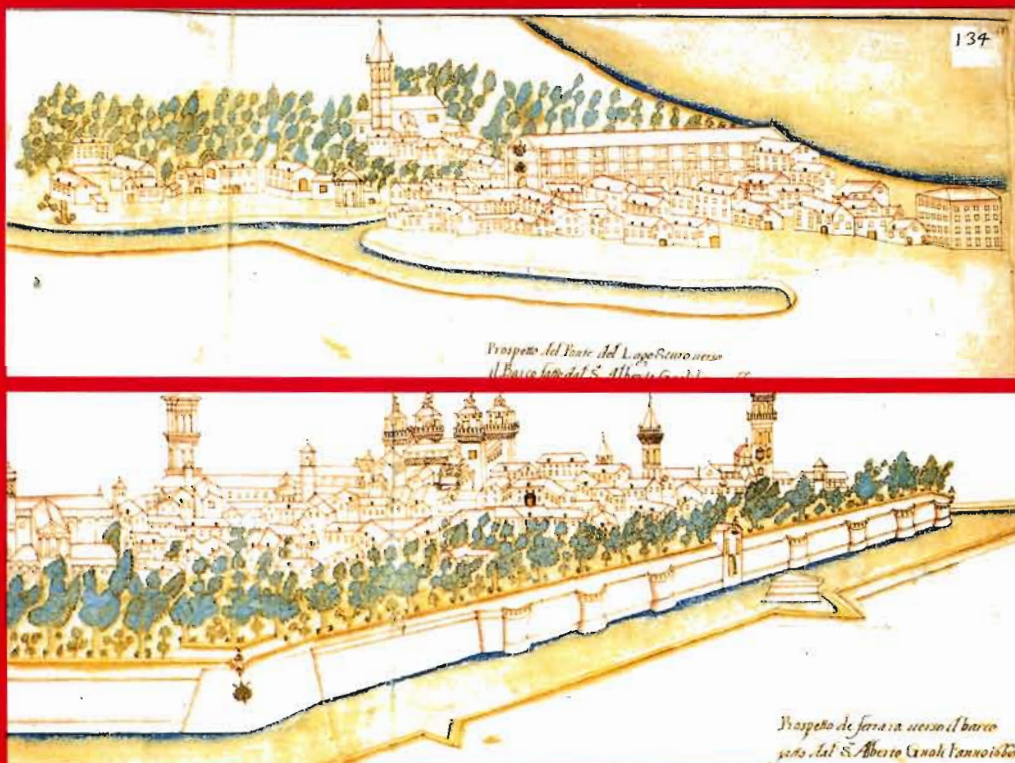


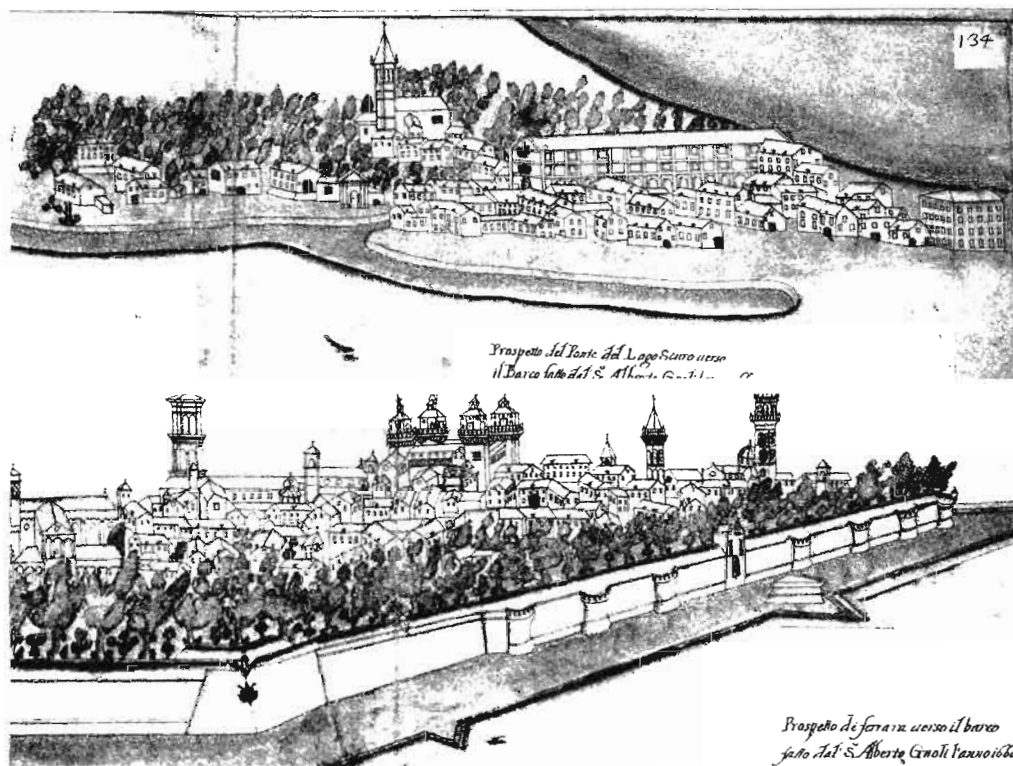
IL LAGO-SCURO PONTE PER LA CITTÀ

a cura di Marica Peron e Giacomo Savioli



IL LAGO-SCURO PONTE PER LA CITTÀ

a cura di Marica Peron e Giacomo Savioli



Copyright



**edizioni
arstudio C
ferrara**

I Edizione - Maggio 1987

Alle origini della prima industrializzazione ferrarese: Pontelagoscuro e il Po

Il decollo industriale dell'Italia avvenne, come è noto, con forte ritardo rispetto ai principali paesi europei ed investì per prima le aree della Valle Padana nord-occidentale che facevano perno sui tre grandi capoluoghi regionali del «triangolo»: Milano, Torino, Genova. Giustamente gli storici hanno concentrato l'attenzione sulle tappe, i ritmi di crescita della base industriale italiana, la formazione di una classe operaia di fabbrica, il trasferimento di forze di lavoro agricole verso le città e le cinture industriali in espansione, con l'occhio rivolto al nord-ovest della Penisola. Solo in tempi più recenti, grazie alle profonde trasformazioni economiche e alla formidabile crescita di attività produttive di media e piccola dimensione nelle regioni del centro-nord e del nord-est, gli economisti hanno dedicato attenzione e specifiche ricerche alle caratteristiche economiche e sociali di quella «terza Italia» che si stende dal Friuli al Veneto alle Marche lungo il versante adriatico e che include Emilia-Romagna e Toscana e parte dell'Umbria.

Il più comune metro di misura per verificare i livelli di sviluppo industriale di un paese è dato dalla presenza e dal peso relativo dell'industria manifatturiera e soprattutto dai settori di questa che producono beni strumentali. Di fatto è l'esistenza di un'industria meccanica e di industrie la cui produzione è ottenuta mediante macchine a decidere dell'appartenenza o meno di un paese al gruppo di quelli che sono già entrati nella dimensione industriale.

