

il TERREMOTO e il MAREMOTO
del 28 dicembre 1908

analisi sismologica, impatto, prospettive

a cura di

Guido Bertolaso, Enzo Boschi,
Emanuela Guidoboni e Gianluca Valensise

Reggio Calabria fra due distruzioni sismiche: 1783 e 1908

Ferdinando Cordova

Due grandi terremoti segnano il destino urbanistico ed economico della città. Risorta da rovine e crisi demografiche di vasta portata, entro un'economia commerciale e poi industriale appena nascenti, Reggio ha conosciuto la fatica inesauroibile del ricostruire e il fascino dei grandi progetti. Negli ultimi due secoli il suo carattere storico è stato segnato dalla realizzazione di *piani urbanistici* mai pienamente realizzati, ma ancora in parte leggibili nel volto della città.

Dentro la catastrofe del 1783

La città di Reggio aveva attraversato, alla fine del Settecento, un momento tragico. Il 5 febbraio del 1783, una violenta scossa di terremoto, non preceduta da alcun segnale premonitorio, l'aveva colpita in maniera disastrosa, provocandole danni immani. Le scosse sismiche si erano ripetute nei giorni e nel mese successivo fino al 28 di marzo e avevano interessato il messinese e tutta la Calabria, allora definita Ulteriore (ossia la parte meridionale), fino all'istmo di Marcellinara, alla confluenza dei golfi di Sant'Eufemia e di Squillace. Un *corpus* di fonti eccezionali testimonia questo grande evento, formato da cinque forti terremoti (mi limito qui a citare Placanica 1985 e a rimandare, per una stima degli effetti nell'area dello Stretto, al contributo di A.Comastri e D.Mariotti, in questo volume)

In Calabria i morti accertati ufficialmente furono circa trentamila, anche se non mancarono stime che li fecero ascendere a cinquantamila. I danni arrecati agli immobili furono pari a 31.250.000 ducati. Tali effetti furono favoriti, come indicarono anche gli studiosi del tempo, dalla natura del suolo su cui erano i fabbricati e dai pessimi sistemi di costruzione. Il vice console di Francia a Messina, Lallement, che aveva stilato nell'immediatezza dei fatti, una relazione sull'accaduto, scrisse senza mezzi termini che, a suo parere, l'architettura, intesa come arte del ben costruire, era quasi sconosciuta in Calabria e che tutte le case erano edificate con pietre tenere e friabili mal cotte o di terra mescolata a paglia e seccata al sole. Dunque un patrimonio edilizio estremamente fragile era stato colpito in modo estesissimo.

La notizia del disastro era giunta a Napoli il 14 febbraio 1783, portata dalla fregata "Santa Dorotea". Il giorno dopo, con pronta sollecitudine, era partita per la Calabria una spedizione guidata dal generale Francesco Pignatelli di Strongoli, che il re di Napoli, Ferdinando IV, aveva nominato suo vicario generale, con 100.000 ducati e generi vari per una prima assistenza.

Avevano accompagnato Pignatelli due dei più valenti ingegneri del regno, Winspeare e La Vega, i quali, avendo osservato gli effetti di quei terremoti e la dispo-

zione irregolare degli edifici della città, decisero, d'accordo coi più notabili cittadini, che Reggio fosse ricostruire sullo stesso sito, ma con una nuova pianta urbana e con norme edilizie nuove e specifiche. Infatti fu a questo scopo chiamato il capitano del Real corpo degli ingegneri, Giovanni Battista Mori, il quale con l'aiuto di parecchi cadetti del Collegio della Nunziatella, disegnò la nuova pianta della città, secondo le istruzioni ricevute.

Dopo la spedizione di Pignatelli, il 5 aprile ci fu quella, divenuta poi famosa, dell'illustre *Accademia delle Scienze di Napoli*, con l'incarico di studiare i "fenomeni del terremoto" e di redigere un esteso rapporto scientifico, scritto e disegnato (Fig.1), ancora oggi una testimonianza straordinaria di quella catastrofe (Schiantarelli e Stile 1784; Vivenzio 1784).

Il progetto della nuova Reggio alla fine del Settecento

La ricostruzione di Reggio, che era stata in gran parte distrutta, divenne un obiettivo prioritario del governo borbonico. La nuova pianta della città fu dunque disegnata dall'ingegnere Giovanni Battista Mori. Il tecnico si limitò, a quanto sembra, a redigere il progetto, realizzando le proposte avanzate dai maggiorenti locali, i quali vollero esplicitamente che il nuovo centro urbano sorgesse "sul medesimo suolo" di quello danneggiato (Spanò Bolani 1857).

I nuovi criteri, a cui il progettista fu vincolato con un decreto reale del 20 marzo 1784, prevedevano che gli edifici dovessero avere un solo piano superiore, oltre a quello terreno, per un'altezza complessiva di "palmi trenta" (circa 9 m); se erano prospicienti una piazza o una via ampia, potevano comprendere, "oltre la detta misura", anche un mezzanino "dai nove ai dieci palmi" (circa 3 m). Gli edifici, inoltre, avrebbero dovuto avere balconi piccoli e leggeri, lontani dagli angoli, e fasce di ferro, per stringerli in tutte le loro parti. I medesimi criteri facevano divieto, infine, di costruire cupole e campanili e disponevano che la strada principale non superasse i cinquanta palmi di larghezza (ossia circa 15 m), mentre le vie trasversali potevano estendersi fra i ventiquattro e i trenta (circa 6–9 m). Si trattava, in breve, di disposizioni che anticipavano le moderne regole antisismiche (Principe 1976).

