

## Il porto e i marinai di Fano in una indagine postunitaria

di Giuseppina Boiani Tombari

1. Nel settembre 1860 Fano e le Marche furono occupate dall'esercito di Vittorio Emanuele II e fino al 19 gennaio 1861 vennero governate dal Regio Commissario Lorenzo Valerio che vi estese ordinamenti e leggi dello Stato Sabauda<sup>1</sup>. Sono ben noti i problemi che si presentarono agli amministratori post-unitari per la diversità di costumi, di opinioni, di tradizioni. Nel clima culturale positivistico, furono promossi inchieste, censimenti e statistiche «per comparati», per poi interpretarne i dati raccolti «obiettivamente» in omaggio al principio del «conoscere per governare»<sup>2</sup>.

Su proposta dello stesso Cavour vennero istituiti il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, con Ufficio Centrale di Statistica ed, in ogni Comune, una giunta di statistica con il compito di sovrintendere ai rilevamenti condotti dagli uffici comunali. Si instaurò, così, una fitta corrispondenza tra il potere centrale e la periferia, per conoscere la realtà delle singole province che costituivano il nuovo Stato, e per evidenziare gli interventi più urgenti da affrontarsi nella costruzione del processo unitario. Una significativa testimonianza delle difficoltà incontrate in questa fase viene offerta dalla risposta del sindaco di Fano Lodovico Bertozzi ad una circolare dell'Intendente Generale, relativa ad «alcuni rami della pubblica amministrazione» e nella quale il sindaco esternava, anche a nome della Giunta, il suo punto di vista e le proposte per risolvere alcuni dei tanti problemi sorti nei primi anni unitari: «I principi della S.V. esposti nella nota di gabinetto 24 settembre 1861 e coi quali intende informare il Governo di questa Provincia, debbono essere ben valutati ed appoggiati da chiunque sente affetto alla causa italiana e al principio dell'ordine. È indubitato che queste Provincie, quasi a miracolo, ma più specialmente per potenza dell'opinione pubblica e per valore e generosità di un Re saggio e guerriero passarono da improvvisa schiavitù di debole stato a godere delle libere istituzioni di un grande Regno. Questo fatto, per altro, distrusse interessi e privilegi non piccoli di una casta privilegiata, la quale, quantunque avesse grandemente e da lungo

«Proposte e ricerche», fascicolo 24 (1/1990)

tempo scapitato nell'opinione, pur nondimeno non gli mancarono proseliti per creare degli imbarazzi e delle difficoltà ad un Governo che giungeva nuovo, proclamando un principio non abbastanza compreso dalle masse perché non mai state educate al sentimento della propria dignità e potenza. Queste difficoltà però possono recare timore quando da tutti si sente il bisogno di combatterle. Le nostre provincie oggi, come in ogni rivoluzione accade, risentono gli effetti del passaggio repentino da una ad altra forma di governo; la legge rimane allora un poco rilasciata; di qui le cause dei parziali disordini che non sempre si possono prontamente prevenire e perseguire. La S.V. Ill.ma, però sapientemente ci fa conoscere che le nostre libertà non saranno compiute sino a che non vengono consolidate dall'ordine e dalla retta intelligenza delle leggi.

È ben lieto lo scrivente di poterLe annunciare che questa Giunta Municipale altamente comprende la necessità di dare appoggio al Governo col fargli conoscere quali stima le riforme più utili a ben governare e come sente il dovere di aiutarlo col mantenere in rispetto le leggi e col prontamente accorrere a loro difesa ovunque fossero sconosciute.

La Giunta Municipale studierà di esporre alla S.V. Ill.ma quali siano i veri bisogni di questo Comune non però nella limitata cerchia del Municipio, ma bensì coordinando l'interesse di questo, con quelli della Provincia e dello Stato. Né lascerà per ultimo l'entrare in seria disamina sulla organizzazione della Guardia Nazionale; niuno può nascondersi che in queste Provincie la sua attuale organizzazione risente tutti gli effetti dei moti rivoluzionari dai quali essa ebbe vita. La legge del 4 marzo 1848 bene studiata addimosta che fu mente del Legislatore, fossero esclusivamente consegnate quelle armi che dovevano servire a mantenere l'ordine pubblico, al principio conservatore rappresentato dalla proprietà e dalla intelligenza. L'attuale nostra organizzazione invece risente gli effetti del Decreto Valerio 25 settembre 1860 non che di certe municipali ambizioni le quali credono che più nel numero che nella qualità dei militi stia il decoro della milizia di un comune. Le nostre Guardie Nazionali hanno quindi il difetto di rappresentare piuttosto il proletariato cioè quel ceto di popolazione che qualche volta sarebbero esse chiamate a reprimere.

