

L'ISOLA D'ELBA CENTO ANNI FA

di Alessandro Marinari

Agli inizi del XX° secolo il Regno d'Italia con una superficie di 286.000 Km². superava i 33 milioni di abitanti; la speranza di vita media era di 42,8 anni; gli analfabeti costituivano il 48,5 % della popolazione sopra i 6 anni di vita; il reddito medio pro capite era di L. 2.259 (1/3 di quello degli Stati Uniti e la metà di quello francese e tedesco) e una lira corrispondeva al valore di L. 6.324 del 1997. Un dollaro valeva 5 lire e una sterlina 25. Il prezzo di un Kg. di pane era di centesimi 43, di pasta cent. 62, di riso cent. 68, di carne L. 1,65, un litro di latte cent. 28 e di uno di vino cent. 51.

I due terzi dei consumi privati erano assorbiti dalla alimentazione e dalle bevande. Se nel 1900 l'economia del paese, dopo la crisi da cui era stata colpita dal 1888 al 1895., continuava a migliorare, non altrettanto si poteva dire della situazione politica. Nei primi mesi del 1900, infatti, lo scontro tra il governo Pelloux e l'opposizione parlamentare, costituita dall'estrema sinistra e dai liberali di Zanardelli e di Giolitti, aveva raggiunto punte così alte da portare allo scioglimento della camera e ad indire le elezioni politiche generali per il 3 e il 10 di giugno. Il notevole successo in esse riportato dall'estrema sinistra e dalla sinistra costituzionale, e i ristretti margini con cui era stato eletto il presidente della Camera indussero il Pelloux a dimettersi.

Gli succedeva il liberale conservatore Saracco, il quale ritirava tutti i provvedimenti "liberticidi" del pre-

decessore, riuscendo così a migliorare i rapporti con il Parlamento.

Nel mese di luglio l'assassinio di Umberto I° per



Veduta generale degli altiforni

mano dell'anarchico Bresci, venuto dagli Stati Uniti per vendicare le vittime della repressione governativa dei Fasci siciliani e dei "tumulti" del 1898, creerà nuove tensioni nel paese, fortunatamente superate con l'ascesa al trono di Vittorio Emanuele III°, che, fin dall'inizio del suo regno, dimostrò di volere perseguire una politica di pacificazione e di progresso lasciando cadere qualsiasi proposito o velleità di reazione da parte dell'elemento monarchico più intransigente.

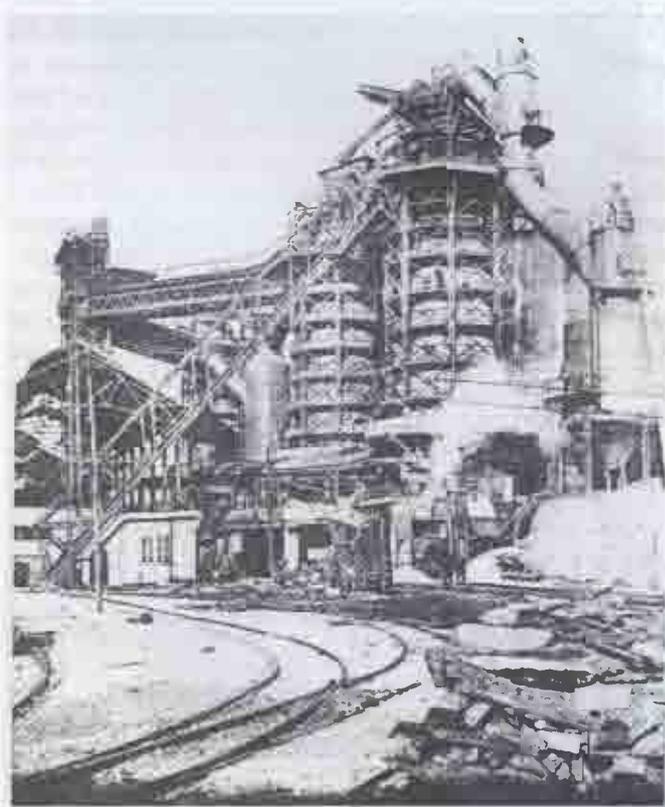
Premesso questo, prima di passare ad esaminare i problemi e gli avvenimenti più importanti che caratterizzarono la vita dell'Isola nel 1900, è indispensabile ricordare la crisi che, nell'ultimo decennio dell'800, aveva colpito i settori fondamentali della sua economia: la marineria, le miniere e la viticoltura.