Secondo questa chiave di lettura, la «ri-

voluzione industriale» italiana è stata situata cronologicamente nei decenni che vanno dalla fine del XIX secolo alla prima guerra mondiale, ma con forti sperequazioni territoriali nei ritmi della crescita delle attività manifatturiere, non solo tra Nord e Sud, ma anche all'interno della stessa Valle Padana. Alle soglie del XX secolo l'Emilia e il Veneto si presentavano infatti ancora come grandi regioni agricole, prostrate da oltre un quindicennio di crisi agraria che ha colpito con particolare durezza proprio le principali fonti della ricchezza agricola, il frumento, il riso, la canapa, i bozzoli e la seta greggia.

Per quanto riguarda l'Emilia-Romagna i dati della Statistica industriale del 1903 sono molto espliciti: circa 1/3 degli opifici e dei lavoratori addetti al gruppo di industrie «avanzate» (minerarie, mineralurgiche, metallurgiche, meccaniche, chimiche) era dislocato nella sola Bologna e il resto distribuito tra le altre sette province. Nella graduatoria delle province emiliane per numero di opifici e di addetti a questo tipo di attività produttive Ferrara occupava l'ultimo posto, con appena il 4,71% degli opifici e il 6,16% dei lavoratori sul totale regionale. Anche riferendosi al complesso delle attività industriali rilevate, Ferrara restava la meno «industriale» delle province dell'Emilia-Romagna, con appena il 3,4% degli opifici sul totale regionale. Ma questo fatto incontrovertibile era accompagnato da un dato quanto meno sorprendente: mentre la media regionale di lavoratori per ciascun opificio si aggirava su un valore di 7,1, la