Lo scrivente pensa che sopra le Guardie il Governo possa contare per spingerle contro banditi e briganti, mai per mantenere l'ordine pubblico nell'interno di un Paese specialmente se sconvolto da speciose cause come sarebbero il caro dei viveri, la scarsezza del salario, la diminuzione delle ore di lavoro. La Guardia Nazionale quindi è d'uopo interamente riformarla specialmente chiamandola a più severa disciplina. Si sente poi da tutti il bisogno di render forte il Governo e la necessità di far soldati. La piaga della renitenza, che ha sua vera

origine nella ripugnanza del ceto degli agricoltori a prestarsi al militare servizio, conviene medicarla con sollecitudine. Il nostro colono rifugge a prestarsi alla leva primieramente perché vive comodo in casa propria a parte com'è col padrone di tutti i frutti dei terreni, né abbandonato dal padrone stesso negli anni in cui le carestie si fanno sentire. Ripugna egualmente al colono il prestarsi alla leva, perché le tradizioni del primo impero sono ancor vive nella sua mente e queste per lui non troppo lusinghiere; in ultimo perché non è persuaso dalla stabilità del Governo e crede ancora si debba ritornare agli antichi Padroni. È su questo terreno che il clero-curato, i retri e li uomini di mala fede di tutti i partiti, trascinano, con mille storie e mille promesse, il contadino a disubbidire alla legge. Allorquando saranno vinti questi ostacoli un poco colla persuasione ma più specialmente con tutto il rigore della legge, quando questa non trasmondi a guisa da apparire vessatoria e ingiusta, porta opinione chi scrive, che i renitenti cesseranno ben presto e la Armata Italiana potrà facilmente rifornirsi di bravi ed intelligenti soldati ai quali, dato tempo d'istruirsi, potranno rinnovare per l'utile d'Italia e delle popolazioni ancora oppresse sopra altri campi le splendide vittorie di Palestro, di San Martino e Gaeta. La Sicurezza Pubblica in queste Provincie si trova gravemente turbata a ridonar la quiete, non sembra che l'attuale impianto degli uffici possa bastare. La Signoria Vostra sentirà il bisogno di aumentare il personale Mandamentale di Pubblica Sicurezza, aumentare il numero dei Regi Carabinieri in ogni stazione ed accrescere le stazioni stesse fornendo i mezzi per lo spionaggio; né Le nascondo che sembrerebbe opportuno, in questi momenti, esser più avari a concedere fogli di via di P.S. con indennizzi a vagabondi di tutti i ceti; è occorso a chi scrive, e più volte, di vedere fogli di via da quali appariva che gl'individui forniti li avevano come un mezzo a campare la vita colle indennità, traversando per ogni parte l'Italia; il Governo con ciò sostiene una ingente spesa giornaliera e dà mezzi legali a molti bassi agitatori di recarsi ove sperano trovar terreno e proseliti. Li è grato poterle annunciare che questo Municipio ha ordinato la sua istruzione comunale su larghe basi che spera da essa ritrarre non piccolo vantaggio di moralità per la popolazione e di utile pel Governo fornendogli ottimi cittadini. Come altresì la Rappresentanza municipale è lieta di poterLa assicurare che ingenti somme stanziò nel suo preventivo da erogarsi in opere di utilità pubblica, come incaricò Commissioni speciali a studiare regolamenti di Polizia Urbana che fossero più degli antichi conformi ai bisogni della attuale Società. La Congregazione di Carità non restò inoperosa, essa però raccoglieva una eredità che uscita in gran parte dalle mani del Clero, portava l'impronta degli abusi e dei privilegi; ha dovuto prima di tutto prendere cognizione delle varie amministra-

zioni a Lei soggette; ha dovuto con pazienza vincere le ritrosie dei vecchi impiegati, né gli era dato poterli cambiare e per la difficoltà di trovarne de' migliori e per non mettere in gravi imbarazzi ed in soqquadro le Amministrazioni di cui non conosceva il meccanismo ed i bisogni. Fatta la prima operazione, quella di conoscere l'entità del patrimonio della Congregazione di Carità e lo scopo a cui sono dirette le rendite la Congregazione stessa potrà proporre tutti quei miglioramenti che si crederanno opportuni perché le rendite del patrimonio venghino sapientemente erogate a secondo la mente degli istitutori ed i bisogni dell'attuale società. La Giunta Municipale nel rendere conto alla Signoria Vostra Illustrissima come essa sappia comprendere il dovere che ha di appoggiare un Governo provvido ed illuminato unendosi nelle sagge determinazioni della Signoria Vostra, Le si dichiara pronta assencondarLa fino dove le di lei forze giungeranno avendo per sola ed unica ambizione la volontà di fare il bene»<sup>3</sup>.

Per la rinascita del paese, occorre, come dice il sindaco Bertozzi, «far soldi», ma «bravi ed intelligenti», e sono necessari «ottimi cittadini e istruiti» e a tale scopo il Comune «ha già riordinato la sua istruzione».

L'analfabetismo, infatti, costituisce una grave piaga sociale e la classe dirigente è consapevole che per lo sviluppo economico dello Stato, il saper «leggere e far di conto» è necessario al pari del denaro. Occorre, perciò, aumentare il numero delle scuole, specialmente di quelle secondarie e tecniche a beneficio di tutti coloro che aspirano ad una condizione sociale superiore a quella di semplice lavoratore manuale.

Durante il suo governo nelle Marche, il Commissario Valerio era intervenuto in maniera decisa, tra gli altri settori, anche in quello della pubblica istruzione, consapevole che «l'ignoranza è la massima e la peggiore delle povertà» ed aveva esteso in questa provincia - da lui giudicata, in modo forse eccessivo, «pressoché priva di vera istruzione e di solidi istituti educativi primari e secondari» - la legge sarda del 13 novembre 1859, legata al nome del ministro Casati<sup>4</sup>. Aveva inoltre emanato numerosi decreti coi quali «tolse la sorveglianza e la direzione della pubblica istruzione a personaggi estranei all'organismo della Società Politica»<sup>5</sup>; aperto un Istituto Tecnico in Ancona ribadendo la necessità di promuovere studi preparatori allo sviluppo dell'industria e del commercio<sup>6</sup>, e ancora licei, scuole normali per la formazione degli insegnanti elementari; ed aveva infine previsto la creazione di un Collegio Militare proprio nella città di Fano «dove abbondano i giovani che si danno alle armi», sul modello del Collegio Militare di Asti, per il mantenimento del quale concesse poi i beni della soppressa Compagnia di Gesù<sup>7</sup>.

