

# STORIA ECONOMICA

*ANNO IX (2006) - n. 1*



**Edizioni Scientifiche Italiane**



# SOMMARIO

ANNO IX (2006) - n. 1

## ARTICOLI E RICERCHE

- A.M. BERNAL, *Mercato e spazio urbano a Siviglia dopo la scoperta dell'America* pag. 1
- F. DANDOLO, *Alle origini delle relazioni industriali dell'Italia repubblicana. La Confindustria e gli accordi sindacali del '45-46* » 27
- M. GIAGNACOVO, *Prime note sul commercio del guado nel basso Medioevo. Il problema dei costi della commercializzazione e il contributo della documentazione aziendale* » 71
- J.L. MORENO, *La trasmissione patrimoniale della piccola proprietà terriera nelle campagne occidentali della provincia di Buenos Aires nel periodo di transizione 1800-1870: uno studio sulle reti familiari* » 93

## NOTE E INTERVENTI

- L. DE MATTEO, *Le economie del Mediterraneo. Il Rapporto ISSM-CNR 2005* » 119
- E. RITROVATO, *Un capitolo nella storia della Società di Navigazione a Vapore «Puglia»: l'emigrazione transoceanica di fine Ottocento* » 125

## STORIOGRAFIA

- P. TACHELLA, *Temi e questioni di storia economica dell'Albania dalla dominazione ottomana al crollo del comunismo. Una rassegna bibliografica* » 139

## RECENSIONI

- A. CLEMENTE, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel golfo di Napoli tra XVIII e XX secolo*, Guida, Napoli 2005 (G. Langella) » 179

- M.C. ERMICE, *Le origini del Gran Libro del debito pubblico del Regno di Napoli e l'emergere di nuovi gruppi sociali (1806-1815)*, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Arte tipografica editrice, Napoli 2005, (F. Dandolo) » 181
- L. GALLINO, *L'impresa irresponsabile*, Einaudi, Torino 2005 (A. Clemente) » 183
- F. PETRINI, *Il liberismo a una dimensione. La Confindustria e l'integrazione europea 1947-1957*, Franco Angeli, Milano 2005 (F. Dandolo) » 186
- G.J. PIZZORNI (a cura di), *L'industria chimica italiana nel Novecento*, Franco Angeli, Milano 2006 (G. Farese) » 190
- P.A. TONINELLI, *Industria, Impresa e Stato. Tre saggi sullo sviluppo economico italiano*, Edizioni Università di Trieste, Trieste 2003 (F. Dandolo) » 192

UN CAPITOLO NELLA STORIA DELLA SOCIETÀ  
DI NAVIGAZIONE A VAPORE «PUGLIA»:  
L'EMIGRAZIONE TRANSOCEANICA DI FINE OTTOCENTO

Nei primi decenni post-unitari, il movimento della navigazione nei due compartimenti marittimi che si dividevano le coste della Puglia si presentava in maniera nettamente differenziata, dal punto vista della tipologia degli approdi e delle partenze. Dai porti del Compartimento di Taranto, cui afferivano anche Brindisi e Gallipoli, il movimento passeggeri assume una consistenza rilevante già dai primi anni Settanta dell'Ottocento. Per contro, il movimento nei maggiori porti del Compartimento di Bari riguardava quasi esclusivamente le merci in «immissione» e in «estrazione», con arrivi e partenze di pochissimi passeggeri. Per esemplificare, le statistiche della navigazione internazionale a vela e a vapore nel Compartimento di Taranto registravano, fra approdi e partenze, 8.207 passeggeri nel 1871, 9.837 nel 1872 e 9.914 nel 1874, contro i 489, i 796 e i 686 del Compartimento di Bari in quegli stessi anni<sup>1</sup>. La diversità dei valori si spiega con il prevalente utilizzo dei porti di Brindisi e Gallipoli per quella parte di movimento passeggeri sviluppatosi tra la Puglia, da un lato, e i Balcani, l'Egitto e la Turchia, dall'altro<sup>2</sup>. Il fenomeno migratorio, mantenutosi su livelli relativamente esigui fino all'ultimo decennio del secolo (tab. 1), si indirizzava verso questi Paesi e, in misura molto più ridotta, verso le Americhe<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Cfr. MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Statistica del Regno d'Italia. Navigazione nei porti del Regno. Anno 1871*, p. 46; ID., *Statistica... Anno 1872*, p. 46; ID., *Statistica... Anno 1874*, p. 132.

<sup>2</sup> Per quanto riguarda l'emigrazione di artigiani, operai specializzati e coltivatori di tabacco dai circondari di Bari e Lecce verso le regioni adriatiche dei Balcani, vedi E. RITROVATO, *Puglia e Balcani fra Otto e Novecento. Infrastrutture e reti mercantili*, in «SinTesi», Anno III, n. 3/2003, pp. 184-200.

