

logna 1982; così A. A. Settia, *Castelli e villaggi nell'Italia padana. Popolamento, potere e sicurezza fra IX e XIII secolo*, Napoli 1984. Per l'Italia Centrale e la sua particolare fisionomia (relativamente a zone ampie della stessa) è da vedere P. Toubert, *Les structures du Latium médiéval. Le Latium méridional et la Sabine du IXe à la fin du XIIe siècle*, 2 voll., Roma 1973. Per i temi da me trattati è imprescindibile la conoscenza della *Storia d'Italia Utet*, diretta da G. Galasso, i cui volumi analizzano, dal Medioevo all'Età Contemporanea, tutte le realtà regionali e subregionali dell'Italia; mi sia consentito rinviare al mio *Il Regno Italico* (2° vol. di questa *Storia*), Torino 1978, ristampa 1987 (con ampio elenco di fonti e larga bibliografia ragionata, relativo all'Alto Medioevo non solo italiano, con spunti di analisi rivolte a periodi precedenti e successivi).

Le traduzioni sono state realizzate dagli allievi della Scuola Superiore di Studi Storici di San Marino: *Clive A. Cheesman* e *Patricia Arney*: contributo di Charles V. Phythian-Adams; *Judith Farbermann*: contributo di Lluís Mallart i Casamajor; *Judith Revel*: contributo di Guy Di Méo; *Giuseppe Albertoni* e *Gherardo Ugolini*: contributo di Raymund Kottje. La cartina inserita nel contributo di Charles V. Phythian-Adams è stata ridisegnata da *Beatrice Luzi*, del Liceo Scientifico "E. Medi" di Senigallia.

Il commercio marittimo di Ancona tra Ottocento e primo Novecento

di Andrea Consolani

1. Se già nel Settecento il "golfo di Venezia" non è più "il giardino di un solo padrone"¹, come veniva definito quando a condizionarne le vicende erano principalmente le decisioni dei Cinque Savi, all'indomani del congresso di Vienna l'Adriatico è un mare sempre più austriaco². Oltre al Lombardo-Veneto, l'Austria domina quasi tutta la costa istriano-dalmata e, grazie all'ampio e ricco retroterra di cui dispone, riesce a favorire lo sviluppo dei propri porti. A trarne beneficio è soprattutto Trieste, sbocco naturale dell'Impero asburgico in Adriatico; dotata di impianti portuali considerati all'avanguardia in Europa, nel corso della prima metà dell'Ottocento la città diviene il principale referente di tutti i traffici adriatici. Le più importanti assicurazioni triestine nascono proprio in questo periodo: non solo le *Generali*, fondate il 26 dicembre 1831 con capitale sociale di 2.000 fiorini austriaci, ma anche la *Riunione Adriatica di Sicurtà* (RAS), sorta il 9 settembre 1838 con un capitale di 1.500.

Molto più debole la posizione di Ancona; la città dorica non ha un entroterra altrettanto consistente e lo Stato Pontificio non può certo competere per vivacità e struttura economica con l'Impero asburgico.

I primi anni dopo la Restaurazione, però, segnano pur sempre per Ancona un periodo di ripresa. La tranquillità politica e la sicurezza delle acque sono già un valido incentivo per commercianti, capitani ed armatori a prendere il mare per riallacciare contatti, valutare i cambiamenti avvenuti, rafforzare gli scambi nelle vecchie e nuove direttrici commerciali. Nel 1822-1823 i principali beni commestibili esportati sono il grano, il mais, i legumi, il riso, i biscotti e la pasta, oltre ai fortori (agli e cipolle) ed ai formaggi; tra gli export più caratteristici sono altresì canapa, cremor tartaro, cordami e seta. L'import è merceologicamente più diversificato: prevalgono droghe ed altri coloniali, sostanze tintorie, tessuti, semilavorati ed anche materie grezze per l'abbigliamento, assieme a minerali quali ferro, carbone, rame e piombo.

«Proposte e ricerche», fascicolo 30 (1/1993)

Fin dai primi anni Venti, come emerge dai dati forniti da Mariano Gabriele³, l'economia anconitana entra nuovamente in una fase di ristagno; per questo nel 1823 il papa rinnova alla città la concessione della franchigia; gli effetti di tale provvedimento si notano già nel 1825 e fino alla metà degli anni Quaranta i valori delle imbarcazioni entrate ed uscite dal porto dorico non saranno mai inferiori a quelli del 1822. Oltre ad una direttrice storica quale quella ragusea, si toccano prevalentemente i porti di Trieste, Fiume e Segna; non si sdegnano, però, alcune puntate transoceaniche, ancora ad alto rischio ma molto lucrative.

Attraverso i rapporti consolari è possibile ricostruire per un buon numero di anni gli arrivi e le partenze pontificie nei principali porti dell'Istria e della Dalmazia⁴. Tralasciando Ragusa, i cui commerci risultano qualitativamente e quantitativamente ormai scarsi, i dati del 1827 relativi a Segna e Trieste forniscono interessanti elementi di riflessione. Dopo Trieste e Fiume, Segna in questi anni è sempre ai primi posti fra gli scali dalmato-istriani (tab. B); nel 1827 vi giungono 49 bastimenti con bandiera pontificia, undici dei quali provenienti da o destinati ad Ancona; la varietà dei prodotti e le stesse direttrici commerciali, alcune delle quali anche extra-adriatiche, dimostrano le buone potenzialità di Segna sia in import che in export.

Quanto a Trieste, il suo ruolo nei commerci del medio Adriatico è noto da tempo⁵; alcune osservazioni possono essere aggiunte, però, a partire dall'esame dei tragitti compiuti negli anni 1827, 1831 e 1833 da due trabaccoli anconitani, "L'unione" di Luigi Burattini (tab. A) e "Il buon augurio" di Ciriaco Marinelli. Colpisce innanzitutto la regolarità della rotta; ogni naviglio segue una sua direttrice commerciale e difficilmente l'abbandona: un buon marinaio conosce non solo i venti e le correnti, ma anche gli usi di ogni porto e ciò aumenta, oltre alla sicurezza, le possibilità di guadagno.