Ma, cessato il governo provvisorio Valerio ed insediatasi la nuova ammini-

strazione, il Ministero della Guerra rinunciò al Collegio Militare, e fu istituito il Collegio Nazionale con annesso Liceo Classico.

Il 16 luglio 1861 l'Intendente generale richiede al sindaco se a Fano si provveda all'insegnamento della nautica e se, in caso negativo, ne sia previsto l'inserimento fra gli insegnamenti del collegio Nazionale<sup>8</sup>. Questa la risposta: «Sino ad ora questo Municipio non ha preso alcuna determinazione di una scuola di nautica la quale interamente manca né tale istruzione fa parte del programma degli insegnamenti che si daranno nel collegio Nazionale. Penso però che tale scuola non mancherà agli alunni del Convitto»<sup>9</sup>. La richiesta dell'Intendente generale, con molta probabilità, era stata originata dalla istituzione di una commissione di inchiesta sullo stato degli studi nautici in tutte le province del Regno. In seguito, all'interno della commissione, si costituì un comitato e l'Intendente generale, con lettera del 3 agosto 1861, invitò il sindaco a rispondere con sollecitudine e disponibilità, alle domande del comitato stesso<sup>10</sup>. La commissione reale raccoglie i dati utili all'inchiesta non soltanto attraverso i rapporti ufficiali degli intendenti e sindaci, ma anche attraverso le istituzioni tecniche e con specifica competenza, come il Consolato di Marina per il circondario marittimo di Ancona che, a sua volta, fa riferimento come fonte di informazione per Fano, al Vice Consolato di Marina.

Il 14 settembre 1861, il Console di Marina di Ancona invita il Vice console di Fano a rispondere ad alcuni quesiti relativi alla gente di mare ed alle arti marittime esistenti nella città; qualora l'interpellato non fosse stato in grado di fornire la risposta, si sarebbe dovuto rivolgere al sindaco e ad altre autorità.

I quesiti sono così formulati:

1. Quale grado di istruzione abbiano in codesto Compartimento siano Capitani e Patroni, sia la Marineria ed il Personale addetto alle Arti Marittime. Se in generale sia maggiore il numero di quelli che sanno leggere e scrivere o quello degli analfabeti, quale sia il contegno dei direttori dei legni a bordo, se sappiano, cioè farsi rispettare o no, quali quello degli Equipaggi, se subordinato od insubordinato.

2. Se vi siano esercenti arti fabbrili aventi qualche attinenza colla Navigazione e quale sia la loro estensione.

3. Quali siano i viaggi cui più di frequente si dedicano codesti Naviganti.

4. Quali sistemi di pesca siano in vigore costì ed in quali acque essa venga esercitata.

5. Quale sia lo stato dell'istruzione pubblica nei Paesi compresi in codesto Compartimento; quali e quante le scuole primarie elementari in essi esistenti; quali e quanti gl'istituti Superiori Tecnici, quali insegnamenti si diano nei me-

desimi, come siano cotali stabilimenti frequentati da codesta popolazione.

6. Quanti stabilimenti metallurgici esistono in codeste località. Se possono fornire oggetti inservienti al corredo dei bastimenti. Quali fabbriche di oggetti necessari alla navigazione; quali locali per le costruzioni e riparazioni dei bastimenti<sup>11</sup>.

Appena due giorni dopo, la richiesta viene girata al sindaco, che, a sua volta, il 18 settembre così risponde: «La Signoria Vostra con la sua nota marginata mi comunica altra circolare del Console di Marina di Ancona del 14 settembre 1861 nella quale si fanno alcuni quesiti sulla nostra Marineria. Ella brama che Le esponga il mio parere in proposito ed io di buon grado mi presto.

1. La istruzione dei capitani e patroni delle nostre barche si riduce ad una semplice pratica, mentre non hanno fatto alcun studio regolare. La marineria poi è composta degli uomini più grossolani e bestiali, conviene però avvertire pochi sono i marinai a lungo corso, la maggior parte sono semplici pescatori. Le arti marittime stanno in precisa correlazione con i bisogni della marineria. Sonovi operai capaci a fabbricare una barca da pesca, un battello a remi, al raddobbo di un legno da 50 o 100 tonnellate senza trarlo a terra e sul cantiere; qui tutta l'abilità. Nella Marineria di Fano quasi tutti sono analfabeti. Non saprei rispondere sulla parte che riguarda la disciplina a bordo dei legni. Ella meglio di me può conoscerlo.

2. Le arti fabbrili come si è detto di sopra sono precisamente in rapporto ai bisogni di una marina quasi interamente dedicata alla pesca; la estensione della medesima non è gran cosa e gli operai sono però intelligenti.

3. La Signoria Vostra potrà rispondere meglio di me su questo quesito; aggiungerò solo che sino a tanto che al nostro porto non siano prolungate le palizzate ed il guardiano, sino a che non gli sia fatto conveniente fondo, non è sperabile che possa il commercio acquistare in esso un qualche sviluppo.

