

LA STORIA DEL PORTO DI PORTO TORRES... UNO SGUARDO DAL 1300 AD OGGI TRA DOCUMENTI, TESTIMONIANZE, IMMAGINI

PUNTO DI PARTENZA

Ci siamo incontrati, confrontati e interrogati sulle nostre conoscenze sul **porto di Porto Torres** e volendo approfondire e chiarire le nostre conoscenze abbiamo intrapreso un lavoro di ricerca **storiografica**.

Abbiamo visitato la biblioteca scolastica e la biblioteca comunale di **Porto Torres** e ci siamo informati sulla disponibilità di testi sulla città di **Porto Torres** e in particolare sul **porto**. Siamo stati invitati a consultare sia lo schedario informatizzato che gli scaffali dove sono risposti testi storico-geografici sulla Sardegna.

Effettueremo anche delle interviste, delle visite guidate e delle indagini.

TRA IL MATERIALE REPERITO NELLA BIBLIOTECA DI PORTO TORRES IL TITOLO DI UN INTERESSANTE ARTICOLO GIORNALISTICO TRATTO DA LA NUOVA SARDEGNA DEL 28 LUGLIO 1992, MARTEDI', HA ATTIRATO LA NOSTRA ATTENZIONE:

Sulla costa non c'erano insenature, eppure...

**Un grande porto nato
a dispetto della natura**

SEGUIVA, SOTTO UN' IMMAGINE FOTOGRAFICA DI UNA NAVE ORMEGGIATA AL **PORTO**, QUANTO SEGUE:

A volte viene da chiedersi perché mai il **porto** turritano venne costruito proprio in questo punto e cioè su una cosata lineare e senza insenature. Il motivo sta lì davanti, e a capirlo furono per primi i Fenici e, dopo di loro, i Romani: l'isola dell'Asinara ripara questo tratto di mare dai venti predominanti in questa parte del Mediterraneo, cioè quelli che soffiano da ponente e da maestrale. Per di più, **Porto Torres** si trova nella parte più riparata del Golfo. Lo scalo dell'antica Turrus doveva

essere ben poca cosa: un semplice approdo per le navi onerarie, che trasportavano grano e olio fino alla foce del Tevere, che risalivano fino a Roma. E un approdo di modeste dimensioni rimase praticamente fino a questo secolo.

IL GIORNALISTA PROSEGUE, POI, CON UNA BREVE NOTAZIONE STORICA A PARTIRE DALL'EPOCA ROMANA, SINO AL PUNTO IN CUI CITA NELLA BAZZONI CARIA E IL SUO LIBRO NASCITA DI UNA CITTA'. SCRIVE INFATTI:

“Sotto il regime piemontese - riferisce Nella Bazzoni Caria nel suo libro *Nascita di una citta'*- allorché per semplici considerazioni di distanze fu concentrato sulle rotte tra **Porto Torres** e i maggiori **porti** toscano-liguri il nerbo dei commerci e dei traffici portuali allacciatisi tra le due parti del regno, si ebbe a **Porto Torres** una rifioritura dei traffici”. E fu proprio in questo periodo, riferisce ancora Nella Bazzoni Caria che fu iniziata la costruzione del **porto moderno**.

“Con un primo turno di lavori fu chiuso, mediante due moli, uno specchio d'acqua di quasi cinque ettari. Nel **1820** vennero istituiti gli uffici doganali e i redditi destinati al porto vennero incamerati nella Regia Cassa. Perciò fu chiesto al Governo di eseguire i lavori necessari per aumentare i fondali. Ma il Governo fece notare che abbassare le rocce del fondo ed eliminare le difficoltà e i pericoli dell'ingresso del **porto** comportavano spese eccessive, per cui sarebbe stato meglio stabilire il **porto** a Cala Reale, o addirittura nella sicura baia di Porto Conte. Evidentemente ci fu un ripensamento: infatti nel **1833** il Governo stanziò i fondi per il prolungamento dei moli, costruiti tra il **1838** e il **1851**”. Riferisce ancora Nella Bazzoni Caria che: “...nel **1875**, in un suo studio, Diego

i legni vi trovavano difficile l'approdo come l'uscita.

Brusco scriveva ancora che *della superficie totale del **porto**, che è quasi di 5 ettari, solo un ettaro e mezzo è navigabile, la rimanente parte è a basso fondo.*

Concludendo Brusco chiedeva al Consiglio provinciale una nuova escavatrice per aumentare i fondali e consentire l'attracco, macchine idrauliche per il carico e lo scarico delle merci, una tettoia per il ricovero delle merci e, soprattutto, per la costruzione di un avamposto per proteggere lo scalo dai venti di greco e tramontana, racchiudendo una zona d'acqua più vasta e con fondali più profondi. Un progetto inteso a dotare il **porto** di tali opere fu messo in esecuzione nel **1882** con la costruzione di un lungo molo di levante.

Nel **1900** fu chiesto il passaggio dalla **2^a** **alla 1^a classe** e si iniziò la costruzione di una nuova diga a gomito, il molo di ponente, che avrebbe costituito un riparo contro l'interramento causato dal Rio Mascari.

Questo molo fu completato nel **1928**. La serie dei lavori portuali non poteva dirsi conclusa, ma nel **1930** il **porto** aveva assunto una fisionomia vicina a quella attuale.

<p>Brusco lamentava che l'imboccatura del porto non era più larga di cento metri, ma era ridotta di un terzo dalla scogliera di ponente, di cui molti blocchi erano quasi a livello dell'acqua, e perciò</p>	<p>E i vantaggi non tardarono a evidenziarsi. I traffici crebbero e negli anni '50 alle navi da trasporto si aggiunsero quelle passeggeri. Oggi il porto turritano è uno dei tre grandi della regione e certamente il primo per quanto riguarda i traffici con Genova. A quello commerciale si è aggiunto il porto industriale. L'opera dell'uomo ha supplito a quanto non aveva fatto la natura: pure in assenza di un'insenatura, a ridosso dell'Asinara è nato un grande porto.</p>
---	--

LE INFORMAZIONI UTILI ALLA NOSTRA INDAGINE SONO:

- Con il regime piemontese aumentano i traffici commerciali tra **Porto Torres** e i maggiori porti toscano-liguri.
- Alla rifioritura dei traffici nel **porto di Porto Torres** segue la costruzione del **porto** moderno.
- Chiusura del **porto** tramite due moli, attorno a cinque ettari di superficie marina.
- Nel **1820** vennero istituiti uffici doganali ma i redditi destinati al **porto**, utili per il suo sostentamento vennero incamerati nella Regia Cassa.
- Erano necessari costosi lavori per abbassare le rocce del fondo ed eliminare le difficoltà e i pericoli dell'ingresso del **porto**.
- Si ipotizzò uno spostamento dei traffici verso Cala Reale o la baia di Porto Conte.

Poi
ACCADDE
 Che ci fu un ripensamento
Nel 1833
 Il governo stanziò fondi
PER
 Il prolungamento dei moli, costruiti tra il **1838 e il 1851**
MA

Nel 1875

<p>Ci si lamentava che l'imboccatura del porto non era più larga di 100 metri INOLTRE era ridotta di 1/3 dalla scogliera di ponente. La superficie navigabile su 5 ettari era di 1 ettaro e mezzo, il resto era basso fondo.</p>
--

COSI'

Venne richiesta un'escavatrice (per aumentare il fondali) una tettoia (per il ricovero delle merci) e la costruzione di un avamposto (per proteggere lo scalo dai venti di greco e di tramontana)
--

NE NASCE UN PROGETTO:

Nel 1882	Fu messo in esecuzione un progetto per la costruzione di un lungo molo di ponente
Nel 1900	Fu chiesto il passaggio dalla 2 ^a alla 1 ^a classe e si iniziò la costruzione di una nuova diga a gomito, il molo di ponente.
Nel 1928	Fu completato il molo
Nel 1930	Il porto aveva assunto una fisionomia vicina a quella attuale.
Nel 1950	Si registra un aumento dei traffici, sia per motivi commerciali che turistici

L'ARTICOLO CONCLUDE NOTANDO CHE L'OPERA DELL'UOMO HA SUPPLITO A CIÒ CHE NON HA FORNITO LA NATURA

INFATTI

IL PORTO DI PORTO TORRES E'