La città, che ne derivò, si estendeva in senso longitudinale lungo la riva del mare, dal torrente Annunziata fino al Calopinace, e risultava limitata, a est, dalle prime propaggini dell'Aspromonte. L'impianto era piuttosto semplice: da una larga strada mediana, il Corso, di sezione pari a poco meno di una quindicina di metri, come prescritto dal governo, dritta e parallela alla linea di costa, si staccavano alcuni assi ortogonali: cinque di essi passavano attraverso la città da *mare a montagna* e un'altra dozzina erano variamente conclusi al suo interno. Il nuovo assetto modificava la precedente configurazione medioevale, raccolta attorno al castello aragonese, per darle una diversa qualità urbanistica, proiettata sullo Stretto e in sintonia con i principi dei trattatisti francesi dell'Illuminismo, i quali legavano ragioni d'igiene e di sicurezza alla struttura delle vie e delle abitazioni (Malaspina 1996). Particolare rilievo vi aveva la "Palazzina", un insieme di tre edifici, contrapposti al mare e separati da strade trasversali, che formavano una specie di fronte architettonico unitario e che erano costituiti ciascuno da un piano porticato, da un ammezzato e da un ultimo piano nobile, in posizione arretrata.

La ricostruzione procedette con lentezza negli anni (Currò e Restifo 1991), ma già alla fine del Settecento, nel diario di viaggio del poeta e letterato tedesco Friedrich Leopold von Stolberg (ed. 1996), Reggio è così descritta:

le norme
borboniche della
ricostruzione

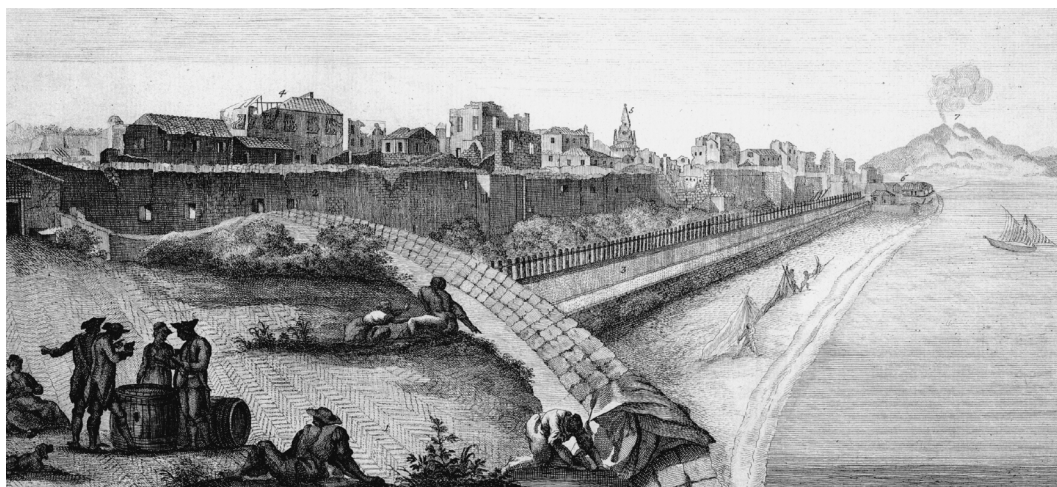


Figura 1 Reggio Calabria dopo il terremoto del 1783, vista da sopra il bastione di San Francesco nella tav.LVII dell'*Atlante Schiantarelli e Stile* (1784). Nel disegno, frutto dell'approccio immediato all'area terremotata, è visibile una serie di edifici in parte lesionati, tra cui il monastero femminile benedettino della Vittoria, il campanile della cattedrale e la "fontana nova".

La posizione di Reggio è una delle migliori che io abbia mai visto finora. È collocata sullo stretto, in una fertile valle che si inclina verso la riva del mare. Da qui si arriva a vedere tutta la costa calabrese fino al promontorio di Scilla, e la riva alta della Sicilia da Capo Faro fino all'Etna, che abbellisce ulteriormente questo meraviglioso scenario. Il terremoto del 1783 ha fatto crollare quasi tutta la città, che però, nel frattempo, è stata in buona parte ricostruita. Hanno ben pensato di costruire ampie strade e non più quei vicoli stretti che aveva. Il re ha fatto costruire una serie di case sul lungomare su scena della Pallazata di Messina, sebbene quelle di Reggio siano solo a due piani (p.59).

Più di un secolo dopo il terremoto del 1783, un viaggiatore straniero, il romanziere inglese George Gissing (1897, ed. 2006), descrisse Reggio come una città pulita e piacevole, ma con scarsi segni di attività:

La sola strada lunga che vi sia, Corso Garibaldi, ha poco movimento; quasi tutti i negozi chiudono poco dopo il tramonto; e allora non si ode più nessun rumore di ruote; il silenzio sarebbe perfetto se non lo interrompesse di tanto in tanto il grido di qualche ragazzo che vende i giornali. Davvero, la città è stranamente tranquilla, tenuto conto della sua grandezza e del suo aspetto importante; si dura fatica a trovare un ristorante, e non so se esista più di un caffè. Al mio albergo la sala da pranzo era una trattoria pubblica, che dava su una strada, ma solo due o tre militari – gli eterni ufficiali – la frequentavano e sentivo che l'atmosfera sociale era meno serena che a Taranto o a Catanzaro (p.119).

Gustavo Strafforello (1900), letterato e patriota del Risorgimento, autore di un'opera sulla geografia dell'Italia, attribuiva a Reggio, all'inizio del XX secolo, 46.399 abitanti e la definiva "una delle più belle e simmetriche città dell'Italia meridionale". Secondo la sua descrizione, la città risaliva gradualmente dall'ampia via della Marina su per i colli che le stavano alle spalle, coltivati con cura e sparsi di casette e ville amene. Attorno al suo perimetro urbano si estendeva una selva continua di aranci, di limoni, di cedri e di bergamotti. I sentieri di campagna su per i colli erano segnati da lunghi filari di agave americana. È difficile, notava Strafforello, immaginare un passatempo più dilettevole d'una passeggiata vespertina estiva sulla via Marina, nel momento in cui il sole al tramonto mette in rilievo allo sguardo le magnifiche montagne dietro Messina e l'Etna coperta di neve.