4. Qui pure lascio alla S.V. la risposta.

5. Per lo passato in Fano l'istruzione pubblica era poca cosa, attualmente avrà 4 scuole elementari maschili, 4 femminili, un Ginnasio, un Liceo, le scuole tecniche, un convitto e facilmente una scuola per la nautica.

6. E non esistono stabilimenti metallurgici; si hanno per uso della navigazione buoni cordaggi, tele da vele in cotone, bauli per acqua e vino, catrame ed altre piccole cose. Si ha pure un cantiere per riparare barche di non grosso tonnellaggio»<sup>12</sup>.

L'inchiesta costituisce risposta ad una ben più precisa e dettagliata circolare inviata dalla commissione reale per l'insegnamento nautico, datata da Genova 15 agosto 1861 e protocollata a Fano il 20 settembre. Questo il testo della circo-

lare, con la premessa esplicativa degli scopi dell'inchiesta e il questionario: «La Commissione istituita con R. Decreto dei 10 luglio p.p. coll'incarico di raccogliere informazioni sullo stato attuale degli studi nautici nelle varie Provincie del Regno d'Italia, e di proporre al governo del Re il sistema migliore per riordinarli in modo degno dell'avvenire che è riserbato ad un paese, come il nostro, essenzialmente marittimo, ha divisato, per adempiere alla prima parte del suo mandato, d'intraprendere una escursione d'inchiesta lungo le coste dell'Italia e delle sue Isole, non che nelle regioni fluviali e lacuali.

I punti sui quali si porterà di preferenza l'attenzione della Commissione nel procedere all'inchiesta medesima, trovansi indicati nell'unito elenco, contenente i Quesiti proposti alla sua indagine, i Mezzi pratici per risolverli, e gli Elementi analitici nei quali ogni quesito si compone.

A far sì che tutte le persone alla cui gentilezza la Commissione si rivolgerà per ottenere lumi e notizie, possano prepararsi a dare adeguate risposte agli accennati quesiti, risposte che verranno poscia pubblicate negli Atti dell'Inchiesta, la Commissione ha deliberato di mandare sin d'ora alle persone anzidette, copia dei temi sui quali potranno esse venire interrogate.

Nel trasmetterLe perciò questo documento, sperano i sottoscritti che V.S.Ill.ma vorrà prendere nella dovuta considerazione un argomento di sì alta importanza per g'interessi economici e politici del nostro paese.

Bixio Nino, *Presidente*; Boccardo Prof. Gerolamo; Bucchia Tommaso, *Luogotenente di Vascello di 1<sup>a</sup> classe*; Caveri Avv. Prof. Antonio, *Senatore*; Chiodo Domenico, *Tenente Colonn. del Genio militare*; De Luca Giuseppe, *Direttore delle costruzioni navali nel Dipartimento Settentrionale*; De Pretis Agostino, *Deputato*; Di Monale Augusto, *Capitano di Fregata*; Maldini Galeazzo, *Luogotenente di Vascello*; Ricci Giovanni, *Capitano di Vascello in ritiro*, *Deputato*; Tardy Prof. Placido, *Direttore degli Studi nel Regio Collegio di Genova*».

#### Questionario n. 1

##### Quesito

Statistica della popolazione delle Provincie Marittime del Regno, divisa per professioni, direttamente o indirettamente riguardanti le arti navali. Stato relativo d'istruzione degli iscritti marittimi.

##### Mezzi

Documenti statistici esistenti pubblicati o manoscritti, informazioni orali presso le Capitanie dei porti, i Consolati di Marina ed altre Autorità.

#### Elementi

- a) Quanti i marinai del distretto, ripartiti per età, e quale il numero di anal-fabeti fra i medesimi?
- b) Quanti i capitani ed i patroni di 1<sup>a</sup>, e quanti di 2<sup>a</sup> classe?
- c) Quanti i costruttori navali, così maestri come operai?
- d) Quali le destinazioni ed i viaggi più usuali e frequenti?
- e) Quale il tonnello medio dei bastimenti?
- f) Quale il numero dei bastimenti (col loro tonnello) costruiti in un anno?
- g) Numero degli esercenti arti fabbrili aventi qualche attinenza con la navigazione e loro istruzione.
- h) Quale e quanto il personale applicato alla navigazione fluviale, lacuale, e dei canali e delle lagune? - Quale partito può trarne la navigazione marittima?
- i) Quali pesche sono esercitate dalle nostre popolazioni marittime, ed in quali mari?
- k) Quali proporzioni esistono tra l'equipaggio ed il tonnello, così nella navigazione generale, come nelle pesche?
- l) Quali norme sono tenute nella misurazione dei bastimenti, nonché della forza delle macchine a vapore?
- m) Quali cause hanno impedito sin qui lo sviluppo della nostra marina a vapore?
- n) Abbiamo un personale nostro capace di dirigere le macchine dei nostri piroscafi? Potremo averlo in avvenire?
- o) Quali sono le cause per cui alcune parti della Penisola e delle Isole hanno veduto scemare i loro elementi marittimi?

#### Questionario n. 2

##### Quesito

Stato degli studi così d'ordine generale o preparatorio alla nautica, come direttamente nautici.

##### Mezzi

Documenti scritti, informazioni orali attinenti agli uffici governativi, provinciali e municipali nonché presso i Direttori degli Stabilimenti Scolastici ed i Professori.