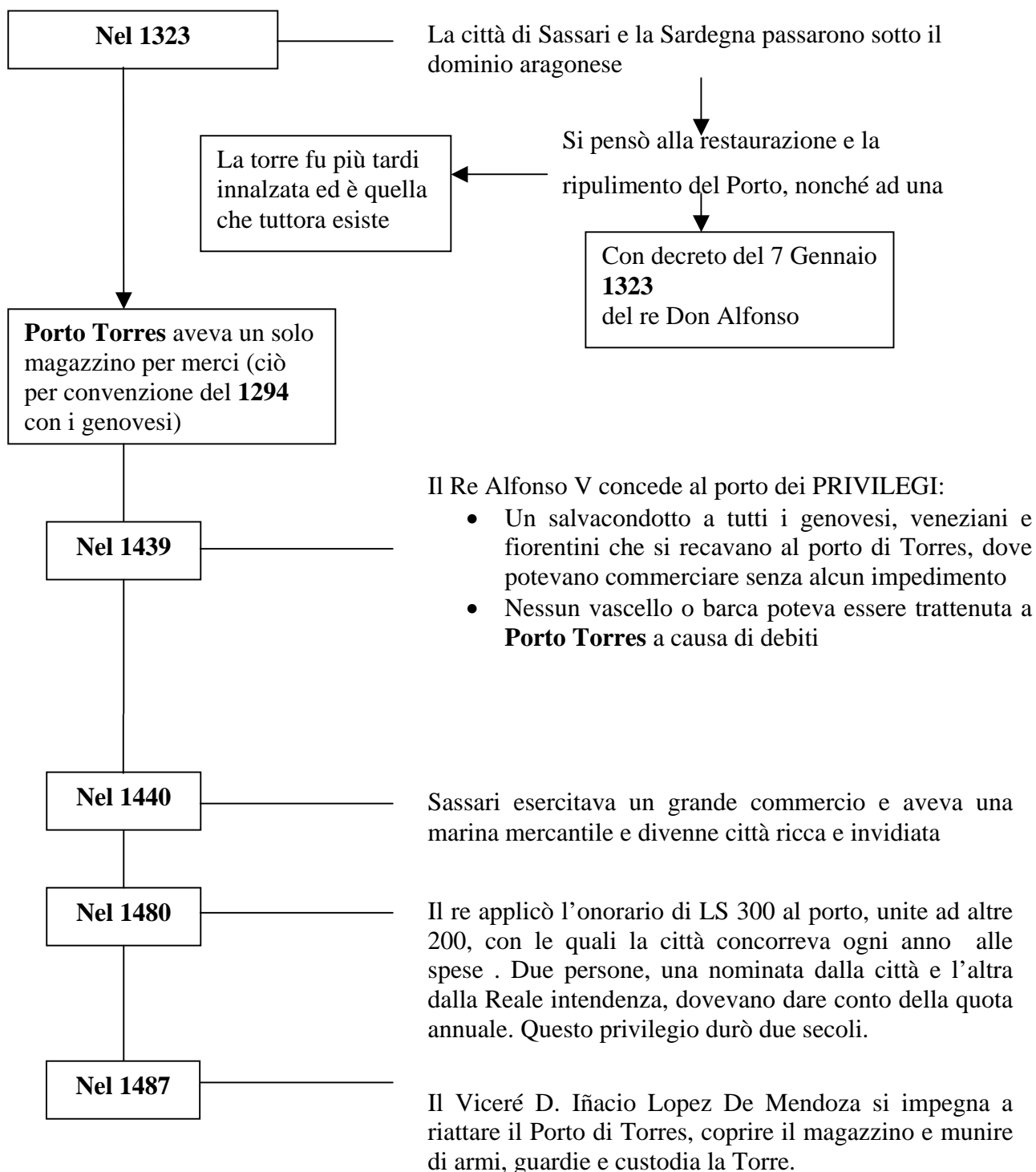


CONOSCIAMOLO MEGLIO!

UNO SGUARDO SUL PASSATO... DAL 1300 IN POI

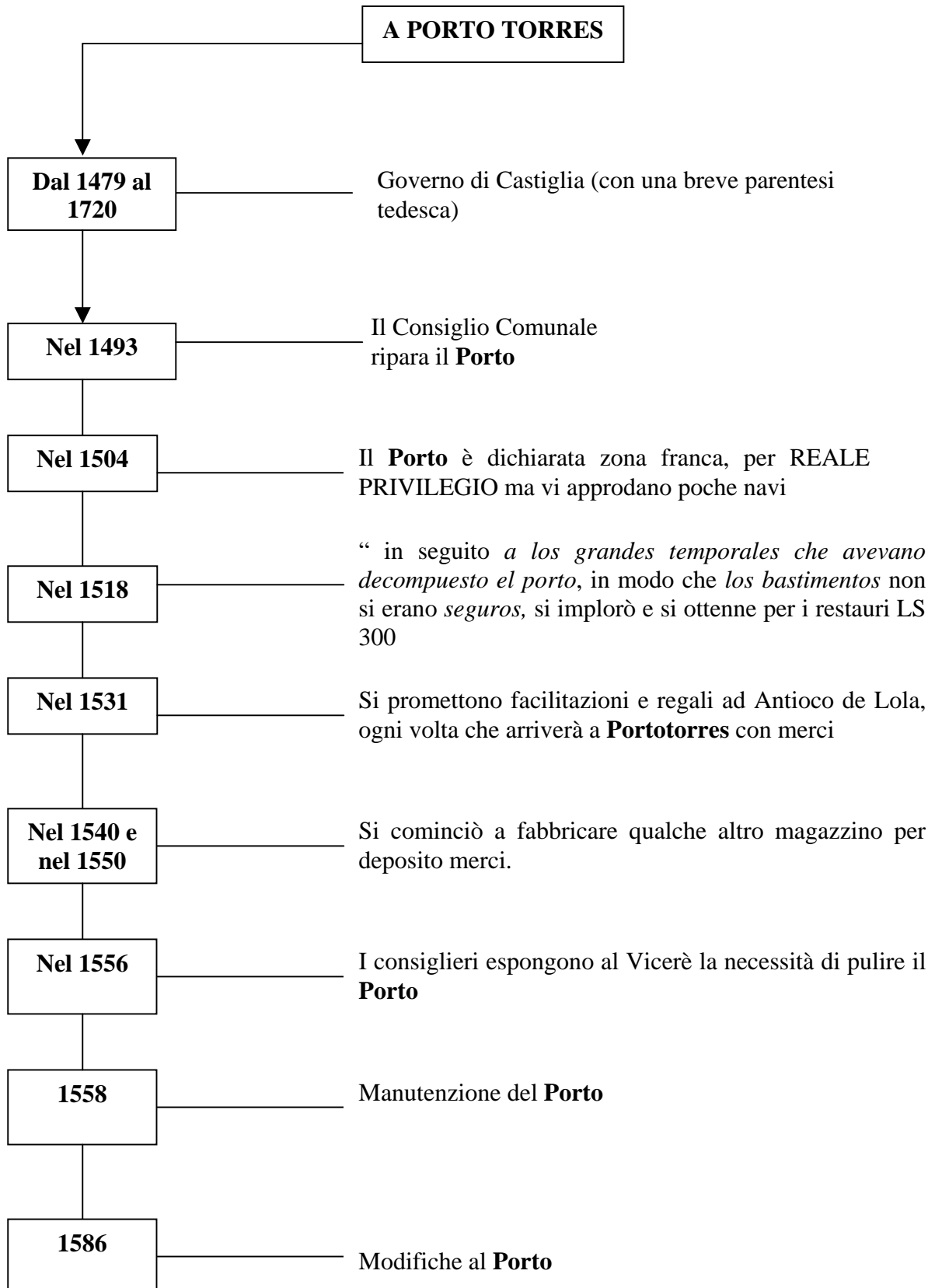
Il Porto di Porto Torres...