I due trabaccoli⁶, rispettivamente di tonnellate s.l. 78 e 70, fanno diciotto viaggi nel 1827 e sedici nel 1831 e nel 1833. Dai primi di luglio a fine agosto l'approdo di Senigallia si sostituisce a quello di Ancona: sono i mesi della fiera ed in tale periodo le soste portuali risultano meno lunghe. Dopo un primo viaggio da Trieste a Senigallia, il ritorno nella città giuliana avviene sempre con l'imbarcazione vuota: è evidente che si torna in fretta per portare nuova mercanzia in fiera.

La varietà dei prodotti che arrivano da Trieste è davvero notevole, tanto che nelle descrizioni dei carichi riportate qui di seguito in appendice spesso è stato necessario omettere alcune voci minori. Dalla città giuliana giungono ad Anco-

na e Senigallia i prodotti di provenienza extra-adriatica: manifatture e minerali, caffè e prodotti gommosi, ma anche vetrame di vario tipo e chincaglierie. Da Ancona, invece, partono soprattutto cordami, zafferano, cappelli di paglia, tartaro e cremor di tartaro. Nel luglio 1831 la descrizione del carico proveniente da Trieste contiene la voce "campioni di manifatture": è un dato significativo per una fiera, come quella di Senigallia, nella quale si vende anche su campione.

2. La fase di ripresa del traffico commerciale di Ancona, delineatasi nel corso degli anni Trenta, prosegue fino alla metà del decennio seguente. Lo *Stato dei bastimenti entrati e sortiti nel porto di Ancona*⁷ tra il 1840 ed il 1852 mostra che per il movimento marittimo il periodo più favorevole va dal 1840 al 1846. Solo nel 1840 e nel 1845, infatti, i bastimenti entrati in porto sono inferiori alle 1200 unità (rispettivamente 1164 e 1193), mentre nel 1841, nel 1842 e nel 1846 si superano ampiamente le 1400. Negli stessi anni il tonnellaggio complessivo dei bastimenti entrati in porto supera le centomila tonnellate di stazza lorda; sono valori che non si troveranno più fino alla caduta dello Stato Pontificio.

L'anno migliore è il 1842 con 1569 battelli entrati e 1600 usciti per un ammontare, rispettivamente, di 114.567 e 118.946 tonnellate totali (tab. C). La bandiera straniera di gran lunga più presente è quella austriaca; ciò è ovvio, visto che l'Impero asburgico controlla quasi tutto l'alto Adriatico. Negli anni Quaranta, per Ancona il commercio con l'Austria rappresenta l'elemento di regolarità; a determinare gli alti e bassi della crescita sono invece le altre bandiere, in particolare quella inglese e quella napoletana, più soggette a situazioni congiunturali. Anche i navigli pontifici presentano negli anni in esame un andamento irregolare; è probabile che le variazioni più sensibili siano indotte dall'attività di redistribuzione delle merci giunte ad Ancona su bastimenti stranieri; tale attività, infatti, risulta più cospicua negli anni particolarmente favorevoli.

Le imbarcazioni austriache sono più numerose anche di quelle pontificie: è un'ulteriore conferma della complementarità tra le due sponde e degli stretti legami di Ancona con l'Istria e la Dalmazia. Dai porti austriaci, oltre ai bastimenti asburgici e pontifici, giungono ad Ancona molti armi inglesi e sardi; l'importanza di Trieste è fuori discussione, ma all'interno degli enormi interessi calamitati dal porto triestino, Ancona è riuscita a ritagliarsi uno spazio ed a svolgere un ruolo non secondario nella direttrice commerciale Austria-Stato Pontificio.

Se si considerano i tonnellaggi dei primi anni Quaranta, si nota che non vi è differenza considerevole tra armi austriaci e pontifici; nel 1840 la stazza media delle navi austriache giunte ad Ancona è di 66 tonnellate, contro le 54 di quelle pontificie. Tonnellaggi maggiori presentano invece le imbarcazioni inglesi, francesi e sarde: nelle lunghe distanze che le separano dallo scalo dorico, le maggiori dimensioni riducono i rischi della navigazione.

Con gli anni Cinquanta, a coronamento di un trend crescente, la stazza media austriaca prende a divergere da quella pontificia; mentre quest'ultima nel 1852 ha ancora un valore medio di 64 tonnellate, quella austriaca raggiunge le 136, raddoppiando rispetto al 1840. Fa sentire la sua influenza il decreto del 23 gennaio 1849 che, accogliendo le pressanti richieste locali, proibisce l'attività di cabotaggio alle imbarcazioni straniere e quindi limita la presenza delle navi austriache costantemente impegnate in attività sotto costa. Ma, soprattutto, è ormai iniziata l'età dei vapori che fa lievitare notevolmente la capacità delle navi e la rende più regolare; i dati dimostrano che, a differenza di Ancona e degli altri porti dello Stato Pontificio, l'Austria, in particolare con Trieste, si attrezza tempestivamente.

Nel 1847, intanto, ad Ancona era iniziato un periodo di stagnazione del movimento marittimo, che si protrarrà fino al 1852. Inizialmente i commerci sono condizionati dalle vicende politiche di quegli anni; dal 1850, invece, a limitare l'attività marittima di Ancona è il già ricordato provvedimento di abolizione del regime di franchigia. Pio IX è costretto a ritornare sui suoi passi nel 1852, quando nel porto dorico entrano soltanto 1095 bastimenti, ma a quel punto la crisi coinvolge tutte le bandiere ed i porti, con l'unica eccezione delle provenienze austriache, che si mantengono ancora su livelli apprezzabili, mentre il tonnello complessivo, nonostante l'aumentata stazza dei bastimenti, non supera le 90.000 tonnellate.

