. Per il primo anno fu imposto al concessionario, l'installazione di almeno dodici padiglioni, di cui «otto agli angoli di piazza Cavour, e quattro agli angoli interni di piazza Medina», probabilmente in quell'area lievemente rialzata, sistemata a verde, subito a ridosso della piazza Municipio. I rimanenti altri, invece, in assenza di dati ufficiali, è da ritenere che dovettero essere successivamente collocati in vari luoghi: nella piazza del Municipio stessa, alla via Toledo, a via Monteoliveto, alla strada del Piliero, a piazza Dante, tanto per rilevare solo alcune delle ubicazioni desumibili esclusivamente dall'esame delle testimonianze fotografiche dei vari Alinari, Brogi, Chaufforier, Sommer, Conrad che imperversavano nella città in quei tempi con varie motivazioni.

In questa circostanza fu adottato un manufatto, in conformità degli accordi, naturalmente in ferro e vetri, con pianta ottagonale, segnato ai vertici da pilastrini sagomati che dalla base in piperno raggiungevano direttamente la copertura caratterizzata da un andamento delle falde alla maniera delle pagode cinesi, sempre ad andamento poligonale ed aggettante rispetto al perimetro planimetrico, per culminare in alto con un eloquente puntale cuspidato.

L'iniziativa, rivelatasi propizia e feconda, ne stimolò ben presto numerose altre analoghe, ma questa volta in modi meno disciplinati, od abusivi, al punto da sa-

Napoli, uno dei chioschi tipo superstiti della fornitura dei primi anni del '900.

[5] Al Courtines si dava la «facoltà d'innalzare quaranta padiglioni o Kiosch, nelle principali vie di questa città, e nelle località che saranno designate dall'Autorità municipale al concessionario, e saranno approvate senza (che questi abbiano ad) arrecare menomamente ingombro o impedimento al transito, e disordine all'ornato.

...Detti padiglioni saranno costruiti, a cura e spesa esclusiva del concessionario, in ferro fuso e cristalli colorati a base circolare o ottangolare, del diametro di metri due e di altezza proporzionata giusta il disegno, che, presentato dal concessionario, dovrà essere approvato dalla Giunta.

...Ciascun padiglione avrà un apparecchio per l'illuminazione a gas, e dovrà essere illuminato ogni sera per obbligo espresso dal Signor Courtines sino alla mezzanotte, meno la stagione invernale, in cui l'illuminazione potrà limitarsi sino alle undici.

...La durata della concessione sarà di anni venticinque, con la preferenza al concessionario a parità di offerta, qualora il Municipio credesse continuare la concessione per detti padiglioni.

...il Municipio avrà il diritto che in ciascun padiglione resti a sua disposizione uno dei cristalli trasparenti per la indicazione delle vie o piazze, o per lo collocamento di un quadrante di orologio a filo elettrico». Dalla deliberazione della Giunta del 27 giugno 1871, approvata in Consiglio il 22 agosto dello stesso anno («Atti del Consiglio...», op. cit., pagg. 393-94).

turare caoticamente ogni spazio pubblico utile, senza alcun distinguo e senza alcun ordine, ma ovunque potesse riinvenirsi una qualche opportunità commerciale, ovunque vi fosse una domanda di pubblico. In tal modo le intenzioni del programma originario si dissolsero rapidamente ed i primi, e più originali archetipi vennero immediatamente travolti da una valanga di variazioni morfologicamente differenti l'una dall'altra solamente per piccoli, ininfluenti accorgimenti innovativi o semplicemente replicativi, a conferma di una logica, comune a tutti i campi del fare, e che si rinnova con una ciclicità che potremmo definire storica.

Questo processo involutivo travolse tutta l'eredità di straordinario fermento innovativo maturato in uno sforzo nel quale furono impegnate sinergicamente, dagli Stati Uniti all'Inghilterra vittoriana, alla Francia, negli anni coincidenti con la grande esposizione londinese del 1851, riproponendo piattamente la rilettura, la ri-produzione, di tutti quegli archetipi fondamentali conseguiti in risposta ai fabbisogni emersi con la Rivoluzione industriale. Il Crystal Palace medesimo, che rappresentava il momento di coagulo delle esperienze tecnologiche e costruttive, avviate in tempi anteriori (1777) con il Coalbrokdale Bridge, assume il ruolo di riferimento archetipo per tutta l'architettura moderna[6]. Qui sono riinvenibili gli elementi lessicali e metodologici dell'International Style, ad esempio, ma soprattutto sono chiari e maturi i principi della industrializzazione e della prefabbricazione. Da allora la cultura architettonica, la cultura del progetto, da Henry Labrouste a Emmanuel Eugène Viollet-le-Duc, a William H. Barlow, Hector Horeau, ha operato su questi riferimenti primari con un percorrere e ripercorrere continuo sulle matrici tipologiche e strutturali ormai accademizzate, in un'azione di rivisitazione continua, con più o meno sostanziali distinguo qualitativi, con accezioni e tempi di maturazione differenti da paese a paese. Per cui, ancora ai primi anni del '900 qui in Italia continuiamo ad assistere ad un rigurgitare di linguaggi ancora decadenti anche se in modi indubbiamente raffinati e, sotto alcuni aspetti, colti e già informati, come possiamo riscontrare nel noto negozio Miccio ideato nel 1907 dall'architetto-ingegnere Giovanni Battista Comencini e collocato in bella mostra proprio nel mezzo della piazza San Ferdinando[7].

Probabilmente proprio in questo stesso periodo è da ascriversi anche il chiosco superstite di piazza Dante, che qui documentiamo, a giudicare dai numerosi riferimenti stilistici ed all'uso di alcuni componenti comuni ad entrambi, come i capitelli in terracotta smaltata di bianco, sicuramente prodotti dalla medesima Figulina Artistica Meridionale. La pianta, questa volta, però non è più ottagonale come nelle precedenti circostanze, bensì esagonale, come mai è dato

Napoli, Piazza Dante; particolare foto Alinari n. 11312b (circa 1872).

Napoli, Porta Capuana; particolare foto Brogi (circa 1886-1895).

Napoli, via Toledo; particolare foto Chauffourier (circa 1883). Il padiglione che appare in questa immagine è sicuramente del tipo adottato per la fornitura del 1871.

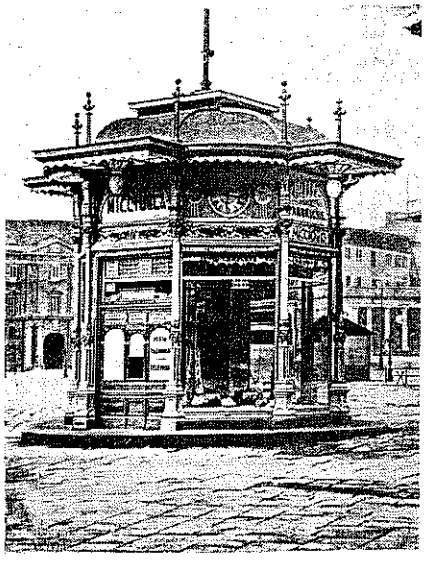
[6] Cfr. F.T. KIHLSTED, *Il Crystal Palace*, in «Le Scienze», n. 186/1984; S. GIEDION, *Spazio, tempo e architettura*, Milano 1965.

[7] Cfr. «L'ingegneria moderna», Napoli, anno VIII, n. 8, 30 agosto 1907; riportato in R. DE FUSCO, *Il floreale a Napoli*, ivi 1959, pagg. 80-82.

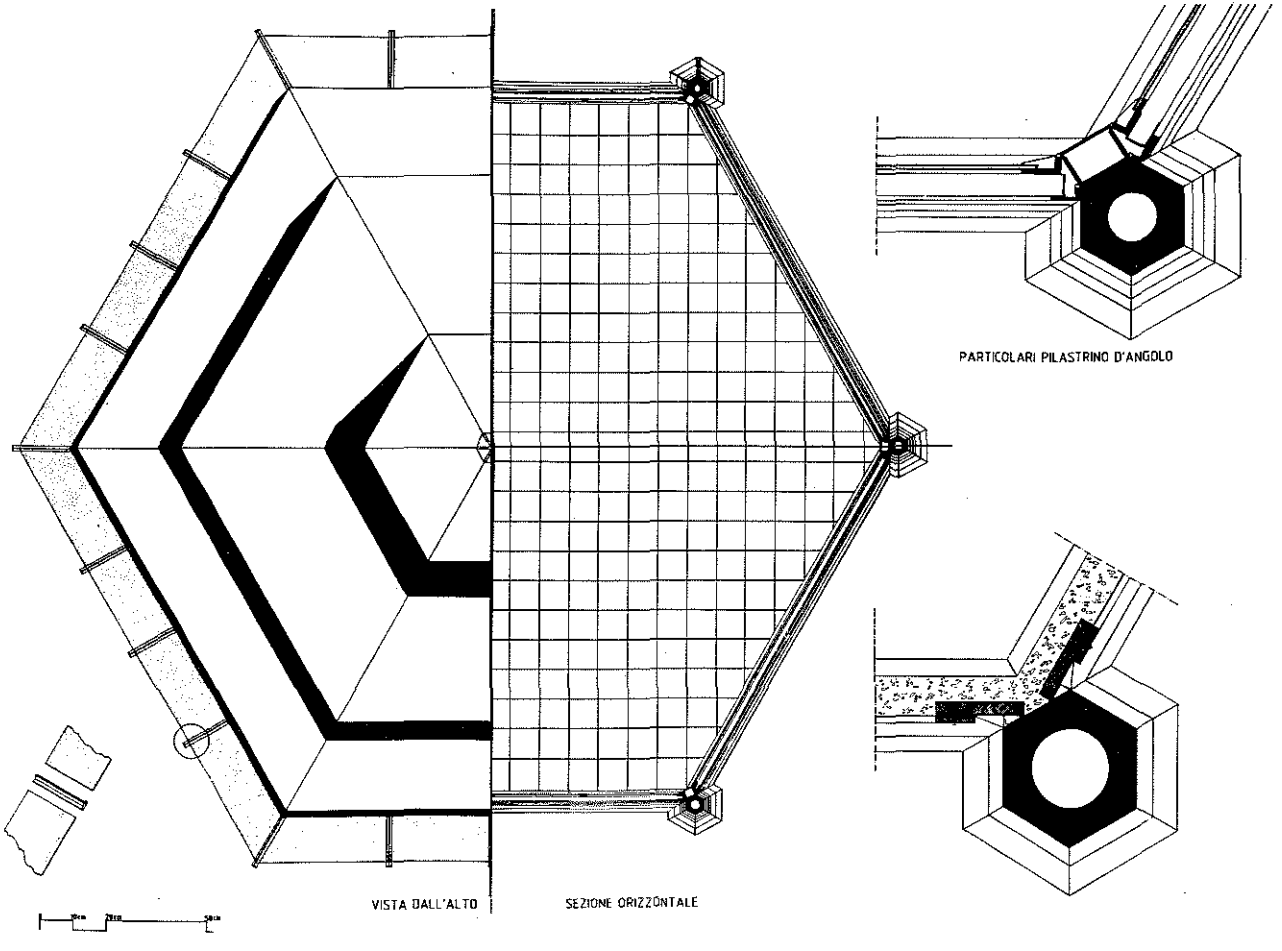
di riscontrare altrove, mentre la copertura in metallo e vetri è divisa in due parti da un tamburo trasparente.