“aragonese”



(dati provenienti dall'Archivio di Stato e da quello comunale)

Il Porto “spagnuolo”



1596-97 → RELAZIONE SUL PORTO

- 1) POICHE' LA TRAVERSIA DEL PORTO E' A MAESTRO TRAMONTANA, SI DEVE CRESCERE IL MOLO NUOVO DI 20 PALMI (DI FABBRICA)
- 2) PER IMPEDIRE CHE LA TERRA E LA SABBIA DEL FIUME SBOCCHINO IN MARE, CONVIENE RIPARARE IL MOLO VECCHIO, ACCRESCENDO LA FABBRICA DI 100 PALMI E PIU'
- 3)CONVIENE RIPARARLO DA PARTE DI TERRA...CON UNA MURAGLIA....IN MODO CHE LA CORRENTE PASSI DA PARTE DI FUORI DELLA TORRE E DEL MOLO VECCHIO
- 4) BISOGNA PULIRE IL PORTO CON UNA O DUE ESCAFAS (BARCHE PIATTE COME QUELLE DEI FIUMI, CON DENTRO 15 UOMINI MUNITI DI UN GRAN CUCCHIAIO DI FERRO PER ESTRARRE LA TERRA E IL FANGO
- 5) COSTRUIRE UN PICCOLO PUNTORE
- 6) SI RICHIEDEVANO PER QUESTO 10000 SCUDI.

1600

(22 MAGGIO) IL REALE CONSIGLIO, PURCHE' SI COMPISSERO LE OPERE DEL PORTO, ASSEGNAVA OLTRE L.3000, A CHE IL MUNICIPIO NE SPENDESSE ALTRE 2000

1609

SI ORDINA AL CASTELLANO DI PORTO TORRES CHE ABBA CURA, APPENA ENTRANO IN PORTO I BASTIMENTI, DI RITIRARE DA ESSI IL TIMONE E LE VELE PER CONSERVARLI NELLA TORRE FINO ALLA PARTENZA E CIO' PERCHE' GLI SCHIAVI CHE SONO IN CITTA' NON FUGGANO UTILIZZANDO I BASTIMENTI

1612

(AGOSTO) SI RIPARA "SA FABRICA NOVA" DEL PORTO, DANNEGGIATA DA UN FORTUNALE DI MARE

1615

(GIUGNO) SI DELIBERA DI PORTARE A TERMINE L'OPERA DEL PORTO E SPECIALMENTE QUELLA "PUNTA QUAE ES DE PARTE DE LA FORTEZA (LA TORRE)

1624

(3 GIUGNO) A ISTANZA DEL MUNICIPIO, PREVIO ACCORDO CON IL REALE CONSIGLIO PATRIMONIALE, SI PERMETTE DI FAR VENIRE "GENTES PERITOS" DA GENOVA PER "LIMPIAR Y ACOMODAR EL PUERTO", CONTRIBUENDO PER TRE PARTI DELLA SPESA LA CASA REALE E PER LE ALTRE LA CITTA'. SI RIFERISCE CHE "IL PORTO ESTA' TAN SECH PER LA MOETA ALGA MARINA Y ARENA Y ALTRE IMUNDIZZIES CHE IL MARE SUOLE TRASPORTANTI, PER LAS BURRASCAS Y FORTUNALES... E PER NON ESSERE PULITO CREA PERICOLO ALLA GALERES E YAXELES

1688	SI DA ORDINE CHE LA CITTA' DI SASSARI CHE IN 10 ANNI, PER UNA SPESA DI 300 SCUDI L'ANNO, SI OCCUPI DEL RESTAURO E DELLA PULIZIA DEL PORTO
AGOSTO 1869	50 SCUDI A PATRON FRANCESCO PAINO CON FIDANZA DI FRANCESCO CASAMILIA
25 APRILE 1690	MESTRE ONORATO REYANO RIFERISCE CHE PER PULIRE LA VASURA DEL PORTO BISOGNA TOGLIERE TUTTA LA TERRA. SI PAGANO A REYANO UN ACCONTO DI 800 A 1000 SCUDI PRESI IN PRESTITO DALLA CITTA'
2 MAGGIO 1690	IL VICERE' DUCA DI MONTELEONE RISPONDE A PROPOSITO DELL'ANTICIPAZIONE DEI TRE QUINTI ALLE OPERE DEL PORTO (SCRIVE DI AVER GIA' CORRISPOSTO LA QUOTA)
1694	DON FRANCESCO QUASEDA SCRIVE UNA LETTERA IN CUI SI PARLA DELLA QUANTITA' DI DENARO IN POTERE DI DON SIMONE FARINA E DELLA CONVENIENZA CHE SI COMINCI LA FABBRICA DEL PORTO CON LA PORCELLANA, COSTRUENDO LA SCOGLIERA
1694	100 SCUDI A GIUSEPPE PILO MANCA PER IL SUO IMPIEGO ESSENDO RIUSCITO AD OTTENERE 3000 SCUDI PER IL PORTO
1697	SI RIFERISCE IL FATAL SUCCESSO CHE IL PUNTO NE SI E' SOMMERSO IN FONDO AL MOLO. SI RICORRE AL PATRONO DI UNA GALEOLA (90 UOMINI)
1705	REGOLAMENTO PER LA LIMPIESA E FABBRICA DEL PORTO. (CUSTODE: PATRON NICOLAS FELIPE)
1707	A CAUSA DI UNA LITE TRA IL MUNICIPIO E L'ARCIVESCOVO, SI DELIBERA DI TOGLIERE 460 SCUDI PRESTATI DAL FONDO DEL PORTO
1717	FACILITAZIONI A BENEFICIO DELLA LIMPIESA DEL PORTO DI TORRES.

1730	(30 NOVEMBRE) SOCCORSO PER IL MISERO COMMERCIO DELLA CITTÀ
1754	SPEDIZIONE DOCUMENTI ANTICHI, PER MEZZO DEL PROCURATORE DELLA CITTÀ, DON ANDREA PILO PILO
1756	(20 GENNAIO) IL RE CARLO EMANUELE III APPROVA IL RESTAURO DEL PORTO E DISPONE CHE LA SPESA SIA RIPARTITA TRA GLI ABITANTI
1757	(GENNAIO) DIMINUZIONE DELLE SPESE PER LA FESTA DI SAN GAVINO SU PROPOSTA DEI CONSIGLIERI PER "BENEFIZIO" DEL PORTO
1763	SBARCARONO IN SARDEGNA DUE SPERONIERE: "LA DILIGENTE" CON IL PATRON GUGLIELMO GARZIGLIA; "L'OCCELLO" CON IL TESTIMONE PATRON ANTONIO CONTES.
1764	(MAGGIO) A CAUSA DELLA MANCANZA DI DENARO SI DICHIARA DI NON POTER PIÙ CONTINUARE LE OPERE DEL PORTO
1765	ALLA BASE DELLA TORRE VIENE APPOSTATA UNA TARGA DI MARMO: "CAROLI EMANUELIS SARDINIAE REGIS CLEMENTIA..."
1766	RIPARAZIONI ALLA TORRE DEL PORTO

1781	SI DELIBERA DI RIPARARE IL PORTO CHE VA ROVINANDOSI
1791	(SETTEMBRE) SI RICORRE AL RE VITTORIO AMEDEO III PER UN'ANTICIPAZIONE DI SPESE (168 SCUDI PER UN BASTIMENTO)
1792	(30 APRILE) SI RIFERISCE CHE IL PORTO STA DIVENTANDO PERICOLOSO A CAUSA DI MATERIALI, PIETRE E ROTTAMI CHE IMPEDISCONO L'ENTRATA DEI GROSSI LEGNI.
1802	(20 APRILE) BENEFICHE INTENZIONI DEI REALI PRINCIPI RIGUARDO IL RIATTAMENTO DEL PORTO, COMANDO PER IL BARONE DES GENEJS, COMANDANTE DELLA REGIA MARINA DI RECARSI AL PORTO PER DETERMINARE I LAVORI DA INTRAPRENDERE