Dalla sua descrizione accurata e, a dire il vero, un po' letteraria, la città non sembra conservasse, proprio a causa del sisma che l'aveva martoriata, particolari tesori monumentali o artistici e appariva raccolta intorno a pochi edifici pubblici: il palaz-

elogio di Reggio

zo del Comune, che accoglieva anche le poste ed i collegi giudiziari, quello della Provincia, sede, nel contempo, della Prefettura e dei suoi uffici, la Banca d'Italia, l'Ospedale Civile, i Teatri Comunale e Garibaldi. Vi erano inoltre alcuni edifici sacri rilevanti: la cattedrale, dedicata a Santa Maria dell'Assunta, la chiesa di S.Vincenzo de' Paoli, la Congrega degli Ottimati e il Santuario della Madonna della Consolazione, e sette chiese parrocchiali. Era consistente, invece, il numero degli istituti d'istruzione attivi: il regio Liceo-Ginnasio "Campanella", con l'annesso convitto, un istituto tecnico, una scuola tecnica pareggiata, una d'arte e due convitti femminili, retti dalle suore. Per l'insegnamento primario, inoltre, vi erano, secondo la medesima fonte, ben 45 scuole elementari pubbliche diurne e 7 serali, oltre ad alcune private.

Negli anni che precedettero il terremoto del 1908, Reggio era una città di attività terziarie, con piccoli commerci e popolata da un numero rilevante di artigiani e di domestici: ha scritto Cingari (1988) che Reggio e la sua parte cittadina agli inizi del secolo, più che di operai pullulava di domestiche, muratori e manovali, sarti e modiste, calzolai, fabbri, falegnami, cocchieri, fornai e piccoli esercenti, al servizio di una borghesia agiata. Ma chi usciva dal centro di Reggio, per avventurarsi nei quartieri periferici, s'imbatteva – a quanto si ricava dalle testimonianze del tempo – in un'umanità dolente, povera, ammicchiata in abituri maleodoranti.

Prima del terremoto del 1908: un'economia debole in fase di crescita

Agli inizi del Novecento, la produzione agricola del reggino era in fase di crescita, ma non era sufficientemente supportata da infrastrutture per la vendita e il trasporto dei prodotti. La provincia di Reggio produceva 260.000 quintali di agrumi all'anno, per la massima parte arance, che esportava nell'Europa centrale e in America (Arcà 1900, ed. 2000). Le ferrovie italiane, tuttavia, non erano in grado di fornire tutti i vagoni necessari per il loro trasporto, così nella stagione agrumaria del 1900, ad esempio, giacevano per terra e nel fango, putrefatte, più di 180 tonnellate di arance in attesa dei vagoni di carico, non essendovi una tettoia per mettere al riparo quel genere delicato e deperibile.

settori produttivi
prima del 1908

Per quanto riguardava l'olivo, nella provincia di Reggio, scriveva ancora Arcà all'inizio del Novecento, occupava un'estensione di 40.330 ettari, con una produzione media annua, che oscillava intorno ai 300 mila quintali di olio. La massima parte di quella produzione proveniva dal circondario di Palmi e il rimanente da quello di Gerace, non essendo coltivato l'olivo in quello di Reggio, che su piccola scala.

La produzione degli agrumi, coltivati nella campagna circostante, e dei loro derivati e quella dell'olio e dei vini costituivano le principali fonti di ricchezza dei ceti benestanti (Arcà ed. 2000). Tali settori produttivi erano, però, gravati da mali endemici, come la mosca delle olive, che poteva distruggere in alcuni anni l'intero raccolto, e le gelate, le quali producevano sensibili danni agli aranceti. L'esportazione dei prodotti, inoltre, pagava il prezzo degli incerti mezzi di collegamento. Così la Camera provinciale di commercio (1910) negli anni 1906–1907 delineava le prevalenti condizioni economiche e i problemi principali:

La viabilità nella nostra regione è deficientissima sia quanto a numero di strade, che per la loro manutenzione. Tutta quanta la nostra industria boschiva, che potrebbe avere uno sviluppo di grande momento, è paralizzata a causa della deficiente viabilità. Gli stessi centri abitati, se non sorgono lungo l'antica via nazionale o lungo qualche arteria principale, sono privi di strade atte a comode e buone comunicazioni. È poi da deplorarsi, specie lungo il litorale jonico, la quasi assoluta assenza di opere murarie e di ponti. D'inverno per l'impossibilità di traversare i torrenti in piena, la viabilità ordinaria è ridotta in condizioni miserrime. Buona parte dei nostri Comuni e delle loro frazioni non

hanno nemmeno strade d'accesso alla rete stradale principale esistente e le comunicazioni sono mantenute per mezzo di sentieri aspri, incomodi e non addetti al transito dei veicoli (pp.96–97).

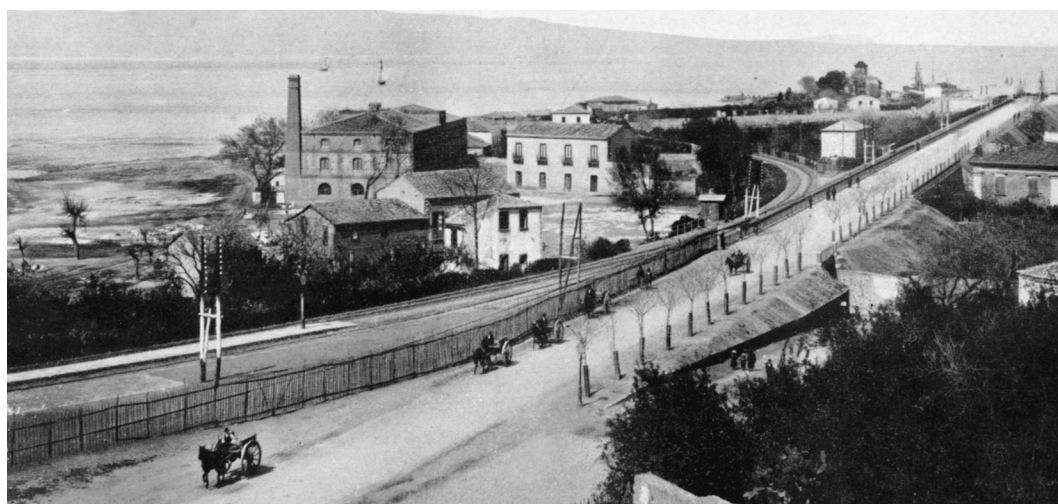
Un'organizzazione commerciale approssimativa, infine, arrecava danni ulteriori. Secondo Arcà (2000) i porti di Reggio e di Gioia Tauro erano inadeguati a ricevere navi di un certo tonnellaggio che imbarcassero le derrate destinate a mercati lontani. I produttori locali dovevano perciò rivolgersi al porto di Messina, incontrando però maggiori spese e correndo il rischio che le derrate restassero sulle banchine o si deteriorassero per la lentezza delle trattative. Pur con tutti questi limiti, l'economia della provincia di Reggio era segnalata, agli inizi del Novecento, in confortante miglioramento. La vendita dell'olio prometteva bene, grazie alle nuove tariffe ferroviarie, ottenute dai produttori, e anche quella degli agrumi, alla quale si erano aperti, "con una saggia politica", i mercati dell'Europa centrale, induceva alla speranza. Il prezzo delle essenze (soprattutto bergamotto, arancio e limone) era andato salendo. Per quella del bergamotto in ispecie, che aveva già raggiunto, nel 1906, ben 22,60 lire al kg, era previsto un ulteriore aumento, al di sopra delle 30 lire. A ciò aveva concorso una società di privati, "La Zagara", la quale aveva costruito magazzini generali per il deposito della merce e per calmierare il prezzo di mercato. Sosteneva sempre la Camera di Commercio di Reggio (1907):