<sup>3</sup> Cfr. O. BIANCHI, *Emigrazione e migrazioni interne tra Otto e Novecento*, in L. MASELLA, B. SALVEMINI (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Puglia*, Einaudi, Torino 1989, p. 527; ID., *Un profilo delle migrazioni nell'area della Puglia tra XIX e XX secolo*, in ISTITUTO PER LA STORIA DEL RISORGIMENTO

Per quest'ultima destinazione, il porto d'imbarco più vicino era Napoli, spesso teatro di una vera tratta degli emigranti, in cui avevano un ruolo deprecabile anche cittadini baresi dediti al «traffico inqualificabile di carne umana» – così definito dall'avvocato barese Saverio Favia, in una relazione al Consiglio della Camera di Commercio di Bari, che proseguiva: «La violazione di ogni diritto, di ogni principio umanitario è la conseguenza naturale dell'avidità del guadagno che i mezzani arruolatori esercitano a danno dei nostri Italiani! Essi li cedono alle Compagnie di trasporto estere spesso per destinazioni diverse da quella cui si è pagato il nolo, ritenendo sempre sulla somma pagata una grossa mancia per ciascun uomo ceduto. [...] Il silenzio del Governo ha incoraggiato questa infame speculazione, per la quale gente disoccupata vive lautamente e signoreggia in questa città, per poco che si presti a questo schifoso mestiere»<sup>4</sup>.

Nelle statistiche dell'emigrazione post-unitaria, comunque, le cifre espresse dalla Puglia si presentano ancora di un'entità relativamente marginale, per effetto di una più elevata incidenza dei flussi di migrazione interna e di un intenso processo di trasformazione degli assetti produttivi che interessò, fino a tutto il 1887, in special modo la provincia di Bari e, più moderatamente, la Puglia jonica e salentina. La crisi viticola francese, causata dall'infezione fillosserica, aveva generato una crescente domanda dei vini da taglio del nostro Mezzogiorno, innescando in tutta la Puglia, ma soprattutto in Terra di Bari, una «corsa al vigneto» che modificò sostanzialmente l'aspetto delle campagne e il livello di benessere della popolazione. Per molti anni, il mare fu soltanto la strada attraverso cui i vini baresi raggiungevano i porti di Marsiglia

ITALIANO, *L'età giolittiana nel Mezzogiorno e in Puglia*, Atti del VII Convegno di studi sul Risorgimento in Puglia (30/11 - 2/12/1989), Levante, Bari 1991, pp. 179-192; F. ASSANTE, *Città e campagne nella Puglia del secolo XIX*, Droz, Genève 1974, pp. 145-153. In generale, sulla storia dell'emigrazione italiana cfr. E. SORI, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, il Mulino, Bologna 1979; P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, Donzelli, Roma 2001.

<sup>4</sup> Cfr. ARCHIVIO DI STATO DI BARI (da ora ASB), *Registri delle Deliberazioni Camerali*, 2 marzo 1874. Sulle angherie e le vessazioni cui erano sottoposti gli emigranti da parte degli agenti e intermediari di manodopera, cfr. E. SORI, *op. cit.*, pp. 303-310; A. MOLINARI, *Porti, trasporti, compagnie*, e A. MARTELLINI, *Il commercio dell'emigrazione: intermediari e agenti*, entrambi in P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA (a cura di), *op. cit.*, rispettivamente pp. 237-255 e pp. 293-308. Sulla legislazione riguardante la tutela degli emigranti, cfr. L. DE MATTEO, *Dal controllo di polizia alla tutela sociale: una svolta nella legislazione sull'emigrazione*, in «Rassegna economica», n. 6, nov./dic. 1973, pp. 1623-1635.

TAB. 1 – *Emigrazione italiana dal 1876 al 1909 per regioni di provenienza (numero medio nel periodo/10.000 abitanti)*

Regioni	1876-1886	1887-1900	1901-1909
Piemonte	96	85	162
Liguria	59	43	60
Lombardia	53	53	113
Veneto	134	324	298
Emilia	23	50	133
Toscana	40	57	117
Marche	10	42	204
Umbria	0,5	10	144
Lazio	0,4	10	98
Abruzzo e Molise	31	102	337
Campania	34	96	222
<i>Puglia</i>	<i>3,9</i>	<i>17</i>	<i>104</i>
Basilicata	108	184	305
Calabria	44	55	308
Sicilia	7	44	210
Sardegna	1,5	7	62

Fonte: F. Sulpizi, *Il problema dell'emigrazione*, Milano-Roma-Napoli, Dante Alighieri, 1923.

e Bordeaux. Viaggiavano soprattutto su navi battenti bandiera forestiera – genovese, veneziana, francese o austriaca – poiché «la marina mercantile di Bari, formata da vecchi trabaccoli naviganti sempre per Trieste e Venezia, scomparve col primo solco dell'elica nell'Adriatico; né è mai più rinata. Il vapore assorbe tutto, e l'estero nella maggior parte»<sup>5</sup>.

