

NUMERO 1
OTTOBRE 1981

SOMMARIO

G.E. Rubino
EDITORIALE

RICERCA E TUTELA

ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE E STORIA ECONOMICA

IL CASO DEL REGNO DI NAPOLI NELLA PRIMA METÀ DELL'OTTOCENTO
di J.A. Davis

IL CENTRO DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE
E LA SUA ATTIVITÀ NEL TERREMOTO

IL CENTRO DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE
E LA SUA ATTIVITÀ NEL TERREMOTO
di G.E. Rubino

NOTIZIE

IL CENTRO DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE
E LA SUA ATTIVITÀ NEL TERREMOTO
di F. Barbagallo

T.C.I. E CULTURA MATERIALE
CASERTA - SAN LEUCIO
CONFERENZA DI SÉBASTIEN LOSTE
a cura di A. Vitale

LIBRI E SEGNALAZIONI

L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE IN FRANCIA:
STUDI E INIZIATIVE
a cura di F. Starace



ASSOCIAZIONE
PER L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

CENTRO DOCUMENTAZIONE E RICERCA
PER IL MEZZOGIORNO

BOLLETTINO

la Filanda e Coccolliera

rale, dove per mezzo di un cotone principale situato nel centro, ed
la pressione verticale di palmi 44. prendono moto 56. mangani,
uaci con le corrispondenti caldaie.

Dopo una lunga attesa, imposta dalla necessità di ottenere le prescritte autorizzazioni di legge, inizia con questo numero la pubblicazione ufficiale del nostro Bollettino, la cui stesura, affidata ad un ristretto comitato di redazione, non potrà certo prescindere dalla collaborazione dei soci e di quanti ancora vorranno utilmente intervenire nel dibattito in corso sugli argomenti che ci interessano.

Auspiciando una larga partecipazione, sarà dunque utile ricordare come la stessa definizione di Archeologia Industriale: campo interdisciplinare di studi connessi alla nascita ed allo sviluppo della moderna società industriale, con tutte le sue implicazioni di ordine storico e metodologico, superando le stantie barriere disciplinari della ricerca, favorisca di fatto la convergenza verso i problemi sollevati dalla Rivoluzione Industriale di un vasto strato di interessi e di competenze e consenta pertanto a ciascuno di noi di apporre legittimamente il proprio tassello al complesso mosaico del fenomeno. Analogamente — converrà sottolinearlo — i dichiarati interessi meridionalistici della nostra associazione non costituiranno certamente una limitazione agli argomenti che saranno trattati ed alla ospitalità che il Bollettino potrà offrire, ma si configureranno evidentemente solo come una caratterizzazione particolare del lavoro di ricerca di quanti vivono ed operano nel meridione, dove, com'è noto, lo svolgersi del processo storico produttivo conobbe tempi e forme differenti che altrove.

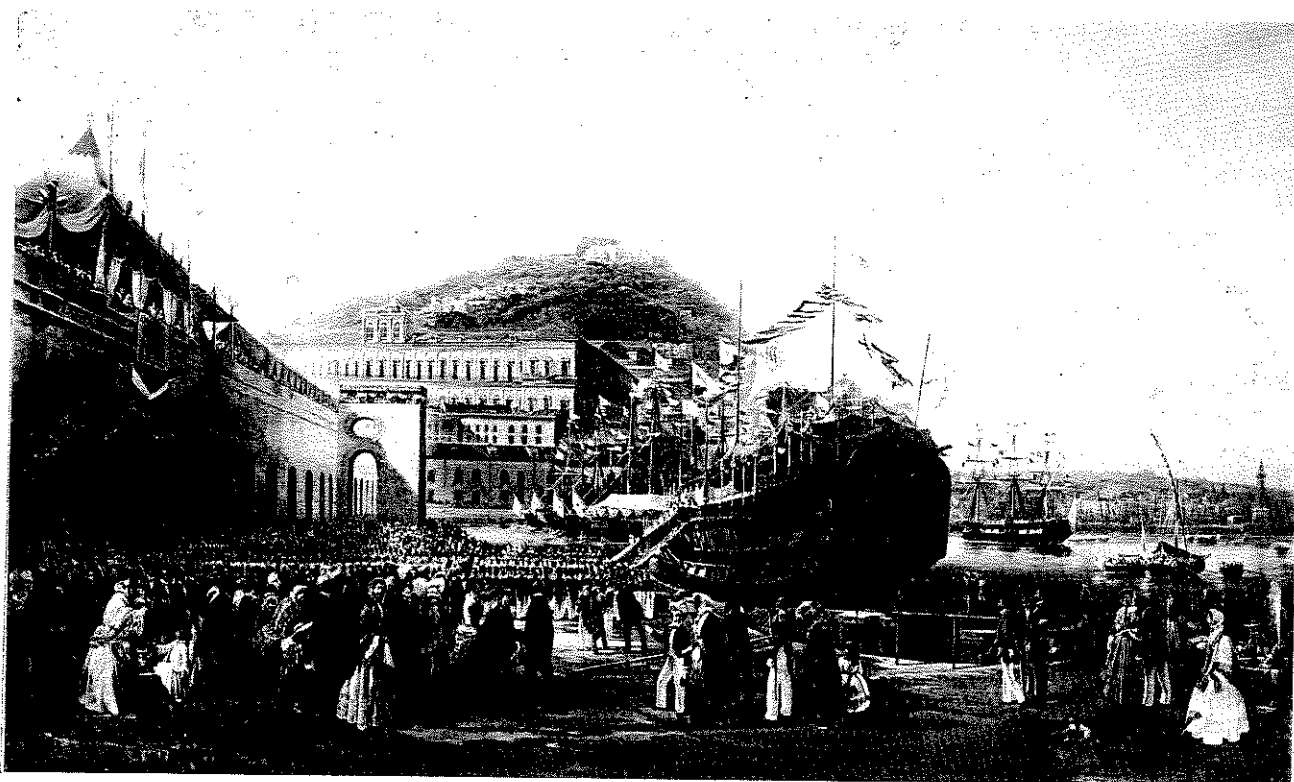
Archiviato ormai il numero zero (ottobre '80), con le interessanti relazioni di Enrico Castelnuovo e Massimo Negri, concludiamo in questa sede, la pubblicazione degli interventi al primo Convegno sulla Archeologia Industriale in Campania e nel Mezzogiorno (Napoli - ottobre '78) con il testo di John A. Davis, professore di Storia Italiana ed Europea all'Università di Warwick (G. B.).

Anche Davis sembra condividere una visione interdisciplinare dell'Archeologia Industriale, affine comunque più all'esperienza di studio italiana che anglosassone. Valente storico dell'economia, nonché profondo conoscitore della realtà culturale del Mezzogiorno pre-unitario (è infatti autore, fra l'altro, del volume *Società ed imprenditori nel Regno Borbonico 1815-1860*, Laterza, Bari 1979 e lavora attualmente ad una storia sociale dell'Italia nell'Ottocento), egli pone in definitiva l'accento sulle contraddizioni socio-economiche dello stato borbonico, caratterizzato da una plurisecolare condizione di arretratezza e ad un tempo detentore di effimeri « primati ».

Le sue conclusioni sono puntuali, ma necessariamente sintetiche, come si conviene al testo di una conferenza. Esse sembrano comunque proporre il tema di una interessante ipotesi di lavoro che non può certamente lasciarci indifferenti.

Un primo bilancio dei danni inferti dal sisma del novembre '80 al patrimonio industriale in Campania ed una scheda sulla ferriera calabrese di Cardinale, nota finora dai soli documenti ma ormai rintracciata e descritta con una indagine sul campo, chiudono infine la parte d'interesse più generale del Bollettino che, come tutte le iniziative in fase di avvio e di rodaggio, chiede il sostegno e la comprensione dei lettori.

G. E. R.



P. Mattei
L'inaugurazione del Bacino di Rad-
dobbo (1852)
(Napoli, Museo di San Martino).

ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE E STORIA ECONOMICA: IL CASO DEL REGNO DI NAPOLI NELLA PRIMA METÀ DELL'OTTOCENTO

Devo iniziare questa relazione con alcune parole di spiegazione per il titolo che ho scelto. Non intendo veramente parlare proprio dell'archeologia industriale in questa occasione, ma piuttosto di un campo di attività, quello dell'edilizia, delle comunicazioni viarie e dello sviluppo urbano, cioè di tutto ciò che possiamo definire lo sviluppo del territorio, nel Mezzogiorno, nella prima metà dell'Ottocento. Ad ogni modo, anche se rischio di ampliare forse eccessivamente il concetto di archeologia industriale, ho deciso di lasciare il termine nel titolo per una serie di motivi.

