



HAL
open science

Le port de Bosa : l'unité italienne au reflet d'un projet en échec

Nathan Brenu

► **To cite this version:**

Nathan Brenu. Le port de Bosa : l'unité italienne au reflet d'un projet en échec. Les Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère, 2021, 12, 10.4000/craup.8625 . hal-03402423

HAL Id: hal-03402423

<https://hal.science/hal-03402423>

Submitted on 7 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Le port de Bosa : l'unité italienne au reflet d'un projet en échec

The Port of Bosa: Italian Unity as a reflection of a failed project

Nathan Brenu



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/craup/8625>

DOI : 10.4000/craup.8625

ISSN : 2606-7498

Éditeur

Ministère de la Culture

Ce document vous est offert par Nantes Université



Référence électronique

Nathan Brenu, « Le port de Bosa : l'unité italienne au reflet d'un projet en échec », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne], 12 | 2021, mis en ligne le 13 octobre 2021, consulté le 07 juin 2023. URL : <http://journals.openedition.org/craup/8625> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/craup.8625>

Ce document a été généré automatiquement le 16 février 2023.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International
- CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Le port de Bosa : l'unité italienne au reflet d'un projet en échec

The Port of Bosa: Italian Unity as a reflection of a failed project

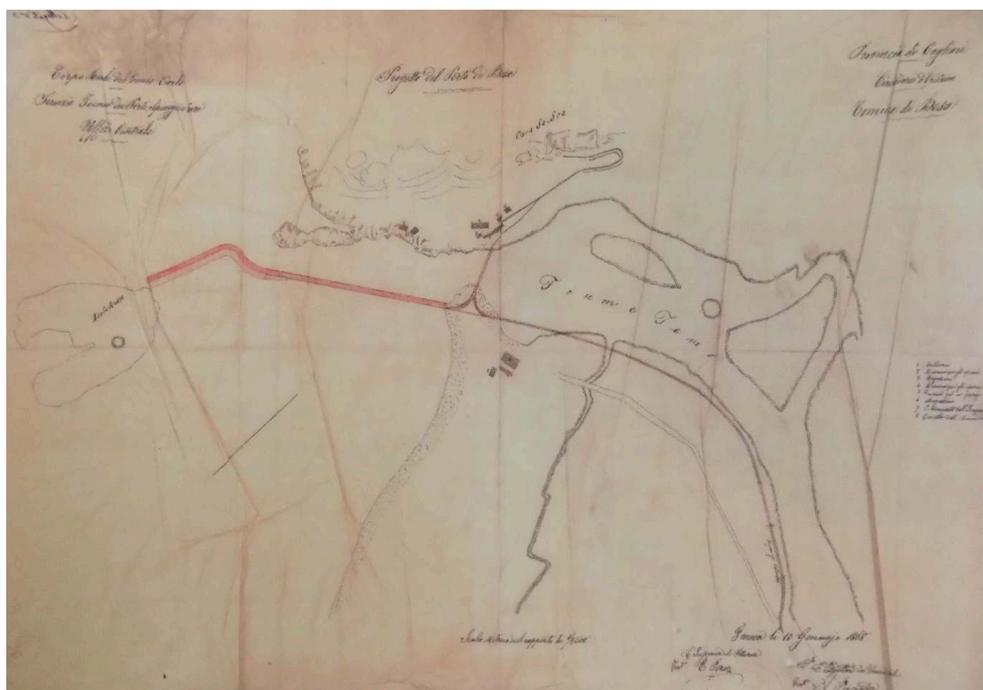
Nathan Brenu

L'auteur de cet article tient à remercier l'historien Attilio Mastino pour ses indications et son formidable sens de l'accueil.

Introduction

- 1 Stefano Jacini, ministre italien des travaux publics de 1864 à 1869, écrivait à la fin de son mandat que gouvernement et parlement s'étaient employés depuis l'unification de 1861, sans égard pour l'ampleur des dépenses et plus alors que dans n'importe quel pays dans le monde ces années-là, à l'amélioration des ports existants et même à la création de nouveaux ports¹. Aménagement portuaire et construction du nouvel État-nation allaient donc de pair ² au prix sans doute d'une certaine précipitation². Mais la réussite d'un tel programme fut toute relative. Dans le secteur des travaux publics, concentrant les plus grandes dépenses après l'économie militaire, les échecs furent légion. L'île de Sardaigne elle-même ne fut guère épargnée, alors même qu'elle était sous domination piémontaise depuis 1720, puis unie aux territoires de terre ferme par la maison de Savoie, en 1847, dans ce qui devint le royaume de Sardaigne, lors de la dite « fusion parfaite », mouvement étatique tendant à une plus grande centralisation des pouvoirs, et précédant ³ ou même préparant ³ l'Unité d'Italie³. De fait, un port de commerce comme celui de Bosa, ville d'un peu plus de 6 000 habitants située sur la côte ouest de l'île, n'a jamais été construit malgré les investissements financiers, les promesses politiques et les tentatives successives⁴.

Figure 1. L'embouchure du Temo : plan extrait du projet du port de Bosa, 1868-1869



Source : Gerardo Severino, *Storia del porto di Bosa e dell'Isola Rossa*, Sassari, Carlo Delfino editore, 2016, p. 105.

- 2 Seule ville sarde traversée par un fleuve navigable, le Temo, elle aurait pu constituer une importante place marchande mais en 1528, à la suite de l'attaque française à Castel Aragonese (aujourd'hui Castelsardo) et à Sassari, le gouvernement municipal avait fait partiellement combler l'embouchure afin de protéger la ville. Ce fut alors la fin du port fluvial et le Temo, qui avait été source de richesses, devint un problème ^[5] du fait de la formation d'un delta marécageux. Au XIX^e siècle encore, la ville a même fait l'objet d'une poésie satirique de Melchiorre Murenu, *Sas isporchizias de Bosa* (« les souillures de Bosa »), dans laquelle le célèbre poète aveugle en dénonçait la puanteur due à l'accumulation de saletés dans le fleuve ^[6] la présence de tanneries n'arrangeant rien à l'affaire. La situation avait été plusieurs fois évoquée au fil des siècles par la municipalité. En 1845, le roi Charles Albert de Savoie, de passage dans la ville, avait même promis l'engagement des travaux portuaires. Mais il fallut attendre les années 1850-1860 pour que des projets d'assainissement voient le jour⁶. C'est dans ce cadre que le projet d'un port de commerce fut relancé en vue d'une expansion économique car, si la situation ne semblait guère empêcher la contrebande, bien que des opérations de surveillance aient été mises en place au fil du temps, Bosa restait de fait à l'écart des grands trafics méditerranéens⁷, en dépit – entre autres – de la qualité reconnue de l'huile d'olive qui était produite sur son territoire⁸. Accoster n'y était pas sans danger en raison de l'absence de quais, du mistral et des remous maritimes ; et une fois atteint le niveau de l'Isola Rossa, petit îlot présent à l'embouchure du Temo, qu'il fallait encore remonter le fleuve pour atteindre la ville, quelques trois kilomètres dans l'hinterland, à l'aide de petites barques. L'idée était donc d'établir des quais entre l'Isola Rossa, sur laquelle se trouve une tour construite au XVI^e siècle, et l'église Santa Maria del mare⁹.