Analizzando i singoli porti, assai interessante appare il caso di Fiume. Dai prospetti delle navi pontificie entrate e uscite dal porto e dai ragguagli merceologici contenenti destinazione e provenienza delle merci tra il 1841 ed il 1851, Fiume appare come un porto con caratteristiche proprie, autonomo rispetto a Trieste. Tra i prodotti che partono per Ancona, il carbone ed il legname sono tra quelli che danno luogo ad un commercio pressoché continuativo; da Ancona invece giungono soprattutto cereali, fortori e cordami. E' un commercio "specializzato", che vive principalmente delle produzioni delle rispettive zone e, pur non attingendo alle grandi direttrici mercantili mediterranee ed atlantiche (come invece fa Trieste), produce ugualmente un movimento significativo e merceologicamente importante.

L'andamento del traffico di Fiume con Ancona conferma le fasi congiunturali rilevabili dai dati complessivi di Ancona; il trend crescente che aveva caratterizzato gli anni 1841-1846, si interrompe bruscamente nel 1847; il valore più basso del periodo si ha nel 1851, quando sono appena 18 (per complessive 742 tonnellate) le navi che vanno da Fiume ad Ancona, mentre erano state 22, per 870 tonnellate, le navi del 1841.

Confermando la propria forte tradizione internazionale, Ancona mantiene stretti legami con alcuni porti chiave del Mediterraneo. Di grande importanza i dati relativi a Gibilterra: essi permettono di cogliere, infatti, i traffici extra-mediterranei e fanno emergere una specializzazione cerealicola di Ancona. Da Gibilterra si va verso i porti inglesi di Liverpool e Londra, ma anche a Madera e Jeres; lo si fa con barche di grosse dimensioni: dalle 123 tonnellate del trabaccolo "Teseo" alle 200 del brigantino "Traiano".

Non vanno dimenticati, poi, i porti russi del Mar Nero, Odessa e Taganrog in particolare, scali terminali delle rotte orientali. Su dodici bastimenti pontifici complessivi che negli anni 1842, 1847, 1848 e 1852 giungono e ripartono da Odessa⁸, solo due provengono da Ancona, ma neppure uno è diretto al porto dorico. I rapporti con l'importante centro del Mar Nero sembrerebbero quindi assai sporadici. Analizzando più attentamente le fonti consolari, si nota però che tutti e dodici gli armi sono registrati nella marineria dorica ed hanno alla guida un comandante anconitano. Otto viaggi sono intrapresi dai Pacetti di Ancona con il brick "Speranza", il brigantino "Conero" ed il brick "Roma"; le rotte toccano quasi sempre, oltre al porto russo, anche Livorno e Marsiglia. La tradizione marinara anconitana e l'esperienza di alcuni comandanti consentono quindi di raggiungere anche i porti lontani e di rafforzare in tutta l'area mediterranea le direttrici commerciali più convenienti.

3. Quando nel 1860 viene meno il regime pontificio, Ancona è già in buona ripresa. Dopo aver ripristinato nel 1852 il provvedimento di franchigia, Pio IX aveva operato una politica di costante sostegno all'attività marittima facendo leva su opere strutturali, soprattutto di manutenzione ordinaria e straordinaria, precedentemente trascurate. Tutto ciò aveva avuto indubbiamente effetti positivi per lo scalo dorico. Con l'unificazione il quadro politico muta, ma Ancona vive ancora una fase di crescita economica.

Lo sviluppo preunitario va sottolineato per non attribuire tutti i meriti della prosperità del periodo 1860-1866 alla nuova situazione politica. Le cause prime del favorevole andamento economico di tale periodo sono quindi le solide basi

degli ultimi anni pontifici e le esigenze militari del nuovo Regno.

Se negli stessi anni in netta ripresa sono tutti i maggiori porti d'Italia, allo scalo dorico resta la peculiarità di una massiccia presenza di imbarcazioni a vela battenti bandiera estera, ma poiché si tratta soprattutto di navi austriache, è evidente che si è di fronte ad una particolarità più adriatica che precipuamente anconitana.

Dopo l'Unità, i dati relativi ai rapporti commerciali di Ancona con gli scali esteri tra 1863 (tab. D) e 1878 sono contenuti nei registri del *Movimento della navigazione italiana nei porti esteri*⁹. Oltre a Trieste, che mantiene scambi commerciali con Ancona molto consistenti (86 navi da Ancona a Trieste e 117 nel senso opposto), nel 1863 la navigazione a vapore di linea rafforza i legami con Corfù e Alessandria, tanto che in questi porti entrate ed uscite da e per Ancona sono uguali rispettivamente a 57 e 20 unità. Giungono poi ad Ancona non solo 24 bastimenti da Marsiglia, ma anche otto da Cardiff.

Il trend positivo rallenta quando il 30 luglio 1864 viene ridotta la franchigia concessa ancora per qualche anno al porto dorico; lo stazzaggio complessivo aumenta, ma il numero dei bastimenti tende ormai a diminuire. Lo Stato continua ad investire nei porti adriatici (non solo Ancona, ma anche Porto Corsini) e quindi gli effetti negativi del provvedimento di riduzione della franchigia risultano attenuati.

Questa fase si chiude con il 1866, quando la guerra contro l'Austria consegna all'Italia il Veneto (e quindi Venezia). Con il 1866 termina per Ancona un ciclo che era iniziato con l'unità nazionale; la città, fino ad allora favorita dalla monarchia sabauda perché militarmente importante in chiave anti-asburgica, perde ogni privilegio trovandosi, di nuovo, a concorrere con Venezia. Gli equilibri adriatici mutano quindi radicalmente ed Ancona, anche a causa della sua persistente debolezza intrinseca, si trova spiazzata. Già nel 1866 il movimento commerciale di un piccolo scalo come Rodi Garganico, compreso poi nel circondario anconitano, presenta valori prossimi a quelli del capoluogo.