In effetti, la marineria barese era costituita, fino al 1875, esclusivamente da battelli a vela che si dedicavano al cabotaggio costiero in Adriatico, con periodiche puntate verso i porti della vicina Dalmazia. Il servizio postale sulla linea Genova – Ancona, con scali nei porti pugliesi di Taranto, Gallipoli, Brindisi, Bari, Molfetta, Manfredonia, Vieste e Isole Tremiti, era affidato in convenzione alla *Peirano, Danovaro & C.* Approfittando della sua posizione monopolistica, la società genovese esigeva noli molto elevati, decideva quali merci imbarcare e con quale sistemazione a bordo e, infine, costringeva i carica-

<sup>5</sup> Cfr. Relazione del vice presidente della Camera di Commercio ed Arti (da ora CCA) di Bari al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, in CCA di Bari, *Relazione della Camera di Commercio ed Arti della Provincia di Terra di Bari sul Movimento commerciale, di navigazione ed altri prospetti statistici riguardanti l'intera provincia per l'anno 1875*, Bari, Tip. Cannone, 1875, p. X.

tori baresi al trasferimento delle merci, a mezzo delle cosiddette «barcacce», dalle banchine alla nave, che poteva così rimanere in rada, senza attraccare ai moli del porto e senza spegnere le macchine, con conseguente risparmio sui costi di stazionamento<sup>6</sup>. Una situazione di grave disagio, alla quale si aggiungevano i costi e le avarie alle merci, derivanti dai trasbordi a Genova, per quei carichi destinati ai porti del Mediterraneo occidentale, verso le coste atlantiche dell'Europa o verso le Americhe. Anche per questo, il commercio marittimo internazionale era appannaggio prevalente di quelle compagnie di navigazione straniere che avevano istituito collegamenti diretti fra il porto di Bari e le principali destinazioni europee. Oltrepassare lo stretto di Gibilterra e il Canale di Suez comportava una serie di difficoltà operative che ancora per molti anni intralceranno il collocamento delle merci pugliesi sulle piazze extra-europee, al punto da suscitare sempre più decise prese di posizione della Camera di Commercio di Bari. In una seduta del Consiglio Camerale, nell'aprile 1889, si deliberò di interessare i parlamentari pugliesi affinché, facendo pressioni sul Governo, si provvedesse «a che senz'altro ritardo le città marittime dell'Adriatico e massime Bari, avessero linee dirette per le Americhe, per le coste dell'Africa e per le Indie, ed emancipi così il commercio barese dai trasbordi di Genova con maggiori spese, gravi danni ed elevazioni di noli»<sup>7</sup>.

Il problema dei collegamenti diretti con i mercati più lontani e della sudditanza del commercio barese nei confronti della marineria forestiera sembrò trovare soluzione con la costituzione della prima compagnia di navigazione a capitale locale. Dopo l'effimera esperienza della *Prima Compagnia Barese di Navigazione a Vapore*, sorta nel 1875 ed esauritasi in pochi anni con l'acquisto di un unico piccolo vapore, il *Bari*, e il suo utilizzo per il trasporto merci in Adriatico, finalmente, nel febbraio 1876, nasceva la Società Anonima di Naviga-

<sup>6</sup> Cfr. ASB, *Registri delle Deliberazioni Camerali*, 8 marzo 1874. Sulle sovvenzioni governative alla marina mercantile, cfr. M. MERIGGI, *Le istituzioni del mare in età liberale*, in P. FRASCANI (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli, Roma, 2001, pp. 247-263; T. FANFANI, *Intervento pubblico e Marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'800: dalla «tenda dell'arabo» alla ripresa produttiva*, in I. ZILLI (a cura di), *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi de Rosa. Settecento e Ottocento*, pp. 383-418; L. DE MATEO, «Convenzioni marittime» e concorrenza sui mari dell'Italia unita. Il tracollo della *Compagnia a vapore delle Due Sicilie, 1860-1865*, in *Ibidem* e ora in L. DE MATEO, «Noi della meridionale Italia». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, ESI, Napoli 2002.

<sup>7</sup> Cfr. ASB, *Registri delle Deliberazioni Camerali*, 9 aprile 1889.

zione a Vapore *Puglia*<sup>8</sup>. Fortemente voluta dai maggiori esponenti del ceto mercantile barese e sostenuta dai voti e dai sussidi iniziali della Camera di Commercio, la *Puglia* svolse, nei primi anni di attività, una fondamentale funzione di collegamento tra i porti della costa barese e i due versanti dell'Adriatico, con grande vantaggio per gli operatori di Terra di Bari, sia in termini di frequenza e continuità del servizio, sia di economicità dei noli. Nell'atto costitutivo, i soci dichiaravano di voler «esercitare la navigazione con propri battelli a vapore atti al trasporto delle merci ed *occorrendo* (corsivo dell'A.) anche di passeggeri»<sup>9</sup>. In quell'«occorrendo» si riassumono i caratteri costitutivi della società, gli obiettivi aziendali e le esigenze di trasporto, prevalentemente mercantili, di una città in cui si concentravano le produzioni agricole del comprensorio provinciale e, con il passare degli anni, anche regionale.