dimensione media degli opifici ferraresi, rispetto ai lavoratori, era più che tripla (23,3). Vale a dire che mentre il resto della regione si trovava su dimensioni aziendali medie poco più che artigianali, la provincia di Ferrara era l'unica realtà produttiva in campo manifatturiero a conoscere vere e proprie dimensioni industriali. Sul finire del XIX secolo la provincia più agricola era al contempo, paradossalmente, la provincia più «industriale» della regione. Nel breve volgere di pochi anni la grande industria si era insediata nel cuore della bassa Pianura Padana costruendo grandi opifici dotati di potenti forze motrici a vapore e investendo ingenti capitali nella creazione delle infrastrutture necessarie (raccordi ferroviari, scali per la navigazione interna, aree di supporto). Fra il 1899 e il 1901 erano sorti con incredibile rapidità cinque zuccherifici e una raffineria. Altri stabilimenti si impiantarono negli anni successivi in provincia. Ferrara era divenuta, insieme alle province di Ravenna e di Rovigo, l'area produttiva principale dell'industria saccarifera italiana, nata e cresciuta all'ombra della forte protezione doganale accordata allo zucchero pochi anni prima, con il decreto-legge 10 dicembre 1894, n. 532 che assegnava agli zuccheri un'imposta di fabbricazione di lire 70,15 per quintale di raffinato e un dazio doganale di ben lire 99 per il raffinato e di lire 88 per il greggio.

L'industria dello zucchero accompagnava ed aveva come presupposto una vera e propria conversione culturale nell'agricoltura ferrarese. La coltivazione della

barbabietola da zucchero, propagandata e propugnata tenacemente dal prof. Adriano Aducco, direttore della locale Cattedra ambulante di agricoltura negli anni precedenti l'impianto dell'industria saccarifera, significava per le campagne ferraresi un mutamento significativo nelle tecniche colturali, nell'ordinamento e negli avvicendamenti agrari, una domanda aggiuntiva di trasporto del prodotto dai campi agli stabilimenti, nei livelli di occupazione della mano d'opera agricola.

Il fatto senza dubbio più significativo di questa rapida «industrializzazione» della provincia di Ferrara a cavallo del XIX e XX secolo fu la concentrazione della base produttiva attorno al centro di Pontelagoscuro, il villaggio situato sul Po Grande a pochi chilometri dal centro urbano di Ferrara. Le ragioni per localizzare su questo centro rivierasco i più importanti stabilimenti per la produzione di zucchero e le annesse raffinerie erano di due ordini, ma entrambi decisivi: in primo luogo perché l'industria di produzione di zucchero da barbabietola aveva bisogno di un enorme volume di acqua nel ciclo produttivo, dal lavaggio delle bietole alla produzione di vapore, allo scarico delle acque di processo ricche di elementi organici altamente inquinanti; in secondo luogo perché a Pontelagoscuro si aveva la interconnessione dei sistemi di trasporto a quel tempo più importanti, cioè la ferrovia e la grande asta navigabile del Po. Si pensi solo che lo Zuccherificio Gulinelli, costruito in soli 140 giorni nel 1899 ed entrato in produzione a pochi mesi di