• 1802	<p>(DECRETO DEL 30 GIUGNO) VENNE APROVATO IL PROGETTO DEL BARONE DES GENEJS CHE VUOLE LA VIGILANZA E LA CONSERVAZIONE DELLE OPERE, LA MANCANZA DELLE QUALI RESERO INFRUTTOSA L'OPERA DEL RE CARLO EMANUELE III PER IL PORTO. PERCIO' NOMINA UNA SPECIALE COMMISSIONE DI SORVEGLIANZA COMPOSTA DA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ARCIVESCOVO • L'ASSESSORE DELLA REALE GOVERNAZIONE • DUE CONSIGLIERI DI CITTA' • DUE CANONICI • DUE NOBILI • DUE NEGOZIANI • DUE CITTADINI PRESCELTI • IL CAPITANO DEL PORTO DI TORRES <p>LO SCOPO DELLA COMMISSIONE ERA DI RECUPERARE I FONDI, ANCHE TRAMITE PRESTITO. VIENE DUNQUE NOMINATO UN TESORIERE.</p>
• 1822	LA REALE GIUNTA PATRIMONIALE NEGA CHE A PORTO TORRES COMPETESSE DI DIRITTO QUALCHE INDENNIZZO PER L'INCAMERAMENTO DEI REDDITI DESTINATI AL PORTO.
• 1826	LA CITTA', RILEVANDO IL DEPERIMENTO DEL PORTO, VISTA LA MANCANZA DI FONDI, APPROFITTO' DELLA PARTENZA DEL CONTE DI SAN PLACIDO ALLA VOLTA DI TORINO PER CHIEDERE "PROVVIDENZE" PER IL PORTO
• 1830	(SCRIVE L'ANGIUS: «CRESCENDO IL COMMERCIO DI SASSARI E DEL LOGUDORO SENTIVASI L'INCOMODO DEL PORTO. IL GOVERNATORE CROTTI TROVO' GRAVI OSTACOLI. SI PROPOSE ALLORA DI STABILIRE IL PORTO O NEL GRAN SENO DELLA REALE, NELL'ASINARA, O IN PORTOCONTE. TUTTAVIA SI CONTINUO' CON LE SUPPLICHE E NEL 1833 SI OTTENNE IL R. DECRETO PER LE OPERE NECESSARIE. SI INDUGIO' A INTRAPRENDERE I LAVORI E INTANTO SI FABBRICAVA UN BAGNO PENALE»...

• 1831	30 APRILE) SI TORNA A PARLARE DELL'INDENNIZZO SULLA PRATICA RICHIESTA DI AMMODERNAMENTO DEL PORTO DI TORRES
• 1834	IL 3 NOVEMBRE, SASSARI OFFRIVA <i>LS. 30.000</i> PER IL RESTAURO DEL PORTO: OFFERTA ACCETTATA DA S.M.
• 1843	IN APRILE SI ERANO VERSATE APPENA <i>L.S. 10416</i> E L'INTENDENTE GENERALE DI CAGLIARI SOLLECITAVA PER IL VERSAMENTO PER LE RESIDUALI <i>L.S. 37600</i>
• 1849	(6 NOVEMBRE) IL MUNICIPIO SI RIVOLGE AL PRESIDENTE DEI MINISTRI, LAGNANDOSI DEGLI INTERROTI LAVORI DEL PORTO
• 1851	ALTRO LAMENTO DEL MUNICIPIO PER L'ABBANDONO IN CUI E' LASCIATO IL PORTO. FINALMENTE IL GOVERNO ITALIANO, PENSO' DI COSTRUIRE UN NUOVO PORTO. DICEVA CHE LUI NON SEGUIRA' L'ODISSEA DEL PORTO DI TORRES.

• 1886	IL MINISTERO AFFACCIAVA DELLE OBIEZIONI PER LA LOCALITÀ E IL CLIMA DEL PORTO
• 1892	IL CONTRASTO CONTINUA
• 1900	FU INOLTATA LA DOMANDA DI PASSAGGIO DALLA II ALLA I CLASSE
• 1903	SI DICEVA CHE LA SOLA SASSARI AVEVA GIÀ UN ONERE DI QUASI 1.000.000, MENTRE IL PORTO ERA DA FARSI

APPROFONDIAMO IN PARTICOLARE LE PRINCIPALI TAPPE DEL CORSO DELLA STORIA DELL' ITALIA CHE CONDIZIONARONO, NEL BENE E NEL MALE, dal 1860 al 1970 circa, LA STORIA DELLA NOSTRA CITTA' E DEL NOSTRO PORTO.

Partiamo dalle indicazione sintetica della storia d 'Italia dal **1861 al 1970.**

1861	Nasce il regno d ' Italia
1870	Roma capitale d 'Italia cambiamenti- socio economici istituzioni politiche e aspetti culturali trasformazioni ed evoluzioni regionali
1887	Italia crispina e giolittiana
1914	Scoppia la prima guerra mondiale
1915	L ' Italia entra in guerra contro l ' Austria
1918	Fine della prima guerra mondiale
1919	Elezioni politiche .fasci di combattimento
1922	Marcia su Roma delle camicie nere Mussolini capo del governo
1939	Patto d 'Acciaio tra Mussolini e Hitler
1940	10/06 Italia in guerra a fianco della Germania
1943	Armistizio tra alleati e Italia
1945	Fine della seconda Guerra Mondiale
1946	Nascita della Repubblica Italiana
1949	Adesione dell' Italia al patto Atlantico
1956	Ammissione dell' Italia alla CEE e all' Onu
1970	Cambiamenti economici

ABBIAMO VERIFICATO QUANTO LA STORIA D' ITALIA SI SIA INTERSECATA CON LA STORIA DELLA NOSTRA CITTA' E ABBIAMO RICAIVATO TANTE E IMPORTANTI INFORMAZIONI.

UNO SGUARDO SUL 1800...a PORTO TORRES

Nel **1821** la nostra città era popolata da soli 600 abitanti ed era chiamata **PORTOTORRE**. Il nome probabilmente derivava dal **porto** presso la torre aragonese, più che da **Turris** o da **Torres**. Anche nella parlata dialettale si chiama **Polthutorra**. Poi si chiamerà **Portotorres**, e infine **Porto Torres**.

Il movimento del **porto** e la costruzione della Carlo Felice, completata nel **1828**, determinarono la rinascita della città.

Portotorres fa presto a rivendicare l' autonomia dal Comune di Sassari: che ottiene da Carlo Alberto, in visita nel **1841**, confermata ufficialmente tre anni dopo.

Nel **1846** contava 1177 abitanti; al censimento del **1861** i residenti erano 2225, destinati ad aumentare notevolmente: infatti nel **1901** saranno 4225, per raddoppiare nei primi cinquant' anni del secolo.

Nel **1872** le ferrovie completarono la tratta Sassari-**Porto Torres** e questo contribuì a far riavvicinare i sassaresi al mare di **Porto Torres**, e nel secolo successivo la ferrovia raggiungeva il **porto**.

Il **porto di Porto Torres** ha subito nel corso della sua storia, dalle sue origini sino all'Unità d'Italia, dunque il susseguirsi delle vicende storiche, ma è solo dal **1861** che, col sorgere del nuovo Regno, lo sviluppo del **porto di Porto Torres** presenta un andamento diverso, non più connesso alla storia ma in relazione con le caratteristiche demografiche ed economiche, più che dell'Italia, della Sardegna stessa.

Ma qual' era la situazione del porto nel 1861?

Il **porto** aveva periodicamente subito lavori di restauro in varie epoche, si trattava per lo più di lavori di ripulitura, di manutenzione e di restauro che furono sempre effettuati con fondi insufficienti e forse anche con uno scarso impegno e scarsi mezzi sotto le varie dominazioni.

Il problema di provvedere ad opere portuali si era già fatto sentire vista l'evidente necessità di aumentarne *l'agibilità e la capacità*.

In particolare, abbiamo già evidenziato, sotto il **regime piemontese (1720-1860)**, viste le minori distanze rispetto a Cagliari, le rotte tra i maggiori porti toscano – liguri furono concentrate sul **porto di Porto Torres**; questo fece sì che rifiorissero i traffici marittimi nel Nord Sardegna.

Inoltre, durante questo periodo fu iniziata la costruzione del **porto moderno**. Con un primo turno di lavori, chiusosi nel **1765**, s'era provveduto a delimitare, mediante due moli, uno specchio d'acqua quadrato della superficie di circa 5 ettari.

Nel **1820**, in seguito ad un editto reale, vennero istituiti a **Porto Torres** gli uffici doganali e nel **1822** vennero però incamerati nella Regia Cassa i redditi prima destinati al **porto**; questi corrispondevano ad una parte dei diritti pagati dalle navi in

transito e costituenti il “ fondo del **porto**”. Seguirono, però, pressanti richieste al governo per opere di miglioramento del **porto**, ci sia lamentava, soprattutto, “ dell’esposizione del **porto** al mare di tramontana, la strettezza della bocca, la pochissima capacità per l’ingombro del fondo” (pag. 26 *op. cit.*).

La risposta del governo fu inizialmente negativa ma nel **1833** giunsero i primi fondi per l’avvio di opere di manutenzione e miglioramento del **porto**. Le opere consistettero, sostanzialmente, in un prolungamento dei moli, costruito fra il **1838** e il **1851**, “sicché alla data della unificazione del Regno, (**1861**) il nostro **porto** non aveva, rispetto al secolo precedente subito rilevanti modifiche strutturali. I giudizi sul **porto** non sono lusinghieri, l’opera di manutenzione fu sicuramente insufficiente se nel **1869** Paolo Mantegazza lo giudica “*uno stagno di rospi*” e nel **1877** Carlo Corbetta lo battezzò “*un porto senza navi*”.