4. Con il 1867 l'asse dei commerci adriatici si sposta più a nord. Se si confrontano i dati *Istat* relativi ai porti di Manfredonia, Ancona, Ravenna e Venezia, si nota che tra 1865 e 1867 solo quest'ultima accresce il movimento della navigazione nel proprio porto; per gli altri scali il movimento è decrescente¹⁰.

Dal 1868 i dati *Istat* permettono di analizzare in modo dettagliato il traffico commerciale di ogni singolo porto¹¹. Fra gli scali dalmato-istriani colpisce l'irrelevanza dei rapporti di Ancona con Ragusa e Spalato: una sola nave va e tor-

na da Ragusa, due da Spalato. E' finita un'epoca e chi non si è saputo adeguare viene superato da centri più dinamici; insieme con Trieste e Fiume, i porti delle nuove rotte dalmate ed istriane sono Segna, Veglia, Porto Re, Lussino, Carnizza, Arbe ed anche Buccari. Il denominatore comune di questi porti è la posizione geografica: si affacciano tutti nello scacchiere nord-orientale; è chiaro quindi che tutto l'Adriatico si sta ormai sbilanciando verso Nord, dove più forte è la struttura economica dell'entroterra.

Il commercio su navi a vapore si svolge solo con Trieste: nel 1868 ad Ancona ne approdano 58 e ne ripartono 106, ma ad esse vanno sommate quelle a vela, che sono rispettivamente 115 e 114. Da sola Trieste è la fonte del 44,4% degli arrivi austriaci e del 51,4% delle partenze per l'altra costa.

Fuori Adriatico il movimento è consistente con alcuni scali inglesi: Cardiff, Newport e soprattutto Liverpool, da dove giungono 38 bastimenti. Da Ancona i battelli inglesi non ripartono direttamente per la Gran Bretagna; non trovando nella città dorica merci sufficienti per completare il carico di ritorno, fanno scalo prima in un altro porto, probabilmente a Trieste. Ma il vero problema di Ancona è un altro: sono troppo scarsi i collegamenti con i più grandi porti italiani ed a lungo andare questa situazione diventa insostenibile, perché le relazioni commerciali con l'estero, per quanto consolidate, sono più aleatorie di quelle nazionali.

Intanto nel corso degli anni Sessanta i trasporti interni cominciano a giocare un ruolo sempre più importante. E ciò è dovuto all'avvento della ferrovia. In effetti, una volta completati i maggiori collegamenti interni, la Penisola può essere attraversata rapidamente e con meno rischi: e allora perché circumnavigarla? Il viaggio per mare ha senso ancora di fronte a grossi quantitativi di merci e quando, analogamente, si riesce a completare il carico di ritorno; è il caso, appunto, di Trieste.

Nelle statistiche del Regno i porti italiani considerati principali sono undici: Ancona, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Livorno, Messina, Napoli, Palermo e Venezia. Sulla base dei dati, ricchi e dettagliati, del 1873, Ancona è ancora al quinto posto nella navigazione a vela (dopo Venezia, Genova, Livorno e Messina), ma in quella a vapore supera solo Cagliari e Catania¹². Evidentemente la relativa tranquillità delle acque adriatiche consente di navigare senza eccessivi rischi anche a vela, e lo dimostrano le cifre relative a Venezia, che primeggia tra le vele, ma è soltanto al settimo posto (dietro anche a Civitavecchia) tra i vapori.

Quello che era stato un grosso vantaggio per lo sviluppo delle città adriatiche

e della loro marineria, cioè la posizione geografica e la vicinanza con le terre balcaniche e con il Levante, alla lunga sembra quindi essere divenuto un ostacolo al moderno sviluppo dell'attività marittima. Questa tesi non trova riscontro nel caso di Trieste, ma è noto che la città giuliana ha vissuto uno sviluppo tardivo; ciò le ha consentito di essere meno legata alla tradizione e, di fronte alla rivoluzione del vapore, l'ha resa più aperta alle innovazioni.

Stupisce infine costatare come, nel 1873, in alcuni porti trans-mediterranei collegati con l'Italia, fra i quali Cardiff e Newport, sia ancora forte il movimento a vela e quasi inesistente quello su vapore. Ci si trova dunque di fronte ad un fenomeno che va oltre la realtà anconitana; probabilmente, nel mantenimento di questo tipo di navigazione, il peso della tradizione viene ad essere il fattore più importante.

5. Ad Ancona alla fine degli anni Settanta anche i collegamenti internazionali cominciano a scemare, e già nel 1874 sono soltanto nove i vapori che giungono da Trieste. Il *Movimento della navigazione nei porti del Regno* del 1878 dà il senso del disastro. Ancona innanzitutto non è più considerata uno dei porti principali; oltre al traffico con l'Austria, poi, crollano tutte le altre direttrici: non c'è alcun commercio con i porti belgi, corsi, tedeschi, portoghesi, rumeni, russi e con i possedimenti mediterranei inglesi. Giungono soltanto due vele dalla Francia (Marsiglia), quattro navi dalla Gran Bretagna (New Castle e Newport), una dalla Grecia (Patrasso). Di contro due bastimenti vanno a Corfù, tre vele a Berdiansk, nel Mar Nero, una in Spagna (Cadice), una a Tripoli. E' tutto.

Le difficoltà di Ancona, come si è detto, erano apparse evidenti fin dal 1866, tanto che a quella data così si esprimeva il «*Monitore delle Marche*»: «Se la città [...] non fosse animata dal più profondo amor patrio, al certo per quanto riguarda gli interessi materiali non avrebbe da lodarsi della gloriosa epoca nella quale siamo entrati. All'opposto di tutti gli altri centri commerciali d'Italia, per essa ogni vittoria costò tali sacrifici che quasi, se l'avvenire non ci desse bene a sperare, farebbe presagire un totale decadimento commerciale [...]»¹³.