Numerose sono le notizie riportate dal "Corriere dell'Elba" su questa crisi, che aveva costretto una parte dei minatori a lavorare a settimane alternate con salari che arrivavano appena a 24 lire mensili (conseguenza della riduzione delle escavazioni e dell'esportazione del minerale con riflessi negativi sulla marineria) e aveva rovinato i viticoltori, soprattutto del Campese e del Marcianese, costringendone una parte a vendere i terreni e ad emigrare all'estero.

Negli ultimi anni dell' '800 la situazione, però, almeno in prospettiva, era andata migliorando in seguito al Capitolato del 1897, che poneva le condizioni per un più intenso sfruttamento delle miniere, per la costruzione di un grande stabilimento siderurgico all'Elba e per una ripresa della marineria riесе. La costituzione, a Genova, nel 1899, della Società Elba di miniere e di altiforni con un capitale sociale iniziale di 15 milioni di lire, e il successivo trasferimento ad essa della concessione delle miniere, costato 6 milioni e mezzo di lire, rafforzarono negli elbani la speranza di un futuro migliore.

Con queste prospettive l'isola d'Elba, con una superficie di 244 Km² e 25.000 abitanti e con un analfabetismo al 45% (inferiore a quello nazionale e della Toscana) entrava nel XX° secolo.

L'Isola faceva parte della provincia di Livorno, anzi ne costituiva l'unico circondario retto da un sottoprefetto, residente nel capoluogo elbano, e diviso



Altiforni in costruzione



Rarissima foto dello stabilimento siderurgico e del ponte Hennen in costruzione

in due mandamenti: quello di Portoferraio, comprendente i comuni di Rio Elba, Rio Marina e Portolongone; quello di Marciana comprendente i comuni di Marina di Campo e di Marciana Marina.

L'Isola era dotata di un ospedale amministrato dal comune di Portoferraio, di un tribunale civile e correzionale, di due preture e di due bagni penali, che largamente contribuivano alle entrate comunali del capoluogo e di Portolongone.

Gli elettori elbani con quelli livornesi della zona del porto costituivano il I° Collegio elettorale di Livorno. Nel compartimento marittimo di Portoferraio erano iscritti circa 2.770 marittimi e non meno di 120 velieri per un totale di 4.859 tonnellate e quattro piroscafi in ferro.

La produzione del vino, che nel passato aveva raggiunto una media di 120.000 hl. annui, in quell'anno superò di poco i 20.000 hl. in seguito alla "invasione fillosserica", che aveva ridotto la superficie coltivata a viti da quasi 5.000 ettari a circa 1.600.

Ai prezzi medi all'ingrosso (L. 27 l'hl.), praticati in quell'anno, il valore della produzione vinicola avrebbe di poco superato le 500.000 lire. Il valore delle 230.386 tonnellate di minerale prodotto in quell'anno, stimato in L. 4.377.334, permise alla società Elba di chiudere il suo bilancio annuale, nonostante il deficit accumulato dalla ferriera di Follonica, con un utile netto di L. 729.197.

I salari dei circa 1.500 dipendenti delle miniere, che oscillavano tra le 2,70 e le 3 lire giornaliere, se si accetta la stima di Pilade Del Buono, secondo il quale ogni operaio lavorava in media 300 giorni all'anno, complessivamente dovevano superare il milione di lire.

Sempre da Pilade del Buono apprendiamo che lo stipendio annuo di un impiegato delle miniere non superava le 1.440 lire, mentre gli emolumenti annualmente versati al direttore generale Hennin oscillava-

no dalle 50 alle 70.000 lire.