Prima di tutto, mi pare che l'interesse crescente per la ricerca nel campo dell'archeologia industriale, che si manifesta ora anche in Italia, potrebbe formare la base per un incontro ed una collaborazione, potenzialmente molto fertile, fra storici dello sviluppo economico e sociale e storici della dialettica fra uomo e territorio, cioè storici dell'architettura, della geografia, dell'urbanistica e dell'arte. Vero è che sono già state sviluppate una serie di ricerche specializzate: pensiamo subito per esempio alla storia umana o anche alla storia sociale in termini più ampi, in cui una tale collaborazione è già da qualche tempo in atto, anche con risultati molto proficui, ma in gran parte queste occasioni di incontro e di collaborazione sono rimaste finora più o meno sotto l'egida — direi forse troppo ampia e troppo poco definita — della « storia sociale ».

L'archeologia industriale, d'altro canto, ci offre subito certe caratteristiche più specifiche. Si tratta di un campo di ricerca e di studio che interessa direttamente la materia prima, per così dire, della storia dell'edilizia, della tecnica, della tecnologia etc.; ed è anche la materia prima della storia dello sviluppo economico. La base dell'incontro interdisciplinare che l'archeologia industriale ci offre, è costituita proprio dall'interesse per il fatto tecnico, che è pure la fonte di una serie di problemi, problemi che devono essere affrontati e superati prima di andare avanti.

A mio parere, i problemi connessi alla ricerca sui temi di archeologia industriale sono principalmente di due ordini. Innanzi tutto c'è il problema della finalità della ricerca. Non sarebbe esagerato, credo, affermare che l'interesse per la materia è nato, almeno per quanto riguarda la Gran Bretagna, dal crescente desiderio di conservare e proteggere quanto più possibile del vasto patrimonio di monumenti superstiti della prima fase della Rivoluzione Industriale. L'archeologia industriale è nata cioè e penso che si potrebbe dire lo stesso per l'Italia, come riflesso di un movimento culturale di largo respiro, invece che nel seno di una scienza o disciplina specifica. Le sue finalità non sono allora ben precise. Ed è a questo punto che entra in ballo il secondo problema: proprio perché il fatto tecnico si presenta come l'elemento più costante e più evidente della ricerca, c'è il rischio che questo si trovi elevato al rango di « finalità » della ricerca stessa. Ma ciò significherebbe, mi pare, ridurre la vasta problematica dello sviluppo economico ed industriale ad una mera elencazione di argomenti di ordine tecnico, di ricreare cioè un nuovo positivismo nel campo della storia economica che andrebbe ad aggiungersi alle forze numerose che già spingono questa sulla strada della quantificazione e dell'elaborazione di una soluzione oggettiva e matematica per ogni tipo di quesito (anche se una tale soluzione oggettiva è, almeno a mio parere, una semplice chimera).

Il fatto che mi preme sottolineare è che la storia economica, come qualsiasi altro ramo della storia, è per se' stessa interdisciplinare. Braudel ha dato un'impronta forse un po' troppo imperialista a questo concetto, affermando che la storia è la regina delle scienze dell'uomo, però rimane vero che non esiste ancora una storiografia valida dei processi, sia di sviluppo economico che prettamente tecnico, che trascuri il contesto sociale e politico in cui tale sviluppo si è affermato. Mi pare dunque che imporre agli studi di archeologia industriale (cioè all'incontro fra storici dell'economia, dell'architettura, dell'urbanistica, del territorio etc.) una finalità ristretta esclusivamente al fatto tecnico, porterebbe direttamente a trascurare questi importanti fattori. Penso dunque che sarebbe meglio lasciare le finalità della ricerca archeologica un po' più ampie e sfumate e d'altro canto io desidero adesso esaminare il caso delle attività nel campo edilizio, delle comunicazioni viarie e delle bonifiche nel Mezzogiorno, all'inizio dell'Ottocento, per illustrare più in dettaglio alcuni dei problemi cui ho finora accennato e per vedere come sia possibile inserire il fatto tecnico nel contesto più generale dello sviluppo economico.

Prendo in esame queste attività perché mi sembra che esse tocchino più o meno i temi che state studiando e ciò mi consente di correlarle con alcuni argomenti che ho tentato di sviluppare nel mio libro sull'economia meridionale.

Il problema che si presenta per primo è quello di stabilire l'importanza delle attività connesse all'edilizia urbana, alla costruzione e alla manutenzione delle strade, alle opere pubbliche in generale ed alle operazioni di bonifica del territorio nel contesto globale dell'economia meridionale nella prima metà del sec. XIX. Per una serie di motivi è molto difficile dare a queste attività un peso preciso. Le notizie ufficiali, pubblicate dal governo borbonico, sono infatti poco attendibili giacché mirano sempre ad un fine propagandistico ed a dimostrare, in particolare, alle provincie del Regno, che esse hanno ricevuto un trattamento ed un impegno finanziario pari a quelli della Capitale. C'è poi la difficoltà che si tratta ancora di settori in cui le iniziative pubbliche e private sono sempre mescolate, per cui precisare, in termini quantitativi, il loro contributo alla produzione economica globale del Regno sarebbe, quanto meno, un lavoro improbo. Possiamo comunque tentare un tipo di approccio diverso e chiederci cioè come tali attività figurano nel contesto della struttura economica napoletana dell'epoca. Anche se non possiamo dare un va-

lore quantitativo al loro contributo, rimane però chiaro che esse costituivano un settore economico di rilevante importanza e che richiedevano considerevoli investimenti, occupando, nel contempo, un notevole numero di persone. In qualsiasi società infatti, la necessità di curare il territorio costituisce un peso costante sulla spesa pubblica e pure una occasione importante di lavoro. I modi di sviluppo di questo settore possono dunque fornirci una serie di utili indicazioni sul processo di crescita in atto.

L'elemento fondamentale, nella storia economica del Mezzogiorno, fra la metà del Settecento e la metà dell'Ottocento, era costituito dal confronto con la nascita e la graduale espansione dell'economia industriale nei paesi dell'Europa settentrionale. Man mano, diveniva chiaro che questo avvenimento avrebbe cambiato radicalmente, non soltanto l'assetto economico del vecchio continente, ma anche i rapporti politici e diplomatici fra le nazioni ed il crescente divario economico che veniva ad instaurarsi determinava, per la prima volta nella storia, una situazione tangibile di arretratezza che non era soltanto quantitativa ma anche qualitativa. Questa situazione fu rapidamente intuita dalla classe dirigente del Mezzogiorno, se è vero che, a partire dalla seconda metà del sec. XVIII, fino al crollo del regno borbonico, possiamo cogliere una serie di iniziative volte a scongiurare una tale minaccia. All'inizio si tentò la strada della cooperazione con la potenza industriale più importante: la Gran Bretagna, ma dopo la restaurazione del 1815, si adottò una diversa alternativa, quella della resistenza e col protezionismo doganale si mirò a bloccare l'ingresso nel Regno di prodotti manifatturieri esteri, favorendo nel contempo lo sviluppo di una base industriale indigena.

Ma non dobbiamo seguire tutte le monovre di questa politica, basterà soltanto ricordare che essa determinò le strutture in cui le diverse attività economiche dell'epoca si svilupparono. La strategia degli ultimi borboni (bisogna anche dire che era una strategia in cui essi stessi riponevano poca fiducia) fallì, sia per lo scontro frontale che ne risultava con la Gran Bretagna che per le divisioni interne che provocava. Il tentativo però richiedeva anche da parte dell'intera economia meridionale uno sforzo di mobilitazione, volto a spostare ed ampliare la base economica del paese e proprio perché questo spostamento così necessario non avvenne, dobbiamo chiederci quali furono le ragioni per cui le strutture dell'economia meridionale, in quegli anni cruciali per le sorti economiche della regione, non riuscirono a rispondere alla sfida lanciata dall'esterno e mancarono all'imperativo di modernizzazione e razionalizzazione. Nella storia dello sviluppo economico del Mezzogiorno, gli anni della prima metà dell'Ottocento costituirono dunque una tappa cruciale, perché offrirono non soltanto buone occasioni per lo sviluppo dell'economia e della società, ma perché ponevano tali occasioni come una necessità. In questo contesto, l'esperienza di un settore come quello dell'edilizia, delle comunicazioni viarie e delle opere pubbliche in generale, ci forniscono una serie di indicazioni molto interessanti, giacché una serie di attività tradizionali venivano a combinarsi con i primi tentativi di nuove forme di intervento e di organizzazione. Prendendo dunque in esame questi tre rami di attività, cioè comunicazione e sviluppo della rete viaria, bonifiche della terra, edilizia e sviluppo urbano, ci proponiamo di vedere quali informazioni sul processo di sviluppo più generale in atto nella prima metà dell'Ottocento, possiamo ricavarne.