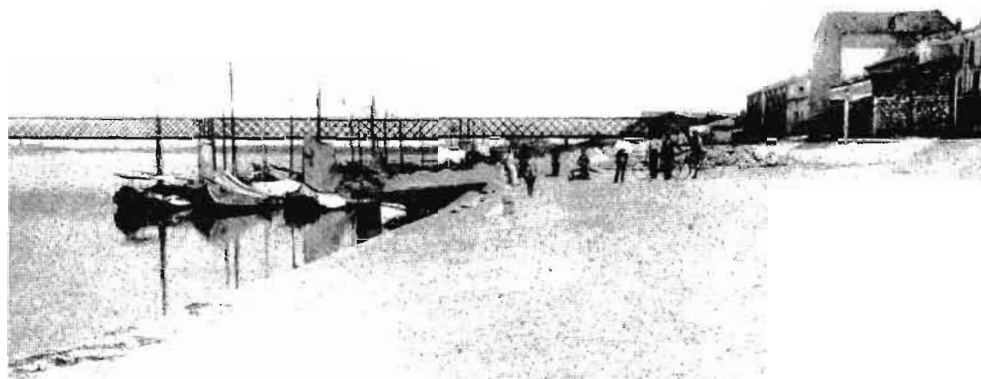
QUADRO

ENTRATE E USCITE NEL PORTO DI PONTE LAGOSCURO DAL 1.° LUGLIO 1838 AL 30 GIUGNO 1839

GENERI DELLE MERCI	PER LO STATO PONTIFICIO		PER LO STATO VENETO		PER LO STATO LOMBARDO		PER LO STATO MODONESE	
	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite
Cereali	5,402709	22,118880	1,824845	9,970663	—	1,082160	—	735366
Canapa	206529	2,147290	1101	12,013630	1185	4,835406	—	3322
Cottoni	35138	—	282873	9060	270368	4146	—	13005
Carta	21648	—	42430	49844	2734	672	—	—
Cera	—	—	199932	1965	837	3166	3057	—
Chincaglierie	3074	3373	267345	61760	154678	9437	—	62646
Carrozze	—	—	2000	—	2000	—	—	—
Foraggi	—	—	143100	—	—	—	—	—
Droghe	807052	33333	4,015510	604130	40455	375910	9774	1,550041
Effetti usati	17829	141	30087	78537	57203	58132	—	—
Formaggio	—	—	—	—	643649	7200	—	—
Frutti	—	—	648739	576482	21465	—	413137	—
Ingrassi	41763	—	2,141806	—	471607	—	29427	—
Istromenti musicali	—	—	29848	309	7664	795	—	—
Libri	—	—	71587	22805	30491	18359	—	19
Lane	24062	—	273083	35839	102709	2348	—	19826
Legname	1,080000	—	3,280615	8392	2,523701	27762	—	38392
Lino	1436	70659	134292	101900	201522	78	547	2150
Metalli	1,421307	800	5,256279	252507	838760	204219	—	1,263444
Olj	30447	—	2,027849	22407	—	49558	—	75338
Ossa d' animali	—	33036	—	141600	—	—	—	—
Piante verdi	—	—	17751	—	975	—	—	—
Peli	—	—	16536	—	394	—	—	—
Pelli	66537	6016	160951	12633	79452	24503	—	82096
Pitture	—	—	3929	—	848	—	—	—
Pietre	—	—	2,926859	—	4,199358	—	—	398
Salumi	80334	15735	340563	52206	3757	—	2828	40666
Sete	—	—	19210	1877	17824	703856	—	306
Terre	3793	—	58743	—	195	840	—	—
Tabacchi	30920	—	82341	300	—	—	—	30920
Vallonea	419657	—	2,037820	1020	67275	33590	—	540339
Vetri	—	—	132159	—	35635	—	—	10561
Vini	870	11000	193570	52764	23005	517	155077	9605
	9,695105	24,443763	26,658953	24,075150	9,850246	7,442744	613847	4,545511

distanza dopo quello di Codigoro della Società Eridania, consumava circa 400 quintali giornalieri di carbon fossile e prelevava dal Po mediante una potente pompa ben 3 metri cubi d'acqua al minuto. L'afflusso di materia prima (barbabietole, carbone, calce), e la movimentazione dei prodotti finiti e dei residui (polpe) esigevano un sistema di trasporto a grande capacità che solo la navigazione fluviale e la ferrovia potevano assicurare. Pontelagoscuro si trovava in questo momento nella felice condizione di un vero e proprio scalo ferroviario e navale interno. Nel suo centro vi erano fin dal XVII secolo capaci magazzini per granaglie e altre derrate agricole in collegamento col traffico fluviale. Sulle rive del Po si era insediata fin dal 1812 una industria di saponi che impiegava olio pugliese e marchigiano che risaliva il Po sui *burchi* e che avrebbe avuto un discreto successo di mercato sotto la denominazione sociale di Saponificio Chiozza e Turchi.