- 3 Dans un livre qu'il consacre à l'histoire du port de Bosa et de l'Isola Rossa¹⁰, Gerardo Severino retrace l'histoire mouvementée du chantier portuaire. Voté à la chambre des députés en 1863, source d'endettement pour la commune, essuyant de multiples dommages à cause du climat et de l'agitation maritime, l'échec fut notable. Selon cet auteur, le projet aurait même fait l'objet de quelques superstitions dès la fin des années 1860¹¹. Il faut dire que le 1^{er} avril 1867, les frères Bonomo, entrepreneurs adjudicataires, se sont noyés sous une pluie torrentielle entre l'îlot et la côte, et, l'année suivante, en décembre 1868, l'ingénieur Perez, en charge de la direction technique des travaux, est mort à son tour dans sa Palerme natale - sans doute d'un infarctus. Une malédiction ? Improbable. Mais cela nous pousse en revanche à nous interroger sur les prémisses d'un tel projet, les moyens alloués à sa réalisation, la manière dont sa relance a été publicisée dans l'élan de l'unification et ce qu'il a à nous dire en retour de la construction de l'État libéral italien, de la façon dont certaines politiques d'aménagement pouvaient être menées¹².
- 4 Nous allons pour cela nous intéresser à de courts épisodes que G. Severino a laissés de côté, mais qui ont selon nous leur importance dans une histoire plus globale. Un itinéraire de courte durée concernant le lancement du projet et que nous avons tenté de reconstruire grâce à un dossier du ministère des travaux publics présent aux archives centrales de l'État¹³ : une façon en quelque sorte d'interroger la localité dans la mémoire étatique. Nous nous pencherons d'abord sur le débat à la chambre des députés qu'il suscita avant d'être voté, afin d'appréhender une part de la dynamique de l'élan aménageur dans lequel il s'inscrit. Nous nous intéresserons ensuite à la fête sur place dont il fut l'objet à partir du récit officiel de celle-ci, véritable document hagiographique en honneur de l'Unité d'Italie. Enfin, nous chercherons à éclaircir quelques dessous des travaux préparatoires, et ce qu'ils peuvent nous révéler de la relation d'alors entre État et capitalisme privé. Un tel découpage nous permettra d'observer le même projet sous trois angles, à trois moments forts de son lancement qui, chacun à sa manière, éclaire une part de son histoire : entre débat législatif, écriture hâtive d'une *success story* et coulisses socio-économiques des premières réalisations. Il s'agit de prendre en compte, même si l'on connaît rétrospectivement le destin de l'affaire, qu'un projet même échoué participe dès ses prémisses d'une certaine matérialisation, que la déroute n'est pas synonyme d'inaction et d'inconséquence : elle laisse elle-même une trace. Nous nous efforcerons par conséquent de mener l'intrigue par le biais d'une approche assez narrative tout en nous autorisant quelques éclairages sur la situation nationale¹⁴.

Le débat à la chambre des députés

- 5 La première loi électorale de l'Unité était inspirée de la législation sarde de 1848 et son système de collèges uninominaux à deux tours. Il s'agissait d'un régime censitaire. Il fallait payer au moins quarante liras d'impôts et avoir 25 ans minimum pour voter. On comptait un peu plus de 400 000 électeurs pour 22 millions d'habitants et, en janvier 1861, seul 57,27 % de cet électorat avait voté pour élire 443 députés, le plus haut taux de participation jusqu'en 1876¹⁵. Cette loi était loin d'être la seule loi héritée de la législation sarde. La constitution même du royaume d'Italie venait du Statut albertin, soit le statut fondamental de la Monarchie de Savoie du 4 mars 1848. Cette même année, avait aussi été promulguée, dans le royaume de Sardaigne, une loi

communale et provinciale inspirée du régime napoléonien et aux tendances particulièrement centralisatrices. En dépit de divers projets en faveur d'une plus grande décentralisation, la tendance centralisatrice s'est vue renforcée le 23 octobre 1859 par la promulgation de la loi Rattazzi, du nom de son promoteur Urbano Rattazzi, homme de la gauche modérée. Elle reprenait les mêmes degrés de gouvernement que la loi sarde de 1848, avec quelques différentes attributions au niveau des circonscriptions territoriales. Les maires dépendaient toujours d'une nomination royale. Un gouverneur nommé par l'État central se trouvait en haut de la hiérarchie provinciale : il était le représentant périphérique de l'État, remplaçait l'intendant général et allait lui-même être remplacé par le préfet. Dès lors, la centralisation administrative, faite sous couvert d'urgence et de nécessité, devenait une caractéristique essentielle du système institutionnel italien en formation, ce qui ne fut pas sans provoquer quelques tensions au sein même des élites politiques italiennes¹⁶. Dans un tel contexte, l'institution parlementaire, malgré sa légitimité démocratique elle aussi discutable, allait servir de compromis. Si elle ne remettait guère en cause le centralisme, elle permit aux notables régionaux de prendre part à l'exercice du pouvoir¹⁷. Mais cela n'allait guère empêcher quelques débats houleux de se dérouler, à propos notamment de l'aménagement du territoire. Ce fut le cas le 27 mars 1863 concernant le projet portuaire à Bosa.

Les arguments contre le projet : la loi générale avant l'exception

- 6 Lors de cette séance à l'Assemblée, le député Francesco De Blasiis s'est attiré les critiques du ministre des Travaux publics, le Savoyard Luigi Federico Menabrea, homme de droite « libérale » et futur président du conseil, mais aussi de l'ex-ministre de centre-gauche Agostino Depretis, de plusieurs députés et même des autres membres de la commission à laquelle il avait participé pour élaborer un tel projet. De Blasiis était un ancien député au parlement napolitain de 1848, contraint à s'exiler rapidement en Toscane à la suite de la réaction bourbonnienne. Il fut député du parlement italien de 1861 à 1873. Ce qu'il dénonçait dans le projet du port de Bosa, régulièrement discuté depuis 1847, c'était la précipitation avec laquelle le nouveau gouvernement légiférait par des lois particulières de financement alors même qu'une nouvelle loi générale de classification des ports, définissant les différents niveaux d'investissement, n'avait toujours pas été votée. Il allait même jusqu'à affirmer que la conjugaison cohérente entre des intérêts locaux précédemment disparates et le nouvel intérêt général italien dépendait d'une telle question.

On a pu dire que l'Italie, dont le destin est pourtant celui d'une grande puissance maritime, d'une grande puissance commerciale aussi, du fait d'un emplacement favorable au trafic maritime, n'a encore produit aucune étude sérieuse afin de mettre en place un système portuaire que l'on puisse qualifier, en connaissance de cause, plus à même de favoriser son avenir de force maritime et de prospérité commerciale. Ce n'est pas surprenant, ce n'est pas même une faute pour le moment, car rappelons qu'il y a peu de temps encore, le nouvel État italien était fractionné en divers États dont les intérêts, souvent déterminés par un esprit de rivalité ou par l'exiguïté des avantages municipaux, n'étaient pas - ne pouvaient pas être - uniformes. Ils ne pouvaient pas être de ces intérêts plus hauts et généraux qui désormais sont ceux d'un grand État. Il semble donc qu'une étude sérieuse doit être menée de façon préliminaire en ce qui concerne les ports italiens, car nous avons grandement besoin d'avoir de bons ports en de nombreuses parties du littoral continental et insulaire d'Italie. Mais quelles sont les rives les plus nécessitées ? Quels sont les endroits préférables ? Nous ne le savons pas encore et, sans cette

connaissance préalable, nous nous enliserons dans de graves dépenses qui pourraient se révéler moins utiles que prévu, voire inutiles¹⁸.

- 7 Si Francesco De Blasiis était un grand partisan de l'unité économique et politique de l'Italie, qu'il envisageait déjà comme grande puissance maritime, il s'inquiétait de la voie dans laquelle semblait s'engager le gouvernement pour la poursuite d'un tel objectif. S'il considérait qu'il était bon d'investir dans les régions qui ont manqué d'investissements publics en termes d'infrastructures, il craignait que cela soit fait de manière inappropriée, sans assez d'enquêtes et de mises en perspective préalables, ce qui constituerait une fuite en avant irraisonnée risquant de mettre à mal les finances du nouveau royaume. Le gouvernement engageait l'État unitaire naissant dans de multiples programmes de travaux publics malgré un déficit notable. Or, ne fallait-il pas que les investissements se concentrent sur les ports de premier intérêt, les ports militaires de La Spezia et d'Ancône, et les ports commerciaux de Brindisi et de Naples ? Pour De Blasiis, il était risqué de s'engager dans des chantiers portuaires de second intérêt tant qu'une certaine stabilité financière n'était pas de mise. Par ailleurs, il accusait une manière de légiférer au cas par cas contraire à l'instauration d'une loi qui traiterait les territoires de façon égalitaire. L'exception semblait être la règle à l'aube de l'Unité et même si le projet de classification des ports reprenait la hiérarchisation qui avait cours dans le royaume de Sardaigne, même si celle-ci était censée fixer les taux d'investissement selon les corps institutionnels, elle n'était pas encore appliquée, ce qui n'était pas sans produire son lot de confusions.
- 8 Dans le cas de Bosa, la commune pouvait investir 250 000 liras et l'État 430 000 ; il restait donc 180 000 liras à trouver. L'Unité italienne avait entraîné quelques transformations administratives : la division provinciale de Nuoro a été supprimée, tout comme la Province de Cuglieri. Comment ces corps pourraient-ils servir de guichets ? On pouvait certes utiliser les fonds restants de leur ancien exercice mais ils ne pourraient suivre le projet dans sa réalisation. De Blasiis pensait qu'il fallait plutôt faire payer ces 180 000 liras aux provinces de Sassari et de Cagliari. Mais légalement, ces provinces ne pouvaient-elles pas envisager des recours contre une telle décision ? Pour lui, de tels problèmes administratifs persisteraient tant que la loi générale de classification ne serait pas votée et appliquée - loi qu'il érigeait d'ailleurs en symbole même de l'unification étatique.