Per quanto riguarda i tentativi di migliorare la rete stradale nel Mezzogiorno continentale, dobbiamo innanzi tutto distinguere due periodi: quello dell'occupazione francese fra il 1805 ed il 1815, il cosiddetto « Decennio » e quello successivo della Restaurazione. Al pari di tanti altri settori dell'amministrazione napoletana di quegli anni, la prima organizzazione dei lavori pubblici fu opera di Giuseppe Bonaparte e di Gioacchino Murat. Nel 1809 Murat aveva creato l'Amministrazione generale di Ponti e Strade allo scopo di sovrintendere a tutte le costruzioni pubbliche ed in particolare alle strade del Regno e nel 1811 fu fondato un collegio di ingegneria civile per provvedere alla formazione dei tecnici. Lo sforzo principale delle costruzioni stradali fu concentrato in Puglia ma, a causa della difficile congiuntura economica e del blocco dei porti dell'Adriatico, la maggior parte dei progetti rimase incompiuta e con il ritorno dei Borboni, le ristrettezze finanziarie del governo fornirono poi degli ottimi pretesti per il loro abbandono definitivo. Le spese,

di conseguenza, furono destinate prevalentemente alla manutenzione della rete stradale esistente, che faceva capo alle tre strade regie che univano Napoli rispettivamente con lo Stato Pontificio, le provincie della Puglia e Matera. Anche queste importanti arterie tuttavia, malgrado le spese considerevoli, rimasero in condizioni deprecabili ed erano praticamente utilizzabili soltanto in estate. Nel 1860 si calcolava infatti che il Regno borbonico, il più grande come superficie di tutti i paesi della Penisola, possedeva soltanto 4,858 Km. di strade... Questo dimostra, per cominciare, la precisa volontà di non continuare i programmi varati dai francesi e così uno dei problemi più importanti dell'agricoltura meridionale, cioè la presenza di strade carrabili per ampliare i propri mercati, rimase irrisolto. Ma anche gli esempi isolati di alcuni tentativi di agire in questo settore in modo più energico, confermano, per altre vie, la presenza di una serie di ostacoli, che le strutture tradizionali dell'economia napoletana esercitavano. Perché, se è vero che il governo borbonico dimostrava poco interesse allo sviluppo di una rete stradale efficiente, è anche vero che l'uomo che dirigeva l'amministrazione de' Ponti e Strade, dal 1824 fino alla sua morte nel 1852, cioè Carlo Afan de Rivera, era di ben altro calibro. De Rivera è forse l'esempio più perfetto, nel Mezzogiorno, del nuovo tipo di funzionario nato dalla rivoluzione francese, non solo un amministratore capace, ma dotato anche di una solida preparazione tecnica e scientifica. Egli ebbe un interesse particolare per il problema delle bonifiche e furono proprio i suoi progetti per lo svuotamento del Fucino ad imporlo all'attenzione del pubblico. Aveva una consapevolezza veramente straordinaria della necessità di una pianificazione coordinata per lo sviluppo dell'agricoltura, ma nella sua veste di direttore dei lavori pubblici, fu destinato a vedere i suoi sforzi andare sempre a monte. La mancanza di mezzi finanziari da parte del governo, combinata con i grossi interessi legati agli appalti stradali, determinavano infatti una situazione tale che, malgrado tutti i suoi sforzi, gli appalti più cospicui finirono sempre con l'essere aggiudicati ad un gruppo ristretto, ma potente di monopolisti.

Le attività di tali appaltatori, che ho descritto in modo più dettagliato nel mio libro, ci forniscono un esempio emblematico delle forme di resistenza allo sviluppo che possono manifestarsi in una società arretrata. Il loro potere era basato principalmente sul possesso di capitale (in una società in cui esso era scarso), sostenuto inoltre dal monopolio dei materiali da costruzione: tufo, brecciamme, ghiaia etc. Per queste ragioni essi si opposero sempre a qualsiasi tentativo di ampliare le occasioni di partecipazione ad altri imprenditori, giacché questi avrebbero minacciato il loro monopolio e, nel nostro caso, la presenza di tali gruppi, aggiunta alla debolezza finanziaria del governo, furono sufficienti a vanificare gli sforzi di ammodernamento del de Rivera.

Nello stesso tempo bisogna dunque sottolineare anche il mancato sviluppo di una mentalità amministrativa più progredita, a parte il de Rivera. L'organizzazione delle costruzioni stradali e delle opere pubbliche in generale, nel nostro periodo, dimostra chiaramente che ciò che ancora prevaleva era la mentalità dell'*Ancien Regime*, per cui un'opera pubblica era semplicemente un modo per dare lavoro ai residenti in tempi di crisi. Si continuava perciò a lavorare prevalentemente d'inverno, quando cioè le condizioni climatiche erano poco adatte, ma quando il lavoro mancava. Questa consuetudine conveniva anche agli appaltatori, perché in quella stagione i salari erano anche molto bassi e quando de Rivera proponeva che sarebbe stato meglio, dal punto di vista tecnico, lavorare in estate, le premure degli appaltatori coincidevano con le paure del governo per vanificare i suoi sforzi. La mancanza di un significativo sviluppo della rete stradale del Regno, nella prima metà del sec. XIX, costituisce di per sé un severo commento allo sviluppo tardivo di quegli anni. Allo stesso modo mi pare che il tipo di resistenza che si frappose alle proposte del de Rivera rivela anche quelli che potremmo definire i « meccanismi dell'arretratezza » e cioè il tipo d'interesse radicato nelle strutture tradizionali e da esse dipendente. Ma la mancanza di un organico programma di sviluppo nel settore dei lavori pubblici dimostra anche tutte le incertezze e le contraddizioni insite nella strategia economica dei borboni ed in particolare nella mancata industrializzazione del paese.

Le iniziative nel campo delle bonifiche ci presentano un quadro di contraddizioni non

molto dissimile. In questo settore un'amministrazione a se' stante non fu creata prima del 1855 e questo vuol dire che prima di tale data mancò un serio tentativo di formulare una politica idonea ad affrontare uno dei problemi più imponenti dell'economia meridionale. Anche questo caso somiglia, per molti versi, al primo. Il decennio francese conobbe un momento di attività e programmazione, senza produrre molto in pratica; dopo la restaurazione la visione d'insieme del problema fu persa di vista e di nuovo fu esclusivamente merito del de Rivera se l'*impetus* dell'occupazione francese non andò totalmente esaurito nel tempo.

Il settore delle bonifiche presentava comunque alcune caratteristiche particolari. Il problema più grande era costituito dal fatto che le spese erano molto alte, certamente superiori a quelle che la maggioranza dei proprietari fondiari del Mezzogiorno potevano affrontare. Per gli stessi motivi anche il governo si trovò impossibilitato ad intervenire direttamente. La politica adottata fu allora quella di affidare i lavori di bonifica ai vari proprietari, attraverso la vendita di beni demaniali a prezzi bassi e coll'obbligo di intraprendere i lavori di drenaggio ed i miglioramenti richiesti. I pochi esempi di bonifica, compiuti in quegli anni, confermano però il bisogno di risorse finanziarie veramente ingenti (anche se i prevedibili ricavi erano alti e abbastanza sicuri) e ciò spiega perché una tale politica di incentivi produsse pochissimi risultati. Ma la strategia di affidare a privati tali imprese, conservava un aspetto ancora più negativo: non affrontava cioè il problema urgente di dare una soluzione alle condizioni disagiate delle regioni più afflitte, quali il Vallo di Diano, la pianura di Salerno, il bacino del Volturno, i Regi Lagni vicino Caserta, il lago Fucino etc., che richiedevano misure collettive. Una serie di sforzi individuali non ebbero successo perché non coordinate e programmate, mentre l'astensione di un solo proprietario poteva facilmente vanificare l'iniziativa degli altri. Per questi motivi c'è da chiedersi se la situazione del territorio nel Mezzogiorno, in quel periodo, sia migliorata, poiché, se si considera oltre agli scarsi risultati delle bonifiche anche la continua distruzione del terreno agricolo con i disboscamenti delle colline, mi sembra di poter affermare che la situazione debba probabilmente considerarsi peggiorata. Comunque è forse nel campo dell'edilizia e dell'espansione urbana che le manchevolezze dello stato borbonico, in quel periodo, si rivelarono in maniera più chiara. Se nei due esempi precedenti abbiamo avuto modo di osservare come la confusione fra settore privato e pubblico sia continuata, il campo dell'edilizia ed in particolare le attività connesse all'espansione urbana, dimostrano contemporaneamente non soltanto la mancanza di una qualsiasi direzione effettiva, ma anche il permanere di una mentalità propria dell'*Ancien Regime*.

Il campo è particolarmente interessante, perché ci porta in modo abbastanza diretto a confrontare il problema dei rapporti fra espansione demografica e sviluppo economico. Se, per esempio, si potesse identificare un aumento reale degli investimenti nelle strutture edilizie e nelle fabbriche di quegli anni, ciò potrebbe suggerire l'esistenza di una espansione economica strettamente connessa a quella demografica.

È anche questo, purtroppo, un problema molto difficile da risolvere, soprattutto perché il prevalente carattere privato dell'attività edilizia la rende molto difficile da quantificare ed analizzare. Ma se partiamo ancora una volta dall'aspetto amministrativo, avremo però una serie di indicazioni, che non offrono comunque una impressione molto positiva dell'argomento.