Nonostante la concorrenza delle altre compagnie già presenti in Adriatico, condotta a colpi di ribassi sui noli praticati<sup>10</sup>, nel giro di dieci anni la *Puglia* si era dotata di sette vapori, aveva cambiato tre Direttori Generali, tutti genovesi, e vedeva le proprie azioni quotate alla Borsa di Napoli<sup>11</sup>. Gli obiettivi non ancora raggiunti erano l'ingresso nel sistema dei servizi postali sovvenzionati e l'estensione dell'attività alle rotte atlantiche e al trasporto passeggeri. Con le vicende del 1887, che interessarono tanto la compagine societaria quanto il tessuto economico dell'intera regione, si posero, seppure in forma traumatica, le premesse per il conseguimento di tali traguardi. Sul piano della gestione aziendale, il 1887 segna l'entrata a regime della presidenza di Saverio Milella, eletto l'anno prima in sostituzione del primo presidente e co-fondatore Alberto Marstaller. Assunta anche la carica di direttore generale, il nuovo presidente improntò la gestione a criteri di forte dinamismo innovativo, in questo stimolato dalla necessità di fronteggiare le conseguenze della profonda crisi economica, in

<sup>8</sup> Sulla storia della Società di Navigazione «Puglia», vedi M. OTTOLINO, *Commercio e iniziativa marittima in Puglia (1876-1914)*. La Società di Navigazione a Vapore Puglia, Napoli, Pironti, 1981; P.B. TRIZIO, *La marineria a vapore del Levante d'Italia (1876-1932)*, Bari, Flli Laterza, 1983, pp. 39-196.

<sup>9</sup> Cfr. M. OTTOLINO, *op. cit.*, p. 21.

<sup>10</sup> Fino al 40% di riduzione, da parte della *Danovaro, Peirano & C.* Cfr. P.B. TRIZIO, *op. cit.*, pp. 52-53.

<sup>11</sup> I tre direttori generali furono Parodi, Tortello e Fondini. La prima quotazione delle azioni della *Puglia* avvenne il 24 maggio 1886, al prezzo di 600 lire. Cfr. Il Marinaio dell'Araldo, «Puglia». Società di Navigazione a Vapore, Pansini, Bari 1904, pp. 23-27; M. OTTOLINO, *op. cit.*, pp. 68-75.

cui si dibatteva la provincia di Bari, a seguito della guerra doganale con la Francia<sup>12</sup>.

Quella che per l'economia barese era stata una delle crisi più devastanti della sua storia post-unitaria, per la Società di Navigazione *Puglia* si rivelò un'inaspettata occasione di sviluppo e di rinnovamento aziendale. L'esigenza di aprire nuovi mercati di sbocco per le eccedenze agricole, il vino in particolare, e le richieste di attivare collegamenti diretti e frequenti fra il porto di Bari e le destinazioni più lontane, diedero impulso alle iniziative della *Puglia* nell'ultimo decennio del secolo. I voti della Camera di Commercio barese affinché le compagnie di navigazione istituissero linee dirette dai porti pugliesi verso le Americhe, trovarono una prima accoglienza da parte della *Navigazione Generale* che, nel 1888, organizzò un viaggio verso il Sud America con il piroscafo *Washington*<sup>13</sup>. Il successo dell'iniziativa, che però non ebbe seguito, e, al tempo stesso, l'imperversare della crisi indussero i rappresentanti del ceto mercantile barese a rivedere le modalità di sovvenzione alla Società *Puglia*, decidendo di finalizzare l'annuale contributo di 25.000 lire alla «apertura delle linee dirette con le Americhe» poiché «sono le Americhe che alla nostra regione possono offrire un lavoro remuneratore e alla marineria provinciale un mezzo di nobile e utile slancio»<sup>14</sup>.

Le pressioni della Camera di Commercio e la crescente domanda di prodotti dell'agricoltura pugliese – vino, olio e mandorle – da parte delle comunità di meridionali insediatisi in Sud America, risultarono determinanti nella decisione della *Puglia* di procedere all'acquisto di due nuovi vapori, da destinare alle rotte transoceaniche e, in particolare, ai collegamenti con il bacino del Plata. Le due navi, cui furono imposti i nomi di *Messapia* e *Calabro*, furono realizzate dai cantieri inglesi *Sunderland Shipbuilding Company Ltd* e costarono 1.788.994 lire. Erano costruite interamente in acciaio, lunghe 90 metri, con una stazza lorda di circa 2.200 tonnellate e prevedevano la possibilità di ospitare anche trenta passeggeri di prima classe<sup>15</sup>. Il *Calabro* inaugurò il servizio con un primo viaggio per Montevideo, partendo da Ge-

<sup>12</sup> Sulla crisi del 1887 è d'obbligo il rimando a S. FIORESE, *Storia della crisi economica in Puglia dal 1887 al 1897*, in AA.VV., *La Terra di Bari sotto l'aspetto storico, economico e naturale*, Vecchi, Trani 1900, vol. II; per i riflessi della crisi sul commercio estero barese, vedi E. RITROVATO, *Il commercio estero in Terra di Bari. Dall'Unità alla Grande Guerra*, Cacucci, Bari 2004, pp. 40-89.

<sup>13</sup> Cfr. P.B. TRIZIO, *op. cit.*, p. 78.

<sup>14</sup> ASB, *Registri delle Deliberazioni Camerali*, 27 dicembre 1888.