I Magazzini rispondono all'importante funzione di permettere ai produttori di essenze di vendere il loro prodotto nel momento reputato più opportuno e rendono contemporaneamente disponibile nelle mani dei produttori la quasi totalità del valore dell'essenza depositata (p.120).

Era quello il segno che la rendita – annotava ancora l'istituto camerale – nutriva, contrariamente a quanto era avvenuto in passato, maggiore fiducia verso l'industria e il commercio ed era disposta a correre i rischi, che vi erano connessi. Quest'inizio di coscienza imprenditoriale aveva dato vita alle "Olerie e Saponerie Meridionali", con un fondo versato di otto milioni di lire e con sede a Gioia Tauro, e alla "Società Calabro-Ligure per gli olii ed i saponi": quest'ultima, costituita in origine a Milano, aveva elevato il suo capitale da 300.000 lire a 2.800.000 lire e trasferito la sua sede a Villa San Giovanni. Erano in attività anche nove piccole fabbriche di citrato di calcio, di cui ben quattro a Reggio (Fig.2).

tentativi
imprenditoriali

Figura 2 Reggio Calabria: una preziosa fotografia ritrae la via del Porto prima del terremoto del 1908. In secondo piano la ferrovia a ridosso delle fabbriche portuali.



Discorso analogo va fatto per la produzione della seta. Anche in questo settore non mancavano, da parte della Camera di Commercio, accuse di arretratezza che riguardavano, soprattutto, l'allevamento dei bozzoli, condotto in maniera definita "primordiale", soprattutto dalle donne delle famiglie di emigranti, né erano sorte nuove filande: si riteneva che fosse troppo prematuro uno spostamento di capitali in tal senso; ma quelle esistenti con opportuni ampliamenti e perfezionamenti avevano reso più intensa ed efficace la lavorazione dei bachi ed erano state in grado di effettuare, nel biennio 1906-7 (fino a settembre), la spedizione, per ferrovia, di 1672 balle di seta, per complessivi 170.320 kg, ai quali andavano aggiunti quelli inviati per mare, pari ad altri 19.111 kg (Arcà, ed. 2000). Le filande si trovavano nel breve perimetro compreso tra Reggio, Villa San Giovanni, Cannitello e Campo Calabro. Nel comune di Reggio operava la ditta Sarica, che impiegava 72 operai, quasi tutti donne (Cingari 1988). Arcà segnalava lo "sfruttamento" che i produttori facevano del lavoro di un migliaio di donne e fanciulle adibite ai pesanti lavori della filanda. I salari erano scarsissimi (non toccavano la lira giornaliera); le ore di lavoro superavano le undici, la disciplina era ferrea. Arcà invocava l'intervento dell'Ispettorato del Lavoro, specie nella zona di Villa San Giovanni, dove i filandieri, che già dall'eccellente qualità e dal basso salario ricavano il modo di vincere la concorrenza dei filandieri settentrionali, avrebbero dovuto, secondo l'osservatore, maggiormente sentire le ragioni dell'equità sociale e migliorare le condizioni "di tante povere creature umane, dannate all'esaurimento e alla tubercolosi".

un'economia
fragile

Su quel fragile tessuto economico e sulle grandi diseguaglianze sociali di una incipiente fase di industrializzazione, si abbatterono con effetti devastanti il terremoto e il maremoto del 1908. Due anni dopo, la Camera di Commercio, quando poté stampare di nuovo una relazione annuale (1911), sostenne che la città di Reggio stava portando con fatica il proprio contributo all'incremento delle energie nazionali e tutto faceva sperare che fosse lecito attendere, per le sue genti, un lungo ciclo produttivo, allorché, ancora una volta, il terremoto aveva determinato "una di quelle memorabili catastrofi da cui un popolo può risollevarsi a prezzo d'infiniti sacrifici, di grande costanza nei propositi e nelle opere".

Reggio nuovamente distrutta

Anche il sisma del 1908 arrivò senza segni premonitori e colse la città nel sonno delle festività di fine anno. "E come avvenne?", si chiese Giovanni Pascoli (1914), parlando quindici giorni dopo il disastro all'Università di Bologna:

Un leggero fittissimo tremito che durò, crescendo, dieci secondi e, diminuendo, altri dieci secondi. A chi era desto e sentì quel brivido della terra, parve che il pericolo decrescesse e cessasse. Ed ecco tutto ondulò e barcollò e sussultò e profondò; e tonò terribilmente sotterra e il mare si sollevò e sciacquò nello Stretto, e si rovesciò sulle spiagge di qua e di là. Questo in forse altri trenta secondi. Non era finito il minuto, e Messina non era più, Reggio non era più, centinaia di villaggi non erano più (pp.163-64).