Les arguments en faveur du projet : l'état de nécessité avant la loi générale

- 9 Dans l'ébauche du projet de loi de classification, les travaux pour des ports de seconde catégorie, d'intérêt commercial au niveau provincial, tel que celui de Bosa, ne pouvaient impliquer une dépense municipale supérieure au quart du coût total de l'ouvrage - un autre quart étant pris sur les caisses de la province et la moitié devant être assumée par l'État central. Mais, dans le cas de Bosa, le ministre Menabrea ne voulait pas en entendre parler, invoquant l'argument hygiéniste et saluant l'investissement et la prise d'initiative de la municipalité. Si l'État soutenait un tel sacrifice financier de la part de la commune, alors d'autres communautés pourraient suivre l'exemple et collaborer ainsi plus activement à l'ambition nationale.

La position de l'ex-ministre Depretis n'était d'ailleurs pas si éloignée de celle de son successeur, et il ne manqua pas d'en faire part le jour du débat : l'État, les communes et les provinces. Nous sommes amenés entretemps à décider au cas par

cas, et à juger à partir de considérations spéciales [...]. Le ministre qui a introduit au parlement ces autres projets relatifs à certains ports n'avait pas seulement en tête de s'occuper d'abord de ces ouvrages qui ne relèvent que de l'utilité, comme le voudrait l'honorable De Blasiis, mais a agi selon deux autres critères qui sont, selon moi, autrement plus importants. Il a visé, avant toute chose, à engager des dépenses non seulement selon le critère d'utilité de l'ouvrage, mais aussi celui de sa nécessité. Ensuite, il a pensé faire réaliser les ouvrages pour lesquels des études avaient déjà été faites, des démarches déjà été entreprises, et des engagements déjà été pris pourrions-nous presque dire. Telle est la nature de l'ouvrage du port de Bosa¹⁹.

- 10 Ainsi, Depretis, qui avait précédé Menabrea quelques mois au ministère des Travaux publics, contredisait De Blasiis. Remettant à plus tard la discussion sur la loi de classification portuaire, il jouait de l'argument rhétorique – et presque classique de la politique – de la « nécessité » qui dépasse même la question de la seule « utilité » et requiert par conséquent de légiférer rapidement et sous couvert d'exception.
- 11 Le député sarde Antonio Mureddu Cossu allait quant à lui renchérir sur une telle position : pas la peine de tergiverser, il fallait clore la discussion générale sans attendre et voter l'approbation de la loi pour le port de Bosa. Mais le mazzinien Francesco Raffaele Curzio ne le voyait pas de cet œil. Une discussion avait été ouverte et ne manquait pas selon lui d'intérêt : celle ayant trait à la classification des ports et dont il fallait discuter au plus tôt, afin de fixer notamment le sort de ces projets portuaires qui, faute de moyens, peinaient à se concrétiser. Menabrea rappela alors que la commission chargée d'étudier ce projet de loi n'était pas encore à même de proposer ses résultats à la Chambre. Place ensuite au député et avocat sarde Francesco Salaris qui allait renvoyer De Blasiis dans les cordes, affirmant que ce dernier, travaillant également dans une autre commission, avait brillé par son absence dans la discussion de ce projet. De Blasiis, poussé dans ses retranchements, dut l'admettre. Faisant profil bas, attitude mêlée d'un certain opportunisme, il rappela qu'il ne pouvait retirer les amendements qu'il avait lui-même proposés et laissa à la Chambre le soin d'en tirer les conséquences.
- 12 C'est ainsi que le projet de loi fut approuvé. La dépense extraordinaire de 850 000 livres pour la formation d'un port dans la rade de Bosa était autorisée : 60 000 livres seraient prises sur l'exercice de 1863, 200 000 par an sur les exercices de 1864 à 1867. La municipalité de Bosa devrait concourir à l'investissement à hauteur de 316 000 livres payables en cinq ans, comprenant les subsides récupérés sur ce qu'il restait des anciens exercices de la division de Nuoro, 12 000 livres, et de la province de Cuglieri, 54 000 livres. Et si une telle décision allait s'avérer assez tragique pour la ville sarde, creusant amplement son déficit, l'heure était aux festivités : il fallait sur place annoncer en grande pompe un tel vote.

La fête à Bosa

- 13 Dans les années 1830, l'écrivain, géographe et historien sarde Vittorio Angius notait que les habitants de Bosa, en plus de faire de la bonne huile et du bon vin blanc (cépage *malvasia*), étaient un des peuples sardes les plus industriels, laborieux, commerçants et pacifiques. Leur religiosité était particulièrement notable et se manifestait notamment par la coutume de chanter publiquement le *Rosario* (le Rosaire) et les nombreuses fêtes religieuses qui se tenaient dans la ville. La promulgation de la loi pour la construction du port fut aussi prétexte à une fête publique de trois jours, les 5, 6 et 7 juillet 1863,

organisée par la municipalité et permettant de valoriser l'image d'une adhésion citadine au projet tout en présentant le ministre des Travaux publics Luigi Federico Menabrea et le ministre de la Marine Efisio Cugia comme de vénérables bienfaiteurs. Le conseil communal délibéra le 28 avril à propos de la dépense extraordinaire de 1 500 livres prévue pour cette fête, présentant le projet portuaire comme levier du « *risorgimento* » et de la « *felicità* » de la population, et la célébration comme émanant d'un « *voto unanime popolare*²⁰ ». À la suite de la fête, dans cette même perspective, un opuscule était publié en guise de compte rendu²¹. L'objectif était de présenter les célébrations comme un véritable succès populaire. L'auteur, le chanoine et ancien député sarde libéral catholique Salvatore Angelo De-Castro, insistait : aux fenêtres et aux balcons, des drapeaux tricolores avaient été hissés. Cette fête se présentait comme l'expression d'un hommage rendu à l'Unité italienne, au commerce et au gouvernement.