Nella logica tesa a distinguere la soluzioni primarie da quelle derivate di una immaginaria serie articolata nel tempo, l'oggetto chiosco assume un valore intermedio tra innovativo ed inventivo in quanto la sua tipologia formale deriva da archetipi precedenti. Lo ritroviamo, infatti, realizzato naturalmente in muratura, ancor prima della metà dell'ottocento come prolungamento dell'architettura, oppure a sottolineare e segnare i punti focali o perimetrali dello spazio urbano. Ma è solo più tardi che esso aquista una precisa identità e autonomia, allorquando viene recuperato a nuovo uso come struttura «mobile», e, come tutti gli oggetti destinati all'arredo urbano, entra a far parte delle pagine di catalogo di tutte le ditte produttrici di manufatti in ferro o in ghisa sotto forma di prodotto compiuto o di sistema componibile. Si confermano così i concetti di adattabilità, modularità, di serializzazione aperta, accanto a quelli di producibilità industrializzata e di serializzazione che caratterizzeranno la cultura architettonica dei successivi decenni e sino ai nostri giorni.

Ermanno Guida



Napoli, il chiosco Miccio eseguito nel mezzo di piazza San Ferdinando nel 1907 dall'architetto Giovanni Battista Comencini.



Rilievo grafico del chiosco di piazza Dante: piante, particolari costruttivi. (I grafici di rilievo sono stati redatti con la collaborazione degli allievi del corso di Disegno Industriale, Facoltà di Architettura, Napoli).

«IL COLTELLO DI DELFO»

A cura dell'I.C.M.A.I. (Istituto per la Cultura Materiale e l'Archeologia Industriale) è iniziata la pubblicazione de «Il coltello di Delfo – rivista trimestale di Cultura Materiale e Archeologia industriale». Il coltello di Delfo, è riportato nella rivista, è citazione aristotelica (dalla «Politica»); «una delle prime citazioni nella cultura occidentale in cui un oggetto di uso comune sia stato utilizzato come metafora filosofica. Nell'ottica della rivista una citazione che, anticipando la funzione dell'industria, si proietta in un orizzonte in cui confluiscono creativamente nei processi di cambiamento e di trasformazione il pensiero, la scienza, la cultura ed il lavoro dell'uomo».

Un comitato scientifico internazionale, di cui fanno parte i responsabili dei maggiori musei scientifici del mondo, delle più importanti istituzioni scientifiche nel campo della cultura materiale, archeologia industriale e storia della scienza, e diversi rappresentanti nazionali del TICCIH (l'istituzione che presiede alla conservazione del patrimonio industriale), è affiancato da un folto gruppo di «Amici della rivista», annoverante studiosi dell'industria, ma anche giornalisti, storici e molti imprenditori pubblici e privati che hanno assicurato un solido sostegno alla rivista, il cui direttore è Bruno Corti (già sottosegretario agli Esteri) e la cui direzione e redazione è a Roma, presso l'I.C.M.A.I., in via della Vite n. 27.

La rivista è già al suo secondo numero; l'editoriale elenca numerosi apprezzamenti dall'Italia e dall'estero seguiti all'apparizione del primo numero. Secondo i responsabili della rivista, che esibisce nel suo grande formato (cm. 22 x 32) numerosi e brevi articoli divulgativi e nitide e ricchissime immagini a colori, «si è riempito un vuoto nella cultura industriale», rivalutando «le testimonianze dei modi di produrre e di vivere nel corso del processo di industrializzazione che ha trasformato il mondo». La rivista riporta anche i commenti lusinghieri dell'ex Ministro per i Beni Culturali, Gullotti e di Luigi Lucchini, Presidente della Confindustria.

La varietà di documenti esposti nella rivista e la «mano tesa» verso il mondo della produzione se non ne fanno un organo specialistico di elevato livello scientifico, contribuiscono invece alla divulgazione delle tematiche del patrimonio di storia e di reperti dell'industria, rivelandone anche ai non addetti ai lavori il fascino e le straordinarie suggestioni ed estendendo all'intero dominio disciplinare della cultura materiale l'ambito tematico, risolvendo in tal senso anche alcuni quesiti peraltro mal posti, sui limiti cronologici e sull'ampiezza disciplinare dell'archeologia industriale.

I settori della rivista testimoniano del suo vasto ed ambizioso programma divulgativo: «La memoria e le cose», «I luoghi ed i lavori» ed «I mezzi ed i messaggi», articolati ciascuno in molteplici contributi, alcuni certamente di grande pregio, confortati, come si è detto prima, da grandi illustrazioni, talvolta a piena pagina, allontanando dal lettore l'immagine «povera» ed essenziale delle pubblicazioni scientifiche e restituendo ai documenti, ai monumenti ed ai paesaggi industriali rappresentati lo splendore e la ricchezza cromatica che essi posseggono.

MOSTRA «100 ANNI DI INDUSTRIA»

Cento anni di sviluppo industriale italiano saranno analizzati ed illustrati in una vasta opera di ricognizione documentaria sugellata da una mostra storica che si terrà a Milano nella primavera del 1988 ed alla quale si prevede un afflusso di oltre 200.000 visitatori.

Il progetto «100 anni di industria – Mostra storica Milano 1988», promosso dal Centro di coordinamento dell'industria di marca, si articola in tre fasi: una dettagliata ricerca storico-scientifica (coordinata dal prof. Valerio Castronovo), la catalogazione degli eterogenei materiali reperiti che saranno anche raccolti in un volume edito

dalla Electa, ed infine la Mostra storica da allestire a Milano nell'area dell'ex-Ansaldo, suddivisa in sezioni secondo percorsi tematici e cronologici.

Dai dossier, dalle foto, dagli archivi riprenderanno vita cento anni di storia italiana che da generazioni incidono ormai sulla nostra cultura. La scoperta di un autentico giacimento culturale nascosto che le industrie stesse metteranno ora in vetrina, seguendo iniziative già sperimentate all'estero. Un recupero della memoria storica industriale, ma anche l'esigenza di «rifarsi un'immagine», in considerazione del contraddittorio rapporto dell'industria con l'opinione pubblica e del peso che essa ha sui mali e sulle crisi della società odierna.

Per vincere i suoi mali l'industria ha bisogno di una «sua» obiettiva cultura. Lo hanno capito anche le 45 aziende (tra cui la napoletana Cirio) che hanno aderito al comitato promotore, e che contribuiranno fattivamente alla raccolta e produzione del materiale. Anche a Napoli, a cura dei ricercatori della nostra Associazione, è stato raccolto un notevole numero di reperti e documenti iconografici che testimoniano la forte presenza dell'industria (siderurgica, metalmeccanica, elettrica, cantieristica, alimentare) non solo nella vita economica e sociale locale ma, più in generale, nel grande palcoscenico delle vicende della storia italiana dell'ultimo secolo. Ci ripromettiamo di ritornare sull'argomento, segnalando a suo tempo sia la data di apertura e le caratteristiche della mostra che i suoi risultati.

CONTRIBUTI STRAORDINARI PER L'ASSOCIAZIONE

La nostra Associazione ha ricevuto, negli ultimi tempi, alcuni finanziamenti che testimoniano un maggiore interesse del mondo dell'economia e della cultura verso le tematiche del nostro «Bollettino».

Il Consiglio Nazionale delle Ricerche ha ritenuto di finanziare per l'anno 1987 la stampa del notiziario, nell'ambito dei contributi per «altri interventi» ex art. 20/2.7 del suo regolamento che prevede l'erogazione di finanziamenti per la stampa di pubblicazioni periodiche di particolare valore scientifico.

La Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Napoli ha deliberato, nel dicembre 1986, di concedere un contributo annuo per il triennio 1987-89 per sostenere l'inziativa della pubblicazione del «Bollettino», estendendo nel contempo l'elenco dei suoi destinatari ad almeno 200 nuovi indirizzi segnalati dalla stessa Camera (Camere di Commercio italiane, componenti degli esecutivi delle sezioni della Consulta Economica, componenti della Giunta camerale, ecc.). Ciò consentirà di diffondere il nostro notiziario nel mondo dell'economia e del lavoro, che, seppur continuamente coinvolto nella tematica dell'archeologia industriale era rimasto finora escluso dalla sua distribuzione.

La Società Telespazio, con sede in Roma ed operante nel campo delle tecnologie delle telecomunicazioni, ha deliberato anch'essa un contributo straordinario alla nostra Associazione, che il Consiglio Direttivo ha deciso di destinare ad iniziativa specifica attualmente in cantiere, cioè l'organizzazione di un Convegno di Studi, da tenersi nell'autunno del 1989, in occasione del 150° anniversario dell'inagurazione della prima ferrovia italiana: la Napoli-Portici.

CONVEGNO SULLA «MEMORIA DELL'INDUSTRIALIZZAZIONE» (Brescia, 27-28 novembre 1987)

Nei giorni 27 e 28 novembre 1987 si è tenuto a Brescia il convegno «Memoria dell'industrializzazione» promosso dalla Fondazione Luigi Micheletti con il patrocinio di numerosi enti pubblici locali nonché della regione Lombardia.

L'incontro è stato occasione fruttuosa di dibattito tra esperti di diversa provenienza disciplinare oltre che geografica che hanno esaminato il tema dalle più diverse angolature: sei infatti erano i «sottotemi» indicati dai promotori: «Il patrimonio industriale e la ricerca storica», «Il territorio e le immagini dell'industria», «L'individuazione del patrimonio industriale», «Rapporto sul patrimonio storico-industriale della Lombardia», «La conservazione e la valorizzazione del patrimonio storico-industriale», «Casi e prospettive». Un panorama di questioni assai ricco di cui hanno riferito Eugenio Battisti, Valerio Castronovo, Carlo Poni, Rossana Bossaglia, Louis Bergeron, e molti altri.

Nel corso dei lavori sono anche stati presentati i risultati della seconda fase del censimento dei siti archeologico-industriali lombardi che completa questo lavoro avviato già da alcuni anni e tra i più completi in Italia, almeno su una scala così ampia come quella della Lombardia, regione storica dell'industrializzazione nazionale.

Il convegno ha svolto i suoi lavori ben dosando interventi di ordine teorico e speculativo con rapporti su casi concreti e dibattiti su scottanti questioni di attualità (per tutte la questione del riutilizzo e del restauro) suscitando l'interesse di operatori culturali, insegnanti, amministratori. Stampa e televisioni regionali e locali hanno dato conto con ampiezza dell'incontro. Gli Atti saranno pubblicati entro la fine del 1988 dalla stessa Fondazione L. Micheletti in un Annuale dedicato al tema dell'archeologia industriale.

Massimo Negri

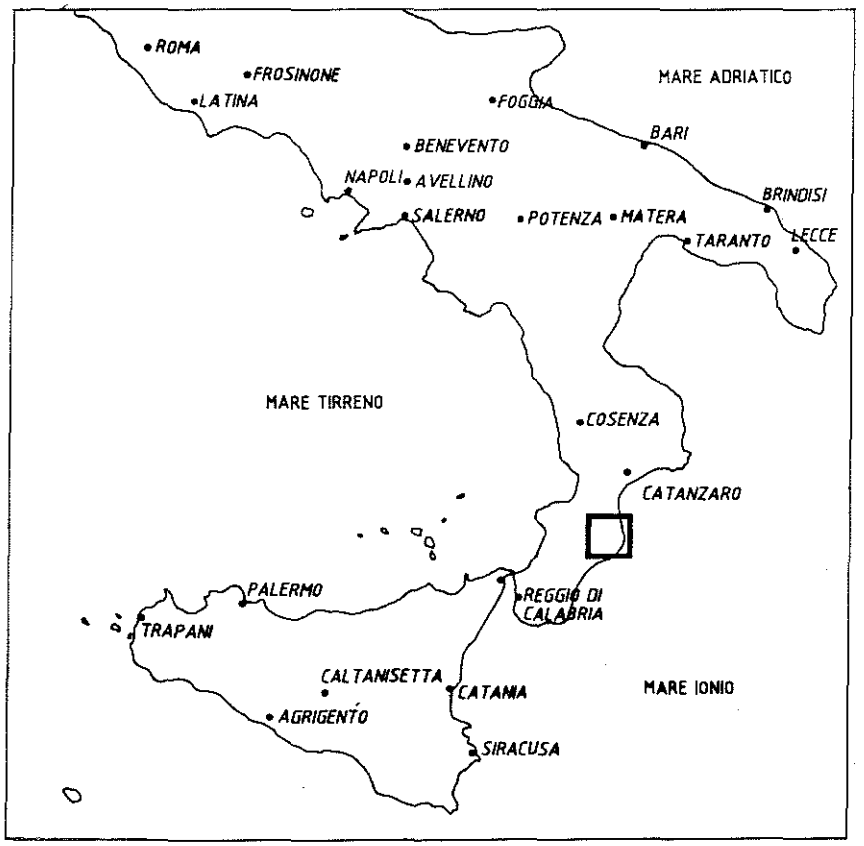
CONVEGNO CIDI A SCHIO (3-5 dicembre 1987)

Di taglio diverso il convegno promosso dal Centro di Iniziativa Democratica degli Insegnanti (CIDI) a Schio sul tema «L'archeologia industriale nella scuola».

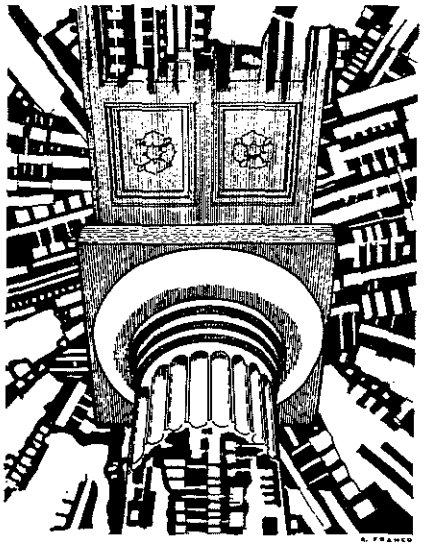
Convocato in una località ricca di memorie storiche dell'industrializzazione ottocentesca e della tradizione imprenditoriale e operaia italiana, il convegno si è rivolto specificamente agli insegnanti esaminando sia i problemi di ordine metodologico che quelli più concreti inerenti la concreta sperimentazione di proposte didattiche finalizzate alla conoscenza del patrimonio storico-industriale locale. Tra i partecipanti all'incontro, svoltosi dal 3 al 5 dicembre 1987, Massimo Negri, Giovanni Fontana, Franco Mancuso, Roberto Curti, Carlo Simoni, insieme a molti altri relatori.

I lavori hanno previsto sedute plenarie su temi di interesse generale elaborati su interessi didattici specifici. Molto incoraggiante la partecipazione degli insegnanti, oltre 150, provenienti da tutta Italia, e appartenenti ai più diversi ordini di scuola in particolare dalle elementari. Se, come da più parti detto, il nodo fondamentale è quello della informazione e della formazione di giovani sensibili ai problemi della tutela dell'ambiente storico nei suoi diversi aspetti, il convegno di Schio ha dimostrato l'esistenza di una grande disponibilità degli operatori scolastici verso temi innovativi e certamente non facili come quello dell'archeologia dell'industria che solo da pochi anni è stato introdotto nelle aule italiane grazie ad iniziative pionieristiche.

Massimo Negri



L'Area Stilo-Mongiana in Calabria sede della siderurgia pubblica fino all'Unità.



Locandina del Convegno di Bivongi (Dis. di A. Franco).

VERSO L'ISTITUZIONE DELL'ECO-MUSEO DELLE FERRIERE E FONDERIE DI CALABRIA (STILO-MONGIANA)

Il 1 novembre 1987 si è concluso a Bivongi, in provincia di Reggio Calabria, un convegno interregionale sul tema: *Eco-Museo delle ferriere e fonderie di Calabria (Stilo-Mongiana)* ovvero proposta per un «Parco archeologico, ambientale e monumentale del territorio e delle testimonianze materiali del primo industrialesimo meridionale».

Il convegno, promosso dalla Cooperativa «Cocynthum» di Bivongi in collaborazione con l'Assessorato alla P.I. della Regione Calabria e con l'Amministrazione Comunale di Terni e che ha visto la partecipazione di studiosi, di rappresentanti di enti pubblici, di associazioni (tra le quali la nostra) ed istituti storici, nonché dei Sindaci e degli Amministratori dei comuni interessati, si è articolato in due giornate di lavoro ed ha riscontrato un vasto concorso di pubblico.

Il convegno ha riproposto il progetto, presentato dalla stessa cooperativa Cocynthum sulla formulazione tecnico-scentifica del prof. Gregorio E. Rubino, che fu presentato ai Ministeri dei Beni Culturali ed Ambientali e del Lavoro e della Previdenza Sociale per la legge finanziaria del 1986 (Giacimenti culturali).

Nella prima giornata di lavoro si sono avuti gli interventi del prof. Rubino (Università di Napoli), della prof.ssa S. Iannelli (Sopraintendenza Archeologica della Calabria), del prof. M. Triscari (Università di Messina) e degli onorevoli S. Zito, Senatore della Repubblica e G. Laganà, Consigliere Regionale della Calabria.