La ricostruzione letteraria del poeta rende bene lo stato d'animo, sbigottito e confuso, dei contemporanei di fronte all'evento. Le testimonianze dei sopravvissuti furono, invece, più crude (si veda Valentino 1933 e per una bibliografia storica locale Romeo 1991-1992)

Giolitti, all'epoca presidente del Consiglio, ne ebbe una prima informazione dal prefetto di Catanzaro, il quale, venti minuti dopo il sisma, telegrafò che alle 5 e 20 era stata avvertita, nella sua città, una forte scossa di terremoto, ma non erano stati segnalati danni. "Attendo - aggiungeva, prudente, il funzionario - notizie da altri co-

munì provincia” (Coppola 1992). Solo alle 14 e 50 – molte ore dopo l’avvenimento – un altro dispaccio cominciò a indicare con realismo, a Roma, la vera portata degli eventi. Fu inviato dalla torpediniera *Spica*, ancorata nel porto di Messina, il cui comandante, capitano Pessina, era deceduto, con tutta la famiglia, sotto le macerie della propria abitazione. I marinai, dopo averlo cercato invano, tornarono a bordo e, al comando del tenente di vascello Belleni, diressero la nave alla ricerca di un ufficio postale, dapprima su Villa San Giovanni e subito dopo sui vicini comuni di Cannitello, Scilla, Bagnara e Palmi, trovando dovunque morte, rovine e folle di superstiti che invocavano soccorso. Giunti, infine, a Marina di Nicotera, come ricorda Aliquò-Taverri (1986), essi poterono spedire il seguente dispaccio:

Ore 5,20 minuti terremoto distrusse buona parte Messina. Giudico morti molte centinaia. Case crollate, sgombro macerie insufficienti mezzi locali. Urgono soccorsi per sgombri, vettovagliamento, assistenza feriti. Ogni aiuto sarà insufficiente (p.22).

Il messaggio, come si vede, parlava del capoluogo siciliano e lasciava nell’incertezza circa la sorte di quello calabrese. Solo a notte tarda il prefetto Orso, che era rimasto imprigionato nel palazzo della Prefettura, in gran parte crollato, era stato salvato e aveva potuto inviare, attraverso vie dissestate, un brigadiere della guardia di finanza fino a Gerace, distante circa cento chilometri sullo Jonio, per spedire, il seguente telegramma:

In seguito ad una violentissima scossa di terremoto, la città di Reggio è stata quasi completamente distrutta. Vi sono parecchie migliaia di morti. La prefettura ed altri edifici sono crollati. Anche altri comuni della provincia sono distrutti. Occorrono ingenti soccorsi, viveri, soldati e medicinali, poiché la città nulla offre. Il telegrafo e la ferrovia non funzionano. Anche più centinaia di soldati sono morti, e degli agenti della forza molti sono feriti ed alcuni morti. I soccorsi dovrebbero arrivare per via mare (p.24).

I morti a Reggio furono circa 15.000 (12.000 secondo le stime ufficiali) su circa 45.000 abitanti e la città fu così estesamente colpita, al punto che qualcuno pensò, come per la consorella d’oltre Stretto, di ricostruirla altrove. Parlando con un giornalista, Napoleone Colajanni, deputato al Parlamento del regno, aveva infatti esclamato:

27% di morti
a Reggio

Per sgombrare le macerie occorrerebbero quasi tanti milioni quanti sarebbero necessari per ricostruire gli edifici. E ciò non è possibile. Messina resterà solo come testa di linea ferroviaria per le comunicazioni col continente. Vano è pensare diversamente. Io questo dirò alla Camera.

Anche il senatore Paternò, intervistato a Palermo il 6 gennaio 1909 (Aliquò-Taverri 1986), aveva dichiarato:

La ricostruzione di Messina si farà in un altro punto con diversi sistemi. [...] I morti che saranno rinvenuti alla superficie verranno seppelliti nei cimiteri. Gli altri saranno lasciati sotto le rovine stesse, le quali non potranno essere rimosse nemmeno dopo tre o quattro anni di lavoro organizzato sapientemente (p.47).

Il giornale *La Tribuna* del 5 gennaio 1909 sostenne la medesima ipotesi:

Tutte le filande di Villa sono crollate; la città è devastata orribilmente, più di Palmi, più di Scilla. Ma la rada non pare abbia subito gravi danni; e la stazione del porto ha solo uno spigolo rovinato. È qui, all’ingresso dello Stretto, di fronte a Messina, che bisognerà ricostruire Reggio, se Reggio deve essere ricostruita. E qui alla nuova città si potrà dare un nome glorioso: nel ricordo che alla vecchia città, sepolta ora laggiù tra le sue immani rovine, ove arrivarono dallo Stretto, otto secoli prima di Cristo, i greci di Eutoca e Messene.

Giuseppe Valentino, divenuto poi sindaco di Reggio, ricordava che appena circolò la voce di questa possibilità, ferito e dolorante inviò a Giolitti un telegramma di prote-

sta, dettato, dalla barella in cui giaceva, a un amico che lo scrisse a matita su un pezzo di carta da imballaggio. Il telegramma è stato ritrovato in un fascicolo di atti della Prefettura, conservato presso l'Archivio di Stato di Reggio Calabria (Coppola 1992, p.13).

Giuseppe De Nava, infine, proclamò il 9 gennaio 1909, alla Camera dei Deputati, che la maggior parte della popolazione superstite della costa calabra, dove era stato in quei giorni, desiderava una continuità abitativa nello stesso sito e chiedeva di essere aiutata efficacemente per riprendere a vivere e a lavorare (Aliquò-Taverriti 1986). In risposta, il Parlamento approvò il 12 gennaio, quasi all'unanimità, una legge che all'art.2 prevedeva, per la ricostruzione delle province di Reggio e di Messina e degli altri comuni danneggiati dal terremoto, un'addizionale di due centesimi per ogni lira di imposte dirette sui beni rustici, sui fabbricati e sui redditi di ricchezza mobile.