<sup>15</sup> Cfr. M. OTTOLINO, *op. cit.*, p. 109.

nova il 19 febbraio 1891, dopo aver prelevato i carichi dai porti di Barletta, Bari e Napoli, e giungendo a destinazione dopo soli 23 giorni, con grande soddisfazione dei dirigenti della *Puglia* e dei commercianti baresi. Alcuni giorni dopo toccò al *Messapia* intraprendere la sua prima traversata atlantica, dando inizio a una serie di viaggi che, a partire dal 1894, si caratterizzeranno sempre più per il crescente numero di passeggeri trasportati. Fino a quell'anno, infatti, i flussi di emigrazione transoceanica dalla provincia di Bari, e dalla Puglia in generale, si mantennero su livelli ancora ridotti<sup>16</sup>, anche perché – come ha rilevato Gino Luzzatto – i tanti piccoli proprietari e coloni miglioratori erano riluttanti «ad abbandonare quel pezzetto di terra, che essi avevano messo in valore e per il quale si ostinavano a sperare che ritornassero anni migliori»<sup>17</sup>.

Già dal 1892, tuttavia, i risultati di bilancio della *Puglia* risentono molto positivamente dell'apporto fornito dalle linee transoceaniche. Il *Calabro* e il *Messapia* produssero gli utili maggiori fra gli undici vapori della flotta, contribuendo in misura del 30% ai ricavi totali della Compagnia. In quello stesso anno, per la prima volta, il bilancio della *Puglia* viene pubblicato nella relazione annuale del Direttore Generale della Marina Mercantile, accanto a quelli delle maggiori Società di navigazione italiane, a sancire un periodo di concreta crescita dimensionale<sup>18</sup>. La quota prevalente dei ricavi aziendali era ancora costituita dai noli per trasporto merci, «nonostante la concorrenza delle

<sup>16</sup> Le statistiche riportano un numero di emigranti per Paesi non europei, negli anni 1890, '91 e '92 pari rispettivamente a 833, 390 e 516 per Bari, su valori complessivi della Puglia pari a 2.067, 1.294 e 1.207. Cfr. *Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Statistica della emigrazione italiana avvenuta nell'anno 1892*, Roma, Tip. Coop. Romana, 1893, p. X; vedi anche F. ASSANTE, *op. cit.*, p. 147; F. SULPIZI, *Il problema dell'emigrazione*, Dante Alighieri, Milano-Roma-Napoli 1923, pp. 1-12.

<sup>17</sup> Cfr. G. LUZZATTO, *Gli anni più critici dell'economia italiana*, in A. FANFANI (a cura di), *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Giuffrè, Milano 1961, p. 436. Il contratto di affitto a godimento o «di migliorìa» svolgeva, per le sue caratteristiche di evidente iniquità, una funzione disincentivante sul movimento migratorio. Infatti, il colono che decideva di partire, abbandonando la terra su cui per anni aveva duramente faticato con la sua famiglia, trasformando spesso una pietraia in un vigneto, per contratto non aveva diritto ad alcun indennizzo da parte del proprietario. Cfr. G. TAMMEO, *I contratti agrari e La crisi pugliese*, Pierro, Napoli 1890, p. 124; vedi anche L. STEFANELLI, *Arretratezza e patti agrari nel Mezzogiorno. La colonia miglioratoria*, De Donato, Bari 1974.

<sup>18</sup> Cfr. *Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S.E. il Ministro della Marina sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre 1892*, Cecchini, Roma 1893, pp. 763-770.

linee dei vapori esteri, che fanno il cabotaggio tra i porti italiani, per i non ben regolati trattati di commercio con le potenze estere»<sup>19</sup>, ma il servizio passeggeri andava acquisendo una crescente importanza. Di grande rilevanza fu il tanto sospirato ingresso, dal novembre 1893, nel sistema dei servizi postali sovvenzionati, con l'attivazione di due linee quindicinali: una Bari – Trieste – Bari, toccando i porti di Ancona, Venezia, Zara, Antivari, Durazzo e Brindisi, e l'altra diretta Ancona – Zara – Ancona<sup>20</sup>. Inoltre, a partire dal 1894, l'emigrazione dalla provincia di Bari si allineò sostanzialmente all'andamento nazionale, registrando l'avvio di un periodo di crescita, che proseguirà fino al 1913, e il definitivo prevalere delle destinazioni americane su quelle europee (Tab. 2).

TAB. 2 - *Emigranti dalla provincia di Bari distinti per aree di destinazione (1900-1915)*

Anno	Europa	Africa	Asia	Stati Uniti	Brasile	Argentina	Altri Paesi	Totale generale
1900	522	285	4	1.068	397	390	30	2.696
1901	1.118	541	3	1.365	2.326	894	57	6.304
1902	1.741	407	10	3.220	1.213	914	160	7.665
1903	2.043	307	6	5.695	226	351	49	8.677
1904	2.854	423	61	5.375	230	223	147	9.313
1905	2.837	478	25	6.806	648	698	723	12.215
1906	1.970	339	227	13.791	576	1.685	826	19.414
1907	2.203	497	118	10.621	770	1.393	479	16.081
1908	1.855	314	66	5.611	1.213	1.825	281	11.165
1909	2.404	353	1	9.283	1.676	3.052	328	17.097
1910	2.249	187	2	9.907	1.284	6.580	175	20.384
1911	1.224	168	7	7.436	1.067	2.400	49	12.351
1912	2.362	282	-	10.104	1.471	2.264	11	16.494
1913	1.881	275	66	15.108	1.449	7.332	86	26.197
1914	1.055	134	-	6.274	366	2.162	637	10.628
1915	424	157	5	2.533	130	528	37	3.814
<i>Totali</i>	<i>28.742</i>	<i>5.147</i>	<i>601</i>	<i>114.197</i>	<i>15.042</i>	<i>32.691</i>	<i>4.075</i>	<i>200.495</i>