Fin dall'inizio del 1900 il problema che maggiormente interessò l'opinione pubblica dell'Isola, la stampa e le amministrazioni comunali di Portoferraio e dei paesi minerari, riguardò la ubicazione del costruendo stabilimento siderurgico.

Già nel 1897 il periodico longonese "Il Risorgimento" aveva sostenuto che il luogo più adatto, perché il più vicino alle più ricche miniere, era Portolongone e non Portoferraio, scatenando una polemica tra i seguaci di Marassi e quelli del Del Buono.

La Società Elba, appena ebbe ottenuta la concessione delle miniere, e, prima ancora di decidere dove sarebbe stato costruito lo stabilimento, iniziò le pratiche per ottenere i terreni delle saline in prossimità del capoluogo. Il 3 aprile del 1900 il Consiglio comunale di Portoferraio approvava un ordine del giorno in cui si invitava il governo ad accogliere la richiesta avanzata dalla Società.

Il sindaco di Portoferraio, per sollecitare la pratica, fece nei mesi successivi più volte ricorso all'opera dell'on. Micheli, deputato del Collegio, che da Roma poté seguire la complessa vicenda fino all'acquisto dei suddetti terreni presso l'Intendenza di Finanza di Livorno contro il pagamento di 141.000 lire. Nel settembre di quell'anno Pilade Del Buono, amministratore delegato della Società Elba e consigliere comunale di Portoferraio, intervistato dal "Corriere dell'Elba", aveva ricordato che, fin dal tempo in cui era stato segretario di Tonietti alle miniere, aveva studiato un progetto per rendere meno costosi l'escavazione e l'imbarco del minerale, introducendo mezzi più moderni, e di avere pensato di occupare i 500 minatori, rimasti senza lavoro, nell'erigendo stabilimento di Portoferraio.

L'ex deputato, proprietario di 1/12° dei titoli azionari della Società, aveva aggiunto, e questo non poteva



AGENZIA NAUTICA - CONSULENZE MARITTIME

Assoshipping

di LANERA

Pratiche nautiche
Patenti nautiche
Collaudi R.I.Na
Perizie marittime
Scuole di vela
Noleggio imbarcazioni

Viale Teseo Tesei, 1 - PORTOFERRAIO - Tel. 0565 917893

PAGINA

PAGINA

PAGINA

PAGINA

non suscitare qualche preoccupazione, che l'ing. Charbonel era più favorevole ad un impianto a Civitavecchia, perché più vicino all'acciaieria di Terni, e che l'amministrazione comunale di Livorno era interessata all'affare ed aveva offerto i terreni.

Comunque, a suo giudizio, Portoferraio rimaneva più adatta ed economicamente più conveniente per gli Altiforni, in considerazione anche dell'ottimo porto, della pace sociale, che vi regnava, e della vicinanza alle miniere.

Che il Comune di Livorno e la Camera di Commercio fossero interessati all'affare veniva confermato dalla "Gazzetta Livornese", che, all'inizio del mese di ottobre, pubblicherà la notizia dell'arrivo nella città di alcuni "ingegneri stranieri", i quali si sarebbero informati sulle eventuali facilitazioni che un impianto siderurgico avrebbe potuto ottenere. Il quotidiano livornese riportava inoltre il testo di un telegramma, inviato dalla Camera di Commercio al marchese Durazzo Pallavicini, che si trovava in quel momento a Lucerna. Nel telegramma si facevano: "I più caldi voti affinché, ove ragioni tecniche non consiglino impiantare altiforni a Portoferraio, questi vengano costruiti a Livorno, considerando le larghe facilitazioni che Municipio e Camera di Commercio possono offrire".

L'amministrazione comunale di Portoferraio, conscia di giocare l'avvenire della città e decisa ad ogni sacrificio, pur di ottenere la costruzione dello stabilimento sul suo territorio, aveva, fin dall'aprile, appoggiato la domanda, rivolta al Prefetto dalla Società Elba, perché la costruzione fosse dichiarata "opera di pubblica utilità" e ne godesse di tutte le facilitazioni.