La situazione era precipitata alla fine degli anni Sessanta, quando erano esplosi i primi tumulti post-unitari. Antonio Labriola, presente ad Ancona nel 1875 in qualità di commissario agli esami di maturità, nelle sue lettere a Bertrando Spaventa disegna un quadro della città molto preoccupato: non solo «nell'arsenale non c'è più una sega o mezzo chilo di pece», ma in tutta la città «nessuna industria esiste», mentre in alcuni centri della provincia, quali Jesi e Fabria-

no, prospera una discreta attività industriale legata alla seta, alla meccanica ed alla carta¹⁴.

Se l'insufficiente struttura industriale ha un peso importante sulla crisi, ancor più determinante appare il ruolo dell'agricoltura. Le Marche, che a lungo erano state uno dei granai d'Italia, ormai non riescono a nutrire degnamente i più poveri e diventano serbatoio di manovalanza agricola per la Maremma e la Campagna Romana. Questo flusso stagionale dà luogo ad una notevole migrazione interna, che, a partire dagli anni Ottanta, si aggiunge a quella, ben più consistente, che ormai si volge alle Americhe.

6. Tornando al movimento marittimo, i dati *Istat* relativi al periodo 1886-1901 indicano alcune marcate linee di tendenza¹⁵. I valori numerici degli arrivi e delle partenze, sommati tra loro, risultano ad Ancona piuttosto irregolari, con punte nel 1886 (2333 unità), nel 1887 (2335) e nel 1901 (2264) e con cadute nel 1883 (1683), nel 1894 (1821) e nel 1887 (1804) (tab. E).

Maggiore continuità si nota invece nei dati relativi al tonnellaggio, sia per quanto riguarda le tonnellate di stazza che per quelle di merce imbarcata e sbarcata nel porto; pur mostrando entrambe un andamento crescente, con un minimo ed un massimo in corrispondenza degli estremi dell'intervallo temporale considerato, le due serie vanno però analizzate separatamente. La stazza evidenzia un aumento medio accentuato, tanto che tra 1886 e 1901, nonostante la riduzione del movimento portuale, essa raddoppia, passando da 705.708 a 1.480.532 tonnellate. Ciò fa ritenere che sia ancora in atto quel progressivo aumento della stazza che si era notato con l'inizio della navigazione a vapore. Le tonnellate di merci sbarcate/imbarcate, invece, pur crescendo a loro volta in misura consistente, aumentano meno rispetto alla stazza; nel periodo 1886-1901 si ha un +109,8% per la stazza, contro un +98,1% per le merci. Inoltre, mentre la stazza cresce in misura costante negli anni, per le merci si notano alcuni anni di difficoltà, in particolare il triennio 1891-1893 ed il 1897.

Infine si aggrava un fenomeno già emerso in precedenza: il gap esistente tra stazza delle imbarcazioni e merci imbarcate e sbarcate nella città dorica, già nel 1886 superiore a 500.000 tonnellate, passa ad oltre 1.100.000 tonnellate nel 1901. A determinare questa forte differenza è soprattutto la navigazione di linea, all'interno della quale discreta è la presenza dei battelli postali.

Il dato più preoccupante è comunque quello relativo alle merci in partenza da Ancona. In questo periodo crescono ovviamente i quantitativi di merce trasportati via rotaia, ma in ogni caso appare troppo elevato il divario tra merce

in arrivo e in partenza; nel 1898, ad esempio, si hanno 28.045 tonnellate di merce imbarcata, contro 254.993 tonnellate di merce sbarcata e 1.278.109 tonnellate di stazza. E' la conferma che l'economia locale non riesce a produrre a costi competitivi e dunque non è in grado di fornire un surplus di prodotti appetibili alle altre piazze italiane ed estere.

7. Gli anni che vanno dal 1902 al 1908 evidenziano un diverso quadro generale ed una fase evolutiva di più difficile lettura. In generale cresce tutto il movimento portuale e sembra quindi si possa parlare di un buon periodo di ripresa. Nel 1904 l'aumento del movimento marittimo porta con sé la crescita dello stazzaggio complessivo, ma diminuisce il tonnellaggio della merce trattata. Nei tre anni seguenti, però, a fronte di una sostanziale tenuta dei valori di stazza, si ha un forte incremento del movimento di merci che passa dalle 387.289 tonnellate del 1904 alle 563.736 del 1907 (tab. E).

E' difficile fornire una spiegazione univoca ed esauriente di un fenomeno apparentemente in contraddizione con le linee di fondo delineate in precedenza. Si può rilevare comunque che esso si inquadra in un rinnovato fermento dell'attività marittima, che sconvolge tutte le cifre fin qui considerate; nel 1908 sono addirittura 4530 le imbarcazioni che entrano ed escono dal porto di Ancona, contro le già consistenti 2819 dell'anno precedente, che costituivano il valore più alto dal 1886. Analizzando nel dettaglio, si nota che l'incremento è ascrivibile quasi esclusivamente alla maggiore presenza dei velieri, la quale ha innalzato solo in misura modesta lo stazzaggio complessivo, mentre ha inciso notevolmente sul traffico merci.

Un dato è certo: il movimento marittimo riprende a tirare. Le linee di navigazione hanno un peso rilevante, tanto che, considerando solo i vapori, il rapporto con la navigazione libera è di 2 a 7. Nella navigazione a vapore un ruolo preponderante hanno le linee nazionali a respiro internazionale; le loro rotte sono tutte intermediterranee (ad eccezione di una per Anversa) e toccano i principali porti austriaci (Trieste, Fiume, Zara e Spalato) ed alcuni scali di Egitto, Grecia e Turchia.