E’ del **1875** uno studio di Diego Brusco nel quale si lamenta che :

*“ l’imboccatura del **porto** non è più larga di 100 m ma è ridotta di un terzo dalla scogliera di Ponente, di cui molti blocchi sono quasi a livello d’acqua e perciò i legni vi trovano difficile, ed anche a seconda del tempo, impossibile, tanto l’approdo quanto l’uscita... La superficie totale acquea del **porto** è di ettari 4,93; quella accessibile ai bastimenti è soltanto di ettari 1,50, compresa quella per l’entrata dei medesimi, vale a dire che appena un terzo circa della superficie è navigabile e il rimanente è un bassofondo. Dal lato di Levante del molo la massima profondità d’acqua non è che di 4-5 metri, ma anche questo fondo si solleva di anno in anno, restringendo la superficie utile per l’ormeggio dei bastimenti. ”*

Il Brusco, alla fine della sua relazione, chiedeva una nuova escavatrice per aumentare i fondali e consentire l’attracco, macchine idrauliche per il carico e lo scarico delle merci, una tettoia per ricovero merci e, soprattutto, la costruzione di un avamposto che “ *proteggerebbe il **porto** dai venti di traverso (greco e tramontana), racchiudendo una zona d’acqua più vasta di quella attuale e con fondali più profondi capaci di sostenere legni di grande tonnellaggio in attesa di piazza*”.

Un progetto inteso a dotare il **porto** di una siffatta opera suppletiva fu messo in esecuzione a partire dal **1882**, con l’inizio della costruzione del lungo “Molo di Levante”.

Tra lungaggini e contrasti nel **1900** fu inoltrata domanda di passaggio dalla II alla I classe e si deliberò di esaminare i progetti di costruzione del “Molo di Ponente”. Quindi di fronte alla I diga (il Molo di Levante) si iniziò la costruzione di una nuova diga a gomito (il molo di Ponente) che avrebbe costituito un riparo contro l’interramento causato dal Mascari sul lato Ovest del **porto**.

P. Pedde Lay nel suo opuscolo *Il Porto di Torres* del **1928** dice che, a tale data sta per essere ultimata la costruzione del nuovo molo di Ponente.

Entro il **1931** era terminata la costruzione del nuovo molo di Ponente e la costruzione di un “moletto banchinato” che, partendo dal molo di Levante per una lunghezza di m 150 che racchiudeva uno specchio d’acqua costituente una darsena per la flottiglia peschereccia. Anche se la serie dei lavori portuali non poteva dirsi conclusa.

Per il movimento passeggeri lo stesso autore fa notare che i porti che ne fornivano il maggior contingente, e quasi in parti uguali, erano quelli di Genova e Livorno, si

trattava in massima parte di operai, i quali trovavano impiego nella costruzione di opere pubbliche e nei lavori di campagna a Sassari e nel circondario. Non flusso turistico, quindi, ma movimento immigratorio di mano d'opera dal continente alla Sardegna.

Ma in quegli anni particolarmente importante, per il **porto** e per la provincia tutta, era la linea settimanale che il governo francese aveva stabilito dal **1850** fra **Porto Torres**, Corsica e Marsiglia.

Tale servizio, svolto dalla Compagnia Fraissinet di Marsiglia, se interessava un numero scarso di passeggeri, riguardava però una quantità non indifferente di merci e prodotti del suolo e dell'industria francese, come vini, coloniali, mercerie, tessuti, ecc.

ASPETTI DELLA VITA DEL PORTO E NEL PORTO

(Dall'opera di Caparra- Mastino-Mossa- Pinna *Porto Torres e il suo volto*, Carlo Delfino Editore, 1992, alla pag. 184)

Parlare di Porto Torres vuol dire per molto tempo parlare di Sassari, il destino delle due città era strettamente legato e la lettura dei documenti lo ha confermato più volte.

NOTIAMO CHE:

«Sassari ottocentesca s'interessò alle sorti del **porto** più di quanto avessero fatto i suoi primi amministratori: per oltre mezzo secolo si cercò con pulimenti e rattoppi di rendere più confortevole uno scalo non certo dei più sicuri.

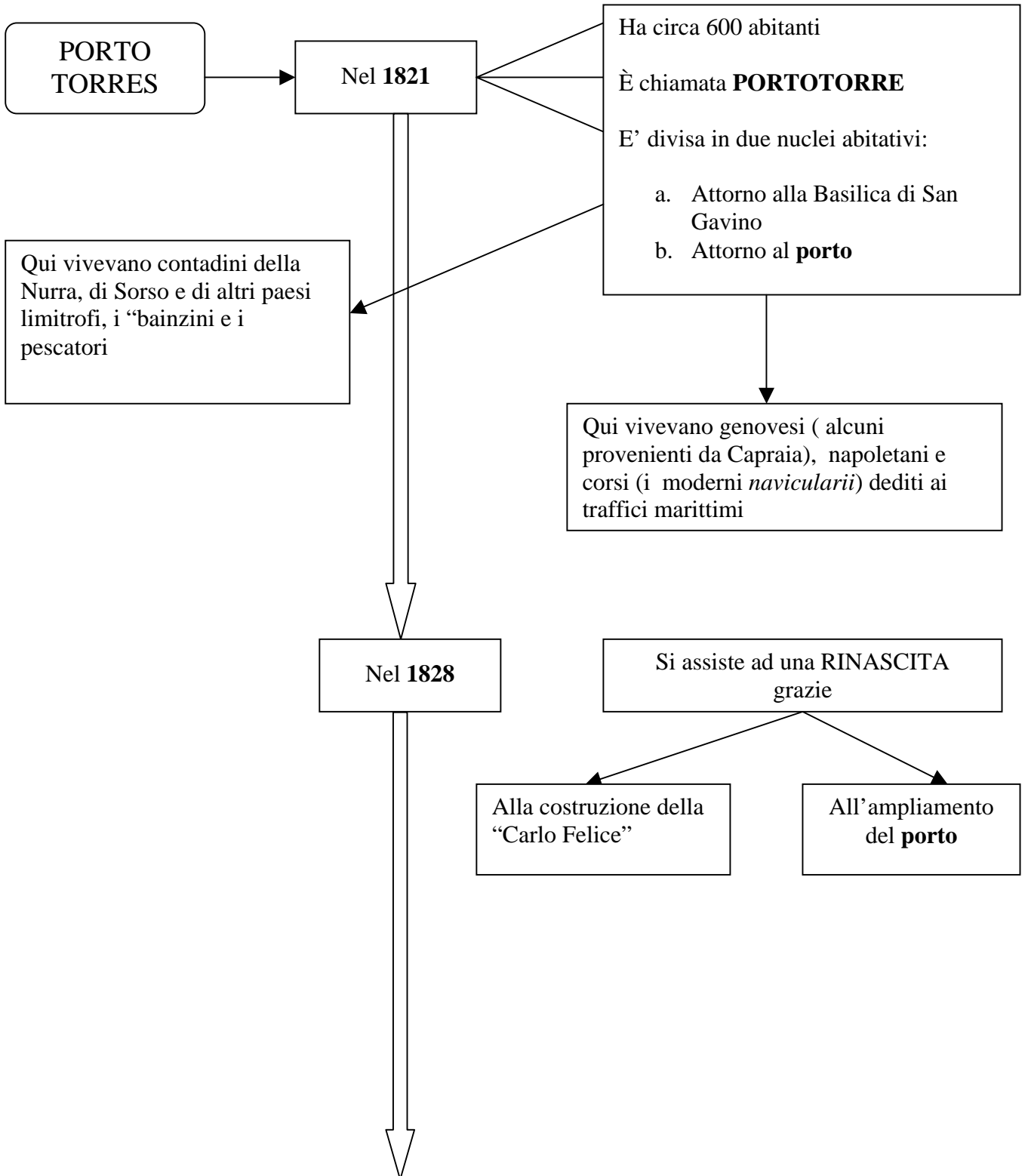
Addirittura nel **1886** il Ministero affacciò serie perplessità sull'utilità delle somme spese per un approdo ritenuto inidoneo per la sua posizione geografica e per la sua in salubrità. Poi il **porto di Porto Torres** venne promosso comunque dalla seconda alla prima classe e ciò giustificò la progettazione del molo di ponente e del bacino del vecchio **porto**.