A Reggio, intanto, bisognava provvedere a riparare i superstiti, che non potevano rientrare nelle loro case, distrutte o pericolanti, e che erano rimasti esposti alle intemperie di un inverno inclemente. In città sorsero quindi, non senza ritardi dovuti a inefficienza burocratica, interi quartieri di baracche, distribuiti nelle aree esterne al nucleo urbano (Fig.3). Si trattò di diecimila vani per abitazioni private e di 200 padiglioni per uso pubblico (Fig.4), nell'attesa, non breve, che fosse avviata la ricostruzione della città (Trombetta 2000).

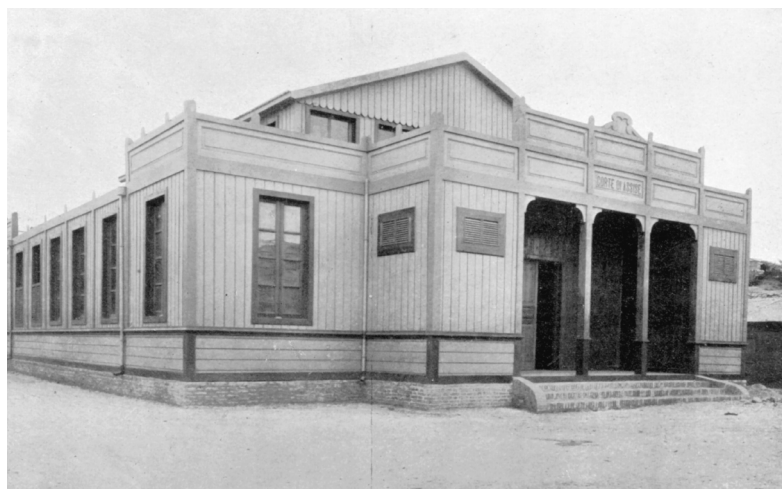
Un nuovo piano regolatore nella continuità storica della città

Le linee generali del nuovo piano regolatore, la cui redazione fu affidata all'ing. Pietro De Nava, assessore ai lavori pubblici del Comune, furono discusse e approvate, dal consiglio comunale il 16 ottobre 1909: prevedevano la ricostruzione della città dov'era e com'era, fissavano il perimetro dell'area urbana tra i torrenti Calopinace ed Annunziata e il prolungamento delle vie Aschenez e dei Tribunali, nonché l'espansione, a nord, fino al torrente Montevergine. Secondo Currò e Restifo (1991), il progetto

Figura 3 Reggio Calabria: uno dei numerosi baraccamenti che sorsero nei mesi successivi al terremoto del 1908: erano interi quartieri con abitazioni private ed edifici pubblici, destinati a imprimere un'impronta durevole all'aspetto urbanistico della città. Gli ultimi edifici costruiti per i superstiti del terremoto, furono abbattuti soltanto negli anni Sessanta del Novecento.



Figura 4 Reggio Calabria: il palazzo della Corte d'Assise sintetizza la città di legno che segnò a lungo il carattere transitorio della città dopo le macerie del terremoto del 1908.



De Nava non tace il legame di stretta continuità tra il nuovo piano urbanistico e quello tardo settecentesco del Mori, anzi lo rielabora ampliando l'impianto a scacchiera e utilizzandolo sia come base su cui ridisegnare la nuova maglia, conforme alle norme imposte per i centri colpiti, sia per localizzare baraccamenti in modo tale da non compromettere la futura ricostruzione.

La prima stesura del piano fu approvata, in via definitiva, con regio decreto nel marzo del 1911. Lo schema riprendeva dunque quello del Mori, che prevedeva una città a maglie ortogonali, attraversata dal sistema rettilineo del Corso, centro della vita urbana e lungo il quale si aprono le piazze più importanti. Secondo alcuni studiosi, questo piano, approntato in fretta, non presentava elementi qualificanti circa il futuro sviluppo della città. Qualche anno dopo, nel 1914, vi furono apportate con regio decreto alcune varianti, che stabilirono il superamento, con un ponte, del limite rappresentato dal torrente Calopinace e l'espansione della città verso sud.

Si ha l'impressione, a riflettere oggi, che la borghesia imprenditoriale e la classe dirigente reggina si limitarono a volere riedificare, senza porsi alcuna domanda sul destino del nuovo centro urbano in rapporto alla sua collocazione geografica. Dominò forse la situazione una frenesia speculativa, favorita dalla legislazione speciale, che stabiliva una forte partecipazione dello Stato alle spese di ricostruzione. Nonostante ciò Reggio risorse con molta lentezza e il suo rifacimento fu frenato dalla guerra di Libia (1911–1912) e dal conflitto mondiale. Fra il 1911 e il 1914 fu pavimentato il Corso e fu ideata e definita la via Marina, aperte alcune strade, costruita una tramvia elettrica, alzato il ponte sul Calopinace, edificata la scuola normale e progettati alcuni istituti d'istruzione.

La fase più intensa dei lavori, la seconda nel processo di ricostruzione, si ebbe dopo il primo conflitto mondiale, quando, sindaco Giuseppe Valentino, furono portati a compimento importanti edifici pubblici, tra cui il palazzo municipale (per questo ed altri edifici si veda Cagliostro 2003) e sistemate varie piazze. Ricordò proprio Valentino (1933):

Il rapido sorgere di edifici pubblici e strade nell'immediato dopoguerra ebbe un duplice effetto benefico: snebbiò la opinione falsa che in quel lungo periodo le difficoltà delle costruzioni edilizie fossero insormontabili, ridiede la fede nell'incremento futuro della città anche ai più dubbiosi e pessimisti, e questi moventi insieme combinati sospinsero una grande quantità di cittadini ad affrontare le procedure dei mutui di favore e a costruire le loro case, mediante un largo concorso dello Stato, che si svolgeva attraverso gli Istituti mutuantici.