Nelle altre direttrici tradizionalmente collegate con il porto di Ancona si conserva la navigazione libera, da considerarsi sporadica solo in ordine al numero di rapporti, ma non alla costanza di questi nel tempo. Così si può dire dei porti russi del Mar Nero e soprattutto di quelli inglesi, tra i quali spiccano ancora Cardiff (da dove arrivano 32 vapori battenti varie bandiere), Newcastle (24 arrivi), Swansea (12) e Newport (10).

Solo da alcuni porti adriatici (in particolare da quelli austriaci greci e montenegrini), continua il flusso delle imbarcazioni a vela, tutte al di fuori, ovviamente, dell'attività di linea; anche la navigazione a vela, però, tende a concentrarsi soprattutto su Trieste e Fiume: da Trieste nel 1908 si contano 173 arrivi a vela e 17 partenze, mentre da Fiume se ne hanno rispettivamente 83 e 72¹⁶.

Il trend positivo continua fino alla vigilia della guerra; il movimento delle imbarcazioni tocca quota 6326 nel 1909, 7696 nel 1911, poi scende a 7222 nel 1913; la stazza, invece, passa da 2.216.339 tonnellate del 1909 a 2.645.616 del 1913, mentre la merce in arrivo ed in partenza subisce un incremento proporzionalmente maggiore passando da meno di 700.000 a più di 900.000 tonnellate.

Dal confronto di questi valori con quelli relativi ad altri porti nazionali, emergono alcune peculiarità dello scalo dorico. La stazza complessiva, innanzitutto, risulta relativamente modesta rispetto al numero delle imbarcazioni, così come è esiguo il numero dei viaggiatori imbarcati e sbarcati: in media circa 20.000 unità annue tra il 1909 ed il 1913. In rapporto alla stazza, la merce imbarcata e sbarcata risulta invece comparativamente superiore. Trova quindi conferma quanto già rilevato nel 1908: la forte crescita della navigazione a vela ha dato nuovo slancio alla marineria anconitana; in particolare ha incrementato notevolmente le presenze in porto ed ha inciso, quindi, per quanto detto, sul tonnellaggio di merce, senza però aumentare comparativamente la stazza complessiva. Alla forte presenza di imbarcazioni a propellente eolico si deve infine lo scarso sviluppo del traffico passeggeri, chiaramente legato alla navigazione a vapore di linea.

Sfruttando i vantaggi storici e geografici accumulati nella navigazione a vela, Ancona è riuscita, in definitiva, a ritagliarsi una propria nicchia di mercato. Una sorta di riflusso mirato, che non esclude uno sviluppo futuro, in quanto spinge comunque lo scalo dorico ad una propria specializzazione.

Un discorso analogo emerge da un'analisi di tipo merceologico resa possibile dai dati doganali del 1913-1914 e da alcune cifre di fonte censuaria relative al 1911¹⁷ (tabelle F e G). Confrontando importazioni ed esportazioni totali tra il 1911 ed il 1914, si nota subito che (sulle tredici dogane considerate) nelle importazioni Ancona si alterna tra il settimo ed il decimo posto; nelle esportazioni, invece, si mantiene sempre all'undicesimo, mostrando un traffico superiore solo a quello di Savona.

Fra le tipologie di prodotti catalogate dall'*Istat*, la città gioca un ruolo importante, sia in import che in export, nel commercio della canapa e dei prodotti filamentosi ad essa assimilati. Sete e pelli vengono esportati per cifre che a li-

vello nazionale si collocano rispettivamente al quarto ed al quinto posto. Fra le importazioni, interessanti soprattutto i dati relativi ai prodotti cartacei ed ai libri, per i quali Ancona alla vigilia della guerra detiene il quinto posto in Italia.

Un traffico legato, quindi, a prodotti ben specifici; un traffico che evidenzia da parte della città uno sforzo di specializzazione, nel tentativo di aprirsi nuove prospettive¹⁸, benché fuori dalle grandi correnti commerciali del nuovo secolo.

Note

¹ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, II ed., 1953, p. 127.

² Per l'economia adriatica tra Settecento e Ottocento si rimanda ai numerosi saggi di Sergio Anselmi ora raccolti in *Adriatico. Studi di storia. Secoli XIV-XIX*, Ancona 1991.

³ M. Gabriele, *I porti dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, in «Archivio economico dell'unificazione italiana», vol. XII, Roma 1963.

⁴ Archivio di Stato di Roma, Fondo 252, *Miscellanea statistica*, buste 55-60.

⁵ Cfr. S. Anselmi, *Trieste ed altre piazze mercantili nella fiera franca di Senigallia ai primi dell'Ottocento*, in «Quaderni storici», 13, 1970, ora anche in *Adriatico*, cit.

⁶ «Il buon augurio» inizialmente (1827) è un pielego; essendo poi aumentato di stazza, da 58 a 70 tonnellate s.l., diventa un trabaccolo.

⁷ Archivio di Stato di Roma, *Miscellanea*, cit., busta 60.

⁸ *Ibidem*.

⁹ Archivio centrale dell'Istat, Roma, *Movimento della navigazione italiana nei porti esteri*, 1863-1878.

¹⁰ Archivio centrale dell'Istat, Roma, *Movimento della navigazione dei porti del Regno d'Italia*.

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*.

¹³ S. Anselmi, *Ancona e la provincia nella crisi di fine secolo. I moti per il carovita*, Urbino 1970, p. 16.

¹⁴ S. Anselmi, *Da Goro a San Benedetto del Tronto: il commercio marittimo in Romagna e nelle Marche*, in Id., *Adriatico*, cit., p. 377.

¹⁵ Archivio centrale dell'Istat, Roma, *Movimento della navigazione dei porti del Regno d'Italia*, cit.

¹⁶ Per i rapporti economici sviluppatasi in questi anni tra le due sponde cfr. E. Sori, *La penetrazione economica italiana nei territori degli Slavi del Sud (1896-1914)*, in «Storia contemporanea», a. XII, 1981, n. 2.