Il 15 ottobre 1900 il Consiglio comunale deliberava di esonerare il costruendo stabilimento da tutte le tasse riguardanti l'introduzione in esso di materie prime per fabbricare la ghisa, nonché dalle imposte municipali "esistenti e che potessero essere in avvenire deliberate".

Successivamente queste esenzioni furono estese "ai materiali e macchine necessarie alla costruzione delle officine e ai miglioramenti e costruzioni future", e, in più, fu deciso di concedere, per i bisogni degli altiforni, una quantità giornaliera di acqua non inferiore a 600 mc.

Il 20 ottobre, a Lucerna, il Consiglio di amministrazione della Società Elba deliberava di costruire gli altiforni nel territorio del capoluogo elbano. La notizia venne data personalmente da Pilade Del Buono al colonnello Pasquale Del Buono con il seguente telegramma: "Consiglio unanime nel deliberare definitivamente impianto Saline e Concia. Sono felice."

Questo fu il commento del "Corriere dell'Elba": "La buona causa ha vinto; costanza di Pilade Del Buono. Sembrava nel passato una utopia gli stabilimenti all'Elba. Egli si è innalzato un monumento più

perenne del bronzo, più elevato delle egiziane piramidi". Il periodico descriveva la gioia, che aveva invaso la città "imbandierata", e riportava il testo del telegramma, inviato al sindaco di Portoferraio, da Pilade Del Buono: ".....nel contrastato avvenimento vedo composti i dualismi; se Portoferraio deve alle miniere il suo brillante avvenire, le popolazioni di Rio Elba, Rio Marina, Capoliveri e Portolongone devono al magnifico porto di Portoferraio, che ha debellato ogni concorrenza, alla rappresentanza comunale che si è assunta sacrifici.....". A sua volta il sindaco Bigeschi inviava telegrammi di ringraziamento a Pilade Del Buono, al marchese Durazzo Pallavicini, presidente del consiglio di amministrazione della Società Elba, e ad Hennin, direttore generale della società. Una via della città verrà chiamata "Via XX ottobre" in ricordo di quel "memorabile giorno" in cui a Lucerna era stata deliberata la costruzione degli altiforni a Portoferraio.

Il 25 ottobre, come sappiamo, la Società Elba si aggiudicava i terreni demaniali delle Saline; nel mese di novembre il Consiglio comunale proclamava "cittadino benemerito" Pilade Del Buono, il quale, dopo la nomina di Hennin a direttore generale, lasciava la carica di amministratore delegato per assumere quella di consigliere di amministrazione. Un "plauso" veniva riservato all'on. Micheli per il suo interessamento alla realizzazione sollecitata dell'impresa.

Il 13 dicembre, "in una città rallegrata dalla presenza di molti forestieri", presenti Durazzo Pallavicini, Pilade Del Buono, Arturo e Riccardo Luzzatto, Rava, Pfizmajer, direttore generale del Credito Italiano, il maggiore sottoscrittore di azioni all'atto della costituzione della Società, i corrispondenti de "La Tribuna", "Il Giorno", "Il Secolo", "Il Corriere della sera", "Il Corriere dell'Elba", "Il Corriere Toscano" e l'"Agenzia Stefani", veniva posta la prima pietra dello stabilimento, padrino Hennin e madrina la figlia di Pilade Del Buono, Lucia.

Dopo l'ossequio da parte della Giunta municipale a Durazzo Pallavicini e a Pilade Del Buono, ottanta persone festeggiarono "il giorno e la data memorabili nella splendida sala dell' "Ape Elbana". Allo champagne Durazzo Pallavicini pronunciò un breve discorso del quale riportiamo questo significativo brano: "Fu giusto escludere altri progetti e costruire qui lo stabilimento. Non più il vostro minerale andrà ad arricchire altra gente. Ciò segnerà l'emancipazione dell'Italia dai mercati stranieri. Alleanza fra capitale, ingegno e lavoro". Il sindaco rispose con un discorso in cui, dopo aver ricordato i gravissimi danni prodotti dalla fillossera alla viticoltura elbana e l'ingiustizia di una legge mineraria, che aveva escluso i proprietari del suolo dalla proprietà del sottosuolo a beneficio del demanio, concluse che "un grande avvenire" si preparava per la città e per l'Isola tutta. Il sindaco Bigeschi era peraltro consapevole, ora che lo stabilimento era diventato una "real-