l'avvio della ricostruzione ostacolato dalle guerre

Il sogno della grande Reggio

La terza fase della ricostruzione di Reggio maturò con l'avvento del fascismo al potere. Il 12 dicembre del 1926, infatti, fu nominato podestà di Reggio l'ammiraglio Giuseppe Genoese Zerbi, che apparteneva, come scrisse il prefetto nel proporlo, a una "nobile e cospicua" famiglia, con salde radici nel capoluogo. Il padre, Domenico, morto nel 1897, era stato sindaco subito dopo l'unità d'Italia, durante l'epidemia di colera che aveva colpito la città, e aveva poi rappresentato il collegio alla Camera dei Deputati, svolgendo sempre un ruolo di primo piano nelle vicende economiche e amministrative di Reggio. Un altro componente della famiglia Zerbi, Felice, era stato per anni esponente di spicco della massoneria di Palazzo Giustiniani ed era approdato come radicale nei consigli comunali e provinciali. Il podestà, invece, aveva preferito la carriera militare. Entrato in marina, vi aveva percorso una brillante carriera, dando prova, tra l'altro, di non comune coraggio. Nella guerra di Libia, al comando di una squadriglia di torpediniere, aveva partecipato allo sbarco di Bengasi, ottenendo una medaglia d'argento al valor militare e, più tardi, durante il primo conflitto mondiale, alla guida di una divisione di esploratori, aveva occupato le isole di Lissa, Lagosta e Meleda (in Dalmazia), azione per la quale era stato insignito della Croce dell'Ordine Militare di Savoia e di quella di guerra.

il progetto Zerbi

Messo dunque a capo dell'amministrazione della città, Genoese Zerbi propose al ministro dei Lavori Pubblici, Giovanni Giuriati, e al suo sottosegretario, il calabrese Michele Bianchi, di dar vita alla "grande Reggio": ossia un centro di 120.000 abitanti, lungo trenta chilometri, di fronte allo Stretto, che doveva riunire al capoluogo ben quattordici comuni contermini, da Lazzaro, sulla costa ionica (l'antica *Leucopetra*, che aveva dato ospitalità, disse, a Cicerone), fino a Villa San Giovanni sulla costa tirrenica. Il compattamento territoriale avrebbe dovuto consentire, nelle intenzioni del suo promotore, a piccoli paesi, appartati e lontani, di entrare a far parte di un'entità più ampia, usufruendo così di una moderna rete di servizi. Questa compattazione (che oggi verrebbe denominata conurbazione urbana o area metropolitana) avrebbe facilitato, nel contempo, lo sviluppo industriale e commerciale di tutta l'area, attraverso un impiego ottimale delle risorse. Infine, un piano regolatore unico avrebbe favorito, lungo la riviera, uno sviluppo edilizio armonico, tale da guardare con fiducia, nel futuro, a un turismo di qualità.

A ben guardare, un'operazione del genere, che avrebbe cambiato in maniera radicale l'assetto di alcuni centri e vincolato il destino dei loro abitanti, avrebbe dovuto supporre qualche forma di coinvolgimento e di consenso degli interessati, oltre a un vasto corredo di analisi e di studi. Essa fu condotta, invece, in modo autoritario, in sintonia con lo stile inaugurato dalla dittatura e, di fronte alla comprensibile ostilità di molti comuni, i quali temevano che l'unione si sarebbe risolta in un vantaggio solo per il centro maggiore, dovette intervenire Mussolini in persona ad apporre il sigillo della propria volontà, con un telegramma, in cui richiamava all'ordine i recalcitranti. Una volta effettuata, la scelta scatenò un mare di retorica e ci fu chi propose, addirittura, di erigere al "duce" un arco di trionfo e di incidere nel bronzo il telegramma con il quale aveva dato il proprio assenso—obbligo al progetto.

La lunga fatica senza ripresa

In realtà, l'allargamento dei confini di Reggio si rivelò un fallimento. Il territorio interessato andava dal mare alla montagna, con esigenze del tutto diverse fra una zona e l'altra e difficilmente conciliabili. La moderna rete di servizi non poté essere realiz-

zata. La politica di deflazione, avviata dal fascismo, impedì, infatti, di costruire le opere necessarie e per le quali era stata prevista una spesa complessiva di circa duecento milioni di lire, che lo Stato avrebbe dovuto anticipare, in cinque anni, sulla tassa addizionale pro-Calabria. Il Ministero dell'Interno, dapprima, ridusse la spesa a novantaquattro milioni di lire, eliminando alcune opere ritenute non necessarie o urgenti e, in seguito, suggerì di farvi fronte con il credito bancario ordinario.

L'ammiraglio Genoese Zerbi riuscì a racimolare, attraverso mutui bancari, solo un quarto della cifra prevista, destinata, peraltro, a realizzare il piano regolatore della vecchia Reggio e alcuni acquedotti. La sconfitta si tradusse, per lui, in una vera e propria *débâcle*, che mise fine alla sua carriera politica (per questa vicenda politica e sociale si veda Cordova 2003). Nel 1933, la grande Reggio fu liquidata dal regime in sordina, restituendo a Villa San Giovanni e ai comuni di Cannitello, Campo Calabro e Fiumara la loro completa autonomia.

La mancata attuazione dell'ambizioso progetto finì per confinare la città all'estremo lembo della penisola, destinandola a una politica di routine, fatta d'investimenti nei lavori pubblici, che ne completavano le strutture, ma non assicuravano alcuna prospettiva di sviluppo. Il Comune di Reggio, inoltre, fu commissariato. Genoese Zerbi, infatti, aveva lasciato un deficit vistoso nella casse del Comune, mai raggiunto fino ad allora, pari a circa 3.371.000 lire. Quando nel 1930, il nuovo podestà, l'avvocato Pasquale Muritano, assunse la carica, la grande crisi di depressione economica, che aveva avuto inizio in America l'anno prima, ormai toccava l'Italia e non permetteva di farsi illusioni. *La Gazzetta*, un quotidiano che si pubblicava a Messina e recava, come sottotitolo "L'Eco della Sicilia e delle Calabrie. Organo del Partito Fascista" nel numero del 27 aprile 1930 così scriveva:

Noi vogliamo richiamare a un opportuno senso di valutazione delle possibilità estrinseche del nuovo Capo dell'Amministrazione della nostra città [...] E diciamo che non è il momento questo di farsi eccessive illusioni sull'attività podestarile diretta alla creazione di opere a carattere prevalentemente voluttuario. Dopo il richiamo del Duce ai Capi delle Amministrazioni Comunali su una necessaria limitazione delle spese; dopo l'esperienza fornita da un passato amministrativo senza controlli, che ha dissestato stabilmente il bilancio comunale; dopo l'aggregazione al Centro di 14 Comuni contermini che non hanno risentito ancora di alcun beneficio promesso dal nuovo ordinamento amministrativo, attendersi miracoli è sommamente nocivo.