Insomma, questo scalo nemici ne ha avuti da sempre: Paolo Mantegazza lo definì «uno stagno per rospi» e Carlo Corbetta «porto senza navi». Il Governatore Crotti, nel **1830**, chiese persino che fosse spostato a Porto conte o all'Asinara. »

IMMAGINE 120, PAG.115

La città ai primi dell' Ottocento(stampa di Giovanni Cominotti e E. Marchesi-Stucchi, pubblicata a Parigi nel 1827)

OSSERVIAMO CHE:



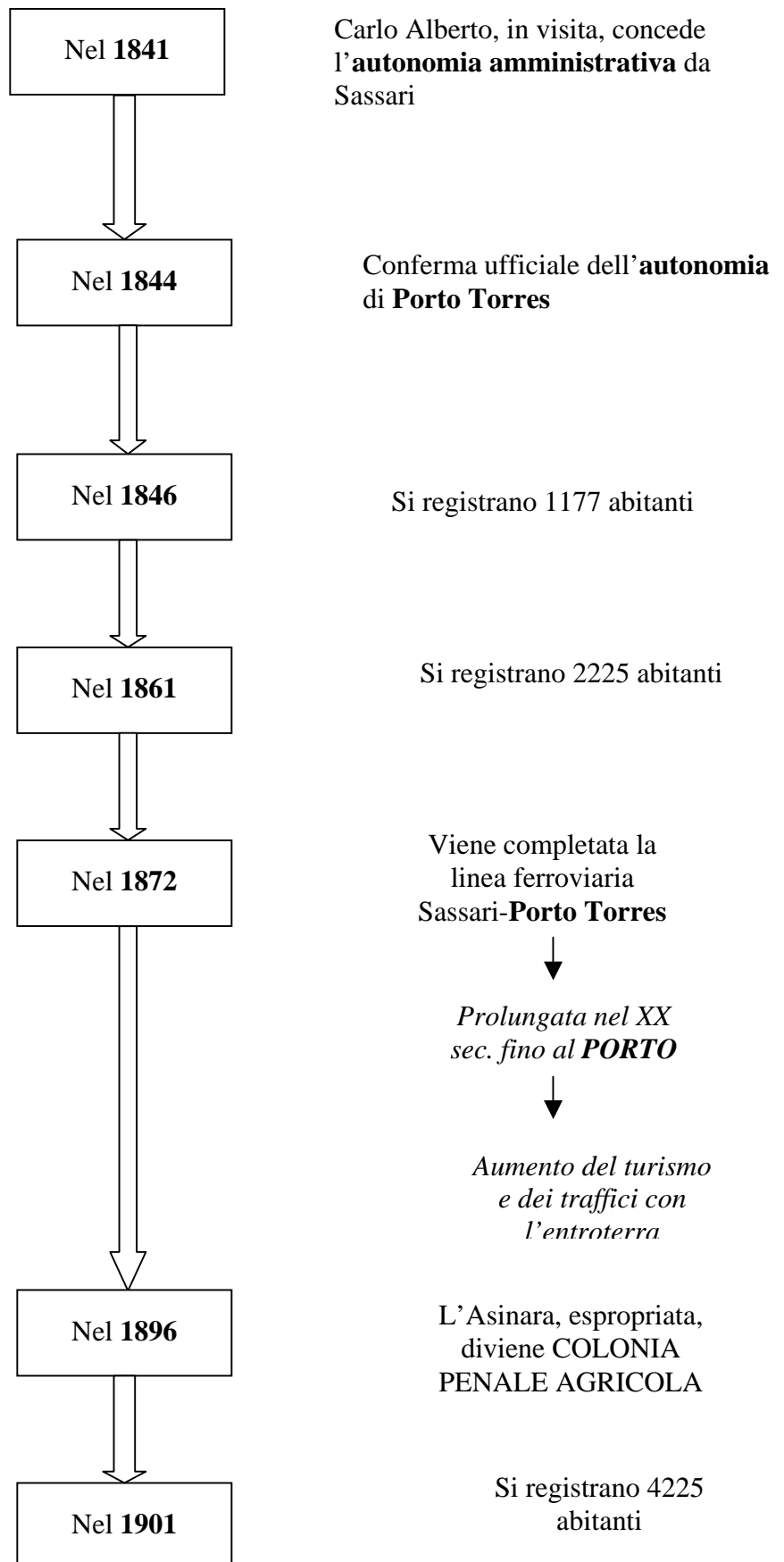


IMMAGINE 132, PAG. 124

Piazza Cristoforo Colombo: sulla sinistra è la parte del porto che in seguito è stata riempita per dare al grande spiazzo le dimensioni attuali.

IMMAGINI 124 – 125, PAG.118

Immagini della parte terminale del Corso, che aveva al centro la colonna-cippo.

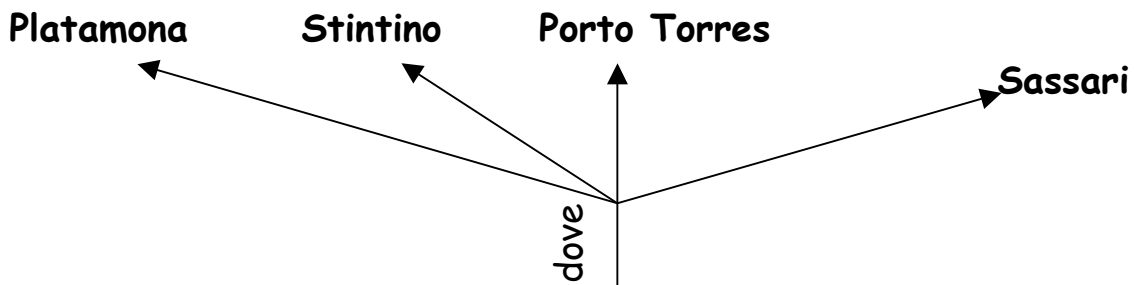
Il porto, il turismo...

Agli inizi del '900, Sassari non aveva ancora scoperto Stintino e Platamona era

...Porto Torres tenta inutilmente di lanciare il progetto di un'azienda turistica dei centri rivieraschi del Golfo.

Rinascita del turismo

così...



Non abbiamo sempre vestito alla marinara

Come ci si vestiva per andare al mare negli anni '20-'30

Gli uomini

Portavano i baffi e la paglietta come copricapo; incravattati e con i colli delle camicie inamidati

Le donne

Si vestivano con larghe vestaglie, cappellino, fiocco al collo e tenevano per mano i bambini

PORTO TORRES E I SUOI CONFINI

E' interessante ricordare come nelle monografie su **Porto Torres** si parli dei confini comunali di **Porto Torres** che andrebbero rivisti a svantaggio di Sassari considerato che:

«... sono confini che non ci sono stati dettati da Sassari (anche se la sua partecipazione interessata vi è stata quando **Porto Torres** ottenne la propria autonomia amministrativa con le **Regie Patenti** del **1842**, sottoscritte da Carlo Alberto e dal Primo ministro Villamarina) ma dagli evasori fiscali di allora che, per pagare meno balzelli, sfruttarono le scappatoie loro permesse.

In quel tempo ad essere gravati di tasse erano soprattutto i villaggi. Il trucco per non pagare era quello di restringere al massimo i confini del nuovo comune turritano, lasciando fuori, sotto la potestà di Sassari, immense estensioni di terreno, in pratica tutta la Nurra. I terreni figuravano sotto la giurisdizione di una città come Sassari, quindi gravati di pedaggi irrilevanti, il bestiame pascolava nei terreni di questa stessa città, anche se di notte veniva trasferito nel villaggio di Porto Torres. I turritani sono stati così rovinati da tutti i balzelli che dovevano versare a Sassari. Da allora molte cose sono cambiate ma il disastro è rimasto».

Gli autori del testo osservano che se:

«... al momento della divisione da Sassari, una buona fetta della Nurra, come il rispetto della geografia avrebbe dovuto suggerire, fosse finita entro la giurisdizione di Porto Torres, questo comune sarebbe arrivato al dopoguerra in condizioni meno **disperate**, perché con quei balzelli si sarebbero potute realizzare opere pubbliche e aggiustare il porto, come prevedevano le leggi di allora. Invece, noi siamo arrivati agli **anni '60**, all'avvento della SIR, senza scarpe, mal vestiti e persino affamati e con una pesca ugualmente povera perché il pesce non aveva sbocco commerciale e nel paese potevano acquistarlo in pochi.