##### Elementi

- a) Stato dell'istruzione primaria - Numero delle Scuole elementari - Loro frequentazione media - Condizione dei maestri.
- b) Stato dell'istruzione secondaria - Se esistano o no Scuole Tecniche comunali, ed Istituti Tecnici Provinciali, o Stabilimenti analoghi - Se l'istruzione

ne data in essi possa considerarsi come sufficiente a preparare agli studi nautici superiori.

- c) Stato dell'istruzione nautica - Esistono o no scuole di nautica nel Comune? A carico di chi le spese relative? Quale è l'insegnamento in esse dato? Programmi relativi - Quale la frequentazione media di queste scuole? Condizione dei Professori.
- d) Stato degli osservatori astronomici e meteorologici e degli uffici idrografici.
- e) Esame dei giornali di bordo presso gli Archivi dei Consolati di Marina, riguardante particolarmente la lingua - le osservazioni meteorologiche - le correnti - le calme - gli uragani - le prescrizioni del Codice di Commercio e delle Leggi Marittime - Confronti coi giornali tenuti col sistema Maury.
- f) Quali carte idrografiche si adoperano - Come i Capitani si accertano della loro esattezza - Quali pubblicazioni astronomiche consultano per i calcoli - Quali guide pratiche per la navigazione - Qual codice dei segnali - Con qual sistema di Lock Solcometro misurano il loro cammino - Di quali strumenti sono forniti per l'andamento e la sicurezza delle macchine a vapore - Come verificano le deviazioni della Bussola sui bastimenti in ferro - Dove si provvedono del necessario per l'ancoraggio, salpaggio, scarico, e degli altri meccanismi oggi in uso nella Marina - Quale sistema di bozzellaggio funziona a bordo.

#### Questionario n. 3

##### Quesito

Bisogni sentiti dalle varie classi di persone addette alle arti navali, relativamente agli studi.

##### Mezzi

Informazioni orali presso i capitani, i costruttori, gli armatori.

##### Elementi

- a) Domandare ai Capitani marittimi più stimati del luogo quali concetti abbiano essi potuto formarsi, nella pratica, intorno ai bisogni della popolazione nautica relativamente agli studi, nonché intorno ai mezzi per sopperirvi.
- b) Eguali domande ai capi costruttori.
- c) Eguali ai principali armatori.
- d) Eguali ai direttori di Stabilimenti metallurgici per i macchinisti di bordo ed i fuochisti.

#### Questionario n. 4

##### Quesito

Stato della legislazione in materia di esami, di patenti, di tasse, ecc., in relazione alla navigazione.

##### Mezzi

Leggi positive sulla materia - Consuetudini locali.

##### Elementi

- a) In quali epoche ed a quali periodi hanno luogo gli esami?
- b) Da quali classi di persone sono dati gli esami?
- c) Quali materie formano soggetto di vari esami?
- d) Quanti individui si presentano in media agli esami, e quali ne sono i risultati medii?
- e) Quali condizioni, oltre alle cognizioni scientifiche, si richiedono pel conferimento delle patenti? Quali effetti pratici produce la distinzione tra Capitani e Patroni di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe.
- g) Quali aggravii fiscali pesano sulla gente di mare.
- h) Stato della legislazione forestale, e consuetudini relative.
- i) Stato della legislazione sulle pesche marittime, fluviali, lacuali, ecc.
- k) non sarebbe utile e possibile anettere alle Camere di Commercio uno speciale ufficio di Statistica commerciale, e quali vantaggi ne potrebbe ritrarre la navigazione?
- l) In quale modo e con quali mezzi si potrebbero da quando a quando inviare ufficiali della marina, economisti od altre persone tecniche a studiare le condizioni marittime dei paesi per questo riguardo più avanzati?
- m) In qual modo e con quali sussidi potrebbero provvedere alla pubblicazione di Effemeridi e di Annali Marittimi?
- n) I Consolati all'estero, quali sono oggi organizzati, rispondono essi allo scopo per cui sono istituiti?
- o) Sotto quali diverse autorità sono i porti dello Stato? Quali sono le condizioni del loro servizio? Vi esistono corporazioni privilegiate, e quali effetti ne risultano?
- p) Le Coste d'Italia hanno i fanali necessari alla navigazione? Quelli che esistono sono essi nelle condizioni migliori possibili?

#### Questionario n. 5

##### Quesito

Statistica degli stabilimenti di costruzione e delle arti affini alla navigazione.

*Mezzi*

Documenti statistici esistenti presso il Governo. Informazioni orali.

*Elementi*

- a) Quali stabilimenti metallurgici esistono nel luogo, e di quale importanza. Le località dove sono stabiliti, si prestano alle costruzioni marittime? Hanno locali adatti per costruzioni, alaggio, riparazioni, pulimento degli scafi, ecc.?
- b) Esistono o no sul luogo buoni costruttori di bussole, cronometri, strumenti d'osservazione, carte?

## Questionario n. 6

*Quesito*

Stato della legislazione sulla materia presso le principali nazioni straniere; e statistiche relative.

*Mezzi*

Pubblicazioni ufficiali; opere relative; informazioni speciali presso i Consoli e gli Agenti diplomatici.

*Elementi*

- a) Statistica della gente di mare (capitani, marinai, costruttori, ecc.).
- b) Numero e natura delle scuole e degli stabilimenti d'istruzione nautica.
- c) Legislazione e sistema in materia d'esami, di patenti, di tasse, ecc.
- d) Statistica e notizie sugli stabilimenti metallurgici, sulle costruzioni navali, sulla cartografia, sulle fabbriche di strumenti di navigazione.