La fortuna commerciale di Pontelagoscuro si era consolidata dopo che i ferraresi avevano preso atto, agli inizi del XVII secolo, dell'impossibilità di ripristinare le vie navigabili del Volano e del Po di Primaro, irrimediabilmente impoverite d'acqua nei mesi estivi per il sensibile innalzamento dell'alveo provocato, come è noto, dall'immissione nel Po di Ferrara del Reno (1522-26) e nel Po di Primaro di altri fiumi (Santerno, Idice, Lamone, ecc.) tra XV e XVI secolo. Anche l'importante tracciato della «navigazione bolognese», che attraverso il Canale Navile e le valli di Malalbergo permetteva a Bo-



logna di collegarsi al Po di Primaro, aveva finito per adeguarsi alla nuova situazione idraulica e per fare capo a Ferrara e a Pontelagoscuro, unite dagli inizi del XVII secolo dal nuovo Cavo del Barco. Durante tutto il '700 Pontelagoscuro era a capo di un sistema fluvio-marittimo di primaria importanza, insieme a Goro, Ariano e Francolino, quest'ultimo in netto declino come sede di attività legate ai trasporti fluviali rispetto al passato. Al nuovo scalo ferrarese giungevano i grani marchigiani, in transito per le città della Valle Padana, e l'olio di oliva prodotto nelle regioni costiere del basso e medio Adriatico e destinato alle industrie di saponi, ai consumi civili alimentari e all'illuminazione nelle città e nelle campagne padane. Ma a Pontelagoscuro le barche ripartivano cariche di quella canapa di cui

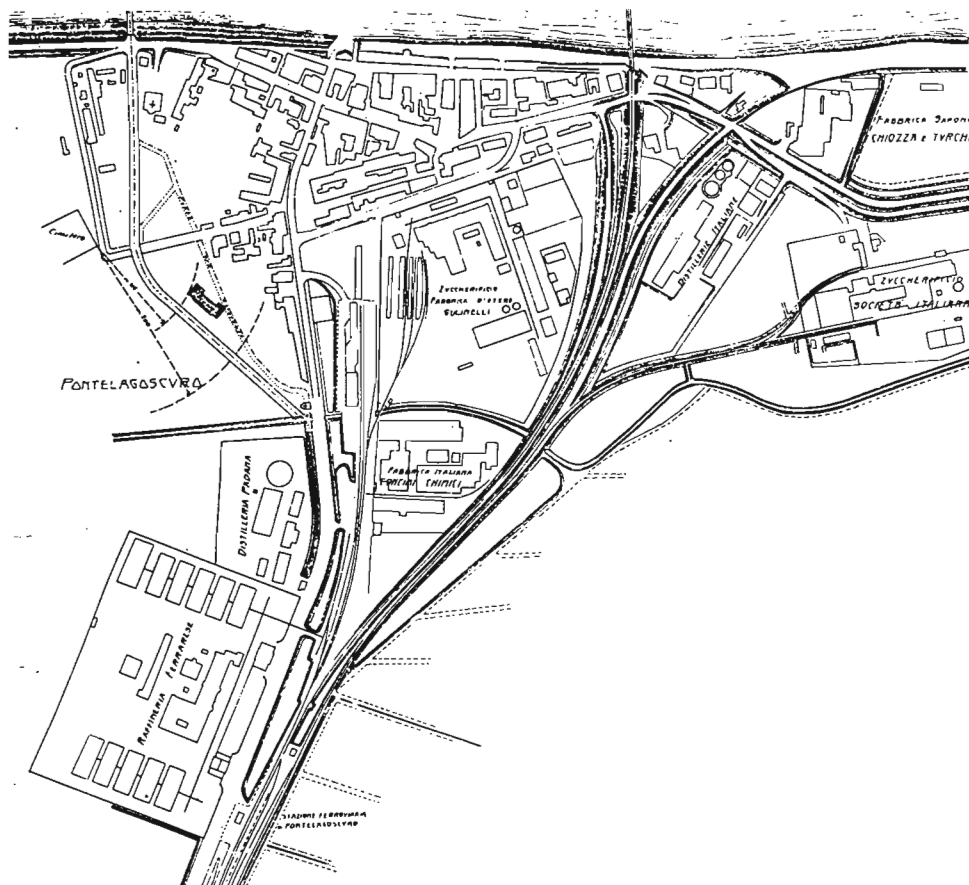
il Bolognese, Cento e successivamente anche Ferrara sarebbero diventati i massimi centri di produzione in Europa. Questa funzione di area di interscambio commerciale svolta da Pontelagoscuro fu addirittura potenziata dopo gli sconvolgimenti del periodo napoleonico e con lo spostamento dei confini del Regno Lombardo-Veneto sul Po. Il confine fra lo Stato della Chiesa e i domini austriaci assegnava a Ferrara il ruolo di città di frontiera e a Pontelagoscuro quello di punto di controllo doganale, mentre analoghe funzioni si svolgevano nella dirimpettaia S. Maria Maddalena.