Per quanto riguarda lo sviluppo urbano della Capitale, bisognerà attendere fino al 1839 per vedere la formazione di un Consiglio edilizio, modellato sull'esempio del Corpo di Ponti e Strade, ma con poteri di intervento molto più limitati. La generale mancanza di sintetiche informazioni sull'attività edilizia riflette del resto il disinteresse del governo per questo settore, nonché la natura frammentaria e ristretta delle imprese. Il Consiglio edilizio doveva semplicemente definire gli standard delle costruzioni private e tentare di evitare gli abusi e la sua formazione è da vedersi più che altro nel contesto della reazione all'epidemia di colera che aveva colpito Napoli due anni prima. Così non si pensava affatto allo studio di un organico programma urbanistico, ma piuttosto ad una serie di interventi di carattere prevalentemente sanitario, adottati in maniera empirica. Dagli inter-

venti effettuati dal Consiglio appare inoltre chiaro che la risposta alla crescita demografica della città prendeva forma in una serie di tentativi, da parte di proprietari privati, di espandere le fabbriche già esistenti, una risposta che aggravava dunque i problemi della viabilità e della sanità del centro abitato. Dopo la rivoluzione del '48 si ebbe un nuovo sforzo, da parte del governo, di provvedere al problema della mancanza di alloggi economici nella città, colla costruzione di nuovi edifici residenziali nella zona di Foria, Tribunali, Mercato ed Arenaccia. I termini degli appalti rivelano però che la preoccupazione dominante era sempre quella di creare alloggi nel più breve tempo possibile ed al costo più basso.

Un altro aspetto della politica, per così dire, del governo in questo settore fu quello di spostare l'onere finanziario dallo Stato alle comunità locali. Mentre una tale politica poteva dare risultati abbastanza positivi nel caso di una città di provincia agiata, come per esempio Bari, nella maggioranza dei casi essa ebbe la conseguenza di arrestare del tutto l'attività edilizia nelle città e nei comuni più poveri, specie se si pensa alle disastrose condizioni dell'economia agricola e dunque alle ristrettezze delle finanze comunali, che da questa dipendevano in larga misura.

Ma quando si trattava di progetti di prestigio, il governo dimostrò un atteggiamento totalmente diverso. Il contrasto fra l'atteggiamento cauto ed avaro verso i problemi più urgenti dell'espansione urbana da un lato e quello più prodigo verso un numero ristretto di progetti che stavano a cuore ai Borboni dall'altro, ci colpisce subito. Si pensi per esempio alle spese per la Gran Dogana (cominciata nel 1786), per l'edificio di S. Giacomo e ai lavori per il famoso Corso Maria Teresa (oggi Corso Vittorio Emanuele), ai piedi della collina del Vomero. Ma di tutti questi esempi, il più rilevante fu la costruzione della monumentale chiesa di S. Francesco di Paola, progettata di fronte alla Reggia in atto di gratitudine per la Restaurazione del 1815. Come sappiamo, questo progetto si protrasse per molti anni e rimase come epitaffio al declino del vecchio stato di Napoli e della sua ultima dinastia. Le cifre che esso richiese furono enormi, se nel 1837 il Ceva Grimaldi calcolò che più di un milione e mezzo di ducati erano già stati spesi per la costruzione della chiesa, ancora lontana dall'essere ultimata. Fu certamente il più oneroso impegno dei lavori pubblici di quel periodo.

L'andamento delle attività edilizie e dei lavori pubblici in quegli anni, riflettono dunque chiaramente le tendenze degli altri settori dell'economia meridionale. Nello spreco di risorse pubbliche e nella mancanza di programmazione si vede inoltre riflesso, nel Paese, quello strano contrasto fra mancanza di razionali vie di comunicazioni e presenza della prima strada ferrata della Penisola, come dire il persistere, ancora nell'Ottocento, di quella stessa mentalità che aveva portato nel secolo precedente alla realizzazione delle nuove reggie di Portici e Caserta.

Sarebbe tuttavia errato scorgere in questi pochi esempi solo un elemento di irrazionalità. Certo essi dimostrano, ancora una volta, l'incapacità dello Stato borbonico, malgrado l'esperienza del decennio francese, di liberarsi della mentalità dell'*Ancien Regime*. Ma essi sono anche il riflesso della situazione economica e politica in cui il Regno si trovava. Di fronte alle minacce di ordine economico e politico che venivano dall'esterno, lo Stato doveva necessariamente mantenere in piedi una immagine di grande potenza. Ma poiché questa pretesa mancava assolutamente dei presupposti materiali, economici e sociali che ne erano alla base, non poteva che risultare effimera. Tali manifestazioni di grandezza esprimono, in definitiva, in forma esteriore, tutte le contraddizioni presenti all'interno del paese e soprattutto la situazione di dipendenza coloniale dalla quale il Mezzogiorno tentava disperatamente di sottrarsi.

John A. Davis
dell'Università di Warwick (G. B.)

(relazione al Convegno sull'Archeologia Industriale in Campania e nel Mezzogiorno - Napoli, Museo di Villa Pignatelli, ottobre 1978)

IL PATRIMONIO DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE DELLA CAMPANIA DOPO IL TERREMOTO.

Il terremoto del 23 novembre 1980, danneggiando irrimediabilmente o distruggendo il tessuto abitativo nei centri urbani e nelle campagne in una vasta area della Campania e della Basilicata, ha inferto un duro colpo alle tracce superstiti della civiltà materiale, aggiungendo la sua azione distruttrice al processo di abbandono e di degrado che va cancellando inesorabilmente l'identità culturale e storica di gran parte del paesaggio umano di una così ampia zona. Fanno parte di quest'ultimo alcuni dei rari esempi, almeno in Campania, di «paesaggio industriale», che, ancora lontani dall'essere organicamente tutelati, sono abbandonati alla degradazione ambientale ed all'incuria dei fruitori ed ora sono preda delle conseguenze del terremoto.

Come è noto, l'area più direttamente investita dal sisma comprende pressoché l'intera provincia d'Avellino, la frangia orientale della provincia di Napoli e la parte nord-orientale di quella di Salerno. In questa vasta superficie sono comprese gran parte delle aree più industrializzate e degli ambienti più ricchi di testimonianze del lavoro industriale della Campania e precisamente quelle che potremmo definire: l'area della filatura della canapa e del lino (l'agro sarnese-nocerino e la valle dell'Irno), l'area della molitura e della fabbricazione della pasta (la piana a sud del Vesuvio) e infine l'area della concia (Solofra). Un discorso a parte va fatto per la conurbazione napoletana, ricca di monumenti industriali di ogni genere, dalle fabbriche ai resti dell'architettura in ferro del secolo scorso, assai spesso reperibili sia in strutture pubbliche che in edifici privati.

La valle dell'Irno, fra Fratte di Salerno e Baronissi, in una delle aree più direttamente e violentemente colpite dal sisma, ospita le tracce dei primi insediamenti industriali dell'età moderna in Campania: in essa si sono insediate infatti le prime iniziative dell'industria tessile, di cui alcune ancora sopravvivono. Una delle poche superstiti, sopravvissuta alla piena del 1954 che devastò l'intera valle, la filanda fondata da Schlaepfer e Wenner nel terzo decennio del secolo XIX e poi intitolata ad Ermengildo Fumo, a Cologna di Pellezzano, limitata da un esile involucro murario e sostenuta da rade e sottili colonne in ghisa, secondo la tipologia costruttiva più tipica della filanda europea degli inizi del secolo XIX, non è stata apparentemente provata dal terremoto, anche se però le sue condizioni generali sono tali da rendere indispensabile ed urgente un deciso intervento di salvaguardia, unitamente all'intero ambiente circostante (i piazzali, gli edifici accessori, il canale pensile derivato dall'Irno e la centrale motrice). Un'indagine più accurata andrebbe però fatta, oltre che per essa, anche per tutti gli altri edifici costruiti dal Wenner e dagli altri imprenditori svizzeri nel-



Solofra (AV)
La conceria Guarini prima del terremoto

Vedute del centro di Solofra dopo il terremoto



la zona nello stesso periodo e conservati fino ad oggi, soprattutto per quelli che versano in peggiori condizioni statiche e di manutenzione.

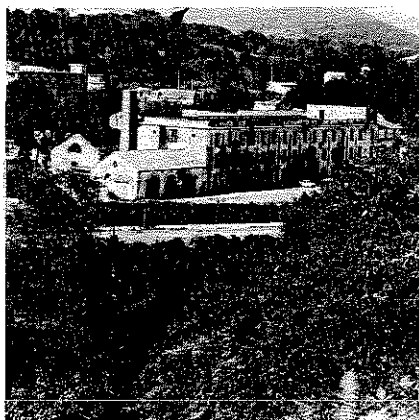
Più ad occidente, nonostante la maggiore distanza dall'epicentro, danni sensibili hanno subito i quartieri dei mulini e pastifici nei due centri di Gragnano e Torre Annunziata. In particolare a Gragnano quasi tutti i numerosi pastifici costruiti tra la metà del secolo scorso ed il primo dopoguerra, conservatisi fino ad oggi, sono ora inagibili. In taluni casi l'Amministrazione locale, di sua iniziativa, ha operato disinvolute demolizioni, che sono certamente da considerarsi ingiustificate, come del resto si è verificato in altre zone.