tà", delle difficoltà e degli oneri che l'amministrazione comunale avrebbe dovuto affrontare per dotare la città della quantità di acqua, necessaria non solo alla popolazione ma anche ai bisogni degli altiforni, e per assicurare servizi igienici, sanitari, abitazioni e quant'altro sarebbe occorso a una popolazione, che, si stimava, sarebbe passata nel corso di alcuni anni dai circa 6.000 abitanti di allora a 12.000.

Del resto, già in quell'anno, egli dovette affrontare il malcontento, che cominciò a diffondersi in seguito agli aumenti del prezzo dei viveri e delle pigioni. Riferendosi a queste ultime, egli sostenne che l'aumento era ingiustificato in quanto l'amministrazione aveva mantenuto inalterate le imposte. Il disagio di coloro, che erano venuti dal continente per lavorare nel capoluogo elbano, fu bene espresso dalla lettera inviata al direttore del "Corriere dell'Elba" da Frediano Frediani, socialista: "La giornata è meschina e le spese sono infinite. Come è possibile aumentare i prezzi del dormire e del vitto! Pane solo al giorno, poco vino e poco companatico alla sera. Arriviamo alla domenica, pagato tutto, con pochissimi soldi, quando non restiamo assolutamente al verde. Anche noi abbiamo lasciato i nostri cari e siamo in cerca di lavoro e di pane: spero che gli esercenti e i padroni di alberghi non vogliano aumentare i prezzi. Noi operai aspettiamo di guadagnare di più e poi venga il rincaro."

Se il tema delle miniere e degli altiforni fu dominante all'inizio del secolo scorso, non mancò l'attenzione nei confronti delle vicende politiche nazionali e locali: nazionali, perché le miniere e i terreni su cui dovevano sorgere gli altiforni erano di proprietà demaniale; locali, perché, da quando nel dicembre 1899 Pilade Del Buono si era dimesso da deputato, agli elbani era venuto a mancare il referente politico più diretto e autorevole e si temeva che questa assenza avrebbe potuto ritardare, e, forse, compromettere il lavoro da lui iniziato.

Il 18 marzo 1900 si tennero le elezioni suppletive parziali nel I° Collegio di Livorno: l'associazione monarchica aveva designato candidato l'ingegnere Alfredo Micheli; il partito socialista aveva presentato la candidatura di Carlo Catanzaro, mentre il partito repubblicano aveva deciso l'astensione.

Su 7.436 iscritti se ne presentarono alle urne 2.785. Riuscì vittorioso Micheli, che riportò 2.098 voti contro i 479 di Catanzaro, il quale era stato sostenuto dal "Corriere dell'Elba" di Cestari. La scelta era stata fortunata, perché il nuovo deputato "filo - governativo" poté esercitare una forte pressione sull'esecutivo a favore degli interessi elbani.

Nel frattempo il duro scontro tra il governo, presieduto dal Pelloux, che puntava a far approvare dal Parlamento alcuni decreti "liberticidi", e l'opposizione dell'estrema sinistra rafforzata da Giolitti e Zanardelli costrinse il presidente del Consiglio alle dimissioni.

Le elezioni politiche generali furono fissate per il 3 giugno 1900: nel I° Collegio di Livorno l'associazione monarchica ripresentò Micheli, mentre il partito socialista e il partito repubblicano candidarono Carlo Del Balzo, repubblicano.

Su 7.092 iscritti ne andarono alle urne 3.684. Micheli fu riconfermato con 2.129 voti mentre Del Balzo ne otteneva 1.409. Ancora una volta il "Corriere dell'Elba" aveva sostenuto l'avversario di Micheli, e da Roma l'on. Mazza, repubblicano, aveva invitato gli elbani a votare per il candidato dell'estrema sinistra.