Fonte: Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Statistica della emigrazione italiana negli anni 1900 e 1901*; Id., *Statistica... negli anni 1902 e 1903*; Id., *Statistica... negli anni 1904 e 1905*; Id., *Statistica... negli anni 1906 e 1907*; Id., *Statistica... negli anni 1908 e 1909*; Id., *Statistica... negli anni 1910 e 1911*; Id., *Statistica... negli anni 1912 e 1913*; Ministero per l'Industria, il Commercio e il Lavoro, *Statistica della emigrazione italiana per l'estero negli anni 1914 e 1915*.

<sup>19</sup> Cfr. *Relazione... al 31 dicembre 1893*, Cecchini, Roma 1894, p. 778.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

Tutto questo si tradusse nella creazione di nuova domanda di passaggi marittimi verso le Americhe, che indusse la Compagnia barese a modificare la struttura originaria del *Calabro* e del *Messapia*, adattandone i corridoi a sistemazioni di terza classe in grado di ospitare circa 1.200 emigranti. Nella relazione al bilancio del 1894, gli amministratori informavano i soci di questa iniziativa, ritenendo che «tale provvedimento [...] procurerà in seguito una maggiore entrata di noli», e compiacendosi del fatto che «la linea d'America attuata con i nostri due grossi piroscafi [...], relativamente ai tempi abbastanza critici, continua a darci buoni risultati»<sup>21</sup>. In effetti, gli introiti derivanti dai noli del *Calabro* e del *Messapia* contribuivano in maniera significativa agli utili della *Puglia* che, per la prima volta nel 1894, viene inserita, nelle statistiche ministeriali, fra le Compagnie che effettuano regolarmente il trasporto passeggeri con partenza da Genova verso il Sud America<sup>22</sup>. Va precisato che l'Argentina si confermava destinazione esclusiva dei 761 emigranti imbarcati sui vapori baresi nel 1894 e di quelli trasportati negli anni seguenti, anche perché il limitato pescaggio delle due navi consentiva, dopo aver toccato Buenos Ayres, di risalire il Rio Paranà fino al porto di Rosario di Santa Fè.

Negli anni successivi il numero di emigranti trasportati dalle navi della *Puglia* aumentò fino al valore massimo di 4.009 nel 1896, in virtù del quale – a detta degli amministratori – «la linea d'America continuò a dare ottimi risultati» e, «facendo il confronto col prodotto dei noli ottenuti da questi due vapori nell'esercizio 1895 a fronte di quelli ricavati nel 1896, si rileva in quest'ultimo esercizio un beneficio maggiore di lire 96.789». Pertanto «il Consiglio di Amministrazione ha chiesto e ottenuta l'autorizzazione per l'acquisto di un nuovo piroscafo da adibirsi ai viaggi d'America»<sup>23</sup>. Non si possono certamente paragonare i volumi del trasporto passeggeri effettuato dalla *Puglia* con quelli delle maggiori Compagnie nazionali – la *Navigazione Generale* e *La Veloce*<sup>24</sup> – ma questo derivava anche dalla relativamente ridotta domanda di passaggi transoceanici. Se consideriamo, infatti, che nel 1896 le partenze dall'intera regione verso Paesi extra-europei assommarono a 4.827, di cui 2.235 dalla provincia di Bari<sup>25</sup>,

<sup>21</sup> Cfr. *Relazione... al 31 dicembre 1894*, Tip. Elzeviriana, Roma 1895, p. 827.

<sup>22</sup> *Ivi*, pp. 470-471.

<sup>23</sup> Cfr. *Relazione... al 31 dicembre 1896*, Cecchini, Roma 1897, p. 815.

<sup>24</sup> Nel 1896, a fronte dei 4.009 emigranti trasportati dalle due navi pugliesi, la *Navigazione Generale* ne trasportò 31.852 e *La Veloce* 29.899. *Ivi*, p. 501.

<sup>25</sup> Cfr. F. ASSANTE, *op. cit.*, p. 324.

non sembra esagerato ritenere che le navi della Società di Navigazione barese, con i 4.009 emigranti trasportati, intercettarono tutto il flusso di emigrazione transoceanica pugliese. Dal 1897 al 1901, sul *Calabro* e sul *Messapia* viaggiarono circa 8.000 emigranti, che contribuirono in maniera significativa alla redditività delle linee sudamericane, ancora fondata, tuttavia, sui ricavi del trasporto merci.