Il pastificio Afeltra, uno dei pochi finora funzionanti, ha subito la demolizione del tetto ed, ovviamente, l'interruzione dell'attività produttiva. Stessa sorte è toccata al pastificio Garofalo, mentre solo il Di Martino, tra le vecchie aziende, continua l'attività. Sulla sopravvivenza dei pastifici ottocenteschi e soprattutto del loro ambiente architettonico, oggi più che mai non c'è da farsi soverchie illusioni, se non si interviene con un'opera decisa di salvaguardia e recupero produttivo. Sulle cortine di edifici ricoperti di stucchi e rilievi, testimoni dell'età d'oro della cittadina e di un'attività fiorente in gran parte della regione, grava ora il rischio concreto della demolizione, primo passo di una speculazione immobiliare che dalla crisi produttiva prima e dal terremoto poi trae facilmente alimento.

Situazione apparentemente migliore a Torre Annunziata, pure colpita drammaticamente dal sisma, dove il quartiere murattiano tra via Oplonti, via Murat e via Mazzini, in cui si concentra la maggior parte dei pastifici attivi fino all'ultimo dopoguerra, sopravvive come manifestazione concreta della volontà di conservare le strutture edilizie degli edifici industriali, dei quali due sono ancora in funzione e gli altri sono stati tutti riadattati a residenze. La situazione si presenta peggiore, indipendentemente dal terremoto, per i grossi insediamenti, come per il pastificio Saem, ex Filippone, recentemente demolito, e per i due lunghi e notevoli edifici dei pastifici Vitagliano e Scafa al corso V. Emanuele, anch'essi minacciati dalla demolizione. La perversa logica di mercato ha il gioco facile sui grandi contenitori industriali vuoti, che non sono stati in tempo utile riciclati in abitazioni o utilizzati per il commercio. La mancanza di sensibilità degli amministratori e l'assenza di un'educazione collettiva in proposito renderà probabilmente tardiva la possibilità di utilizzare vasti contenitori, come già avviene in altre città italiane ed europee, al fine di dare alla città quelle attrezzature collettive di cui essa spesso non riesce altrimenti a dotarsi.

I danni maggiori, tra le località importanti per l'archeologia industriale, si possono tuttavia riscontrare a Solofra, purtroppo assai più prossima delle altre all'epicentro

La Filanda Fumo a Pellezzano nella Valle dell'Irno (1827/28)



del sisma. A Solofra (10.000 abitanti, percentuale di 99 per cento di occupati) si concentra uno dei quattro grandi poli dell'industria conciaria in Italia, e certamente il più antico (gli altri tre sono a Santa Croce sull'Arno in Toscana, ad Arzignano nel Vicentino ed a Turbigo in Lombardia). Solofra primeggia da secoli nel settore delle pelli ovo-caprine e costituisce ancora oggi la realtà produttiva più importante dell'intera Irpinia ed un esempio eccezionale di benessere e attività in Campania. Le concerie in funzione sono circa 150, tra medio-grandi e piccole, con circa 3.000 addetti, in gran parte del posto.

Nei secoli scorsi Solofra era nota in tutto il mondo per la peculiarità quasi unica della sua produzione; essa aveva rappresentanze commerciali nei principali centri finanziari del Mediterraneo e si appoggiava ad una flotta mercantile sua propria, alla fonda nel porto di Salerno.

In un tessuto straordinariamente ricco e compatto, cresciuto fin dal Medioevo intorno ad un breve tratto del torrente Solofrana, le abitazioni dei « maestri coriarii » in singolare simbiosi, si alternano con gli edifici adibiti da secoli all'attività conciaria, dai caratteristici sottotetti aperti con i graticci multipiani per l'essiccazione delle pelli. Assai spesso anche le stesse abitazioni sono state nel passato, e qualcuna lo è ancora oggi, sede di piccolissime aziende a conduzione strettamente familiare. Le poche concerie ancora attive nel quartiere Toppolo, circa una quindicina tra le 51 censite nel 1857, già in crisi per le limitazioni poste alla loro attività dall'entrata in vigore della legge Merli, sono ancora in via di definitivo smantellamento, il che segna probabilmente la fine di un intero sistema economico ed insediativo. Estese e gravissime distruzioni ha subito nel quartiere, in particolare, la cortina abitativa sovrastante verso sud il torrente. Un ambiente irripetibile, sia sul piano dell'organizzazione spaziale che su quello dell'integrazione dell'insediamento abitativo con una peculiare attività produttiva, è ora profondamente mutilato.

Le concerie, sistemate nei bui locali sparsi intorno a via Toppolo, non possono ormai più funzionare. I locali sono inagibili, né possono essere riattati, perché il Comune, in ossequio alle prescrizioni della legge Merli, concede permessi di restauro solo se per usi abitativi.

È assai improbabile purtroppo che tra i tanti problemi del dopo-terremoto possa trovar posto, presso gli enti locali, la problematica del recupero e della conservazione globale di un documento corale come quello del quartiere delle concerie di Solofra, soprattutto alla luce del progressivo trasferimento a valle, nei 20 ettari dell'area industriale attrezzata lungo la superstrada Salerno-Avellino, delle attività produttive un tempo fiorenti nel nucleo antico della cittadina.

Il problema della sopravvivenza e del futuro recupero dei beni culturali situati nelle aree colpite è all'attenzione dei politici e delle popolazioni locali; queste ultime, in

duramente anche gli stabilimenti statali della vicina Monparticolare, hanno avuto già modo di esprimersi relativamente a certe troppo facili demolizioni oppure ai forzati allontanamenti delle opere d'arte bisognose di restauri, invocando l'adozione di provvedimenti di recupero statico e funzionale, che garantiscano il ripristino ed il mantenimento in loco dei beni danneggiati o in pericolo.

Un processo di sensibilizzazione che porti alla tutela dei monumenti industriali ed in genere delle testimonianze fisiche dei processi di produzione industriale è da noi ancora agli inizi. A differenza del bene culturale « tradizionale », il patrimonio industriale è più indifeso, mancando di un'adeguata tutela legislativa e della copertura offerta dalla sensibilità dell'opinione pubblica, che gli potrebbe assicurare l'inserimento nella vita culturale della comunità.

Anche l'obiettivo limitato di studiare, conoscere e classificare tali documenti può divenire di impossibile raggiungimento se il terremoto distrugge le loro tracce prima che ci sia potuti accingere al loro studio organico e, preventivamente, ad un censimento completo. È perciò che occorre il massimo impegno di noi tutti a far sì che i documenti industriali superino il più possibile indenni la fase critica del terremoto e, soprattutto, del dopoterremoto, per impostare poi con successo un'organica strategia di studio e di recupero.

Augusto Vitale

Cardinale
Località Razzona
Busto in ghisa di Carlo Filangieri con
iscrizione commemorativa in marmo
(F. Staglianò, 1846).



LA FERRIERA DI CARLO FILANGIERI DI SATRIANO RISCOPERTA

Con l'ascesa al trono di Ferdinando II, nel novembre del 1830, una ventata di liberalismo sembrò investire il Regno. Il richiamo degli esuli e degli ex-murattiani, testimonianza dello spirito di riconciliazione che animava il nuovo Sovrano, suscitò intorno alla Monarchia un nuovo fervore intellettuale, nutrito di legittime speranze di rinnovamento culturale e politico e con la comparsa di un certo numero di nuovi giornali, cominciarono a dibattersi anche importanti temi economici che ponevano in primo piano il ruolo trainante dello Stato.