In quel contesto, malgrado si parlasse di zona industriale e di porto franco – che non giunsero mai – come nuovi e possibili strumenti di sviluppo, la città di Reggio portò a termine in maniera faticosa la sua ricostruzione e, negli anni Trenta, furono da ultimo costruiti tre edifici, che posero, in modo non certo banale dal punto di vista architettonico, il suggello del fascismo sull'intera vicenda: il museo della Magna Grecia, la caserma dei giovani fascisti e la stazione centrale. Il primo edificio, progettato da Marcello Piacentini, e ubicato sopra un terreno destinato dal piano regolatore a ospitare una galleria, mai più realizzata, suscitò vivaci polemiche, perché la sua linea architettonica sembrava in stridente contrasto con lo stile della città. Iniziato nel 1932 e ultimato sette anni dopo, per la visita di Mussolini a Reggio, questo museo divenne poi agibile solo nel secondo dopoguerra. Negli anni Sessanta, a Reggio furono abbattute le ultime baracche, costruite dopo il terremoto per accogliere i superstiti di quella sciagura: era il segno che una vicenda, iniziata il 28 dicembre del 1908, si era ormai conclusa, almeno dal punto di vista urbanistico. In realtà, venuto meno il progetto della "grande Reggio", la classe dirigente locale non elaborò una riflessione consapevole e determinata sul futuro della città, alternando spesso propositi confusi a sogni irrealizzabili. Almeno in questo, le ferite del terremoto del 1908 continuano – a sommo avviso di chi scrive – a rimanere aperte.

le ultime
baracche
del 1908

Bibliografia

- Aliquò–Taverriti F. 1986, *Reggio 1908*, Reggio Calabria.
- Arcà F. 2000, *Calabria vera. Appunti statistici ed economici sulla Provincia di Reggio all'inizio del '900*, edizione e prefazione di F.Adornato, Vibo Valentia.
- Cagliostro M. (a cura di) 2003, *Reggio Calabria dalla città classica al liberty*, Soveria Mannelli.
- Camera di Commercio ed Industria di Reggio Calabria 1907, *Le condizioni economiche della provincia di Reggio Calabria nell'anno economico 1906–907, 24^a Relazione*, Reggio Calabria.
- Camera di commercio e industria di Reggio Calabria 1912, *Le condizioni economiche della provincia di Reggio Calabria nell'anno economico 1910–1911, 26^a Relazione*, Reggio Calabria.
- Cingari G. 1988, *Reggio Calabria*, Reggio Calabria.
- Coppola D. 1992, *Introduzione a Infelix memoria–Memoria tenax. 28 dicembre 1908*, Ministero dei Beni Culturali – Archivio di Stato di Reggio Calabria, Reggio Calabria.
- Cordova F. 2003, *Il Fascismo nel Mezzogiorno: le Calabrie*, Soveria Mannelli.
- Currò G. e Restifo G. 1991, *Reggio Calabria*, Roma–Bari.
- Gissing G. 2006, *Sulla riva dello Jonio*, Soveria Mannelli.
- La Gazzetta, *L'avvocato Pasquale Muritano nominato Podestà*, 27 aprile 1930.
- Malaspina R. 1996, La “Palazzina” di Reggio nel '700: iconografia e significato urbanistico, in *La figura della città. I catasti storici in Italia*, Roma.
- Pascoli G. 1914, *Patria e umanità*, Bologna.
- Placanica A. 1985, *Il filosofo e la catastrofe. Un terremoto del Settecento*, Torino.
- Principe I. 1976, *Città nuove in Calabria nel tardo Settecento*, Chiaravalle Centrale.
- Romeo D. 1991–1992, Fonti a stampa sul terremoto del 1908. Materiale bibliografico ed emerografico della Biblioteca Comunale “De Nava” di Reggio Calabria, *Rivista Storica Calabrese*, n.s., 12–13 (1–4), 219–271.
- Schiantarelli P. e Stile I. 1784, *Istoria de' fenomeni del tremoto avvenuto nelle Calabrie, e nel Valdemone nell'anno 1783 posta in luce dalla Reale Accademia delle Scienze e delle Belle Lettere di Napoli. Atlante*, Napoli (ristampa anastatica, Catanzaro 1990, ed. E.Zinzi).
- Spanò Bolani D. 1857, *Storia di Reggio Calabria*, Reggio Calabria.
- Strafforello G. 1900, *La patria. Geografia dell'Italia. Province di Reggio Calabria, Catanzaro e Cosenza*, Torino.
- Trombetta A. 2000, *La città di legno. I baraccamenti dopo il sisma del 1908 a Reggio Calabria*, Reggio Calabria.
- Valentino G. 1933, *Nel Venticinquennio. 28 dicembre 1933. La Ricostruzione di Reggio*, Reggio Calabria.
- Vivenzio G. 1783, *Istoria e teoria de' tremuoti in generale ed in particolare di quelli della Calabria, e di Messina del 1783*, Napoli.
- Vivenzio G. 1788, *Istoria de' tremuoti avvenuti nella provincia della Calabria ulteriore, e nella città di Messina nell'anno 1783 e di quanto nella Calabria fu fatto per lo suo risorgimento fino al 1787. Preceduta da una teoria, ed istoria generale de' tremuoti*, 2 voll., Napoli.
- von Stolberg F.L. 1996, *Viaggio in Calabria*, Soveria Mannelli.