Il quadriennio 1896-'99 rappresentò un periodo di grande crescita per la Società di Navigazione *Puglia*, la cui flotta al 31 dicembre 1899 era composta da 15 piroscafi, della portata complessiva di 15.197 tonnellate lorde e si confermava, costantemente in quegli anni, al quarto posto fra tutte le Compagnie di Navigazione del Regno, per ammontare dei premi di navigazione incassati, in virtù della legge n. 318 del 23 luglio 1896<sup>26</sup>. Questa legge, come è noto, rinnovava, con qualche modifica, il sistema di incentivi a favore della marina mercantile, già introdotto con la legge n. 3.547 del 6 dicembre 1885, e accordava compensi alle Società di Navigazione, commisurati sia al tonnellaggio di stazza lorda sia alle miglia percorse al di là del Canale di Suez o dello Stretto di Gibilterra dalle navi in servizio, limitatamente al loro primo decennio di navigazione. Nel caso della *Puglia*, questi due criteri di incentivazione fecero sì che il *Calabro* e il *Messapia* procurassero alla Compagnia la parte più ingente dei premi incassati fino al 1900, quando, essendo scaduti i dieci anni dal loro varo, persero il diritto ai premi di navigazione con pesanti ricadute sui bilanci societari<sup>27</sup>.

La drastica riduzione dei premi di navigazione andò ad aggiungersi all'aumento dei costi del carbone, oltre ad una serie di eventi di natura economica e politica che interessarono la provincia di Bari e la Società *Puglia*, rendendo più complesso e sempre meno remunerativo il mantenimento di un regolare servizio di collegamento con l'America del Sud. Un primo grave incidente colpì il *Messapia*, devastato da un incendio al largo delle isole di Capo Verde durante uno dei suoi viaggi transoceanici, nell'ottobre 1900. Trasportava merci e circa 480 passeggeri, per lo più emigranti, quando subì danni rilevantissimi che costrinsero la Società ad abbandonarlo nel porto di San Vincenzo di Capo Verde, incassando dall'assicurazione un indennizzo di circa 400.000 lire. Per rimpiazzare il *Messapia*, si decise nel 1901 l'acquisto in Inghilterra di un nuovo e più grande piroscafo, il *Regina Elena*, che, già dopo il primo viaggio, si rivelò un pessimo affare sia per l'e-

<sup>26</sup> Cfr. *Relazione... al 31 dicembre 1899*, Cecchini, Roma 1900, p. 392.

<sup>27</sup> Cfr. *Relazione... al 31 dicembre 1900*, Cecchini, Roma 1901, pp. 336-341.

levato costo iniziale, sia per l'enorme consumo di carbone<sup>28</sup>. Per questi motivi gli amministratori della *Puglia* sospesero il servizio del *Regina Elena* e lo cedettero in noleggio all'agente della Compagnia a Genova, Gaspare Gigliotti, il quale, dopo aver installato 270 cuccette in ferro, portando così a 970 il numero dei posti per il trasporto degli emigranti, lo mantenne per circa due anni sulla linea Napoli – New York e poi lo restituì alla Società barese.

Nel corso degli anni a cavallo dei due secoli, il crollo della produzione olearia, a causa della mosca delle olive, e il diffondersi della fillossera nei vigneti di Terra di Bari, penalizzarono fortemente le esportazioni agricole e, di conseguenza, ridussero la domanda di noli mercantili<sup>29</sup>. Sul fronte del trasporto degli emigranti, inoltre, la nuova legge sull'emigrazione (n. 23 del 31 gennaio 1901) mirava a reprimere gli abusi e le illegalità compiute a danno degli italiani costretti a espatriare ma, al tempo stesso, complicava le procedure per l'imbarco dai porti nazionali, favorendo così i porti dei Paesi vicini, quelli francesi in particolare, dove, a detta dei sindaci della *Puglia*, «vigevoano leggi più pratiche e meno sentimentali»<sup>30</sup>.

Per contro, il disagio della popolazione locale, all'origine della sommossa popolare del 27 aprile 1898 – duramente repressa in tutta la provincia dal generale Pelloux<sup>31</sup> – alimentava un più sostenuto movimento di emigrazione. Di fronte ad una tale situazione, la Società di Navigazione barese si ritrovò del tutto impreparata, con un solo piroscalo in servizio sulla linea sudamericana, il *Calabro*, e indifesa di fronte alla concorrenza della bandiera estera, specialmente inglese e americana, che praticava noli estremamente competitivi. L'indebitamento societario era aumentato, anche per sostenere i costi di acquisto e di esercizio del *Regina Elena*, accentuando una crisi finanziaria che imponeva interventi radicali.

Le misure adottate dagli amministratori si orientarono verso una ristrutturazione del debito aziendale e verso una drastica riduzione dei costi, che colpì *in primis* la linea sudamericana. Fra il 1902 e il 1903

<sup>28</sup> Il *Regina Elena*, di 2.810 tonn. di stazza lorda, era costato 650.000 lire, cui andavano aggiunte altre 250.000 per riparazioni e arredi. Il suo elevatissimo consumo di carbone – secondo il MARINAIO DELL'ARALDO, *op. cit.*, p. 60 – incideva per circa trenta-quaranta mila lire a viaggio.

<sup>29</sup> Le esportazioni dalla provincia di Bari si ridussero dai 50.188.172 di lire del 1897 ai 34.567.641 del 1900. Cfr. E. RITROVATO, *op. cit.*, pp. 166-167.

<sup>30</sup> Cfr. M. OTTOLINO, *op. cit.*, p. 144.