2. Questa è la risposta del Sindaco ai quesiti sulla vita dei pescatori, sul porto, sulle attività ad esso connesse e sulle cause che ne impediscono lo sviluppo commerciale: «La circolare del 15 agosto 1861 dell'on. Commissione Reale per l'insegnamento nautico inviava a questo Municipio eziandio alcuni quesiti onde preparare ai medesimi le risposte che più conformi si trovassero ai desideri della Commissione per quella parte che riguarda la nostra marina. Conviene innanzi tutto avvisare che la stessa natura del Porto di Fano non permette al Commercio di prendere un grande sviluppo marittimo. La sua natura di porto Canale e la sottile sua spiaggia dal lato di ponente fa sì che all'imboccatura del medesimo non siavi al di là di un metro di acqua, questa condizione non permette ai legni di tonnellaggio superiore alle 30 tonnellate di entrare in porto che ben difficilmente. È indubitato però che prolungando i due moli in legname del canale di altri 30, o 40 metri, ed in proporzione il molo di guardiano dal lato di levante la bocca del Porto può acquistare sui tre metri e mezzo o

quattro di acqua e tutto il fondo del Canale esser mantenuto a tanta profondità con periodici lavori di scavo.

Gli studi in proposito fatti dalla commissione nominata dal Commissario Straordinario Valerio con suo decreto del 6 dicembre 1860 n. 574, stanno a provare la verità dell'esposto ed i fondi del medesimo Commissario stanziati per eseguire i lavori progettati dalla Commissione, nonché quelli aggiunti dal Consiglio Provinciale addimostrano come siasi riconosciuto necessario mettere il Porto Canale di Fano nelle opportune circostanze perché il commercio ne possa approfittare. Quantunque questo Porto poco possa sperare dalla via ferrata del litorale Adriatico altrettanto però va ad aumentare d'importanza per le strade perpendicolari che scendono dall'Appennino sulla via ferrata e che si riuniscono nella valle del Metauro presso Fossombrone, ed è a credersi che aumentati i Commerci in Italia e le transazioni, si pensi seriamente di aprire una nuova via ferrata per la valle stessa del Metauro la quale al pari della Bolognese, della Faentina, della Perugina andrebbe direttamente a congiungersi alla Livornese. Se questa strada del Metauro cessasse di essere un progetto per passare al regno de' fatti, il Porto di Fano acquisterebbe una importanza principalissima sulla costa Adriatica. Ma lasciando da parte oggi le soverchie ipotesi ed anche le speranze e restringendo alla pura realtà, il porto come è attualmente non serve ai bisogni del Commercio locale e del raggio di territorio che ha per estremi da un lato Gubbio, dall'altro Borgo San Sepolcro. Le nostre derrate agricole che generalmente si debbono esportare all'estero, i nostri legnami ed i frutti non si possono caricare dentro il Canale, ma conviene che le barche si ormeggino alla punta del molo guardiano per caricare pronte poi anche con pericolo ad abbandonare la riva ad ogni piccolo spirar di vento e spesso prima di aver completato il carico: così accade che quelle barche che vengono cariche di ferri, di granaglie, di coloniali e giunte aboccar il porto di Fano, non potendo scaricare per cattivo tempo alla punta del molo guardiano sono costrette a proseguire la rotta sino in Ancona onde far porto e con ciò sottoponendosi a danni per lo meno pecuniari e tutto ciò ha sua unica e sola ragione nella mancanza assoluta di fondare nella imboccatura del Porto, perché troppo brevi i moli e perché lo spurgo del fondo del Canale non è fatto regolarmente e mai perfettamente; né qui si crede passar sotto silenzio che il mare sulla spiaggia di Fano specialmente fra il fiume Metauro e l'Arzilla si ritira assai meno di quel che faccia a Ravenna, Rimini, Pesaro e Senigallia e ciò si deve, se vere sono le osservazioni di dottissimi in tale materia, dalle torbide del fiume Metauro le quali correndo ricchissime in ghiaia e queste rigettate alla riva impediscono che la spiaggia stessa si assottigli ammassandosi esse invece sopra la medesima. Tal

fatto preso in seria considerazione dal Governo gli farà conoscere che le spese sostenute per rendere navigabile il nostro Porto Canale riusciranno più proficue e di maggior durata di quelle che occorreranno per altri porti simili al nostro.

Dato così una generale idea di questo la Reale Commissione facilmente si avvederà che nello stato attuale e nell'abbandono in cui è lasciato il Canale non ad altro può riescire utile che come un misero ricovero di pescatori quando invece potrebbe far grandemente prosperare alcuni commerci e portare nella popolazione marittima a vita più attiva e meno disgraziata. A pochi quesiti si potrà quindi rispondere ed assai scarsamente.