¹⁷ Istat, *Annuario statistico*, 1914.

¹⁸ Sulle successive vicende del porto di Ancona cfr. E. Termite, *Il porto di Ancona e gli approdi di Senigallia, Numana e Sirolo*, in S. Anselmi (a cura), *La provincia di Ancona. Storia di un territorio*, Roma-Bari 1987.

Appendice

tab. A - *Prospetto dei 16 viaggi compiuti dal trabaccolo «L'Unione», tonnellate 92, di proprietà di Luigi Burattini, nell'anno 1831*

data arrivo o partenza a/da Trieste	tragitto	equipaggio	carico
21 gennaio	da Ancona a Trieste	11	paste, cipolle, formento
29 gennaio	da Trieste ad Ancona	12	acciai, limoni, verzella, ferro, pani di piombo
14 febbraio	da Ancona a Trieste	11	filati, noci, spago, formento
21 febbraio	da Trieste a Pescara	11	vacante
10 marzo	da Pescara a Trieste	11	tumula di grano
9 maggio	da Trieste ad Ancona	11	zafferano, erba licher, frutta, perle di vetro, acciari, l vettura, cotone, tela, orzo, piombo, chincaglie
10 giugno	da Ancona a Trieste	12	tavolino, specchiera, statua, biancheria, spago, cordaggi, esca, spugna, cappelli di paglia, tela per vele, barili, barili Blackter, cremor tartaro, semola
22 giugno	da Trieste a Senigallia e Ancona	12	seterie, scatole, chincaglie, bulgari, padelle, acqua minerale, ferro, zucchero, acciaio, rame, cera, vetro
7 giugno	da Ancona a Trieste	12	cremor tartaro, lardo, formentone
11 luglio	da Trieste a Senigallia	12	manifatture, guanti pelle, tela da ricamo, acqua colonia, vino e assenzio
20 luglio	da Senigallia a Trieste	12	vacante
29 luglio	da Trieste a Senigallia	12	coperte seta, campioni di manifatture, telerie, chincaglie, l carrozza
21 agosto	da Senigallia a Trieste (capit. Bartolomeo Radoni)	11	coperte seta, campioni di manifatture, telerie, chincaglie, l carrozza
1 settembre	da Trieste a Ancona (capit. Bartolomeo Radoni)	11	vetrame, cotone, filo argentato, acqua forte, zucchero, caffè, pegola, pepe, ottoni, bulgari, berrette rosse
27 ottobre	da Silvi Giulia a Trieste	11	cremor tartaro, formentone, formento
17 novembre	da Trieste a Ancona	12	tele, vetrami, panno, indaco, olio di noci moscate, vitriolo, minio, chiodi, stagno inglese, chincaglie, olio di Lucca

(segue)

porti	per bandiera											
	entrati			sortiti								
	per commercio		di rilascio	per commercio		di rilascio						
numero	equip. tonn.	numero equip. tonn.	numero	equip. tonn.	numero equip. tonn.							
austriaci	494	4226	37307	71	592	4318	399	3292	28690	24	166	1823
americani	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
brasiliani	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
danesi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
ellenici	32	704	5787	1	8	141	30	652	5535	»	»	»
francesi	14	155	5392	2	17	368	8	89	887	11	98	1363
inglesi	64	656	11603	3	30	456	125	1487	24658	1	8	95
ionici	14	120	1598	»	»	»	15	128	1292	»	»	»
napoletani adriatici	141	987	6330	9	63	429	145	1013	6785	25	215	957
idem mediterranei	6	63	1360	»	»	»	4	47	290	1	11	142
olandesi	1	8	170	»	»	»	»	»	»	»	»	»
ottomani	»	»	»	1	10	186	11	92	593	3	26	471
pontifici adriatici	630	4167	34174	59	443	2926	691	4562	38081	80	625	4013
idem mediterranei	6	57	669	1	7	50	12	128	1096	1	10	115
portoghesi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
russi	»	»	»	2	21	507	»	»	»	»	»	»
sardi	7	75	1209	1	8	81	5	52	615	2	19	230
svedesi e norvegesi	1	10	108	»	»	»	»	»	»	»	»	»
spagnoli	5	48	865	»	»	»	2	17	361	1	12	184
toscani	4	42	533	»	»	»	3	29	301	1	9	69
	1419	11318	105105	150	1199	9462	1450	11588	109484	150	1199	9462

tab. D - Movimento della navigazione italiana nei porti esteri, anno 1863. Rapporti di Ancona con i porti stranieri in ordine alfabetico

	navigazione a vela												
	entrati						usciti						
	carichi	vuoti	carichi	vuoti forzati	carichi	vuoti forzati	carichi	vuoti forzati	carichi	vuoti forzati	carichi	vuoti forzati	
n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	n. tonn.	
Cardiff													
Cette													
Corfù	1 (2)	30 (104)					8	2004		1	204		
Costantinopoli													
Durazzo				2	454		2	139					
Glasgow							2	50					
Kerch				1	179		1	250					
Londra	1	237								1	205		
Malaga							2	133		1	32		
Malta							23(2)	3420		1	268		
Marsiglia	1	158						(204)					
Navarino							2(4)	441		1	127		
New Castle								(1714)					
Nizza													
Odessa				1	311		1	114		(1)	(99)		
Parasso													
Sira													
Sulina				2	506								
Swansea				1	197		2	580					
Taganrog													
Tolone				38	3412		117	7714		3	387		
Trieste				(25)	(2984)		(85)	(3911)		(1)	(59)		
Zante							(45)	(31521)		2	129		