Il risultato generale di queste elezioni rese definitive, come sappiamo, le dimissioni del Pelloux, a cui succedette il conservatore Saracco.

L'assassinio di Umberto I°, avvenuto a Monza il 29 luglio del 1900 per mano dell'anarchico Gaetano Bresci, destò nell'isola profonda impressione e commozione, di cui si fece portavoce lo stesso direttore del "Corriere dell'Elba", il repubblicano Cesare Cestari., che criticò aspramente "il gesto assassino" riconoscendo al sovrano "lealtà e culto della legge"; augurandosi, peraltro, che al triste evento non seguisse la "reazione". Il periodico informò sulle decisioni prese dalla giunta comunale di Portoferraio di proclamare un lutto di tre mesi, di intitolare al sovrano la Calata e di inviare a Roma due rappresentanti della città, per prendere parte al trasporto funebre.

Misure analoghe furono prese anche da altri comuni dell'Isola; a Capoliveri il dottor Liberale Garbaglia commemorò il sovrano di fronte a 800 persone; a Marciana Marina il vice parroco Teodoro Mannucci, discendente "da una patriottica famiglia", durante la messa pronunciò "nobili parole"; a Campo Elba, invece, il prete Zoppi attaccò violentemente repubblicani, socialisti e massoni ritenendoli responsabili dell'assassinio del sovrano.

Il "Corriere dell'Elba", dopo aver dato notizia di perquisizioni nei confronti di alcuni "forestieri", stabilitisi in città, in sospetto di "anarchismo", peraltro rimaste infruttuose, aggiunse: "A Capoliveri perquisito ed arrestato un certo Quintavalle, reduce da poche settimane dall'America. Dicesi fosse possessore di indirizzi e corrispondente del Bresci, assassino di Re Umberto, con il quale aveva fatto la traversata dall'America all'Italia. Quintavalle aveva aperto a Capoliveri un esercizio di barbiere. Arrestato, il giorno dopo venne inviato a Monza.

A bordo del piroscafo "Elba" venne fatto cenno a dimostrazione ostile, ingiuriato e malmenato malgrado fosse sotto la protezione della Pubblica Sicurezza. Spettacolo disgustoso, che l'autorità di P. S. non poteva prevedere, altrimenti avrebbe provveduto, come cautamente fece il giorno appresso, con altro arrestato, imbarcandolo sul piroscafo "nelle prime ore del mattino". Il "triste spettacolo", sempre secondo il periodico, si ripeté a Piombino.

Il "Corriere dell'Elba" seguì il processo, che si svolse presso il tribunale di Portoferraio e si concluse con la condanna (per incitamento all'odio fra le diverse classi sociali) a 17 mesi di carcere, ridotti a 6 grazie ad un decreto di amnistia.

Infine il giornale pubblicò una lettera, inviata dal Quintavalle al direttore, in cui lo ringraziava per la comprensione che aveva avuto delle sue sofferenze, dichiarava di non appartenere a società anarchiche, socialiste, radicali e repubblicane, di non essere stato iscritto "a nessun partito", sia in Italia che all'estero, e di avere amato il bene del popolo e combattuto la violenza. Ora domandava di poter vivere tranquillo e libero nel suo "paesello natio" esercitando il mestiere di barbiere.

Nel 1900, la vita dei sette comuni dell'Isola, dopo le turbolenze e i contrasti, che tra il 1897 e il 1898 avevano avvelenato quelli del settore minerario a causa delle ostilità tra Delboniani e Marassiani, e gli strascichi lasciati dalla lotta elettorale amministrativa del 1899, alla quale avevano partecipato liberali, democratici, monarchici, repubblicani e clericali (a parte il malcontento diffusosi a Portoferraio per il rincaro delle pigioni e dei prezzi dei generi alimentari, di cui abbiamo parlato, e due manifestazioni di minatori, che temevano di essere licenziati) non subì altre scosse.

Le amministrazioni comunali del Campese e del Marcianese, pur non risparmiando critiche al governo, continuarono a incoraggiare il tenace sforzo dei piccoli viticoltori per ricostruire i vigneti distrutti dalla fillossera.