Fêter l'Unité italienne au nom de Bosa

- 14 Des célébrations religieuses étaient de la partie, notamment en honneur de la vierge de Carmelo. La commune avait fait venir les musiciens de l'orchestre national de Sassari. Si elle avait assumé une grande part du coût des festivités, l'Église avait également contribué aux réjouissances. Rites, cérémonies d'acclamation au roi, au Parlement, à la municipalité, courses de chevaux, musique, coups de feu tirés en l'air... La fête était religieuse, mais pas seulement. Elle se voulait « populaire ». Il fallait donc également récupérer les coutumes plébéiennes de la fête : les masques, les déguisements, une course carnavalesque organisée au second jour dans les rues de la ville. Il fallait divertir, voire impressionner : le soir, des feux d'artifice au couvent et des danses. Il fallait aussi faire bon effet : le lendemain matin, une aumône pour les pauvres était distribuée.
- 15 Diverses phrases avaient été inscrites sur les murs de la ville. L'auteur de l'opuscule, Salvatore Angelo De-Castro, les mettait en avant à diverses reprises, telle cette inscription dictée par le professeur et médecin Giovanni Vincezo Ferralis :
- À la science qui, devenue le soutien du commerce et de toute autre industrie, accroît le bien-être de la société actuelle. Au gouvernement et au parlement national qui par elle éclairés mirent le pays sur la voie de la prospérité, avec la loi du port tant désirée, la jeunesse studieuse des écoles élémentaires masculines, honorée d'un meilleur avenir, applaudit²².
- 16 Ainsi, *risorgimento* politique et *risorgimento* du commerce étaient liés, le tout impulsé par la « science » qui avait mis l'État sur la voie du progrès, de la prospérité, ce que le projet portuaire était censé matérialiser.
- 17 Un autre texte du professeur Gasole présentait le port comme le moyen d'unir Bosa à ses « *sorelle italiane. Con vincoli più stretti. Di commercio e di fratellanza*²³ ». Salvatore Angelo De-Castro n'en avait pas besoin de plus, cette aspiration vers les villes sœurs, « *lanciata a traverso la nebbia d'interessi mercantili*²⁴ », n'est-elle pas recommandable pour la « *delicatezza di sentimento* » dont elle relevait ? Car s'il était bien question de fêter l'Unité italienne, fruit incontestable d'un progrès de la centralisation des pouvoirs à l'échelle de l'Italie, encore fallait-il aussi mettre en avant la ville de Bosa en elle-même. On pouvait ainsi lire inscrite sur la façade de la maison du commerçant Francesco Manca et dictée, encore une fois, par Ferralis :

Et vive le commerce, outil très efficace de civilisation des peuples. Et vive la ville de Bosa où, depuis des siècles lointains, le trafic et l'échange commercial sont un exercice populaire. Et vive la loi du port, faste ô combien désiré. Que l'activité citadine débarrassée des angoisses du présent s'élançe dans l'immensité de l'Océan pour se joindre dans une étreinte fraternelle à celle des nations, [...] dans les arts, dans les industries, dans la civilisation²⁵.

- 18 Faire du commerce en ces lieux un exercice populaire relevait sans doute de la gageure, la pauvreté ne manquant guère²⁶. Mais combien de rituels, de discours, de cérémonies à Bosa ? Pour lui offrir le port qui lui portera « *ricchezza* », « *ben essere* », il fallait une célébration digne de ce nom, de peur sans doute que la population ne s'aperçoive pas « naturellement » de ce qu'elle avait à gagner d'un aménagement dont elle allait payer le prix.

Fêter Bosa au nom de l'unité italienne

- 19 Pour enseigner au peuple de Bosa ce qu'était le « progrès », notamment celui que représentait l'Unité, il était possible de s'appuyer sur les institutions religieuses. Ainsi pouvait-on lire sur le couvent des capucins : « *Feste del porto - Viva il progresso - Viva Re Vittorio Emanuele - Viva l'Italia una* ». Avec la communauté religieuse des carmélites, les capucins de Bosa affirmaient selon l'opuscule leur soutien total à l'entreprise unitaire tout en déplorant les schismes entre l'Église et l'État à l'échelle nationale²⁷. Les tensions étaient palpables, notamment depuis la loi Siccardi de 1850 s'attaquant à divers privilèges cléricaux ou encore la loi de 1855 entraînant l'expropriation de nombreux couvents²⁸. Pourtant, l'Église sarde avait joué un rôle de poids dans l'acceptabilité sociale de l'État piémontais. Ainsi, le 3 avril 1848 à Bosa, le théologien Vincenzo Puggioni Chelo avait lu dans la cathédrale un discours sur la Constitution afin d'« éclairer la plèbe » sur les droits qu'elle avait acquis. Notons par ailleurs que les élections en cette ville étaient presque entièrement gérées par les ecclésiastiques. En outre, dès 1848, les capucins s'étaient fait les promoteurs d'une importante campagne auprès des jeunes afin qu'ils s'enrôlent dans l'armée et partent se battre contre l'Autriche. Par la suite, la dynamique s'était poursuivie. En 1859, 75 *bosani* s'engageaient pour la seconde guerre d'indépendance. En 1860-1861, c'était une quarantaine qui participait à la seconde phase de la campagne de Sicile menée par chanoine Gavino Nino, directeur du *regio Ginnasio cittadino*. Et en 1866, ce seront encore 90 *bosani* qui s'engageront encore pour la campagne d'annexion de la Vénétie au royaume d'Italie²⁹.
- 20 Si l'on ne peut véritablement établir de liens directs entre cet engagement, qui existait aussi dans d'autres villes, et le soutien étatique à l'entreprise du port, d'autant que d'autres raisons furent mises en avant lors du débat parlementaire, on peut cependant répéter que ce n'est pas seulement au processus unitaire mais à la ville elle-même qu'un hommage fut rendu lors des festivités. Cela n'est pas sans rappeler l'argument du ministre Menabrea à la chambre des députés, selon lequel il était question de faire de Bosa, et donc du sacrifice financier de la municipalité, un exemple à suivre pour les autres communes.
- 21 Il reste que de cette fête, l'historien n'a que la vision de notables pro-unitaires ayant toutes les raisons de la présenter comme une belle réussite : les concurrences internes étaient mêmes tout à fait masquées sous la plume de De-Castro, qui insistait sur le fait que Gavini Nino était son ami tout en mettant à l'honneur les inscriptions dictées par Ferralis, malgré la rivalité qui existait entre eux. Le récit de cette fête pourrait même

laisser à penser que les classes dominantes locales profitaient du projet portuaire pour asseoir leur domination, voire peut-être même trouver une place au sein des élites nationales.

- 22 Cependant, le fait de n'avoir qu'une version des faits n'invalide pas *a priori* la largesse des festivités : qui assiste encore aujourd'hui à des fêtes, notamment religieuses, dans des terres particulièrement reculées du sud de l'Italie, peut très bien imaginer à quel point, il y a plus de cent cinquante ans, la population sarde a pu prendre à cœur ce genre d'événements comme prétexte pour se réunir, prier, manger, boire et danser ensemble. Seulement, encore ne faut-il pas confondre présentation « par le haut » d'un événement et véritables motifs de la participation.

Les travaux préparatoires

Les ouvriers devront faire preuve de probité et de subordination, de la meilleure qualification possible et d'une compétence adéquate à la spécialité du travail auquel chacun d'entre eux sera destiné. Si tel n'est pas le cas, il pourront être immédiatement congédiés, à la simple demande de l'ingénieur en charge des travaux, lequel devra leur trouver de meilleurs remplaçants, dotés des mêmes qualités et qualifications prescrites, se les procurant sur le continent s'il ne peut en réunir sur l'île, sans que cela ne donne lieu à une quelconque indemnité - cette possibilité ayant été prise en compte dans la fixation des salaires des ouvriers³⁰.

- 23 Voici une note du cahier des charges pour le marché public de Bosa qui a de quoi étonner car, deux décennies plus tôt, Vittorio Angius affirmait que la maçonnerie se distinguait favorablement parmi les arts mécaniques qui se pratiquaient en cette ville. Près d'une centaine de personnes l'exerçaient alors et, du fait de leurs talents, ils n'avaient pas même besoin - selon Angius - des instructions et dessins d'un quelconque architecte. Cependant, à l'aube de l'Unité italienne, les maçons de Bosa n'allaient guère profiter du chantier portuaire, tout comme la majeure partie des habitants.

Les profits de la répression

- 24 L'appel d'offres relatif à l'adjudication des travaux, selon la procédure classique impliquant proposition de rabais et méthode des parties secrètes, a eu lieu le 25 septembre 1863 mais personne ne se présenta. Cela n'était guère étonnant : Si le volontarisme étatique en termes d'aménagement du territoire s'accompagnait d'une organisation « libérale » des marchés publics, impliquant transparence et libre concurrence, il n'était pas rare que les procédures officielles d'adjudication soient désertées, les entrepreneurs en travaux publics privilégiaient la négociation par voie discrétionnaire, de laquelle ils comptaient tirer plus d'avantages³¹.
- 25 Dans le cas de Bosa, ce fut d'abord Serapio Lintas qui tenta le coup avec une offre datant du 11 novembre 1863. Si l'inspecteur du génie civil en charge du projet ne s'y opposa pas, la municipalité de Bosa n'y était pas favorable, préférant comme adjudicataire Vittorio Fogu. Cet entrepreneur et architecte de Sassari, bien qu'il semblât être assez souvent à Turin³², était déjà très actif dans les années 1830³³. Il allait directement s'adresser au ministre des Travaux publics le 30 novembre afin de lui soumettre sa proposition. Il voulait bien réaliser l'ouvrage à condition que 200 forçats soient mis à sa disposition, et il leur construirait un logement qui resterait son exclusive propriété³⁴.