#### Risposte al questionario n. 1

- a) La popolazione marittima del Comune di Fano è composta di n. 53 adolescenti, giovani 73, virili 87, vecchi 2; totale 215.
- b) Sonovi due Patroni di 2° classe di barche di Cabotaggio che sotto il cessato Governo avevano il grado di Paroni di piccolo cabotaggio e n. 36 conduttori di barche da pesca.
- c) Sonovi tre maestri da piccoli legni da costruzione e quattro operai.
- d) Pei legni di cabotaggio i viaggi usuali sono da Fano a Venezia a Trieste, Fiume e circondario d'Ancona.
- e) La media del tonnellaggio è di 14 tonnellate.
- f) Di quando in quando si costruiscono alcune barche da pesca non maggiori della portata di 12 o 15 tonnellate.
- g) Si conosce da quasi tutti i fabbri ferrai del paese la maniera di lavorare i ferri necessari per le barche da pesca. Si lavorano qui le tele di cotone per le vele tanto per le barche di cabotaggio che per quelle da pesca; i cordaggi in canepa, le reti, barili, carucole, taglie etc. alle quali lavorazioni si possono calcolare annualmente addette un centinaio di persone.
- h) I nostri fiumi, anzi torrenti, non sono in alcun modo navigabili né si hanno nel circondario laghi e lagune.
- i) La pesca è tutta marittima ed essa viene esercitata dalla popolazione marina a preferenza nelle nostre acque avanzandosi i legni da pesca in mare per un lato un 30 o 40 miglia marittime si ritrae annualmente dalla pesca un prodotto delle varie qualità di pesce che popola l'Adriatico, equivalente al peso complessivo di miriagramma circa 12.000 che la maggior parte viene spedito fresco nei vari mercati delle Provincie finitime e specialmente in Toscana.

- k) Il personale addetto al cabotaggio è di n. 8 con tonnellate n. 58 circa, nove tonnellate per ogni uomo. Il personale addetto alla pesca è di n. uomini 215 con un tonnellaggio complessivo di tonnellate 414, circa due tonnellate per uomo.
- l) Le norme per la stazzatura dei bastimenti sono quelle della legge in corso.
- m) La qualità del nostro porto non permetterà mai l'applicazione del vapore come forza motrice alla navigazione.
- n) Per le stesse ragioni non si hanno, né si può avere, personale capace pel servizio delle macchine a vapore.
- o) Ignoto.

#### Risposte al questionario n. 2

- a) L'istruzione primaria ha in quest'anno preso l'intero suo sviluppo a norma della legge Casati con abili maestri: essi sono in numero di quattro maschi, i figli dei marinai però per la loro peculiare condizione di mettersi in mare appena giunti all'età di 10 anni e per una abitudine invalsa, e difficile ad estirparsi, nei primi momenti si rifiutano di accedere alle scuole elementari.
- b) L'istruzione secondaria è quasi completa in questo Comune, essendovi il ginnasio, Liceo e le scuole tecniche. Si ritiene che ben percorsi li studi liceali possano gli allievi con profitto dedicarsi agli studi nautici superiori.
- c) Manca interamente.
- d) Idem.
- e) Idem.
- f) L'unica carta idrografica che qui si usi è quella approvata dall'I.R. Comando di Marina, in Venezia li 18 ottobre 1815 e nuovamente dedicata da Giovanni Orlandini libraio in Trieste dedicata nel 1829 all'Imperiale R. Gen. Magg. de Concik. Si accertano della loro esattezza con una guida pratica marittima chiamata il Portolano marittimo di Trieste. Non si servono di alcun codice di segnali ma soltanto usano la bandiera nazionale. Misurano il corso delle barche col solcometro chiamato in termini comune Barchetto. La provvista dei ferri e catene si fa a Trieste, per cordaggi, velaggi e taglie in questo Comune.

#### Risposte al questionario n. 3

- abcd) Mancando qui Capitani Marittimi capaci di giudicare quali sieno i veri bisogni della popolazione nautica relativamente agli studi che ad essa occorrerebbero come mancando pure capi costruttori, Armatori, Macchini-

sti di bordo, Fochisti, Direttori di stabilimenti metallurgici, il sottoscritto crede dover proporre per lo stato di istruzione in cui si trova attualmente la marina di Fano e per la sua non grave importanza che i giovani marinai dopo percorse le scuole elementari potessero essere istruiti in una scuola nautica di quegli studi che per il momento gli giovassero per un regolare servizio di tutte le coste adriatiche e mediterranee di tutto il Regno d'Italia.

Risposte al questionario n. 4

- abcde) tutto ciò che riguarda le patenti si riporta interamente alla legislazione pontificia.
- f) Come sopra.
- g) La gente di mare delle nostre barche di cabotaggio e di pesca dividendo coi proprietari i profitti che ne derivano dalla pesca e dal cabotaggio stesso, pagano ai proprietari un quoto corrispettivo delle tasse di ancoraggio marittime e di sanità.
- h) Esistevano sotto il Governo Pontificio delle leggi Forestali anche abbastanza perfette ma non vennero mai rispettate né fatte rispettare. Attualmente sono in vigore le Leggi delle antiche Province Sarde, ma ancora mancano del loro pieno sviluppo e quindi non se ne conosce il beneficio. Aggiungasi che gl'ingenti bisogni della via ferrata la quale richiede circa 214 metri cubi di legno di quercia segato per ogni kilometro non ha permesso fin qui di applicare la suddetta legge colla dovuta fermezza e rigore.
- i) La Legislazione sulla pesca è quella delle antiche Province del Piemonte.
- k-n) Per le risposte a tali quesiti non avendosi i necessari materiali si crede doveroso lasciarne l'esaurimento alle Camere di Commercio come le più competenti.
- o) Il Porto di Fano è soggetto all'autorità di un Vice Console di Marina né vi sono corporazioni privilegiate.
- p) Per tale quesito non avendosi le necessarie cognizioni è dovere astenersi da qualunque risposta limitandosi a far conoscere che il fanale del Porto di Fano è in sì mera condizione che non soddisfa neppure ai bisogni della marina da pesca e che da lungo tempo se ne reclama uno di migliore costruzione.