Con la posa della prima pietra dello stabilimento siderurgico di Portoferraio aveva inizio "l'Elba industriale" e il vecchio equilibrio politico economico-sociale, che si era mantenuto praticamente inalterato per tutto l'800, si rompeva. Questa rottura nei confronti del passato si avvertì molto forte sul piano politico per l'autorevolezza e il dinamismo dei deputati del Collegio, prima Micheli e dal 1904 Cassuto, tutti e due "governativi", e su quello economico, perché nell'arco di pochi anni gli operai industriali raggiunsero la bella cifra di 4.000 con salari giornalieri medi di L. 4.

In qualche anno l'escavazione del minerale raggiunse le 500.000 tonnellate e i velieri, che lo trasportavano negli stabilimenti nazionali, potevano contare annualmente su un introito di 800.000 lire.

La produzione della ghisa e dell'acciaio raggiunse quantità notevoli e il peso economico dell'isola divenne importante.

La società elbana, dall'irrompere in essa di un cospicuo numero di operai, subì una forte scossa: decadde rapidamente le vecchie società di mutuo soccorso e il loro posto venne preso dalle Leghe di miglioramento e di resistenza, che nel 1907 dettero vita alla Federazione elbana confluita nel 1909 nella Camera

del lavoro di Piombino di tendenza anarchico sindacalista. Gli iscritti alle organizzazioni elbane da 500 passeranno a 2.300. Questa profonda trasformazione della società elbana fu messa bene in rilievo da un articolo del periodico "La Battaglia", uscito nel 1910.

Dopo aver descritto la vita degli operai delle miniere ed aver insistito sugli "alti salari" giornalieri che arrivavano fino a L. 4,50, ed aver calcolato la giornata media in 7 ore di lavoro, l'articolista così concludeva: "Ma questa è l'America diranno i nostri operai; no, questa è l'Italia, è l'Isola, dove gli operai di qualsiasi tendenza o partito sono organizzati nei centri minerari in ragione del 60% e anche più."

Purtroppo, in altri settori, questa "rottura" non ci fu e se qualche progresso fu fatto, esso fu lento. Questo si ricava da un discorso pronunciato alla Camera da Cassuto. Il deputato livornese, dopo aver ricordato i danni provocati dalla fillossera ed avere criticato la legislazione mineraria vigente nell'Isola, che sottraeva al proprietario del terreno la proprietà del sottosuolo, disse che l'Isola non aveva ferrovie, non aveva un servizio di automobili, ma soltanto "vetture preadamitiche", che la posta impiegava lungo tempo per fare un breve tragitto, che numerosi bambini, per frequentare la scuola, dovevano fare 9 Km. e altrettanti per ritornare a casa, che l'analfabetismo raggiungeva in certi luoghi punte del 58%. Aggiunse che, in alcune località, quando uno moriva veniva trasportato a spalla, perché non vi erano strade, e che in alcune frazioni mancavano il medico e la levatrice.

Noi potremmo aggiungere che, agli inizi del secolo scorso, all'Elba esisteva una sola scuola secondaria, che l'ospedale aveva bisogno di una profonda ristrutturazione e che il capoluogo dell'Isola soltanto tra il 1911 e il 1912 riuscì ad avere l'acquedotto e l'impianto di luce elettrica.

Le comunicazioni marittime si riducevano a due corse giornaliere sulla linea Portoferraio Cavo Piombino, ad una corsa settimanale sulla linea Rio Marina Portolongone Piombino e ad un servizio circolare settimanale intorno all'Elba. I piroscafi, che vi erano adibiti, erano piccoli, lenti e poco sicuri. Grosse difficoltà si presentavano ai viaggiatori quando sbarcavano a Piombino, perché dovevano essere trasbordati con barche a remi e perché, a seconda delle condizioni del mare, lo sbarco avveniva in luoghi diversi.

Il viaggio in treno da Piombino a Campiglia era scomodo, e, soggetto, talvolta ad improvvisi mutamenti di orario.

LO SCOGGIO È L'ELBA
E L'ELBA È LO SCOGGIO