Nella seconda sono intervenuti ancora il prof. G. E. Rubino, che ha illustrato la proposta progettuale per l'istituzione dell'eco-museo, il prof. G. Lena ed il prof. G. Cesca, dell'Università di Cosenza e gli onorevoli A. M. Nucci, Sottosegretario di Stato alla P.I., A. Loerio e L. Zavettieri, Deputati della Repubblica ed il dott. M. Del Gran-

de in rappresentanza dell'Assessore alla P.I. della Regione Calabria On. R. Olivo, momentaneamente indisposto.

Gli studiosi convenuti, oltre a riaffermare alcuni punti sostanziali del concetto di Monumento industriale e della sua tutela, si sono posti l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e le forze politico-amministrative al fine di rendere concreta, un'idea di progetto che senza dubbio riveste una notevole importanza nazionale ed internazionale. L'eco-museo delle ferriere e fonderie della Calabria potrebbe diventare il primo parco archeologico industriale e quindi uno dei più rilevanti risultati della ricerca sull'Archeologia Industriale in Italia.

Com'è noto l'A.I. in Italia si è sviluppata in ritardo rispetto ad altri paesi europei ed in particolare alla Gran Bretagna dove è nata come disciplina autonoma intorno agli anni '50, quindi si può ben intuire come anche in materia di parchi archelogici di carattere industriale il nostro Paese non sia ancora al passo coi tempi. Esperienze di questo genere sono invece state già avviate sia in Francia che in Inghilterra.

Il passaggio dall'idea di monumento isolato, come valore a sé stante, all'idea dell'insieme ambientale ha contribuito finora all'evoluzione del concetto di tutela del bene culturale.

È nata così anche nel campo dell'Archeologia industriale l'esigenza di concepire un nuovo modello di museo ed in pratica, abbandonando l'idea di conservare i reperti industriali in antichi opifici adattati a musei e decontestualizzati dall'ambiente circostante, si è andata consolidando l'idea di tutelare il cosidetto «Sistema di fabbrica» e cioè non il solo manufatto architettonico o la «macchina», bensì l'insieme integrato delle risorse idrogeologiche e paesistiche, minerarie e forestali, infrastrutturali e produttive che in stretta relazione fra loro hanno configurato, in una determinata epoca, una ben definita area geografica.

L'Ironbridge Gorge Museum di Telford in Gran Bretagna e l'*Eco-Museo di Le Creusot* in Francia sorgono intorno alla fine degli anni '60 sulla base di queste ben definite motivazioni ed è sul modello di queste realizzazioni che si vorrebbe costituire il *Parco archeologico, ambientale e monumetale del territorio e delle testimonianze materiali del primo industrialesimo meridionale.*

L'iniziativa degli studiosi di A.I., delle associazioni e delle autorità competenti intervenute, tende finalmente a colmare il divario culturale che ci separa dal resto dell'Europa. L'idea di un eco-museo in Calabria non nasce casualmente, le motivazioni muovono invece da una reale presa di coscienza dei problemi di tutela ambientale e dei beni culturali che si sta diffondendo, oltre che tra gli studiosi della materia anche nella classe politica fra gli imprenditori e fra gli stessi abitanti dei luoghi interessati al fenomeno del proto-industrialesimo.

È certamente una prova di questa maturazione la proposta di legge, avanzata recentemente dall'assessore Rosario Olivo ed approvata dalla Giunta Regionale Calabrese, riguardo la «realizzazione di programmi integrati pluriennali di interventi per il recupero del patrimonio architettonico ed ambientale connesso allo sviluppo delle attività produttive di antica data e dei tentativi di organizzazione industriale del lavoro» secondo un orientamento che ha già visto i primi stanziamenti per il recupero dell'area della «fabbrica d'armi» borbonica di Mongiana.

Anche se la proposta di legge in questione presenta delle carenze sul piano metodologico: confonde il concetto di Archeologia Industriale con quello di Cultura Materiale; manca di una chiara definizione che indentifichi il rapporto Monumento/Ambiente, presupposto fondamentale per comprendere il concetto di eco-museo; risulta infine limitativa nell'individuazione dell'aree di intervento (conseguenza logica di una errata interpretazione del concetto di Monumento Industriale inteso solo come emergenza architettonica). Essa va comunque menzionata sia per l'inziativa che per le positive potenzialità che presenta e che in sede di revisione, possono facilmente tradursi in un concreto strumento legislativo a favore del patrimonio paleo-industriale della Calabria.

L'intento dei giovani della Cocythum, è stato quello di riunire i massimi organi decisionali regionali e di sollecitare una precisa volontà politica sull'intervento proposto.

Com'è noto la Calabria, fino all'unità d'Italia, ha ospitato uno dei maggiori centri siderurgici e metallurgici della penisola. Esso utilizzava il minerale di ferro locale estratto dalle pendici del monte Stella e del monte Mammicomito, nei dintorni del piccolo villaggio di minatori di Pazzano e lo lavorava, fino al 1770, negli impianti di Stilo e di Assi, e poi nei più moderni stabilimenti di Mongiana e Fedinandea. Ancora oggi, ad oltre un secolo dal defintivo abbandono degli impianti di lavorazione, quando lo Stato dopo un ventennio di tentennamenti preferì potenziare il grande stabilimento siderurgico di Terni (e qui occorre anche sottolineare il rapporto di collaborazione esistente tra il gruppo Cocynthum e l'amministrazione comunale di Terni e la fattiva partecipazione di quest'ultima al convegno di Bivongi), lo scenario ambientale delle prime officine calabresi si presenta intatto nelle sue principali valenze paesaggistiche, con miniere, fiumi e boschi impenetrabili. Esso inoltre si colloca in un'area solo debolmente urbanizzata dove alle importanti presenze archeologiche della Magna Grecia nelle marine di Monasterace, Riace e Caulonia, si associano i resti dell'arte e della cultura architettonica bizantina (Stilo), centri storici di rilevanza monumentale (Stilo, Bivongi, Pazzano, Serra S. Bruno), cittadelle monastiche di rilevanza europea (S. Giovanni vecchio a Stilo, Certosa di S. Stefano del bosco a Serra S. Bruno), villaggi operai (Pazzano e Mongiana) e santuari rupestri (S. Maria della Stella) ubicati in antiche miniere abbandonate. Ovviamente, come si può intuire da questa breve sintesi espositiva, l'oggetto della tutela non sarà ristretto al singolo episodio industriale ma si amplierà fino a configurare un intero ecosistema. Il ventilato parco archeologico calabrese si pone infine delle finalità concrete legate non solo alla tutela ed al riuso, ma anche a problemi di ordine socio-economico.

Il progetto prevede infatti attraverso un forte incremento turistico della zona esteso anche ai mesi invernali, la rinascita di attività commerciali, artigianali ed agricole. Esso si pone in definitiva come una risposta concreta al bisogno di qualificazione culturale e di occupazione giovanile della regione.

L'area geografica oggetto dell'intervento si configura nel versante ionico della Calabria e lungo il corso dei fiumi Assi, Stilaro e Precariti, da Monasterace Marina (Punta Stilo) ai boschi dell'Altopiano delle Serre, interessando i territori di numerosi comuni.

Il progetto prevede due fasi di intervento. La prima fase di studio ed analisi del territorio, da esaurirsi in tre anni, che sarà costituita dalle operazioni di censimento e catalogazione (che dovrebbero far capo all'Istituto Centrale per Il Catalogo e la Documentazione del Ministero ai BB.CC.) delle fonti bibliografiche ed archivistiche, delle emergenze monumentali e ambientali, dei centri storici, delle testimonianze della cultura materiale e di A.I. e da operazioni di prospezione archeologica, di indagine fotografica e rilevamento cartografico e planovolumetrico delle aree e dei reperti architettonici e materiali; la seconda, rivolta decisamente verso gli interventi operativi di tutela e riuso del territorio e delle emergenze monumentali.

Secondo l'esposizione dei promotori l'Eco-Museo si configurerà, sul piano giuridico, come una delimitazione geografica di aree soggette a particolari provvedimenti di tutela e provvidenze governative mediante una apposita legge regionale e sarà affidato alla gestione ed al controllo di un apposito organismo intercomunale che si avvarrà della forza-lavoro giovanile.