Cependant, à peine obtint-il le marché qu'il monta en exigence. Le 9 décembre, ce n'étaient plus 200 mais 300 forçats qu'il demandait.

- 26 La décision revenait au ministère de la Marine. L'entrepreneur devait verser en retour la somme servant à l'entretien du forçat. Fogu proposa d'abord une rémunération de 0,48 lires par jour, mais accepta finalement de les payer 0,52 lires, comme cela avait été convenu dans le cas du port d'Ancône. Sur son revenu journalier, chaque forçat devait réserver 0,24 lires pour son entretien au bain et 0,12 pour celui des gardiens. La proposition initiale de Fogu ne tenait pas, car il ne resterait au forçat que 0,12 lires alors qu'il lui en fallait au minimum, selon le ministre de la Marine, 0,16 pour subvenir à ses autres dépenses³⁵.
- 27 Se faire concéder des forçats, pour un entrepreneur en travaux publics, était une assez bonne opportunité. Une journée de forçat était deux fois moins chère que celle d'un manoeuvre « libre ». Ainsi, le prix de la main-d'œuvre envisagé dans le cahier des charges initial ne correspondait plus à la réalité effective de ce qui était pratiqué sur le chantier, et l'entrepreneur pouvait utiliser cette différence pour augmenter sa marge de profit.
- 28 Une alternative à l'emploi des forçats fut également envisagée par le ministère des Travaux publics, en collaboration avec le ministère de l'Intérieur : utiliser des condamnés à la résidence surveillée, ce qui n'était pas non plus pour déplaire à Fogu³⁶. Le principe de résidence forcée, ou surveillée, avait été instauré très récemment, le 15 août 1863 dans le cadre de la loi Pica, une procédure pour la répression du brigandage et des camorristes. Il s'agissait d'une loi d'exception, créée dans le but de déroger aux articles 24 et 71 du Statut albertin de 1848 qui induisaient le principe d'égalité devant la loi, celui d'une relative indépendance du juge devant l'arbitraire du pouvoir exécutif et interdisant l'institution de tribunaux spéciaux. Avec cette loi d'exception, les brigands étaient jugés devant des tribunaux militaires. Ne devant initialement durer que cinq mois, elle fut prolongée jusqu'au 31 décembre 1865.
- 29 Une question qui se posait ces mêmes années à Naples, ancienne capitale déchue du royaume de Deux-Siciles, alors qu'un chantier portuaire s'engageait aussi sur place, ne semblait donc pas se poser dans le cas de Bosa. En Campanie, l'emploi de forçats par l'adjudicataire Antonio Gabrielli était critiqué, bien que personne ne puisse vraiment s'y opposer : cela relevait de la liberté d'industrie de l'entrepreneur. Le préfet de la province de Naples craignait cependant qu'un tel recours au travail forcé ne donne une mauvaise image du nouvel État unitaire. En outre, les travaux publics étaient aussi envisagés pour créer de l'emploi de peur d'une diffusion plus grande encore du brigandage³⁷. Sur l'île de Sardaigne, qui avait pourtant connu dans les décennies pré-unitaires de nombreux épisodes de résistance contre les pouvoirs piémontais, notamment dus aux fortes inégalités sociales, un tel usage de prisonniers sur les chantiers semblait relever d'une question de logistique, comme si quelques illusions étaient déjà tombées, comme si le « nouvel » État, en dépit des apparences données lors des festivités, n'y avait plus grand-chose à prouver. Il reste qu'un entrepreneur comme Vittorio Fogu pouvait profiter d'une telle situation, et il comptait d'ailleurs bénéficier d'autres avantages encore.

Quelques autres dessous de l'affaire

- 30 Fogu estimait que la poudre pour l'exploitation des mines de pierre devait être payée par le gouvernement et que les prix indiqués dans le cahier des charges devaient être revus à la hausse, sans que la somme de 860 000 livres ne soit pour autant dépassée, pensait-il judicieux de mentionner. Il revendiquait de plus un droit d'usage sur le bois présent sur les terrains communaux, et ce sans aucune contrepartie. Enfin, il voulait bénéficier d'une exonération fiscale sur les trajets aller-retour des ouvriers continentaux qui seraient embauchés³⁸.
- 31 Le gouvernement refusa pour la poudre, le bois et l'exemption de taxes, ce qui motiva notre adjudicataire à faire une nouvelle requête : qu'à cela ne tienne, une assignation de 60 000 livres à la place lui conviendrait. Le gouvernement, qui avait accepté l'idée des forçats, ne pouvait pas non plus se résoudre à un tel don. La somme de 860 000 livres n'était pas censée être dépassée. Cependant, la municipalité de Bosa lui étant particulièrement favorable, c'est vers elle qu'il se tourna en vue de revendications financières supplémentaires³⁹.
- 32 Le marché devint de plus en plus avantageux, ce qui incita l'inspecteur du génie civil à souligner le retard qu'impliquerait la construction des hébergements pour les forçats, ainsi qu'à contester plus généralement les travers de la situation. Il affirmait que l'offre de Fogu devrait être rejetée, les concurrents ne pouvant plus manquer au regard des modifications sur le point d'être introduites⁴⁰. Mais sa plainte resta sans écho. La fuite en avant semblait être amorcée.
- 33 En avril 1864, le conseil municipal de Bosa, décidément motivé à dilapider les ressources communales en échange d'un port de commerce, s'engageait à faire de nouveaux sacrifices. Les locaux du couvent du *carmine* ayant été cédés à la commune par le ministère des Finances contre une redevance annuelle, suite à leur expropriation moins d'une dizaine d'années plus tôt, le droit d'usage en était laissé à Fogu sans contreparties financières. L'entrepreneur avait aussi la possibilité d'utiliser un des entrepôts de la *vergine del Mare* que la commune louerait au chapitre de Bosa. Le bois présent sur la plage, de propriété communale lui était également concédé. En guise de prime, 10 000 livres lui seraient payées en deux fois : une première pendant le chantier, une seconde à la fin⁴¹. Les locaux du couvent étaient *a priori* destinés à loger les forçats et la troupe employée à leur surveillance, mais un léger problème allait se poser. Selon un rapport du directeur du bagne, officier du génie militaire venu faire l'expertise, ils ne pouvaient en accueillir plus de 180 et il faudrait réaliser un certain nombre de travaux, faire des ouvertures entre les salles afin de faciliter la garde ou encore sceller des barreaux aux fenêtres. Voilà que se profilait un nouveau chantier, pour un coût estimé à 25 000 livres, en amont des travaux préparatoires initialement prévus⁴². Les travaux du port de Bosa n'allaient donc pas se dérouler comme prévu. À peine avaient-ils commencé qu'ils engrangeaient des coûts supplémentaires, ce qui ne cessa ensuite d'être le cas.
- 34 S'il est difficile de reconstruire l'itinéraire détaillé du chantier sur toute la fin du XIX^e siècle⁴³, la menée des travaux préparatoires en dit à elle-seule assez long sur les conséquences que le projet portuaire a pu avoir pour la ville. Il est d'ailleurs même possible de lire son histoire dans la continuité des attaques orchestrées contre les communaux, dans la continuité de l'édit des clos de 1820, de la promotion de la propriété privée dite propriété « parfaite ». D'une certaine manière, n'était-ce pas

l'occasion pour une certaine bourgeoisie locale de s'enrichir, de développer son patrimoine ? De nombreux notables avaient investi dans les années 1850 dans la propriété foncière, investissement facilité par la vente des communaux opérée notamment en vue de trouver des financements pour l'ouvrage portuaire. Cette expansion d'une certaine bourgeoisie a d'ailleurs laissé sa trace dans l'architecture Bosa : les petites rues empêchant la construction de grandes demeures, certains notables faisaient alors l'acquisition de maisons adjacentes pour les réunir en une seule habitation. En outre, la lutte pour le pouvoir municipal tournait aussi autour de la fixation des modalités de concession des terres, ainsi que pour la définition de la politique fiscale en matière foncière⁴⁴.