Venne così a galla la polemica fra liberisti e protezionisti e nel 1834, sul *Giornale di Commercio*, Giuseppe del Re prese decisamente posizione contro gli industriali napoletani Zino ed Henry, titolari dell'omonimo stabilimento metallurgico, rimproverando loro di utilizzare nella lavorazione la « ferraccia » di provenienza inglese, a discapito della produzione nazionale.¹ Col passare degli anni, lo scontro divenne più aspro e nel 1838 l'economista Mauro Luigi Rotondi giunse a chiedere apertamente, in un opuscolo dal titolo « *Riflessioni economiche sul ferro* », pubblicato però anonimo, la liberalizzazione del commercio del ferro a beneficio delle arti e dell'agricoltura e la fine della protezione doganale per le misere ferriere del Regno.² La sua posizione — come può facilmente intuirsi

— nascondeva importanti risvolti politici, giacché metteva in discussione la legittimità dei grossi monopoli, sia pubblici che privati, interessati alla siderurgia nazionale. A difesa delle opposte tesi protezionistiche e degli interessi corporativi ad esse connesse, seguì presto una « *Risposta* », altrettanto anonima nella forma, ma facilmente riconducibile alla persona di Carlo Filangieri di Satriano, proprietario, in quegli anni, dell'importante ferriera di Cardinale di Calabria Ultra.³

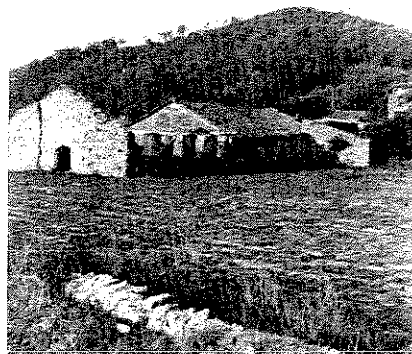
Valoroso combattente ad Austerlitz ed ex generale murattiano, il Filangieri era stato epurato dall'esercito borbonico nel 1821 e si era dedicato coraggiosamente alle iniziative industriali, per poi riconciliarsi con la Monarchia e legare definitivamente il suo nome alla riconquista della Sicilia dopo i moti del 1848. Con il titolo di principe, egli aveva ereditato anche gli ex feudi di Satriano, Cardinale, Davoli e San Sostene e fu proprio a Cardinale e lungo il corso del fiume Ancinale che egli volle impiantare, verosimilmente nella seconda metà degli anni venti, una piccola ma attrezzata ferriera che utilizzava come materia prima il minerale dell'isola d'Elba e come combustibile il carbone dei boschi della Razzona e dei vicini monti delle Serre. Successivamente egli darà vita, in Campania, ad un grande mulino a vapore e ad una fabbrica di sapone e nel 1837, in qualità di azionista della *Società Industriale Partenopea*, contribuirà alla costruzione di una grande filanda di lino, cotone e canapa a Sarno (oggi filanda D'Andrea).⁴ Dal momento che tali iniziative, alla lunga, si dimostrarono disastrose dal punto di vista finanziario, possiamo anche convenire con E. Croce che egli fosse principalmente animato « dallo spirito del progresso e della operosità, intesa sia nel nuovo senso tecnico e positivisticò, che come omaggio alla tradizione illuministica paterna ». ⁵

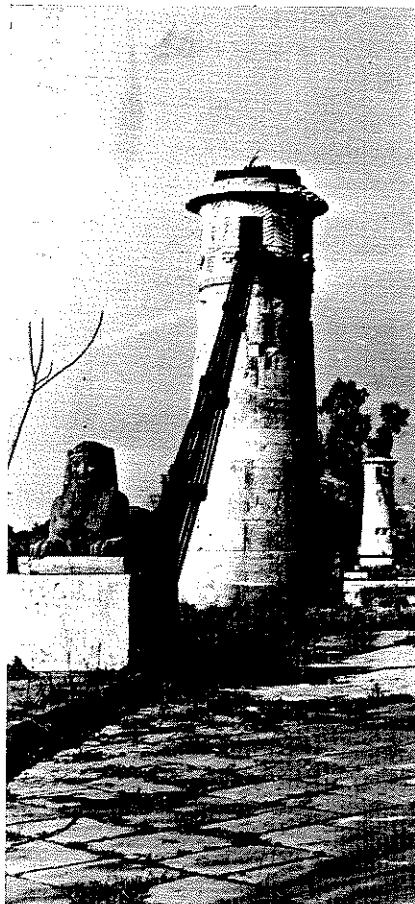
« Questo valentuomo zelantissimo del pubblico bene — scrisse il contemporaneo Bianchini — ha impiegato molto capitale ed ha posto tutte le sue cure per portare il ferro malleabile ad un grado di perfezione che sconosciuto era fra noi. Si lavorano nelle sue ferriere (di Cardinale) sino a 3.600 cantaja di ferro l'anno con minerale dell'Elba. Vi sono sei fucine alla catalana, ed in ciascuna di esse nello spazio di ore dodici con 280 rotoli di minerale e 600 di carbone si ottiene un cantajo di ferro... » ricordando ancora che nella stessa ferriera erano state fuse le catene di ferro dei ponti sospesi sul Garigliano e sul Calore, compiuti rispettivamente nel 1832 e nel 1835 dall'Ispettore di Ponti e Strade Luigi Giura sulla base di precedenti modelli inglesi e francesi.⁶ Lo stesso Filangieri, del resto, ne aveva accennato nel suo opuscolo, ricordando orgogliosamente che esse facevano « grandissimo onore allo ingegnere che ne regolò la costruzione ed all'opificio nazionale che potè somministrarle ». ⁷ Secondo il Petrocchi la ferriera di Cardinale sarebbe andata distrutta durante la terribile alluvione del 1855⁸, che colpì



Cardinale (CZ)
Località Razzona
Casino rustico dell'antica proprietà
Filangieri (oggi proprietà Pelaggi).

Cardinale
Località Rozzona (corso del fiume
Ancinale)
Ruderi dell'antica ferriera Filangieri.
Prima metà de secolo XIX.





Caserta
Foce del fiume Garigliano
Il Real Ferdinando, primo ponte sospeso in ferro costruito in Italia (1828/32)

giana, ma possiamo invece affermare, con sicurezza, che essa sopravvisse al disastro ed è ancora oggi presente sul territorio con importanti resti materiali.

Una indagine sul campo, condotta dal sottoscritto sulla base delle poche fonti appena citate e con l'ausilio delle carte topografiche dell'I.G.M., ne ha infatti rivelata la presenza nella proprietà del Dott. Bruno Pelaggi sita nel comune di Cardinale e più esattamente in località Razzona e lungo il corso dell'Ancinale, ove questo confina col territorio di Chiaravalle Centrale. Nei pressi di un grazioso casino rustico e di una piccola cappella, che costituivano il nucleo residenziale dell'antica proprietà Filangieri, ancora oggi infatti un piccolo busto in ghisa del Generale campeggia su un alto piedistallo, ove è posta inoltre la seguente iscrizione in marmo:

A CARLO FILANGIERI/PRINCIPE DI SATRIANO/PER ANIMO E PER INGEGNO/NON DISSIMILE A GAETANO SUO PADRE/E PER GLI EGREGI SUOI FATTI DI GUERRA/GLORIA E DECORO DELLE NAPOLETANE MILIZIE/IL CAVALIERE SAVERIO AMIRANTE/RETTORE DI QUESTE MAGONE/IN TESTIMONIO/DI GRATO E DEVOTO ANIMO/L'ANNO 1846/FRANCESCO STAGLIANO/'ESEGUI'.

A poche centinaia di metri da questo nucleo abitativo ed allo sbocco di un comodo sentiero che discende dolcemente al vicino corso dell'Ancinale, giacciono infine i resti dell'antica ferriera, trasformata in centrale idroelettrica all'inizio del nostro secolo (come, per esempio, la ferriera di S. Agata dei Goti!) e quindi definitivamente abbandonata.

Lo stato dei ruderi, in parte invasi dalla vegetazione, non consente di cogliere organicamente ed a prima vista l'organizzazione in pianta dello stabilimento, posto in piano ed alla base di un piccolo colle alberato ma, nella sua parte retrostante, si distingue ancora perfettamente il grande vaso semicircolare (detto *bottazzo*) che imbrigliava, in origine, l'acqua del fiume (o di vicine sorgenti) per poi condurla, tramite un canale manufatto, sulla sommità delle « trombe a vento » dei forni e sulle ruote dei magli. Ignoriamo inoltre se, allo stabilimento principale, si aggiungevano originariamente altre piccole ferriere dislocate lungo il corso dello stesso fiume e non vi è dubbio, infine, che l'indagine sul campo dovrà estendersi, in futuro, anche al rilevamento ed allo studio analitico delle strutture edilizie ancora presenti. Nota ormai l'importanza storica e tecnologica rivestita dalla nostra ferriera nell'ambito del primo industrialismo del Mezzogiorno, è altresì evidente che la sua tutela si impone e che il restauro di ciò che rimane (da adibire magari a piccolo museo dell'artigianato del ferro una volta molto diffuso in tutta la zona), potrebbe facilmente rientrare all'interno di un organico progetto di tutela ambientale e di sviluppo agroturistico della zona, cui la nuova legge turistica regionale affida ormai importanti finanziamenti pubblici.

Gregorio E. Rubino

NOTE:

¹ Cfr. R. SINNO, *Le miniere di ferro di Pazzano (Calabria)*, in « Atti dell'Accad. Pontaniana », Napoli, 1968, n. s., XVII, p. 219;

² Cfr. M.L.R., *Riflessioni economiche sul ferro*, Napoli, 1838;

³ Cfr. *Risposta alle riflessioni economiche sul ferro*, Napoli, 1838;

⁴ Cfr. E. CROCE, *La Patria napoletana*, Vicenza, 1979, pp. 95-98; ed ancora R. PANE, *La Filanda di Sarno*, in « Napoli Nobilissima », Napoli, 1978, XVII, p. 203;

⁵ Cfr. CROCE, *op. cit.*, p. 98;

⁶ Cfr. L. BIANCHINI, *Sullo stato delle ferriere del Regno di Napoli*, in « Il Progresso delle Scienze, delle Lettere e delle Arti », Napoli, 1834, pp. 118-119;

⁷ Cfr. *Risposta etc.*, cit., p. 38;

⁸ Cfr. M. PETROCCHI, *Le industrie del Regno di Napoli dal 1850 al 1860*, Napoli, 1955, p. 81.