tab. E - Movimento della navigazione del porto di Ancona

anni	n. imbarcazioni entrate e partite da Ancona		stazza tonnellate	merce sbarcata ed imbarcata tonnellate
	n.	stazza tonn.		
1886	2333		705.705	175.071
1887	2325		880.750	205.220
1888	2026		834.487	228.748
1889	2090		868.280	271.279
1890	2123		916.588	274.143
1891	2169		860.429	206.889
1892	2191		862.194	219.501
1893	1683		877.242	211.790
1894	1821		1.070.076	282.914
1895	2124		1.239.407	263.453
1896	1871		1.027.118	216.276
1897	1804		1.117.742	231.678
1898	1978		1.278.109	293.038
1899	2117		1.306.244	319.876
1900	2166		1.337.729	295.299
1901	2264		1.480.532	346.738
1902	2477		1.601.457	378.163
1903	2559		1.637.663	402.578
1904	2621		1.885.067	387.289
1905	2532		1.879.117	374.294
1906	2635		1.829.530	502.587
1907	2819		1.894.264	563.736
1908	4530		2.083.653	696.163

anni	bastimenti arrivati e partiti in complesso		tonnellate di merce sbarcata e imbarcata	viaggiatori sbarcati e imbarcati
	n.	stazza tonn.		
1909	6326	2.216.339	693.991	18.827
1910	6232	2.362.527	794.293	20.505
1911	7696	2.416.302	892.282	20.047
1912	7132	2.074.447	814.539	21.890
1913	7222	2.645.616	913.670	20.251

tab. F - Importazioni in migliaia di lire nella dogana di Ancona (esclusi metalli preziosi)

	anni	lire	posizione in Italia		1914	differenza
			6°/7°/8°	10°		
	1911	61.282			1.139	- 423
	1912	56.620			2.402	- 486
	1913	58.344			2.777	- 1.283
	1914	40.241			82	- 14

	1913	posizione in Italia		1914	differenza
		3°	5°		
1 spiriti, bevande, olii	1.562			1.139	- 423
2 generali coloniali, droghe, tabacchi	2.888			2.402	- 486
3 chimici, medicinali, resine, profumerie	4.060			2.777	- 1.283
4 colori e generali per tinta e concia	96			82	- 14
5 canapa, lino, iuta, altri vegetali filamentososi (escluso cotone)	5.000	3°		4.263	- 737
6 cotone	2.110		3°	1.889	- 221
7 lana, crino, peli	1.716			1.178	- 538
8 seta	330			193	- 137
9 legno e paglia	2.686			1.866	- 820
10 carta e libri	975		5°	885	- 90
11 pelli	2.377			3.034	+ 657
12 minerali, metalli e loro lavori	3.835			2.151	- 4
13 veicoli	565			63	- 502
14 pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli	18.691		5°	13.064	- 5.627
15 gomma elastica, gutta-perca, loro lavori	20			294	+ 274
16 cereali, farine, paste, altri vegetali (non compresi in altre categorie)	8.943			2.164	- 6.779
17 animali, prodotti e spoglie di animali (non compresi in altre categorie),	1.978			2.514	+ 536
18 oggetti diversi	512			283	- 229

tab. G - Esportazioni in migliaia di lire nella dogana di Ancona (esclusi metalli preziosi)

	anni	lire	posizione in Italia	Valori divisi per categorie di merci in migliaia di lire		
				1913	1914	differenza
1	1911	7.573	11°	306	397	91
2	1912	10.510	11°	92	127	35
3	1913	9.946	11°	1.239	1.651	412
4	1914	8.728	11°	7	-	7
5			4°	869	611	58
6			5°	35	22	13
7				13	127	144
8			4°	1.319	929	390
9				350	102	248
10				222	115	107
11			5°	1.745	1.646	99
12				69	91	22
13				58	8	50
14				1.691	750	941
15				-	-	-
16				1.229	1.570	341
17				516	398	118
18				186	184	2

La pazzia pellagrosa nel manicomio di Santa Margherita in Perugia (1880-1910)

di Stefano De Cenzo

Premessa. Il male pellagroso che ha colpito le campagne dell'Italia settentrionale e centrale lungo il diciannovesimo secolo sino ad arrivare, in alcune zone, alla vigilia del primo conflitto mondiale, può essere osservato da differenti angolazioni. La scelta di privilegiare, come terreno d'indagine, quello economico e sociale ha avuto il merito di cogliere i nessi che presiedono ad un tale sconvolgimento dell'esistenza contadina¹. Contemporaneamente la verifica del tipo di risposta che il neo Stato unitario ha dato alla pellagra nel suo complesso ha assunto non minore significatività dal punto di vista storiografico². In particolare l'aver posto attenzione al legame tra follia e pellagra ha ampliato il campo di ricerca ponendo in primo piano la sofferenza mentale, i meccanismi che ne favoriscono lo sviluppo e l'insieme di norme sociali e pratiche terapeutiche destinate ad un suo controllo e superamento³. In Italia la diffusione di pellagra coincide temporalmente con la nascita della scienza psichiatrica⁴, ciò significa che la follia pellagrosa, date le sue dimensioni e nonostante la sua specificità, ha rappresentato per gli alienisti italiani un ottimo banco di prova sul quale sperimentare la nuova disciplina via via che essa andava definendosi.

L'Umbria, insieme alle Marche della fascia montana, costituisce la parte del mondo mezzadrile che più di ogni altra viene colpita dal «mal della rosa». Sta a testimoniare, oltre alle statistiche ufficiali⁵, la quantità di scritti di vario genere ad opera di medici, proprietari terrieri, ecc., che osservarono direttamente la triste vicenda⁶. Il 28 settembre 1824 veniva inaugurato a Perugia il manicomio provinciale⁷ che in futuro avrebbe accolto tantissimi pellagrosi. Pertanto anche nella provincia umbra, seppure con qualche ritardo, la follia pellagrosa si conferma un ottimo campo di osservazione per gli alienisti.

La possibilità di accedere all'archivio dell'ex manicomio provinciale di Santa Margherita⁸ ha rappresentato lo stimolo giusto per intraprendere questo lavoro il cui duplice scopo è, da un lato, quello di fornire una fonte utile alla ricostru-