Conclusion

- 35 À la suite de Fogu, les travaux portuaires trouvèrent de nouveaux adjudicataires à diverses reprises mais pour de courtes périodes. Les ressources communales continuaient d'être dilapidées pour financer une opération toujours plus coûteuse, ce qui n'empêchait pas l'endettement concomitant croissant de la municipalité. Les habitants, surtout les moins aisés, subissaient de fait une forte pression fiscale, aboutissant à une révolte réprimée dans le sang le 14 avril 1889⁴⁵. Ainsi, vingt-six années après le vote à la chambre des députés en faveur du chantier portuaire, ce projet en échec continuait de participer à l'histoire de Bosa, et reflétait même une part de l'histoire plus générale de l'Unité italienne. N'avait-il pas été fêté en l'honneur de celle-ci ? N'avait-il pas été voté au parlement au nom de la nécessité et sous couvert de loi d'exception ? Ne traduisait-il pas une certaine précipitation du nouvel État qui avait fait de l'aménagement portuaire non seulement un outil de légitimation mais aussi d'impulsion économique du royaume ? Il révèle à son échelle un échec plus général que ne purent que constater amèrement certains partisans de l'Unité, tel le libéral Pasquale Villari dans ses *Lettres méridionales*⁴⁶ : l'échec de l'État unitaire comme force de « progrès » social. L'imposition en tout lieu de la propriété dite « parfaite » n'était en rien profitable pour tous, elle fut au contraire synonyme de dilapidation des communaux et écrasement d'anciennes pratiques communautaires d'autosubsistance⁴⁷. De plus, au regard des résultats des travaux portuaires de Bosa et des concessions dont ils se sont fait le nom, les promesses de prospérité et de bien-être faites durant les festivités de 1863 font vraiment pâle figure lorsqu'en rétrospective on connaît le destin de l'affaire. Peut-être donc, à l'aune de la déroute, peut-on juger avec plus de force de la mesure et de la démesure d'une politique d'aménagement et de sa conduite : une des forces heuristiques d'une enquête dans laquelle la débâcle est connue d'avance ?
- 36 Ici, jusque dans un projet portuaire de moindre envergure, se reflète une certaine histoire de l'Unité italienne, dans laquelle une ambition politique et socio-économique affichée se voit dès ses prémisses contredite par les moyens qu'on y emploie. Il serait bien hasardeux d'affirmer que, mené à son terme, le projet aurait entraîné avec lui « bien-être » et « progrès » pour tous les habitants de Bosa. Là n'est pas la question, d'autant que les perspectives téléologiques, aussi conditionnelles soient-elles, ne vont guère à l'écriture de l'histoire. Il faut cependant souligner qu'en dépit des discours progressistes, certaines conséquences sociales se faisaient sentir dès le débat à l'assemblée, et plus encore lors des travaux préparatoires. Un projet, dès qu'il est lancé, a des effets matériels, que sa réalisation finisse ou non par être effective. Le cas de Bosa

en est emblématique tant les conséquences sociales sont désastreuses, mais c'est bien une question qu'il faut se poser dès qu'on entend le mot « projet », particulièrement en vogue dans la « novlangue » actuelle⁴⁸ ; et interroger dès lors tous les sous-jacents qui peuvent motiver une telle « projection » et les moyens en passe d'être utilisés. Par ailleurs, un projet n'est pas seulement un plan, une finalité visée et la mise en œuvre d'outils pour y parvenir. Cela peut être un outil en soi dans la poursuite de vues plus larges ou annexes, au point que l'on serait parfois tenté de dire : qu'importe son succès, pourvu qu'il y ait projet⁴⁹. Il devient dès lors essentiel de ne pas sous-documenter les échecs. À Bosa, le projet portuaire aura notamment servi à l'enrichissement de quelques notables et au développement de la propriété privée ; il aura été pensé dans une conjoncture particulière comme outil de légitimation de l'État et des pouvoirs locaux, et aura même été soutenu à l'assemblée comme un exemple à mettre en avant pour que diverses municipalités italiennes s'investissent plus conséquemment dans la construction du nouvel État-nation. On pourra après-coup convenir que l'exemple était mal choisi.

BIBLIOGRAPHIE

- Aldo Mario Banti, *Il Risorgimento italiano*, Roma, Bari, Laterza, 2004.
- Francesco Barbagallo, *Mezzogiorno e questione meridionale (1860-1980)*, Napoli, Guida Editori, 1980.
- Francesco Bonini, « La centralizzazione amministrativa e il potere locale », in Luigi Blanco (dir.), *Ai confini dell'Unità d'Italie. Territorio, amministrazione, opinione pubblica*, Trento, Fondazione Museo storico del Trentino, 2015, pp. 137-152.
- Jean-Pierre Boutinet, *Anthropologie du projet*, Paris, PUF, 2012, p. 319.
- Fulvio Cammarano, *Storia dell'Italia liberale*, Roma, Bari, Laterza, 2011.
- Giorgio Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. 3, vol. 4, vol. 5, Milano, Feltrinelli, 1960-1964-1968.
- Alberto Caracciolo, *Stato e società civile. Problemi dell'unificazione italiana*, Torino, Einaudi, 1960.
- Enzo Cicone, *La grande mattanza. Storia della guerra al brigantaggio*, Bari-Roma, Laterza, 2018.
- Giuliana D'Amelio, *Stato e Chiesa. La legislazione ecclesiastica fino al 1867*, Milano, Giuffrè, 1961.
- Attilio Mastino, Manlio Brigaglia, Gian Giacomo Ortu (dir.), *Storia della Sardegna. 2. Dal Settecento a oggi*, Roma, Laterza, 2006.
- Stefano Jacini, *L'amministrazione dei lavori pubblici in Italia dal 1860 a 1867*, Firenze, Eredi Botta, 1867, p. 57.
- Antonello Mattone, Maria Bastiana Cocco (dir.), *Bosa. La città e il suo territorio*, Sassari, Carlo Delfino Editore, 2016.
- Guido Melis, *Storia dell'amministrazione italiana. 1861-1993*, Bologna, Il Mulino, 1996.

Marco Meriggi, *Gli Stati italiani prima dell'Unità. Una storia istituzionale*, Bologna, Il Mulino, 2002, p. 179.

Antonio Naitana, *Una domenica di sangue. La rivolta popolare del 14 aprile 1889 a Bosa*, Bosa, U.N.L.A./Centro di cultura popolare, 1998.

Leopoldo Ortu, *La questione sarda tra Ottocento e Novecento. Aspetti e problemi*, Cagliari, CUEC, 2005.

Angelo Porro, *Il prefetto e l'amministrazione periferica in Italia. Dall'Intendente subalpino al Prefetto italiano (1842-1871)*, Milano, Giuffrè, 1972.

Raffaele Romanelli, *L'Italia liberale (1861-1900)*, Bologna, Il Mulino, 1979.

Raffaele Romanelli, *Il comando impossibile. Stato e società nell'Italia liberale*, Bologna, Il Mulino, 1988.

Gerardo Severino, *Storia del porto di Bosa et dell'Isola Rossa. Il faro e la torre*, Sassari, Carlo Delfino Editore, 2016.

Giorgio Simoncini (dir.), *Sopra i porti di mare*, Firenze, L.S. Olschki, 1993-1995-1997.

Pasquale Villari, *Lettere meridionali*, Firenze, Le Monnier, 1875.

Vera Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia. 1861-1990*, Bologna, Il Mulino, 1993.