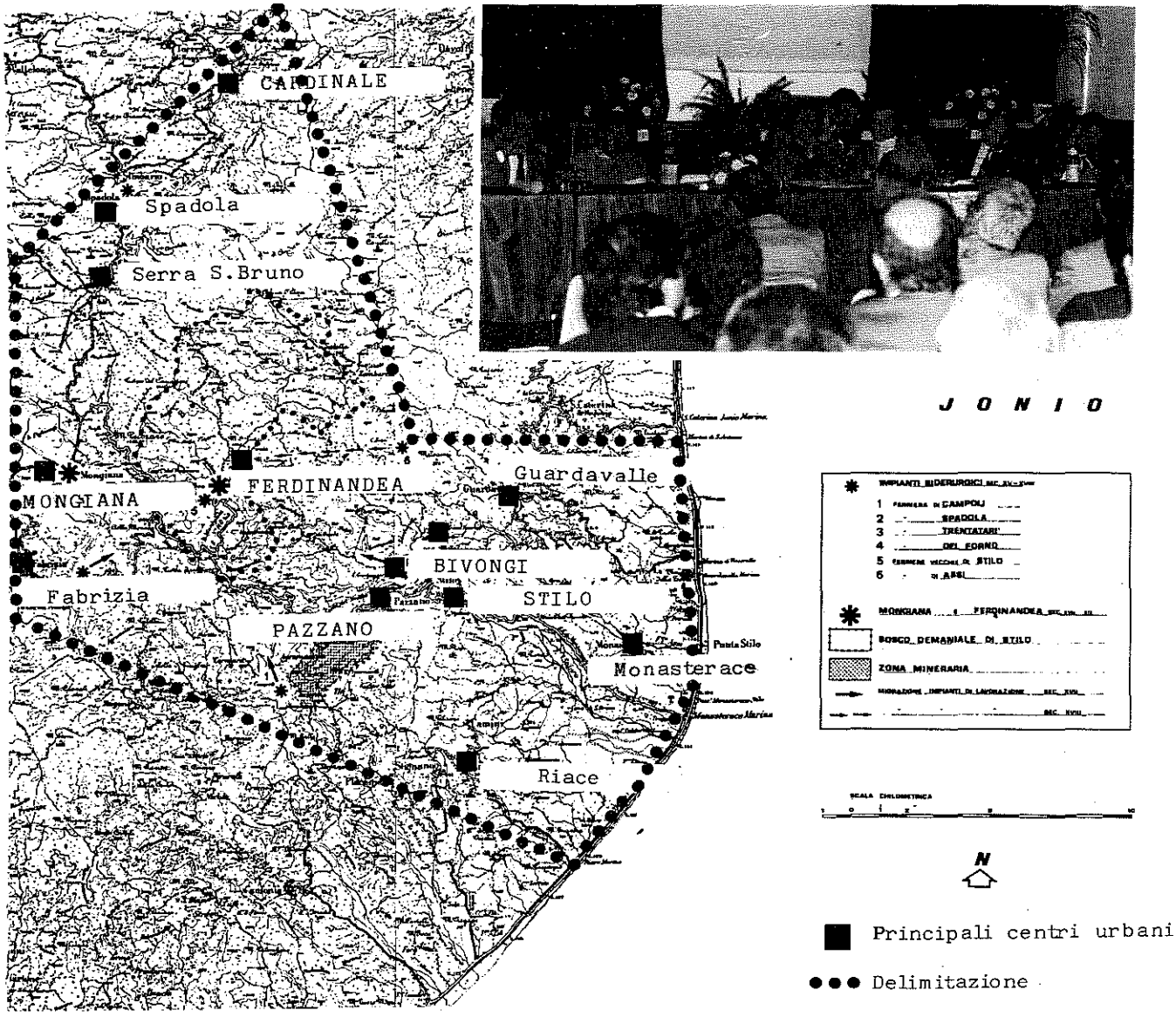
Il nostro ritardo in materia di tutela e salvaguardia del patrimonio industriale, rispetto ad altri paesi europei, può presentare i suoi vantaggi perché ci permette in definitiva di attuare metodologie già consolidate e di assicurare al progetto risultati ben configurati. La moderna museologia ha ormai cambiato i propri riferimenti teorici e, come testimoniano le esperienze di Le Creusot ed Ironbridge, sta volgendo verso una metodologia di approccio alla tutela del bene culturale che coinvolge con

maggiore efficacia i propri diretti interlocutori. Si sta tentando, cioè, come ha affermato Michael Stratton, uno dei maggiori esperti di archeologia industriale e membro dell'Ironbridge, di far confluire verso un unico obiettivo interessi economici e culturali.

È senz'altro questo, al momento, l'unico mezzo per consentire una politica concreta di tutela del patrimonio industriale obsoleto e del paesaggio del primo industrialesimo, prima che sia troppo tardi.

Occorre, quindi, maggiore coscienza culturale e soprattutto maggiore determinazione decisionale: è ciò che il convegno interregionale di Bivongi ha inteso affermare ed è ciò che noi tutti auspichiamo.

Roberto Parisi



Delimitazioni di massima, da Punta Stilo a Serra S. Bruno e Cardinale dell'area dell'Eco-Museo delle ferriere e fonderie di Calabria, secondo l'idea di progetto.

Bivongi (R.C.) Un momento dei lavori del Convegno Interregionale (31 ott. - 1 nov. 1987).

Notizie dell'ultima ora ci informano che il progetto institutivo dell'Eco-museo è stato recepito ufficialmente dall'Assessorato alla P.I. della Regione Calabria (assessore Olivo) e presentato per un primo finanziamento relativo alla fase di analisi e di ricerca. Attendiamo gli ulteriori sviluppi dell'inizitiva.

Manifattura di Capodimonte (1747-53). Coppa in porcellana con decorazione policroma. Napoli, Museo Duca di Martina (h cm 9,5, diametro cm 13,1).

Nicolaes Berchem: scena pastorale, incisione n. 1652. Napoli, Museo di Capodimonte, Gabinetto stampe e disegni. Le incisioni di Nicolaes Berchem forniscono, nel '700, numerosi spunti per le decorazioni su ceramica, vetro, ecc., sebbene sia noto che molti pittori, tra questi anche Giovan Battista Piazzetta, interessati ad attività riproduttive, attinsero alla pittura olandese del Seicento (particolare).

LE DUE MANIFATTURE DI PORCELLANA BORBONICHE

Tra la chiusura della Real Fabbrica di Capodimonte (1759) e l'attivazione della manifattura ferdinandea (1773) trascorrono solo pochissimi anni, eppure le rispettive produzioni sembrano appartenere a mondi ideologici opposti, come la Mostra [1] sulle *Porcellane dei Borboni di Napoli* (Napoli, dicembre '86 – aprile 1987) ha ben posto in evidenza. Un repentino mutamento del gusto sicuramente imputabile, come giustamente asserito da Leopoldo Cicognara nel 1818, nella sua *Storia Universale* [2], alla circostanza solo occasionale, della grande euforia conseguente ai ritrovamenti archeologici di Pompei ed Ercolano dai quali tutta la produzione degli «oggetti minori delle arti, come suppellettili, le mobilia, le decorazioni domestiche ed interne degli edifici», trassero numerosi incentivi per rifondare radicalmente l'intero linguaggio figurativo e delle 'forme'.

Di ciò l'opera di Domenico Venuti, l'autorevole direttore della fabbrica ferdinandea dal 1779 al 1800, esemplarmente ed esemplificativamente ne è la palese testimonianza per la capacità di accogliere ed interpretare le proposte delle illuminate istanze neoclassiche. Il Venuti si giovò certamente della sua formazione eclettica e della esperienza maturata attraverso i contatti con il marchese Ginori, fondatore dell'omonima fabbrica di Doccia, e gli esiti del suo operare furono subito evidenti sia per la inedita qualità dei manufatti che per il nuovo indirizzo organizzativo come è possibile desumere, ad esempio, dai vari serviti: da quello *Ercolanese* (inviato in dono a Carlo III di Spagna), all'*Etrusco* (inviato nel 1787 a Giorgio III d'Inghilterra) o, ancora, a quello a *figure pompeiane*. Tuttavia gli orientamenti del gusto non spostarono sostanzialmente la fascia dei fruitori e degli utilizzatori costituita da quei ceti sociali desiderosi di emulare, fatti i dovuti distinguo, le abitudini esperite nel quotidiano dalle classi aristocratiche, con l'unica differenza che, in sintonia con tutto il movimento di rifondazione delle «arti minori», che mezzo secolo più tardi all'incirca condurrà alla Great Exhibition londinese, il gusto e le esigenze, sempre più utilitaristi-

che, si erano nel contempo spostate dall'oggetto 'decorativo' al corredo domestico: dalla statuina come suppellettile al vaso o al servito come 'dote', sin ad ora dominio esclusivo dell'arte orafa.

La Real Fabbrica di Capodimonte appare al confronto già vecchia e assai 'imitativa' rispetto alle sorelle e, sebbene fu subito compreso che la produzione andasse indirizzata verso i sistemi di riproducibilità e di divisione del lavoro per tendere ad una maggiore commercializzazione del prodotto, essa si conformò piuttosto al disegno dei prodotti già sperimentati, così come la stessa decorazione fu in più casi utilizzata come 'pittura a passo ridotto'. Gli argenti, segnatamente quelli afferenti l'area delle suppellettili, costituirono il riferimento tradizionale inducendo però ad una ridondanza di forme ed un ispessimento degli ornati, nell'impossibilità di contenere gli spessori del materiale lavorato, mentre negli oggetti d'uso, raggiungono una purezza di forme specie nei vasi a 'tromba' o nei cosiddetti 'Augustus Rex', direttamente assunti dai modelli orientali allora in voga. In tal senso giungono a proposito, per approfondire proprio le relazioni che intercorrono tra la porcellana orientale e quella europea, la Mostra delle porcellane cinesi *di tipo bianco e blu* delle collezioni del Museo Duca di Martina di Napoli, che segue quella già dedicata, tre anni addietro, alle porcellane giapponesi del tipo *Kakiemon e Imari*[3].

Tale manifattura carolina non raggiunse quindi mai una totale condizione di autonomia stilistica e di qualità tecnologica e ciò perché assai spesso in questo settore vennero convogliati operatori provenienti dalle arti maggiori: Giuseppe Gricci aveva un'esperienza di scultore, Giovanni Caselli fu pittore con pratica da miniatore e convogliò nella Galleria di Pittura tutta la sua notevole capacità tecnico artistica; ma nessuno dei direttori provenne dal mondo ceramico se non in qualche sporadico caso, soprattutto nei reparti tecno-chimici. Siamo in anni sperimentali dove la netta separazione tra fase progettuale e manuale era lontana dall'essere avviata.