L'ARCHIVIO WENNER

Nel corso del 1980 L'Associazione — tramite i proff. de' Seta, Barbagallo e Vitale — ha svolto una complessa azione diretta a sollecitare l'apertura alla pubblica consultazione dell'imponente archivio conservato dalle Manifatture Cotoniere Meridionali. Si tratta di un patrimonio notevolissimo che documenta l'intera attività aziendale dalla prima metà dell'Ottocento, quando l'impresa fu fondata dai Wenner, fino all'attuale gestione MCM nell'ambito del gruppo ENI.

L'archivio è stato conservato fino al 1981 in un villino disabitato di Poggioreale, di fronte al vecchio stabilimento tessile da anni inattivo e di recente è stato trasferito presso lo stabilimento salernitano delle MCM.

In passato non hanno avuto buon esito i tentativi esperiti dalla Soprintendenza archivistica della Campania nei confronti delle MCM per rendere possibile l'apertura al pubblico di un patrimonio di così grande valore ai fini della ricerca storica.

L'Associazione si è fatta carico nello scorso anno di sensibilizzare a tale problema, e a quello più ampio e ambizioso della formazione di un archivio delle aziende campane, l'Unione Industriale di Napoli, nelle persone del presidente e del direttore. È stata anche tenuta una riunione, nella sede dell'Unione, con la partecipazione dei rappresentanti dell'IRI e dell'Intersind, del direttore dell'Archivio di Stato di Napoli, del soprintendente archivistico della Campania, del direttore dell'Istituto di storia contemporanea nell'Università di Napoli e di rappresentanti di alcune grandi aziende operanti nel Napoletano.

Permanendo le tradizionali riserve delle MCM, furono avviati rapporti direttamente con l'ENI, che parevano giunti a buon punto quando i noti cambiamenti al vertice del gruppo bloccarono iniziative che sembravano prossime a realizzarsi. I recenti cambiamenti alla direzione dell'Unione Industriale di Napoli non hanno certo giovato a una ripresa dell'iniziativa, che comunque l'Associazione intende continuare nei confronti dell'ENI e delle MCM perché maturino le condizioni della pubblicizzazione di un patrimonio documentario, che consentirebbe di poter riscrivere in maniera ben più arricchita una rilevante parte della storia di Napoli, della Campania e del Mezzogiorno.

F. Barbagallo

TOURING CLUB ITALIANO E CULTURA MATERIALE

L'iniziativa del Touring Club Italiano di completare la pregevole collana « Capire l'Italia » con il volume « Campagna e industria - i segni del lavoro », quinto della serie ed in distribuzione ai soci per il 1982, contribuisce certamente ad alimentare la diffusione dell'interesse verso l'archeologia industriale e a svelare e ad aprire al turismo

luoghi e percorsi ricchi di reperti della civiltà industriale.

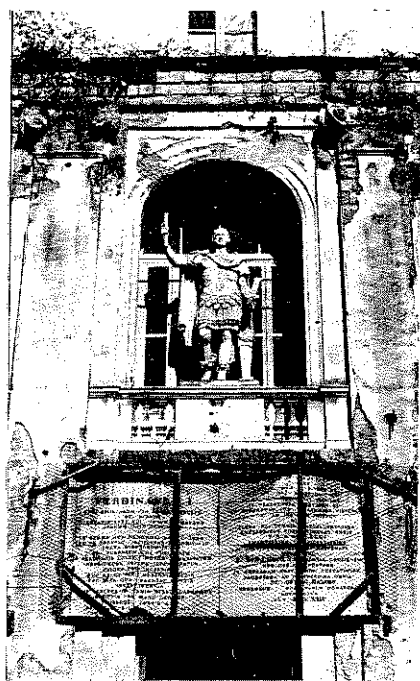
La monografia è dedicata, come scrive il Presidente del T. C. I. nella presentazione: alla descrizione di « quel complesso di valori e di beni che il mondo contadino ed i primi segni di organizzazione industriale ci hanno lasciato e che vengono generalmente definiti come beni della cultura materiale ». Essa è pertanto suddivisa in tre parti, dedicate rispettivamente all'archeologia del paesaggio agrario, all'archeologia industriale (un pregevole saggio di Antonello e Massimo Negri, ricco di immagini fotografiche) ed ai musei della cultura materiale, quasi del tutto ignoti al grande pubblico, ma pure sorprendentemente abbondanti nel nostro paese.

Come di consueto, alla monografia è unito il volumetto di itinerari turistici. Questi attribuiscono così ad argomenti certamente poco noti, non solo il valore storico che si sono conquistati, ma anche quella curiosità di pubblico che meritano le « cose da vedere ». Oltre a 10 itinerari per le campagne del nord e del centro, la guida contiene ben 18 itinerari attraverso le aree e le località più antiche di reperti industriali. Quasi tutte le regioni sono rappresentate; la Campania in particolare figura con due percorsi, il primo articolato su San Leucio, Capua ed il ponte Borbonico alla foce del Garigliano, mentre il secondo prende le mosse da Napoli per toccare Pietrarsa, i mulini ed i pastifici di Torre Annunziata e Gragnano, le cartiere di Amalfi, le filande della valle dell'Irno e di Sarno ed infine le concherie di Solofra.

CASERTA - SAN LEUCIO

Caserta è stata recentemente sede di due iniziative culturali dedicate alla valorizzazione del complesso di manifatture di San Leucio. La prima, tenutasi il 25 e il 26 settembre 1981 presso il Belvedere di San Leucio, è stata il Convegno di studi sul tema « San Leucio: bilancio di due secoli di storia, di cultura e di attività. Politica di interventi e prospettive di rilancio », promosso dal comune di Caserta con la collaborazione della Società di Storia Patria di Terra di Lavoro.

Nella prima giornata del convegno si sono avuti interventi di Cesare de' Seta, Gregorio Rubino e Massimo Rosi della Facoltà di Architettura di Napoli e di Paolo Caputo dell'Università di Milano. Moderatore il prof. Aniello Gentile, presidente della Società di Storia Patria. È stata inoltre inaugurata una mostra di documenti dell'attività della Manifattura, allestita a cura del Centro della Cultura e delle Tradizioni Leuciane e dal Comune di Milano. Nella seconda giornata sono intervenuti, per un bilancio politico delle iniziative di valorizzazione di San Leucio, Giovanni Maggiò, presidente dell'Unione Industriali di Caserta, Michele Lucariello, soprintendente ai Beni Ambientali di Caserta, Claudio Fazzini, dell'Università di Milano, Giuseppe Galasso e Guglielmo Triches, direttore generale del Ministero dei Beni Culturali. I lavori sono stati con-



San Leucio
Casino del Belvedere
Interno del primo cortile con statua
di Ferdinando I di Borbone (1824)

clusi dall'on. Vincenzo Scotti, Ministro per i Beni Culturali.

La seconda iniziativa, tenutasi il 17 ottobre presso la sede della Camera di Commercio sotto l'egida del Rotaract International, Club di Caserta - Terra di Lavoro, si è imperniata su una conferenza del prof. Giancarlo Alisio sul tema « Le utopie e le realtà urbane in età borbonica in Terra di Lavoro » e su una piccola mostra « San Leucio: testimonianza di archeologia industriale in Campania », allestita a cura di componenti del Rotaract con la collaborazione del Centro Leuciano, il cui dinamico coordinatore, don Battista Marelli, ha illustrato, nel corso della manifestazione, le iniziative prese a San Leucio per la salvaguardia e la valorizzazione dei reperti della colonia borbonica.

Sempre a Caserta, presso la sede della Società di Storia Patria di Terra di Lavoro in Palazzo Reale, tra la metà del mese di dicembre 1981 e la metà di gennaio 1982, si è tenuta la mostra « Archeologia Industriale in Campania e nel Mezzogiorno - Primi esiti di un inventario », allestita a cura della nostra Associazione, che già fu esposta nel Museo di Villa Pignatelli a Napoli nell'autunno del 1978, in occasione della venuta a Napoli della mostra di archeologia industriale inglese. La mostra, realizzata con la collaborazione del Comune di Caserta, è stata resa possibile anche da un contributo della Società di Storia Patria di Terra di Lavoro.

CONFERENZA DI SÉBASTIEN LOSTE

Il 9 dicembre 1981, nella sede dell'Istituto Francese di Napoli in via Crispi 86, si è tenuta la conferenza di Sébastien Loste, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat, sul tema: « Les cinq expositions universelles du XIXème siècle, de 1855 à 1900 », organizzata in collaborazione con la nostra Associazione.