Sono state queste le condizioni di inferiorità, create con la demarcazione dei confini comunali che, nel tempo, ad ogni tintinnare di un soldo, hanno fatto gridare “al miracolo e posto una popolazione nella condizione di non poter mai scegliere la propria sorte.”(vd. AA. VV. *Porto Torres e il suo volto*, 1992 pag.204)

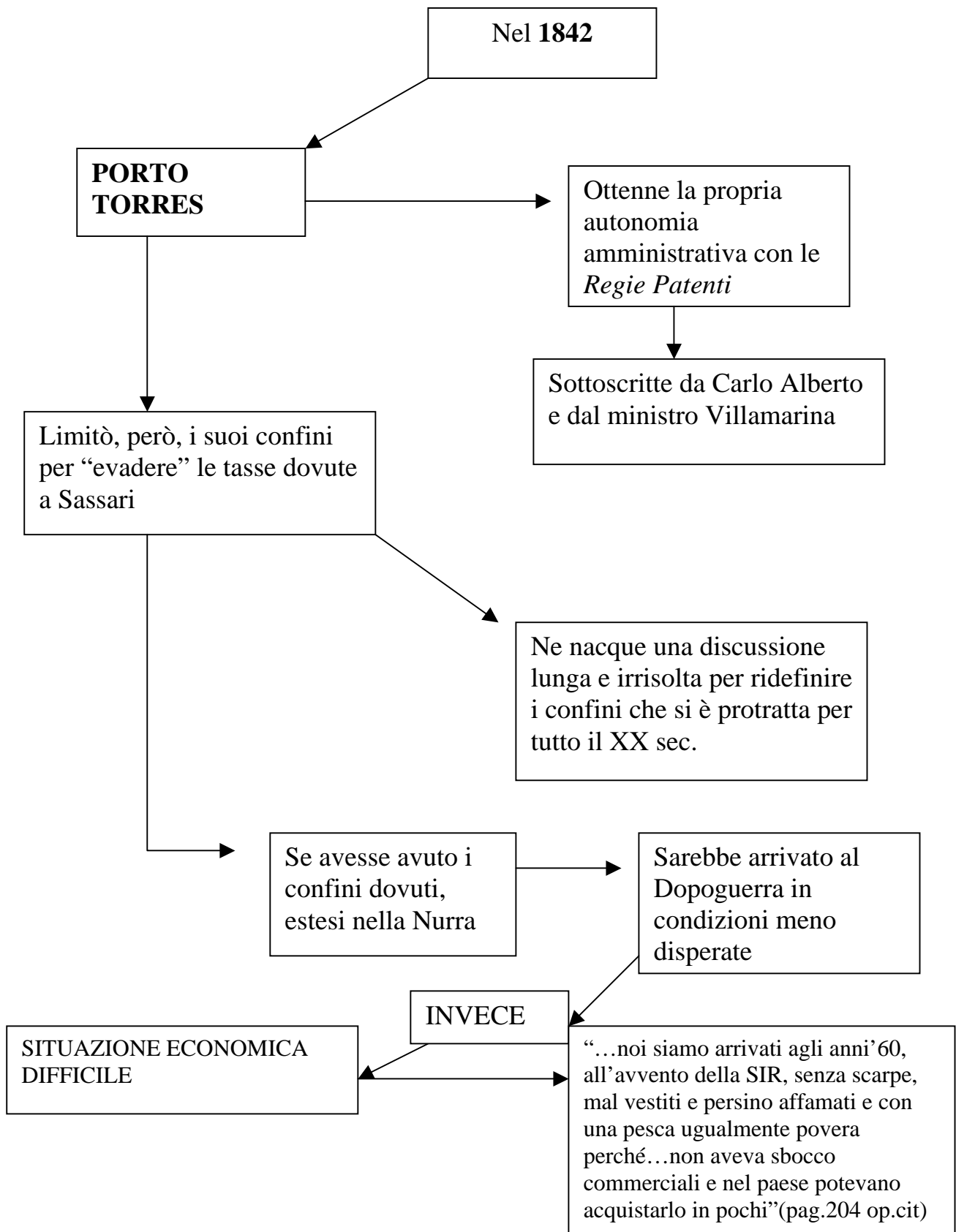
IMMAGINE 126, PAG. 119

La banchina della stazione marittima come si presentava prima dei lavori di ampliamento che le hanno conferito l' aspetto attuale.

IMMAGINE 127, PAG. 119

Corso Vittorio Emanuele visto dalla piazza XX Settembre verso la Basilica di S. Gavino

Una difficile discussione sui confini di Porto Torres



IL PORTO DI PORTO TORRES ALL' INIZIO DEL 1900

La piazza COLOMBO era tutta invasa dall' acqua, là venivano ancorate barche, pescherecci, velieri; di fronte sostavano carri a buoi, carretti; a 20 metri dalla colonna c'era la spiaggia. La colonna era collocata al centro della strada attuale e segnava l' inizio della Carlo Felice che collega **Porto Torres** a Cagliari dove era posta un' identica colonna. Oggi la colonna è posta nei giardinetti. A quel tempo c' era solo il porto interno la cui costruzione è stata completata **nel 1902**. Esistevano due scivoli chiamati “ scalo” che servivano a tirare a secco le barche e per imbarcare i fusti di olio sulla nave diretta a Genova.

Per Genova venivano imbarcati settimanalmente anche 200 capi di bestiame che venivano trascinati sulle navi.

Tutte le settimane veniva da Marsiglia un piroscafo “Il Messaggerie” e anche questo caricava buoi, lana, formaggi, olio. Il formaggio veniva spedito anche in America.

Nel porto arrivavano da Napoli barche da pesca a vela dette paranze. I paranzellieri si fermavano a **Porto Torres** per un periodo di otto o nove mesi.

All' inizio del secolo scorso esistevano la teleferica, con congegno meccanico formato da cavi di acciaio sui quali ruotavano dei carrelli in ferro che trasportavano fino alle navi da carico, nel molo Cattaneo, il piombo argentifero già trattato nei forni e nelle lavanderie del Ponte Romano.

Al Ponte Romano il minerale arrivava su un trenino che provenivano dalle miniere di Canaglia. Questi treni erano di legno, privi di finestrini e servivano per il trasporto del minerale e degli operai turnisti.

Nel molo di ponente esisteva una tettoia delle ferrovie chiamata la Rimessa dove venivano depositate le locomotive.

Intorno al **1913-14** esisteva nel molo di levante una costruzione in cemento chiamato L lazzaretto, dove avveniva la disinfezione del vestiario dei prigionieri.

I prigionieri (albanesi, montenegrini, serbi, slavi) venivano portati all' Asinara dove esisteva un altro lazzaretto che però non era sufficiente, per questo motivo ne venne costruito uno nel porto, ma fu demolito dopo la II guerra mondiale.