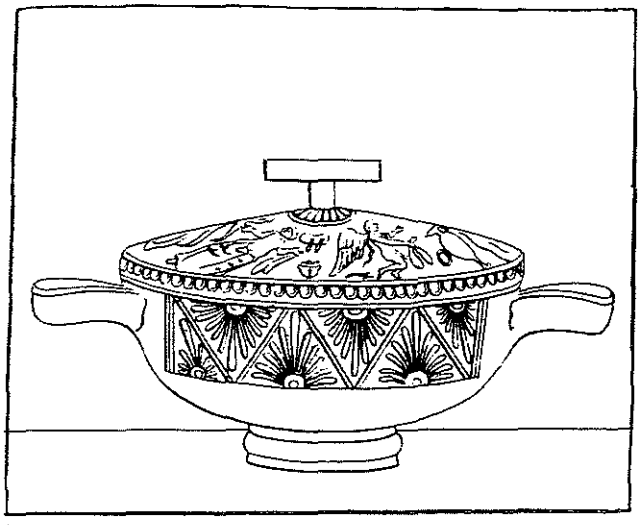
La circostanza della Mostra, con la sua enorme quantità di esemplari esposti si è offerta come utile possibilità, mai prima tentata, per ricomporre insieme le trame delle complesse vicende delle manifatture borboniche napoletane, esibendo in concreto una gran quantità di materiali, spesso inediti, chiusi come sono nelle roccaforti delle collezioni private.

Senza contare inoltre che il concentramento di forze ha reso possibile la scoperta di numerose incisioni che servirono come modelli per la realizzazione dei decori pittorici e delle sculture; operazione questa che, sebbene praticata già da altri studiosi, fornisce ulteriori elementi di meditazione sui tramiti culturali che contribuirono alla formazione dell'ambiente artistico, specie in pittura, napoletano.

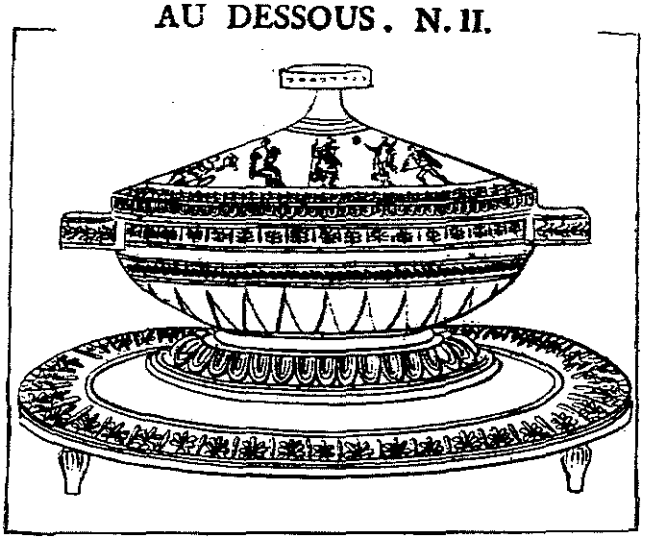
Ma tornando a Ferdinando e alla Manifattura da lui voluta, mi piace riportare l'attenzione sulla produzione degli oggetti d'uso il frutto, per mano di Domenico Venuti, di un processo non solo imitativo nei confronti delle scoperte archeologiche ma di un programma ragionato che affonda le sue radici sulle dottrine neo-classico funzionalistiche già enunciate dal Winckelman nel 1759 all'epoca degli *Avvenimenti sul modo di osservare le opere d'arte antica*.

E d'altra parte il Venuti fu personalità intimamente legata all'ambiente archeologico attraverso il padre Marcello, il primo tra «gli scavatori di Ercolano, e nipote di quel Ridolfino che aveva preceduto nei suoi vari incarichi il Winckelman a Roma, e successivamente come sovrintendente generale alle antichità del Regno...»[4]. L'influenza della sua esperienza si avverte nelle purissime linee degli oggetti: il *rinfrescabottiglie* a cratere – nel «servizio ercolanese» –, le zuccheriere e zuppiere che riprendono semplificando le forme del *lekane* e, più genericamente, nelle misurate decorazioni che sempre risultano studiate per adattarsi alla forma e mai per sovrapporsi ad essa. Se l'interesse, tutto illuminista, per i procedimenti operativi e per i ritrovati tecnici, condusse «alla scoperta della porcellana», «l'esigenza di tener conto degli 'usi della vita'», spinse a ri-studiare le tipologie degli ornamenti antichi per rinnovare e

A S S I E T T E N. LXXXIV.



GRANDE SOUPIERE AVEC SON PLAT AU DESSOUS. N. II.



Due tavole tratte dal volume: D. VENUTI, *Interprétation des peintures, dessinées sur un service de table. Travaillée d'après la boffe dans la Royale Fabrique de Porcelaine per ordre de Sa Majesté le Roi des Deux Siciles*, Napoli 1787. Il primo disegno riproduce una lekane a figure rosse di provenienza etrusca, oggi conservata al Museo Nazionale di Napoli, utilizzata per la decorazione di uno dei piatti del « Servizio Etrusco inviato in dono a Giorgio III d'Inghilterra nel 1787 ». Il secondo disegno riproduce la zuppiera del medesimo servito, liberamente ispirata alla lekane.

adeguare il quotidiano del mondo moderno. Molte manifatture ceramiche napoletane assorbirono nei primi vent'anni dell'Ottocento il gusto Impero degli ori ma le più attive e «commerciali» come Giustiniani e Del Vecchio si mantennero fedeli alle tipologie inaugurate in età ferdinandea. Anfore con i manici rettilinei (cfr. Catalogo della Mostra, scheda 359) che si aggiungono al già vasto repertorio di oggetti a «figure pompeiane», lattiere rielaborate sulle forme dell'*oinochoe* o le *salières* del «servizio Etrusco» che rielaborano la sagoma del *guttus* ed, infine, le due inedite 'geliere' con le *Nozze Aldobrandini* così misurate nella forma del contenitore – ricalca da vicino la forma della *epìchysis* – sostenuto da grifi che riprendono motivi consueti ai tripodi e alle urne antiche resteranno, sebbene semplificate, le tipologie in uso nelle manifatture ottocentesche[5].

Questo è certamente il segno di un traguardo tecnico-progettuale che negli stessi anni si verificò solamente nella fabbrica inglese di Josiah Wedgwood.

Converrà in avvenire porre maggiore attenzione sulla produzione più corrente prodotta dalla manifattura ferdinandea specie negli anni 1788-90 per meglio verificare o confermare le conquiste tecnico stilistiche della fabbrica napoletana. D'altra parte già fu posto in rilievo dalla Carola Perotti che negli ultimi anni della direzione Venuti si avviò una produzione «quantitativamente imponente che consentisse di accontentare non solo l'abituale clientela aristocratica e colta, ma anche più larghi strati di committenti, che nella porcellana non cercavano particolari stimoli intellettuali»[6]; probabilmente non si trattò di adeguarsi ai gusti più corrivi di classi diverse ma piuttosto di rendere attiva un'impresa che se nella mente dei regnanti doveva restare ad esclusivo loro appannaggio, nelle intenzioni degli amministratori era vista con intenti imprenditoriali; Venuti stesso ebbe ben presente l'operazione messa a punto da Carlo Ginori e colse il portato etico-morale che proveniva dallo studio delle antichità di Ercolano e Pompei e certamente non rimase estraneo alle teorie economiche più moderne largamente diffuse.

Silvana Musella Guida

[1] Cfr. CATALOGO DELLA MOSTRA, *Le porcellane dei Borbone di Napoli, Capodimonte e Real Fabbrica Ferdinandea. 1743-1806*, Napoli 1986.

[2] Sull'importanza delle scoperte di Ercolano e Pompei sulla cultura europea vedi F. BOLOGNA, *Le scoperte di Ercolano e Pompei nella cultura europea del XVIII secolo*, in « La parola del passato-Rivista di studi antichi », fasc. CLXXXVIII-CLXXXIX, settembre-dicembre 1979, pp. 377-404, illuminante sotto il profilo metodologico e con bibliografia sul problema del ' gusto neoclassico ' (dal quale ho peraltro prelevato la citazione del testo); fondamentale è ancora il capitolo IV par. 5 del testo sempre di F. BOLOGNA, *Dalle arti minori all'industrial design. Storia di una ideologia*, Bari 1972, pp. 181; sempre sugli stessi problemi vedi anche F. BOLOGNA, *I metodi di studio dell'arte italiana e il problema metodologico oggi, in Storia dell'arte italiana*, Einaudi, Torino 1979, pp. 165-283 specie pp. 195 e ss.

[3] Cfr. CATALOGO DELLA MOSTRA, *Kakiemon e Imari. Porcellane giapponesi nel Museo Duca di Martina di Napoli*, a cura di L. Ambrosio, Napoli 1984 e *Catalogo della porcellana cinese di tipo bianco e blu*, Roma 1986 a cura di L. Caterina.

[4] Cfr. A. GONZALEZ PALACIOS, *Le arti decorative e l'arredamento alla corte di Napoli: 1734-1805*, CATALOGO DELLA MOSTRA, *Civiltà del '700 a Napoli. 1739-1799*, p. 95.

[5] Un importante contributo su questi problemi è stato dato da Marinella Lista, Marco De Gemmis ed Ornella Falco; cfr. CATALOGO DELLA MOSTRA, *Le porcellane dei Borbone di Napoli...*, cit., pp. 290 e ss. e in specie M. LISTA, *Modelli del « Servizio Etrusco »*, pp. 352-375.

[6] A. CAROLA PERROTTI, *La porcellana della Real Fabbrica Ferdinandea*, Cava dei Tirreni 1978, p. 155.

FRANCO RAMELLA, *Terra e telai. Sistemi di parentela e manifattura nel biellese dell'Ottocento*, Ed. Einaudi, Torino 1984.

Studioso di storia sociale dell'ottocento, Franco Ramella con il saggio «Terra e telai» fornisce un contributo decisamente originale alla storia della protoindustria e della classe operaia. Queste realtà, infatti, sono finalmente indagate evidenziandone gli aspetti comuni e le reciproche interazioni e tale criterio di analisi permette non solo un taglio narrativo particolare ma anche l'apporto di tesi innovative spesso in netto contrasto con gli abusati e radicati luoghi comuni sull'argomento.