Il conferenziere, introdotto dal prof. de' Seta, ha illustrato con l'ausilio di diapositive, la storia delle esposizioni universali che si tennero a Parigi nella seconda metà del secolo scorso, dopo l'Esposizione di Londra del 1851.

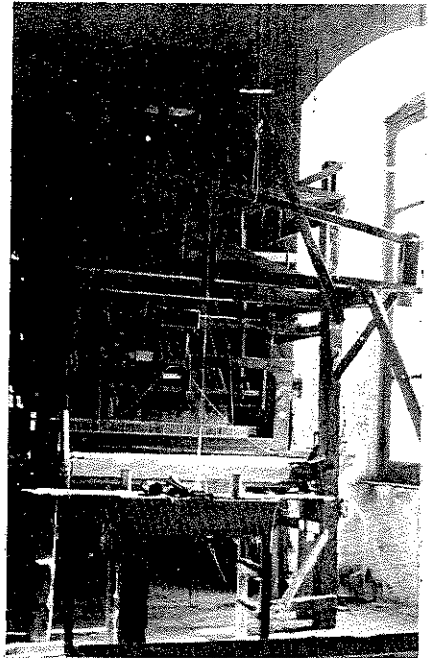
a cura di Augusto Vitale

LA MOSTRA

« ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE IN CAMPANIA E NEL MEZZOGIORNO »

allestita a cura della nostra Associazione, sarà ospitata a Parigi, nel prossimo mese di Marzo, presso la Maison des Sciences de l'Homme (54, Boulevard Raspail) con il patrocinio dell'Istituto Italiano di Cultura di Parigi, dell'Assessorato al Turismo della Regione Campania, del Comune di Napoli e de La Maison des Sciences.

San Leucio
Veduta di un antico telaio per la lavorazione della seta.



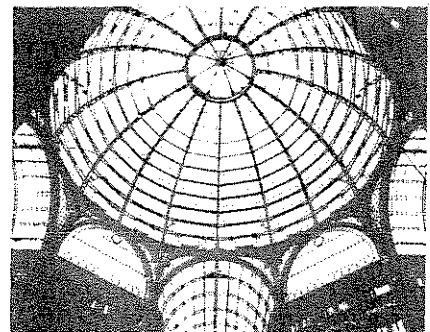
EXPOSITION SUR L'ARCHEOLOGIE INDUSTRIELLE
EN CAMPANIE ET DANS LE MEZZOGIORNO

PREMIERS RESULTATS D'UN INVENTAIRE
MAISON DES SCIENCES DE L'HOMME
54, BOULEVARD RASPAIL PARIS MARS 1982

EXPOSITION REALISEE PAR
L'ASSOCIAZIONE PER L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

CENTRO DI DOCUMENTAZIONE E DI RICERCA PER IL MEZZOGIORNO NAPOLI

AVEC L'AIMABLE PARTICIPATION DE:
L'ASSESSORATO AL TURISMO DELLA REGIONE CAMPANIA
IL COMUNE DI NAPOLI
L'ISTITUTO ITALIANO DI CULTURA DI PARIGI
LA MAISON DES SCIENCES DE L'HOMME



L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE IN FRANCIA: STUDI E INIZIATIVE

Allo stesso modo che altrove, l'archeologia industriale è nata in Francia come movimento empirico. Tre numeri del bollettino « L'archéologie industrielle en France » (septembre 1978, décembre 1979, décembre 1980) nel fornire un panorama della situazione francese, consentono però di iniziare a fondarne una teoria, confrontando gli studi in corso ed i diversi significati dati a termini spesso ancora soggettivi.

Dopo la nascita del « Comité international pour la conservation du patrimoine industriel » (ICCIR), la nuova organizzazione creata in Svezia all'inizio di giugno 1978 nel corso della III conferenza internazionale per la conservazione del patrimonio industriale, l'ICCIR accetta come solo rappresentante della Francia il « Comité d'Information et de Liaison pour l'Archéologie Industrielle (CILAC), che è affiancato dal « Centre de Documentation d'Histoire des Techniques » (CDHT). Il programma del CILAC è articolato su tre obiettivi strettamente solidali e complementari: ricerca e documentazione, progetti, informazione.

Il lavoro scientifico di documentazione ha lo scopo di realizzare l'inventario nazionale e regionale mediante carte (divise per regioni e per settori) delle testimonianze dell'attività in Francia dall'inizio del XVIII al XX secolo. Lo studio dei progetti di salvaguardia e rinnovo riguarda siti e monumenti industriali tipici di una attività o di una regione che incarnano la storia delle comunità; per stabilirne progetti coerenti di utilizzazione, il CILAC si propone di costituire per ciascuno di essi un gruppo di lavoro al quale saranno associati i proprietari e le collettività locali interessate, eventuali associazioni di utenti, architetti, storici, sociologi: tutto ciò con il sostegno delle iniziative private e degli organismi pubblici.

La campagna d'informazione del grande pubblico e degli specialisti (coloro che vi consacrano tutta o parte della loro attività), sottolinea il contenuto scientifico dell'archeologia industriale ed i suoi legami con la storia economica e sociale: a tale scopo il CILAC prevede di organizzare esposizioni, pubblicazioni, conferenze, in collaborazione con la stampa scritta e radio-televisiva. I cultori di archeologia industriale provengono da gruppi di pensiero e da professioni diverse: insegnanti, ricercatori universitari o del CNRS, conservatori di museo, architetti, responsabili di centri culturali, industriali e capi d'impresе private, direttori d'impresе pubbliche, funzionari d'amministrazioni locali, ricercatori indipendenti; occorre esplicitare il contenuto dei loro lavori, paragonando i differenti apporti e tale metodo si fonda sulla pluridisciplinarietà. In particolare occorre precisare i ruoli della ricerca sul terreno e della ricerca fondata sulla documentazione scritta, de « la sauvegarde des témoignages bâtis et des

fonds d'archives d'entreprises, l'histoire des transformations des bâtiments et l'histoire économique et sociale de leur environnement, quels sont les rapports entre la recherche d'archéologie industrielle et l'étude de l'architecture industrielle ».

Francesco Starace

ASSEMBLEA ORDINARIA ANNUALE DELL'ASSOCIAZIONE

Il 10 aprile 1981 alle 18,30, presso lo studio del segretario, prof. Augusto Vitale, si è riunita l'Assemblea ordinaria annuale degli iscritti alla nostra Associazione.

Il presidente uscente, prof. Cesare de' Seta ha riferito sulle attività svolte nell'anno precedente. Il tesoriere uscente, prof. Urbano Cardarelli, ha illustrato il bilancio consuntivo del 1980, che è stato approvato all'unanimità.

È stato in seguito eletto il nuovo Consiglio Direttivo, che è risultato così composto: Giancarlo Alisio, Francesco Barbagallo, Urbano Cardarelli, Guido d'Agostino, Mario del Vecchio, Cesare de' Seta, Ermanno Guida, Gregorio Rubino e Augusto Vitale. Nel prosieguo della riunione, è stato infine approvato il bilancio preventivo per il 1981 ed è stato presentato il numero 0 del Bollettino, in attesa di autorizzazione del Tribunale di Napoli.

Nella sua prima riunione (28/4/1981) il nuovo Consiglio Direttivo ha così distribuito le cariche sociali: presidente Cesare de' Seta, vicepresidente Francesco Barbagallo, segretario Augusto Vitale, tesoriere Urbano Cardarelli.

ASSOCIAZIONE PER L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE
Centro di documentazione e ricerca per il Mezzogiorno

Napoli 80121
Parco Margherita 85
telefono 400043, 407442

Bollettino quadrimestrale
Direttore responsabile
Gregorio E. Rubino

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

Notiziario per gli aderenti all'Associazione

Anno I - N. 1
Autorizzazione Tribunale di Napoli n. 3057 del 26.11.1981

Ottobre 1981
Distribuzione gratuita

Stampa
A.C.F.
Via Stanislao Manna, 10

Hanno collaborato a questo numero
J.A. Davis
A. Vitale
G.E. Rubino
F. Barbagallo
F. Starace

L'« Associazione per l'Archeologia Industriale - Centro di Documentazione e di Ricerca per il Mezzogiorno » si è costituita a Napoli nel mese di marzo del 1978 ad opera di un gruppo di studiosi ed ha eletto la sua sede provvisoriamente presso lo studio del prof. Cesare de'Seta, in Via Chiaia 138.

Il Consiglio Direttivo è composto da: Giancarlo Alisio, Francesco Barbagallo, Urbano Cardarelli (tesoriere), Guido d'Agostino, Mario del Vecchio, Cesare de'Seta (presidente), 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.

Pianta, Prospetto e Tagli

situata poco discosto dal Real Casino di Belvedere in S. Leucio verso la parte
animato da un orificio di acqua allacciata di once tre, ed un minuto di diamet
che traqqno seta da altrettan