NOTES

1. Stefano Jacini, *L'amministrazione dei lavori pubblici in Italia dal 1860 a 1867*, Firenze, Eredi Botta, 1867, p. 57.

2. Notons d'ailleurs que contrairement au développement des voies ferrées, sujet sur lequel il existe une ample littérature, la politique d'aménagement portuaire menée à l'aube de l'Unité italienne est un objet d'étude peu traité jusqu'ici. En revanche, pour l'époque pré-unitaire, on trouvera de nombreux éléments utiles à l'étude des chantiers portuaires italiens dans les quatre volumes dirigés par Giorgio Simoncini : Giorgio Simoncini (dir.), *Sopra i porti di mare*, Firenze, L.S. Olschki, 1993-1995-1997.

3. Pour un ouvrage de synthèse efficace quant à l'histoire de Sardaigne, voir Attilio Mastino, Manlio Brigaglia, Gian Giacomo Ortu (dir.), *Storia della Sardegna. 2. Dal Settecento a oggi*, Roma, Laterza, 2006. D'une certaine manière, nous pourrions même affirmer que la « question sarde » préfigurait la « question méridionale » : les états de siège déclarés dans les années 1850 sur l'île, pour mater quelques tumultes sociaux, s'exportèrent ensuite dans l'ensemble du Mezzogiorno. Voir par exemple Leopoldo Ortu, *La questione sarda tra Ottocento e Novecento. Aspetti e problemi*, Cagliari, CUEC, 2005 ; Francesco Barbagallo, *Mezzogiorno e questione meridionale (1860-1980)*, Napoli, Guida Editori, 1980 ; Enzo Ciconte, *La grande mattanza. Storia della guerra al brigantaggio*, Bari-Roma, Laterza, 2018.

4. Il y eut en revanche l'édification d'un petit port fluvial de plaisance juste avant l'embouchure maritime (années 1970 et nouveaux travaux dans les années 2000).

5. Selon une légende locale, ce poème aurait causé sa mort. Il aurait été assassiné par un habitant de Bosa sous prétexte du tort qu'il aurait causé à l'honneur de la ville.

6. Antonello Mattone, « Prefazione », in Antonello Mattone, Maria Bastiana Cocco (dir.), *Bosa. La città e il suo territorio*, Sassari, Carlo Delfino Editore, 2016, pp. 9-11.

7. Ce qui n'était pas le cas de Cagliari, de Porto Torres ou encore d'Alghero.

8. Piero Sanna, « Porto, trasformazioni agricole e circolazione culturale: Bosa e il suo territorio nella stagione delle riforme settecentesche », in Antonello Mattone, Maria Bastiana Cocco (dir.), *op. cit.*, pp. 486-496.

9. Le raccord entre la côte et l'Isola Rossa fut bien réalisé, dans la première moitié du XX^e siècle, mais avec une longueur de quais particulièrement restreinte.

10. Gerardo Severino, *Storia del porto di Bosa et dell'Isola Rossa. Il faro e la torre*, Sassari, Carlo Delfino Editore, 2016. Il s'agit actuellement de la seule monographie consacrée à la question. Il existe également un ouvrage collectif, dans lequel on trouve bien des éléments sur la question portuaire, mais il est toutefois plus général : Antonello Mattone, Maria Bastiana Cocco (dir.), *op. cit.*

11. Il ne cite cependant aucune source pour appuyer ce propos.

12. Pour des ouvrages de synthèse sur l'unification italienne, voir entre autres Aldo Mario Banti, *Il Risorgimento italiano*, Roma, Bari, Laterza, 2004 ; Fulvio Cammarano, *Storia dell'Italia liberale*, Roma, Bari, Laterza, 2011 ; Giorgio Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. 3, vol. 4, vol. 5, Milano, Feltrinelli, 1960-1964-1968 ; Guido Melis, *Storia dell'amministrazione italiana. 1861-1993*, Bologna, Il Mulino, 1996 ; Angelo Porro, *Il prefetto e l'amministrazione periferica in Italia. Dall'Intendente subalpino al Prefetto italiano (1842-1871)*, Milano, Giuffrè, 1972 ; Raffaele Romanelli, *L'Italia liberale (1861-1900)*, Bologna, Il Mulino, 1979 ; Raffaele Romanelli, *Il comando impossibile. Stato e società nell'Italia liberale*, Bologna, Il Mulino, 1988 ; Vera Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia. 1861-1990*, Bologna, Il Mulino, 1993.

13. Archivio centrale dello Stato (ensuite ACS), Ministero dei Lavori Pubblici, Porti e fari, 14. Severino n'a semble-t-il pas consulté ce dossier d'archives. Si la documentation qu'il comporte est lacunaire et éparse, elle nous permet tout de même d'apporter notre modeste contribution à l'histoire du port de Bosa.

14. Afin de faire ressortir plus spécifiquement quelques dynamiques internes du nouvel État-nation, nous n'irons pas sur le terrain de la comparaison au-delà des frontières, bien que nous ne puissions ignorer que l'histoire italienne s'inscrit de fait dans une histoire plus globale.

15. Fulvio Cammarano, *op. cit.*, I.

16. Voir par exemple Alberto Caracciolo, *Stato e società civile. Problemi dell'unificazione italiana*, Torino, Einaudi, 1960 ; ou encore Francesco Bonini, « La centralizzazione amministrativa e il potere locale », in Luigi Blanco (dir.), *Ai confini dell'Unità d'Italie. Territorio, amministrazione, opinione pubblica*, Trento, Fondazione Museo storico del Trentino, 2015, pp. 137-152.

17. Marco Meriggi, *Gli Stati italiani prima dell'Unità. Una storia istituzionale*, Bologna, Il Mulino, 2002, p. 179.

18. ACS Ministero dei Lavori Pubblici, Porti e fari 14, Camera dei deputati, discussione del disegno di legge relativo alla formazione d'un porto nella rada di Bosa, 1863. « Si diceva : l'Italia, che certamente è destinata a divenire una grande potenza marittima, e a divenire grande anche commercialmente per la sua posizione si favorevole al traffico dei mari, non ha finora alcuno studio serio che si riferisca a stabilire un sistema di porti che con cognizione di causa possa dirsi meglio conveniente a favorire il suo avvenire di forza marittima e di prosperità commerciale : ciò nè deve recar meraviglia, nè deve esserci ascritto a colpa ; imperocché non è gran tempo ancora che questo novello Stato Italiano trovavasi frazionato in tanti diversi Stati, i cui interessi determinati spesso da spirito di rivalità, o da grettezza di municipali vantaggi, non erano certo, nè potevano essere all'unisono di quegli'interessi più alti e più complessivi che ora si riferiscono ad un grande Stato. Parebbe dunque che uno studio serio dovesse preliminarmente farsi su quest'argomento dei porti italiani, poiché, senza dubbio, si sperimenta una grande necessità di aver dei buoni porti in molti parti dell'estesa costa continentale ed insulare d'Italia ; ma quali sieno le coste più bisognose, quali i punti preferibili, non sappiamo ancora, e mal c'ingolferemo senza questa previa conoscenza in gravi spese che potrebbero riuscire meno utili o inutili affatto. »

19. *Ibid.* « Io credo che non bisogna procedere in questa discussione col sistema dei paragoni, quasichè si debbano discutere due progetti di legge ad un tempo. A questa conclusione ne condurrebbe il sistema dell'onorevole De Blasiis, il quale muovendo dalla considerazione che unitamente al progetto che riguarda il porto di Bosa vi hanno altri progetti di legge che si riferiscono ad altri porti, vorrebbe in occasione di questo progetto noi prendessimo una decisione intorno al sistema, secondo il quale deve in altri casi

ripartirsi la spesa. Sovra questa materia mi permetta l'onorevole De Blasiis, che io glielo dica, la Camera potrà convenientemente pronunciare il suo voto allorchè verrà in discussione la legge sulla classificazione dei porti, e sarà soltanto in quella circostanza che si dovrà vedere in quale proporzione lo Stato, i Comuni e le Provincie dovranno concorrere in questa sorta di spese.