L'obiettivo è puntato su una comunità di tessitori del biellese dell'ottocento che si presenta ai nostri occhi come una realtà vivace e complessa dalle mille sfaccettature. L'autore rifugge dal fornirci la classica e statica immagine storiografica per cui il testo è maggiormente assimilabile ad una ripresa filmica: le scene si susseguono con ritmi ora lenti, ora concitati ma sempre fortemente partecipi degli eventi narrati; di tanto in tanto riprese ravvicinate focalizzano un episodio, un personaggio, un brano di vita che assurge a modello esplicativo della complessa struttura del sistema relazionale/produttivo in esame.

La descrizione delle vicende dei singoli componenti la comunità – quali la controversia tra il filatore Antonio Roboglio e la manifattura Sella, la zuffa tra Giuseppe Torello ed i vicini con l'emblematica testimonianza della figlia Secondina, etc. – da un lato consente di analizzare la complessa realtà in cui esse si svolgono – i tumulti sui mercati del biellese, l'andamento dei prezzi dei cereali, il ruolo della terra nei vari sistemi economici, i regolamenti interni delle maggiori manifatture della zona, il rapporto tra il sistema di parentele e il sistema produttivo, etc. – e, nel contempo, di delineare con particolare realismo il profilo della classe operaia, delle lotte da essa condotte, dell'evoluzione del conflitto sociale in atto.

La genesi della protoindustria e della classe operaia, dunque, aquista finalmente connotati concreti svincolandosi dalle astrazioni pregiudiziali delle teorie più diffuse che forniscono modelli «universali» adattabili, con le necessarie ma spesso irrilevanti modifiche, a quasi ogni situazione europea.

Questo approccio deriva soprattutto dall'aver attinto notizie dirette dai vari fondi archivistici disponibili ponendo coraggiosamente alla base del proprio studio la vera ricerca documentaria.

Al lettore – non più contenitore acritico – vengono, infatti, offerti diversi gradi di approfondimento e di comprensione: da una elementare lettura delle vicende narrate – con il loro indiscusso valore storico sebbene geograficamente e cronologicamente circoscritto – ad un approfondimento complesso di analisi e/o sintesi.

Adriana Pica

MARTIN J. WIENER, *Il progresso senza ali. La cultura inglese e il declino dello spirito industriale. (1850-1980)*, Ed. Il Mulino, Bologna 1985.

Il volume di Martin J. Wiener ha per oggetto di studio la cultura industriale inglese. Argomento più volte trattato nell'ambito dell'Archeologia Industriale, ma ancora una volta proposto attraverso una angolazione diversa, confermando la presenza di una volontà comune a molti studiosi di penetrare profondamente il mondo industriale con le proprie ricerche e di conoscerne le radici storiche secondo un'ottica interdisciplinare.

Oggi il mondo moderno appare come un coacervo di meccanismi di ordine economico e sociale, ai quali si crede come valori universali ed inconfutabili, senza rendersi conto della fragilità della loro natura; essi sono il prodotto di idee e di fatti scaturiti dal

pensiero e dall'azione di uomini e come tali rappresentano solo una interpretazione del nostro «modus vivendi», suscettibile di cambiamenti, positivi o negativi che siano.

È questa connotazione umana, culturale e sociale una delle componenti che stanno alla base dello sviluppo di un paese, che viene qui analizzata e presentata come la possibile causa del declino dello sviluppo industriale inglese. Quando, nel 1851, si inaugurò la «Grande Esposizione Internazionale di Londra» nel padiglione di Joseph Paxton quasi nessuno avrebbe ritenuto possibile il declino economico dell'Inghilterra: uno Stato in pieno sviluppo industriale.

Il Crystall Palace era divenuto il simbolo di un potere, di una conquista, di una nuova ideologia: quella della macchina.

Anche l'Architettura sembrava aver trovato la strada giusta: quella dell'Ingegneria.

Sintomatico è il titolo del terzo capitolo («Una controrivoluzione di valori»), in cui Wiener, pur presentando l'avvenimento come la celebrazione di un fatto storico universalmente riconosciuto, insinua in esso la presenza contemporanea di due ideologie antitetiche.

Le due correnti – una rifacendosi al pensiero di August Pugin che si schierava contro il mondo industriale, – l'altra rappresentata dalla nuova classe borghese – si posero a confronto ma senza generare uno scontro.

È qui che si concentra la sostanza della tesi proposta dall'autore. L'assenza di uno scontro politico e culturale con delle conseguenze reali, che avrebbe potuto portare ad una svolta, ad una coerente e soprattutto «pubblica» presa di coscienza, provocò, invece, una infinita serie di sottili azioni politiche, di sotterranei movimenti pseudoculturali che ebbero come conseguenza il disorientamento del popolo. Un «corpo» proteso alla conquista del potere industriale con una «testa» rivolta al vecchio, reazionario ed aristocratico mondo inglese.

Fu il trionfo della forza della classe culturale, della tradizione, ben annidata nella coscienza degli Inglesi che venne sapientemente coltivata dagli intellettuali al potere.

La differenza rilevatasi in campo industriale tra Inghilterra da una parte ed America, Germania e Giappone dall'altra, si può spiegare solo con l'esistenza di un substrato culturale che trattiene il popolo inglese saldamente alle proprie radici, alle proprie tradizioni, negandogli qualsiasi principio di rinnovamento.

Se per la Germania e per l'America, dunque, si può parlare di un vuoto culturale che ha permesso l'accettazione senza remore del nuovo sistema capitalistico, per il Giappone si è in presenza di un caso opposto a quello inglese: qui, infatti, è stato proprio il substrato culturale e le tradizioni locali a permettere l'aquisizione delle regole del mondo industriale.

Secondo Wiener, quindi, non siamo in presenza di una crisi economica, ma piuttosto del «declino dello spirito industriale inglese». La spinta tecnologica inglese, che parte dai primi del settecento e culmina nella seconda metà dell'ottocento, è comprensibile più come conseguenza diretta di una generale mentalità scientifica – che in Inghilterra non ristagnò solo nei meandri accademici, ma riscontrò l'impegno di diverse classi sociali – che, piuttosto, come reale esigenza di cambiare un sistema di vita cui peraltro gli Inglesi erano molto legati.

In realtà la borghesia non ha mai dovuto lottare per imporre la nuova ideologia capitalistica, perché essa è stata sapientemente depurata delle componenti rivoluzionarie per poi essere istituzionalizzata e quindi controllata.

In effetti la classe borghese ha trovato una strada facile perché non si è mai posta obiettivi molto ambiziosi, anzi, col tempo, ha conosciuto un lento ma continuo regresso ideologico con conseguenze catastrofiche in termini economici.

Il potere è sempre stato in mano agli aristocratici ed agli intellettuali, nonché a particolari categorie di professionisti esclusivamente legati ad una formazione accademica di matrice umanistica. Queste considerazioni valgono a spiegare il fenomeno della protensione verso posizioni sociali, non già condizionate dal «conto in ban-

ca», bensì da valori diversi ma altrettanto sbagliati. La categoria dei commercianti era disprezzata per la particolare attitudine, tipica di tutti i suoi componenti, a vedere ogni cosa secondo il proprio valore economico, ovvero per il principio strettamente materialistico secondo cui il primo obiettivo da raggiungere nella vita era quello di conseguire sempre il maggior profitto con il minimo sforzo economico.

Questo anomalo razzismo venne coltivato negli ambienti intellettuali e perseguito nelle istituzioni per l'istruzione pubblica.

Il ruolo delle «Public School» nella società Vittoriana era molto importante sotto il profilo della preparazione culturale dei giovani studenti. Nell'ambito di queste scuole, vere e proprie istituzioni di classe, venivano esclusi figli di commercianti e di industriali e non venivano assegnate materie di carattere scientifico e tecnico.

Questi fatti fino ad ora evidenziati servono a spiegare l'inversione di marcia operata dalle generazioni successive alla rivoluzione industriale, ma ancora di più si può capire questa gigantesca controrivoluzione culturale se si considera la letteratura inglese di quel periodo che Martin Wiener analizza scrupolosamente conferendole il massimo grado di responsabilità. Libri di ogni genere letterario vennero pubblicati e diffusi sul territorio; essi predicavano il ritorno alle campagne, la vita a contatto con la terra, il ritorno alle antiche tradizioni.

Lo stile gotico, il mondo medievale, la vita preindustriale erano argomenti che interessavano tutti gli strati sociali. Wiener cita nomi come Dickens, Ruskin, Morris, Arnold, Mill, lo stesso Marshall (economo di epoca vittoriana) ed ancora Kipling, Fletcher ed accanto a questi altri scrittori minori che, approfittando del genere ormai così popolare, si inserirono nel filone. Fu un vero e proprio tracollo industriale, cui seguì un controesodo verso le campagne di molti commercianti e di industriali, mentre gli unici penalizzati rimanevano gli operai, ex contadini o figli di questi, relegati in sporchi quartieri urbani da cui non poterono sfuggire. Il posto più ambito era quello di aristocratico terriero, a tal punto che non pochi industriali, raggiunta una posizione economica soddisfacente, si trasferirono in piccoli centri «investendo» in proprietà terriere e titoli nobiliari.

Questa filosofia – fondata sull'etica del «gentleman», distaccata dai valori economici della vita – fu perseguita per tutto il periodo vittoriano ed edoardiano, e per tutto il novecento non ha smesso di alimentare i principi dei movimenti conservatori.