Risposte al questionario n. 5

- a) Esiste un piccolo cantiere dove è data facoltà di riparare le barche di piccolo tonnello, esso però è reso quasi inservibile per le molte ghiaie che

sonosi ammassate alla sua bocca per cui è difficile il tirare a secco le barche stesse.

- b) A tutte le altre domande di questo quesito si risponde negativamente.

Risposte al questionario n. 6

- a) Gli Archivi del Municipio di Fano e del Vice Consolato di Marina non danno modo di rispondere con maggiore chiarezza di quello che si è fatto al quesito n. 1 (a.b.c., etc.).
- b) Si riporta al quesito n. 2 (c).
- c) Si riporta al quesito n. 4 (a.b.c.d.e.f.).
- d) Si riporta a quanto si è detto al quesito n. 2 (f) e quesito n. 5 (a.b.).

Ecco quanto si è potuto raccogliere di notizie per evadere le domande fatte dall'On. Regia Commissione degli Studi Nautici ed in questa circostanza si raccomanda caldamente le migliori di cui è suscettibile questo Porto e l'educazione nautica della popolazione marittima»<sup>13</sup>.

3. L'apertura di una scuola tecnica nautica, sebbene auspicata, non fu realizzata: il Sindaco Conte di Montevicchio, così risponde ad una lettera del Prefetto datata 29 marzo 1862<sup>14</sup>: «La scuola di Nautica in questo Collegio Convitto Nazionale non è stata attivata giacché lo sviluppo di questo stabilimento eretto da tre mesi non permette ancora di aprire con profitto la detta scuola la quale verrà sicuramente attuata e farà parte delle altre cattedre ivi istituite appena che la rappresentanza Municipale la riterrà indispensabile»<sup>15</sup>.

E una scuola nautica e di costruzioni navali fu aperta, invece, nella vicina Rimini, nel 1866. Ne dà notizia il Capitano del Porto di quella città al sindaco di Fano invitandolo «a stimolare ed aiutare» i giovani marinai e carpentieri che dimostrano maggiore intelligenza ed inclinazione per gli studi nautici perché «la Marina ha bisogno di essere sollevata dall'attuale languore e formare oggetto precipuo delle cure degli Amministratori»<sup>16</sup>.

Fano invece ebbe la sua scuola marinara soltanto nel 1935 allorché si presentò «la necessità assoluta di possedere una scuola Professionale per le maestranze marittime», perché «Fano città eminentemente marinara, la quale dalla pesca trae una delle principali fonti di vita, che possiede una delle più numerose ed attrezzate flotte peschereccie dell'Adriatico, con marinai valentissimi ha necessità assoluta di possedere una scuola Professionale per le maestranze marittime. È davvero inconcepibile che Fano, che è centro notevole di studi, che possiede Liceo, Ginnasio, Scuola Commerciale, professionale e di arte, manchi pro-

prio di quella Scuola che più direttamente di ogni altra interessa la sua popolazione e la sua principale Industria»<sup>17</sup>.

## Note

- 1 M. Polverari, *Lo Stato liberale nelle Marche. Il commissario Valerio*, Ancona 1977.
- 2 S. Anselmi, *Le condizioni fisiche dei contadini marchigiani nella inchiesta Jacini* (1877-1884), in «Proposte e ricerche», 16 (1986), p. 62 ed i vari contributi su *L'indagine sociale nell'unificazione italiana* in «Quaderni Storici», 1980, n. 45 e, per Fano, i due saggi di A. Deli, *Fano scontenta dopo l'unità e La leva e le tasse*, in «Supplemento al Notiziario di Fano», Fano 1971, pp. 85-101 e 1972, pp. 141-163.
- 3 Archivio di Stato-Sezione di Fano, fondo Archivio Storico Comunale (d'ora in poi SASF), *Carteggio* 1861, tit. XII, lettera del 27 settembre - Gabinetto particolare n. 2300 «spedita senza numero»
- 4 *Raccolta ufficiale degli atti del R. Commissario generale straordinario nelle provincie delle Marche*, Ancona 1860-1861, decreto n. 289 del 2 novembre 1860.
- 5 *Ibid.*, decreto n. 35 del 6 ottobre 1860.
- 6 *Ibid.*, decreto n. 167 del 27 ottobre 1860.
- 7 *Ibid.*, decreto n. 355 del 6 novembre 1860 e n. 584 del 20 dicembre 1860.
- 8 SASF, *Carteggio* 1861, tit. XIII, *Miscellanea* fasc. I, lettera prot. n. 9688.
- 9 *Ibid.*, lettera del 18 luglio 1861 n. 1046.
- 10 *Ibid.*, lettera prot. n. 10704.
- 11 *Ibid.*, lettera prot. n. 2092 e d'ordine 843.
- 12 *Ibid.*, lettera prot. n. 2141.
- 13 *Ibid.*, l'inchiesta e la relativa risposta sono state protocollate col n. 2148.
- 14 *Ibid.*, lettera prot. n. 2431.
- 15 *Ibid.*, lettera del 7 aprile 1862 prot. n. 932.
- 16 SASF, *Carteggio* 1866, tit. XIII, pos. n. 141, lettera del 16 ottobre 1866 prot. n. 2192.
- 17 SASF, *Carteggio* 1935, ctg. IX, classe 6/2; dal carteggio sulla scuola per le maestranze marittime si rileva che la pratica per la istituzione della scuola professionale marittima aveva avuto inizio, per interessamento dei dirigenti della locale Unione Marinara, nei primi mesi del 1934.