Frattanto noi siamo condotti a decidere casi singolari, e dobbiamo muovere nei nostri giudizi da considerazioni speciali [...]. Il ministro che ha introdotto in Parlamento codesti altri progetti relativi ad alcuni porti, non ebbe soltanto in pensiero di occuparsi principalmente di quelle opere che sono in prima sfera in fatto di utilità, come appunto vorrebbe l'onorevole De Blasiis, ma si mosse eziandio da due altri criteri, che sono, secondo il mio parere, altrettanto più importanti. Ha avuto prima di tutto in mira di provvedere a quelle spese che avessero evidentemente il carattere non solo di utilità, ma di necessità. In secondo luogo ha avuto in animo di compiere quelle opere, per le quali eranvi già studi fatti, pratiche iniziate, e quasi sino ad un certo punto impegni presi. Di tal natura è l'opera che si riferisce al porto di Bosa. »

20. Archivio Storico del Comune di Bosa Sezione II, S.O. n° 15 B2, Delibere del consiglio comunale, 28 aprile 1863.

21. ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, *Feste della città di Bosa in occasione della legge per la formazione d'un porto in quella rada*, Cagliari, Tipografia di A. Timon, 1863.

22. Ibid. « *Alla Scienza. Che. Divenuta il sostegno. Del commercio. E d'ogni altra industria. Accrebbe il benessere. Della società attuale. Al Governo. E al Parlamento nazionale. Che da essa illuminati. Schiusero al paese la via. Della prosperità. Coll'auspicata legge del porto. La gioventù studiosa. Della scuole elementari maschili. Lieta d'un migliore avvenire. Applaude.* »

23. Ibid. Trad. : « *sœurs italiennes grâce à des liens plus étroits de commerce et de fraternité.* »

24. Ibid. Trad. : « *lancée à travers le brouillard des intérêts mercantiles.* »

25. Ibid. « *Evviva il commercio. Fattore efficacissimo. Dell'incivilimento dei popoli. Evviva la Città di Bosa. Ove da secoli lontanissimi. Il traffico e la mercatura. Sono un esercizio popolare. Evviva la legge del porto. Auspicio faustissimo. Che l'attività cittadina. Traendosi dalla angustie presenti. Si slancerà all'immensità. Dell'Oceano. A stringersi in fraterno amplesso. A quella della nazioni. [...] Nelle arti, nelle industrie, nella civiltà.* »

26. Alessandro Mededdu, « *L'amministrazione municipale di Bosa dallo Statuto Albertino all'Unità d'Italie* », in Antonello Mattone, Maria Bastiana Cocco (dir.), *op. cit.*, pp. 532-541.

27. ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, *Feste della città di Bosa in occasione della legge per la formazione d'un porto in quella rada*, Cagliari, Tipografia di A. Timon, 1863.

28. C.f. Giuliana D'Amelio, *Stato e Chiesa. La legislazione ecclesiastica fino al 1867*, Milano, Giuffrè, 1961.

29. Giuseppe Zichi, « *Bosa e il suo Risorgimento* », in Antonello Mattone, Maria Bastiana Cocco (dir.), *op. cit.*, pp. 513-551.

30. ACS Ministero dei Lavori Pubblici Porti e fari 14, *Capitolo d'appalto porto di Bosa*, Genova 31 agosto 1856. « *Gli operai dovranno esser probi e subordinati, della miglior possibile capacità ed intelligenza adeguata alla specialità del lavoro cui ciascuno sarà destinato, quelli che non risulteranno tali saranno a semplice richiesta dell'ingegnere incaricato immediatamente congedati dall'appaltatore, il quale dovrà sostituirli e surregarne altri idonei e forniti delle prescritte qualità e capacità anche procuranseli del continente quando non potesse riunirne nell'Isola, senza perciò pretendere un'indennità, avendosi avuto riguardo a questa possibilità nella fissazione delle mercedi agli operai [...]. »*

31. Voir Nathan Brenu, « *Du contournement des procédures officielles d'adjudication dans l'Italie post-unitaire* », *Droit et Ville*, n° 90, 2020, pp. 155-165.

32. *C'est du moins de là que nombre de ses lettres proviennent.*

33. *Il a notamment obtenu les marchés publics pour la construction de la cathédrale de Nuoro et des théâtres de Sassari et de Cagliari.*

34. ACS Ministero dei Lavori Pubblici, Porti e fari 14, Vittorio Fogu al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino novembre 1863.

35. *Ibid.*, Il Ministro della Marina al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino 10 gennaio 1864.
36. *Ibid.*, Lettera di Vittorio Fogu, Torino 19 dicembre 1863.
37. *Ibid.*, Porti e fari 114, Il prefetto della provincia di Napoli al ministro dei lavori pubblici, Napoli, 18 giugno 1864.
38. *Ibid.*, Vittorio Fogu al Ministro dei Lavori Pubblici, Torino novembre 1863.
39. *Ibid.*, Relazione del Ministro dei Lavori Pubblici al Consiglio di Stato, Torino 14 ottobre 1864.
40. *Ibid.*, L'ispettore del Genio Civile al Ministro, Genova 2 gennaio 1864.
41. *Ibid.*, Deliberazione del consiglio di Bosa , 18 aprile 1864.
42. *Ibid.*, Il Ministro dei Lavori Pubblici a Vittorio Fogu, Torino 4 aprile 1864.
43. Le dossier des archives centrales de l'État ne permet d'ailleurs pas de comprendre les circonstances qui ont mené à la fin du marché public avec Vittorio Fogu.
44. Alessandro Mededdu, *op. cit.*
45. Sur cette révolte, voir Antonio Naitana, *Una domenica di sangue. La rivolta popolare del 14 aprile 1889 a Bosa*, Bosa, U.N.L.A./Centro di cultura popolare, 1998.
46. Pasquale Villari, *Lettere meridionali*, Firenze, Le Monnier, 1875.
47. Telle la pratique sarde du champ ouvert pour la culture, le *bidazzone*, en rotation avec celui destiné à la pâture collective, le *paberile*.
48. Il s'agit en outre d'une notion aussi diffuse qu'équivoque comme le remarque Jean-Pierre Boutinet, *Anthropologie du projet*, Paris, PUF, 2012, p. 319.
49. Nous nous permettons de souligner, pour donner un exemple assez parlant, que les mafias ont tout à fait compris ce principe. Le projet en lui-même permet de lever des fonds, quelques aléas produisent même des indemnités.

RÉSUMÉS

Dans l'élan de l'unification d'Italie, un chantier portuaire commence à Bosa, bourg fluvial sur la côte ouest de la Sardaigne. L'opération, qui sera un échec et aggravera l'endettement de la ville, est alors présentée sur place comme symbole du progrès et de la prospérité à venir. Cet article vise à questionner l'État libéral italien naissant au travers des prémisses de ce projet, cherchant à comprendre si l'on ne pouvait pas déjà y voir quelques marques de fragilité.

Following Italian unification, a sea port construction began in Bosa, a river city on the west coast of Sardinia. The project was promoted as a promise for city improvement and prosperity, but ultimately resulted in failure and as a source of debt. This paper examines the rising Liberal State of Italia through the study of this building project, seeking to understand whether there were already signs of fragility from the outset.

INDEX

Mots-clés : Bosa, Unité italienne, Aménagement portuaire, Marchés publics, Question sarde

Keywords : Bosa, Italian Unification, Sea Port Construction, Public Market, Sardinian Question.

AUTEUR

NATHAN BRENU

Nathan Brenu est docteur en histoire (université d'Avignon/Università degli Studi di Trento), chargé de cours à l'ENSA Nantes et actuellement chercheur associé au CRENAU (UMR AAU). Il s'intéresse aux marchés publics d'aménagement urbain, à la construction de l'État moderne, au phénomène mafieux, et s'est penché dernièrement sur la question des édifices abandonnés. Ses dernières publications traitent de l'unité de l'Italie: « Du contournement des marchés publics d'aménagement urbain dans l'Italie post-unitaire », *Droit et Ville*, n° 90, 2020, pp. 155-165. ; « Travaux publics, État central et pouvoirs locaux : un programme de chantiers portuaires à l'aube de l'unité italienne », *Aedificare. Revue internationale d'histoire de la construction*, à paraître).
brenu.nathan@gmail.com