La ricerca condotta da Martin Wiener è molto acuta e suggerisce profonde considerazioni, ma la soluzione che egli stesso propone per risolvere il problema della «retriva mentalità inglese» non rivela la stessa capacità introspettiva: l'idea di cambiare quella «retriva mentalità» mediante una politica di modernizzazione appare oggi difficilmente realizzabile se prima, con altrettanto acume critico, non si indagano gli obiettivi ed il reale significato di questa cosidetta «modernizzazione».

Oggi, alla luce dei recenti fatti di Chernobyl, occorre fare un esame di coscienza: ancora non siamo in grado di gestire sapientemente le moderne conquiste tecnologiche e quindi non possiamo permetterci di giudicare coloro che hanno ritenuto il progresso della tecnica come un più rapido fluire verso la «fine».

Roberto Parisi

DAVID S. LANDES, *Storia del tempo. L'orologio e la nascita del mondo moderno.* Ed. Mondadori, Milano 1984.

«Quid est tempus? Si nemo a me quaerat, scio; si quaerenti explicare velim, nescio!». Questa considerazione, a ragion veduta celebre di Agostino, conserva, a distanza di circa quindici secoli, intatto tutto il suo spessore problematico.

Pur essendo una delle nozioni primarie dell'esistenza, che ogni uomo apprende fin dai primi anni di vita e che scandisce i gesti della prassi quotidiana, il *tempo* resta dal punto di vista filosofico difficile da definire in termini perentori o definitivi. La stessa teoria kantiana, rinosciuta come una delle riflessioni più lucide sull'argomento nell'età contemporanea, è stata da più parti messa in discussione.

Sfidando le insidie di una tematica così complessa, David Landes, già noto in Italia per il suo *Prometeo liberato* (uno studio sulle *trasformazioni tecnologiche e sviluppo industriale nell'Europa Occidentale dal 1750 ai nostri giorni*, Torino, 1975), tenta una risposta all'enigmatica domanda affrontandola da una diversa angolazione disciplinare: quella della *storia*. Il suo saggio, pubblicato nell' '83 per i tipi della Harward University ed opportunamente tradotto dalla Mondadori, rappresenta in tale ottica un contributo non trascurabile per la comprensione delle origini e dello sviluppo del «mondo moderno».

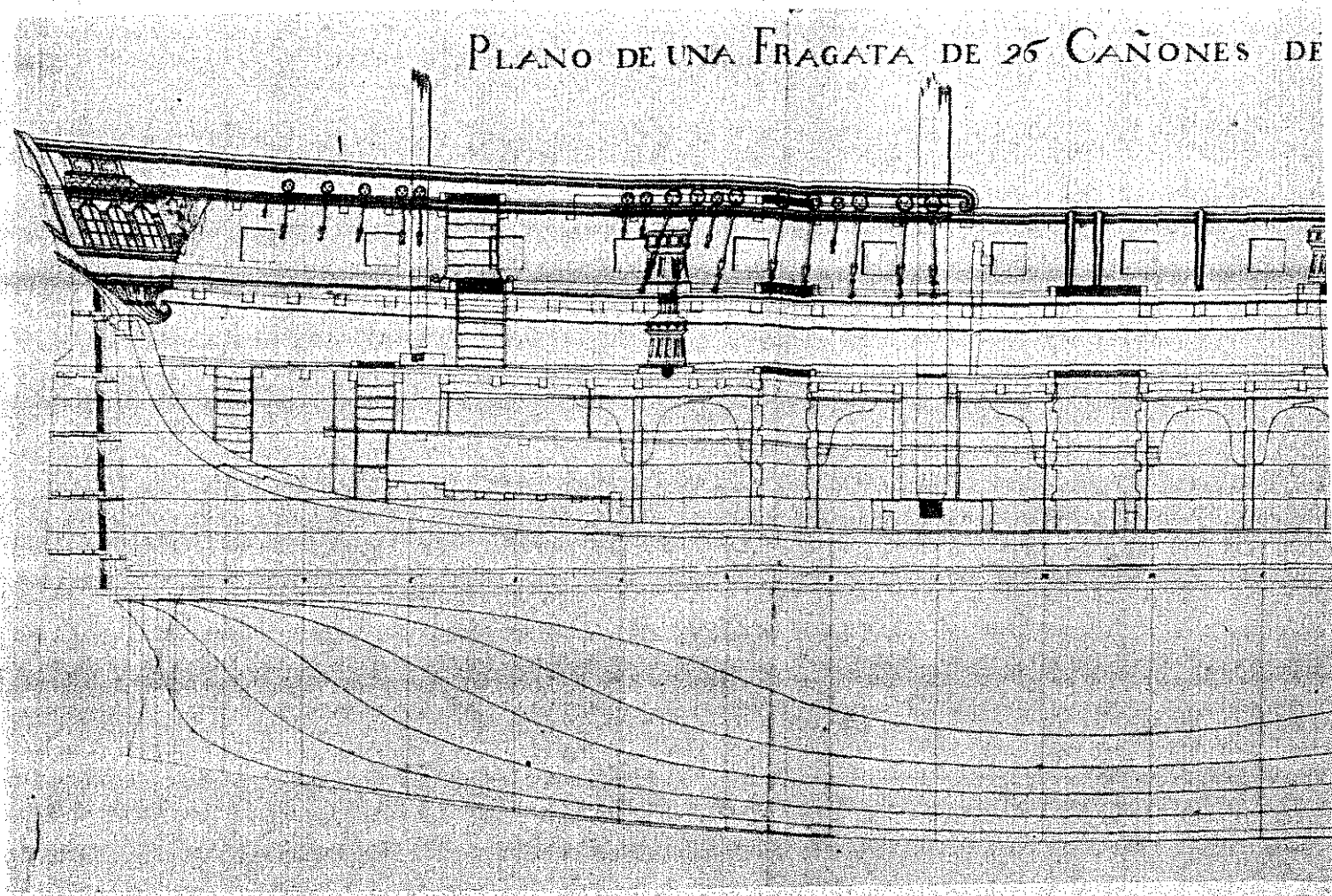
Più che del tempo in senso lato, si tratta infatti di una ricognizione storica degli *strumenti di misura* del flusso diacronico, con una particolare attenzione sull'*orologio* già indicato da Lewis Munford come la vera «chiave della moderna civiltà industriale». L'invenzione della «macchina» per suddividere e quantizzare gli istanti (in unità di misura via via sempre più piccole), risalente al XIII secolo e dovuta a un «genio anonimo», non solo modifica radicalmente la concezione di una fondamentale categoria del pensiero, ma induce conseguenze decisive sul modo di produzione che, a parere di Landes finscono con gettare le base per l'egemonia economica e culturale dell'Europa.

Il congegno meccanico libera la misura del tempo dallo stretto vincolo di referenzialità astrale. Nelle società arcaiche e rurali è stato infatti il ciclo solare a scandire le ore del giorno. Tant'è che la meridiana ha rappresentato per molti secoli il rudimentale sistema di scansione e di geometrizzazione del fluire temporale.

Certo, già la *clessidra* (a sabbia o ad acqua) nota fin dall'antichità aveva svincolato la cronometria della contingenza solare. D'altronde è proprio dal perfezionamento dei meccanismi segnatempo mossi dalle clessidre ad acque, inventati in Cina e trasmessi dall'Islam all'Europa, che si giunge – come ricorda Landes – alla messa a punto dell'*orologio meccanico*: azionato da un *motore* (spinto dalle oscillazioni di un peso e regolato da uno *scappamento* (ovvero da un dispositivo rotatorio di bilanciamento e freno del moto). Ma la vera innovazione introdotta da questo congegno che anticipa concettualmente lo schema funzionale di molte macchine dell'era industriale, sta proprio nel principio di conservazione della energia motoria affidata al peso; principio valutato in tutta la sua portata scientifica da Galileo e condotto all'apice tecnico da Huygens nel XVII secolo.

Nel ripercorrere le tappe salienti dell'avventura di una «macchina» – che recentemente ha subito con l'introduzione della energia a quarzo l'ultima sua «rivoluzione», Landes ci offre un'agile sintesi di una vicenda plurisecolare, adottando una scrittura discorsiva, piacevole e a tratti punteggiata di humor, in linea con la migliore tradizione di divulgazione scientifica anglossassone. Tutto ciò senza sminuire la complessità di una tematica in cui le mutazioni intellettuali, le innovazioni tecnologiche e gli sviluppi si intrecciano in complessi riflessi speculari. Anzi è proprio nella consapevolezza di questa complessità che, per chiarezza espositiva, l'autore ha preferito scindere il suo saggio in tre parti dotate di una relativa compiutezza discorsiva. Il lettore si trova insomma tra le mani tre saggi raccolti in un unico volume – una storia della cultura, una della tecnologia ed una dell'economica – e potrebbe optare in base ai propri interessi specifici per una sola di queste possibili chiavi interpretative. Ma dubito che riuscirà a resistere al desiderio di leggere per intera questa affascinante *Storia del tempo*.

Benedetto Gravagnuolo



L'«Associazione per l'Archeologia Industriale - Centro di Documentazione e di Ricerca per il Mezzogiorno» si è costituita a Napoli nel 1978.
Il Consiglio Direttivo è composto da: Giancarlo Alisio, Urbano Cardarelli (tesoriere), Guido d'Agostino, Silvio De Maio, Cesare de Seta (presidente), Benedetto Gravagnuolo, Ermanno Guida, Gregorio E. Rubino, Augusto Vitale (segretario).
L'Associazione è strutturata sul modello della Società Italiana per l'Archeologia Industriale (S.I.A.I.), fondata a Milano nel 1977 sulla base di un preesistente «Centro Studi per l'Archeologia Industriale» istituito circa due anni prima.

Stampato a Napoli nel febbraio 1988