Il massimo di attività commerciale era stato raggiunto dallo scalo ferrarese attorno alla metà del XIX secolo, dopo che era stata avviata sul grande fiume la navigazione a vapore e soprattutto dopo che

Riduzione da planimetria a scala 1:2000 dell'abitato. Sono marcatamente segnati gli insediamenti industriali. S.d. ma dei primi decenni del Novecento.

erano state rimosse mediante trattati tra gli stati rivieraschi le pesanti limitazioni fiscali e doganali che intralciavano la navigazione dall'Adriatico a Milano. Nel corso del XVIII secolo, infatti, il commercio fluviale padano aveva subito un drastico ridimensionamento per effetto dell'accumulo di dazi che colpivano la stessa merce nel suo transito lungo il fiume. Così notava infatti Pietro Verri nelle sue «Memorie storiche sulla economia pubblica dello stato di Milano» (vol. II, Milano, 1835, p. 315): «per prendere un esempio del crollo dei commerci nella pianura padana, basta ricordare che il panno ferrarese per giungere a Como deve sottostare al cumulo proibitivo di quattro gabelle: Cremona, Lodi, Milano e Como, mentre, provenendo la stessa merce dalla Svizzera, il dazio è solo quello di Como». Nell'art. 96 dell'atto finale del Congresso di Vienna si prevedeva una Commissione che doveva risolvere la questione della navigazione padana, dopo che erano stati ripristinati i confini degli stati e dei ducati restaurati in seguito alla caduta di Napoleone e del Regno d'Italia, che avevano per un quindicennio trasformato le regioni padane in un'unica area di libero scambio.

In realtà bisognò attendere il 1848 per arrivare ad un trattato di libera navigazione sul Po che permettesse di superare i gravi ostacoli frapposti dai ducati di Modena e di Parma e Piacenza al commercio e al transito fluviale. Al primo trattato fra il Lombardo-Veneto e Parma sottoscritto a Milano il 3 luglio 1848 seguì l'adesione del ducato di Modena nello stesso anno



(8 agosto), e dello Stato Pontificio (12 febbraio 1850). Il 18 ottobre 1851 tra Austria e Piemonte veniva sottoscritto un trattato di commercio e navigazione che rendeva definitivamente libera la navigazione sul Po.

Se scorriamo il settimanale ferrarese «L'Incoraggiamento», negli anni che seguono il 1850 troviamo puntualmente registrati gli arrivi, le partenze e le presenze di naviglio in carico alle piarde di Pontelagoscuro con l'indicazione del loro carico e della loro provenienza. Risulta pienamente confermata l'importanza dello scalo fluviale per tutta l'economia agraria ferrarese, che invia ormai all'estero, ai porti di Trieste e di Venezia il grano, il

riso, la canapa, i cordami, le telerie prodotti nelle campagne ferraresi, bolognesi e romagnole, ricevendone in cambio prodotti minerari, legname, metalli, e altri generi agricoli e industriali.

La navigazione padana era tuttavia destinata, paradossalmente, a non superare le soglie del piccolo cabotaggio dei burchi e delle *rascone* faticosamente trainate controcorrente dai barcaioli del Po. La navigazione fluviale a vapore, nonostante tutti i tentativi di avviare linee commerciali da parte di qualche imprenditore padano, aveva incontrato per tutta la prima metà del XIX secolo gli insuperabili ostacoli del particolarismo doganale. Con la realizzazione dell'Unità d'Italia, e soprattutto dopo l'annessione del Veneto nel

1866, la strada ferrata avrebbe avuto un rapido sopravvento sul tradizionale sistema di trasporto fluviale, almeno per i commerci a lunga distanza.

Pontelagoscuro conservò il suo ruolo di scalo anche dopo la costruzione della linea ferroviaria Bologna-Venezia in quanto proprio a ridosso del paese venne costruito il ponte ferroviario sul Po. Ma le sue prospettive di porto erano ormai segnate e confinate al ruolo di infrastruttura di sostegno ai traffici agricoli locali, fino alla rivitalizzazione che l'industria saccarifera, con le sue necessità di trasporto di merci alla rinfusa, avrebbe dato alla vita economica del piccolo centro rivierasco.