<sup>31</sup> Cfr. C. TORTORA, *I tumulti del 1898 in Terra di Bari*, in «Archivio Storico Pugliese», 1968, pp. 270-285.

venne decisa, pertanto, la soppressione del servizio per il bacino del Plata e la vendita del *Calabro* e del *Regina Elena*. Il primo fu ceduto alla Compagnia di Navigazione marsigliese *Mixte* per 10.250 sterline<sup>32</sup>; il *Regina Elena*, invece, dopo essere stato fermo nel porto di Brindisi per oltre un anno, «implorando la carità di chi lo ricompra, almeno come ferro arrugginito»<sup>33</sup>, fu venduto per 13.200 sterline ai *Fratelli Cosulich* di Trieste<sup>34</sup>.

Con il 1904 si conclude l'attività della *Puglia* nel settore del trasporto passeggeri al servizio dell'emigrazione transoceanica. Una conclusione che ha del beffardo, se si considera che, proprio in quegli anni, un numero sempre maggiore di pugliesi era costretta a espatriare in cerca di lavoro, anche se una parte dei flussi migratori si indirizzava ancora verso destinazioni all'interno del Regno. Fra il 1901 e il 1912, secondo le stime di Enzo Savarese, uno studioso barese vissuto in quegli anni, il 60% degli emigranti della provincia scelsero come meta Milano, «l'America dei pugliesi di Terra di Bari, la ricchissima capitale industriale e commerciale d'Italia, che attira col fascino del suo nome i baresi»<sup>35</sup>. Nelle statistiche di quegli anni, tuttavia, si rileva il deciso incremento della quota di emigrazione transoceanica pugliese che, pur mantenendosi su valori ancora inferiori alla media delle altre regioni italiane<sup>36</sup> (tabb. 1 e 2), avrebbe costituito pur sempre un potenziale mercato per i servizi della *Puglia*.

Purtroppo la Società barese non era più in grado di contrastare la concorrenza della *Navigazione Generale* e delle Compagnie straniere sulle rotte transoceaniche e, inoltre, si confermava sempre più redditizia l'assunzione dei servizi postali sovvenzionati in Adriatico e il trasporto merci e passeggeri in Egeo e nel Mediterraneo orientale<sup>37</sup>. Grazie a queste attività, tutto il movimento passeggeri dai porti pugliesi verso le coste dalmate, montenegrine e albanesi, venne assorbito dai piroscafi della Società di Navigazione *Puglia*. Negli anni fra il 1908 e il 1912, nei porti della sola provincia di Bari, i vapori della *Puglia* tra-

<sup>32</sup> Cfr. IL MARINAIO DELL'ARALDO, *op. cit.*, p. 71.

<sup>33</sup> *Ivi*, p. 72.

<sup>34</sup> Cfr. M. OTTOLINO, *op. cit.*, p. 146.

<sup>35</sup> Cfr. E. SAVARESE, *La città di Bari. Studio demografico, economico, finanziario*, Bari, s. e., 1913, p. 31.

<sup>36</sup> Cfr. O. BIANCHI, *Un profilo delle migrazioni...*, cit., p. 180; F. Sulpizi, *op. cit.*, pp. 5-8.

<sup>37</sup> Cfr. M. OTTOLINO, *op. cit.*, pp. 153-191.

sportarono oltre 35.000 passeggeri<sup>38</sup>, provenienti da o diretti verso i più importanti scali delle due sponde adriatiche, il cui apporto però, in termini di ricavi aziendali, rimase sempre di gran lunga inferiore a quello dei noli mercantili. Il bilancio dell'esercizio 1911-'12, per esempio, registrava ricavi da trasporto merci per 1.364.111 lire, contro le 127.440 derivanti dal trasporto passeggeri, in parte penalizzato dalle vicende della guerra italo-turca<sup>39</sup>. Ma l'anno dopo, i valori restano pressoché immutati<sup>40</sup>, confermando il ruolo secondario del trasporto passeggeri nel processo di nuova espansione della Società e nel suo affermarsi, con 15 piroscafi nel 1910, come la seconda Compagnia italiana dopo la *Navigazione Generale*<sup>41</sup>. Non si può, tuttavia, trascurare il dato relativo all'emigrazione transoceanica nello stesso quinquennio 1908-1912 (tab. 2), quando dalla provincia di Bari partirono alla volta delle Americhe ben 65.173 emigranti. Un numero quasi doppio rispetto al movimento complessivo di passeggeri, realizzato dalla Compagnia barese nei porti della provincia, che rende immediatamente l'importanza di un mercato a cui si era deciso di rinunciare, una probabile occasione di sviluppo, in grado, forse, di modificare in positivo il destino della Società di Navigazione a Vapore *Puglia*.

EZIO RITROVATO  
*Università di Bari*

<sup>38</sup> Cfr. CCA della Provincia di Bari, *Movimento della navigazione nel 1912*, Avelino & C., Bari 1913, p. 19.

<sup>39</sup> Cfr. MINISTERO DELLA MARINA, *Relazione sui servizi marittimi sovvenzionati (Esercizio 1911-1912)*, Off. Poligrafica Italiana, Roma 1913, p. 18

<sup>40</sup> Cfr. ID., *Relazione... (Esercizio 1912-1913)*, Off. Poligrafica Italiana, Roma 1914, p. 36.

<sup>41</sup> Cfr. P.B. TRIZIO, *op. cit.*, p. 127.