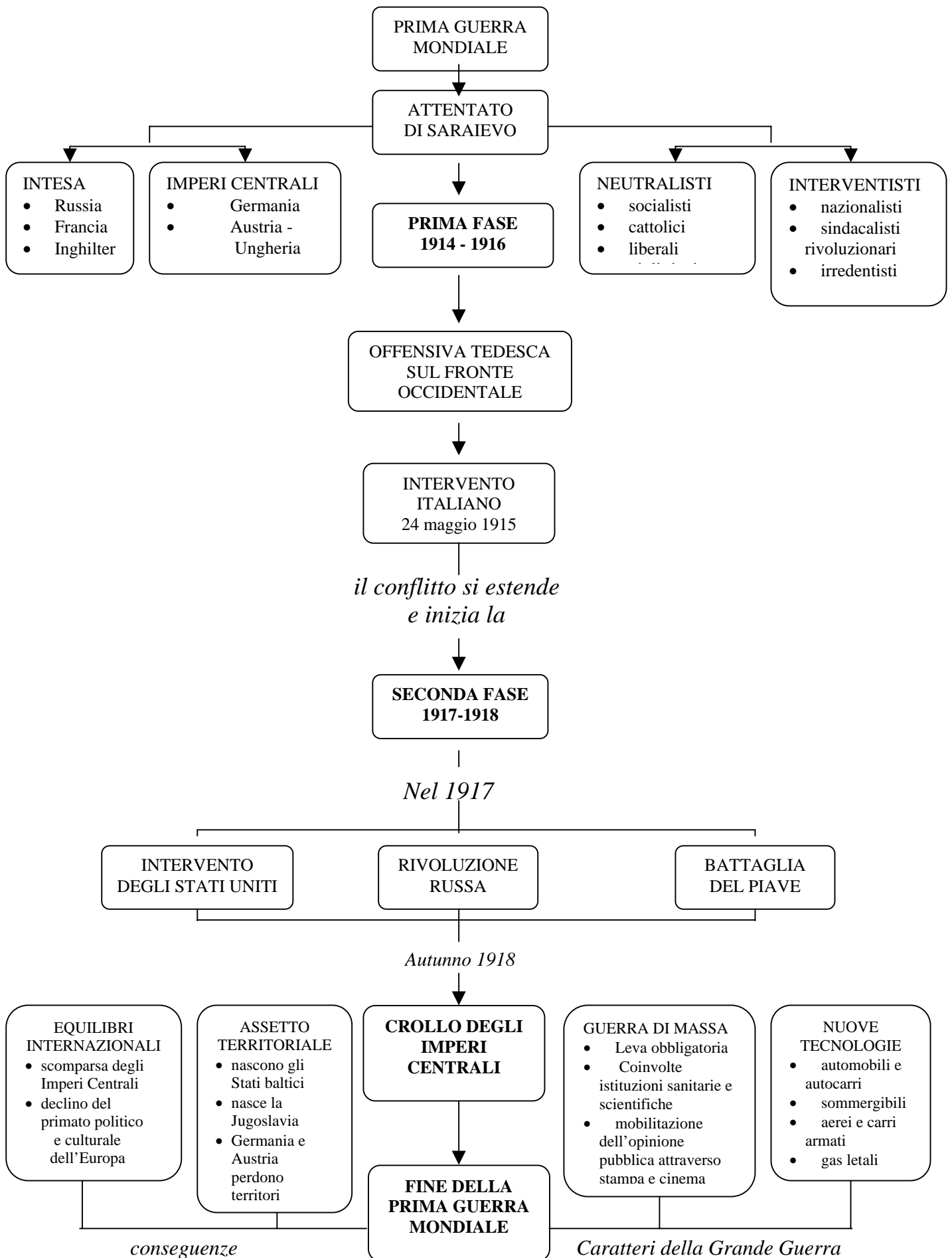
L' attività più praticata era l'attività peschereccia. I pescatori di Alghero facevano la stagione invernale a Porto Torres poi ritornavano nella loro città, venivano anche i pescatori di Ponza per la pesca del pesce azzurro.

C' erano dei velieri che giravano per l' Isola ed effettuavano i collegamenti tra l' Isola e il Continente; la stazza era di 100- 300 tonn. al massimo. Gli scafi erano di legno, la propulsione era data dalle vele.

(cfr. pubblicazione alunni II Circolo Didattico P. Torres, 1979-80, pag. 105-06)

IMMAGINE123, PAG. 117 Fotografia del porto a fine Ottocento.

LA PRIMA GUERRA MONDIALE.....a PORTO TORRES



Dall'opera *Sardegna* a.I, nn.3-4, marzo-aprile 1914, pp.203-7 (Ora in *Sardegna, la rivista di Attilio Deffenu* (1914), reprint a cura di M. Brigaglia con un saggio introduttivo di G.M. Cerchi, Gallizzi, Sassari, 1976) abbiamo tratto informazioni riguardanti la drammatica situazione economica della Sardegna negli anni della Prima guerra mondiale.

«...Manca l'acqua, il bestiame muore, i raccolti sono ormai perduti...A Lanusei, per la prima volta, un vescovo ha preso l'iniziativa di un comizio dedicato allo studio di provvedimenti per attenuare gli effetti della crisi economica. »

Notizie altrettanto gravi provenivano da Nuoro, dal Goceano, dalla Nurra, dal Campidano di Oristano, dall'Iglesiente.

A colmare la misura, le cavallette «fra Siniscola, Torpè e San Teodoro, l'invasione assume, ormai, proporzioni enormi.»

Le statistiche quantificheranno, in seguito, questo dramma: la produzione di grano che l'anno precedente, il 1913, era stata di 2.067.000 quintali si era quasi dimezzata, scendendo a 1.280.000 quintali. In proporzioni analoghe erano diminuite altre produzioni agricole particolarmente importanti per l'economia contadina, come quelle dell'olivo e della vite: da una produzione di 40.000 ettolitri di olio si era scesi a 18.000; da 743.000 ettolitri di vino a 511.000; egualmente preoccupante, anche se non quantificata con analoga precisione, la diminuzione, soprattutto in alcune zone, del bestiame ovino. A Las Plassas, ad esempio, si legge in una corrispondenza de *L'Unione Sarda* «chi aveva... 100 capi ormai ne possiede 30»

Si assisteva, contemporaneamente, ad un aumento del costo della vita, che colpiva in modo particolare le popolazioni urbane: Sassari, **Porto Torres**, Cagliari e i centri minerari. Il prezzo del pane del tipo più scadente dai 42 centesimi al Kg di alcuni anni prima era salito a 45 centesimi, la pasta da 55 centesimi a 60, la carne bovina da 1,50 a 1,75 lire, quella suina da 1,75 a 2 lire, il latte da 35 centesimi a 40.

La situazione si aggravò alla fine dell'Estate quando, subito dopo l'inizio delle ostilità, e l'invasione tedesca del Belgio, verso il quale si esportava gran parte del minerale di piombo, entrò in crisi l'industria mineraria e molte aziende, in primo luogo quelle che avevano sede nei paesi belligeranti sospesero tutte le opere di ammodernamento e di installazione di nuovi impianti, furono costrette ad interrompere le lavorazioni e a porre fine alle esportazioni del minerale.

Nello spazio di pochi giorno furono licenziati circa 6000 operai, la maggior parte nel Comune di Iglesias.

Anche Porto Torres condivideva questa difficile situazione a cui rispondeva anche con decise proteste.

«Nel cuore dell'inverno, cioè nei mesi di Gennaio e Febbraio, la protesta sotto lo stimolo della fame si fece ancora più impetuosa; nel Sassarese, a **Porto Torres**, Sorso, Laeru, Osilo, Plaghe; nel Nuorese, a Orgosolo, Mamoiada, Oliena, Fonni, Olzai, le manifestazioni popolari furono imponenti. Ma grandi manifestazioni si ebbero anche nei due capoluoghi. Di particolare drammaticità quelle di Sassari e di **Porto Torres.**»

Ecco la testimonianza di ciò che accadde in quei giorni, ed in particolare il **2 Febbraio 1914** a **Porto Torres**.

«L'agitazione contro il caro vita era in atto da molti giorni tanto che il sindaco era stato costretto a calmierare i generi di prima necessità. Ma a far scoppiare la protesta fu, nella mattinata del 2, la mancanza del pane unico, quello calmierato a 45 cent. Per protestare verso le due del pomeriggio

- I fondali medi andavano da m 5,70 a m 7. Tale banchina utilizzata per attracchi di piroscafi con carico completo di merci varie (carbone, legnami, laterizi, ecc.)nell' ultimo tratto era adibita per lo scarico di materie pericolose; non era allora servito da binari, e la superficie della calata era di mq 5000; vi esisteva una presa d' acqua; potevano accostarvi due piroscafi ormeggiati di fianco. I piroscafi delle linee sovvenzionate si affiancavano alla *Banchina* S. E. lunga circa m 180, servita da due coppie di binari di m 80 con calata di mq 3600; i fondali erano di m 6,50. A questa banchina, munita di presa d'acqua, si ormeggiavano comunemente i piroscafi postali della linea settimanale P. Torres-Genova.
- La Banchina S. W. , che veniva utilizzata di solito per ormeggio di velieri e motopescherecci, era lunga m 142 con calata di mq 5000 e con fondali di circa m 5,60. Non vi erano binari né prese d' acqua, e potevano accostarsi due velieri di fianco, o dieci di punta. La lunghezza totale delle banchine era di m 600. Nel Porto vecchio potevano compiere contemporaneamente operazioni di commercio cinque piroscafi affiancati alle banchine, dieci velieri disposti di punta e dieci piccoli imbarcazioni.
- SCALI DI ALAGGIO: nella banchina S. W. esisteva un piccolo scalo di alaggio largo m 40 e lungo m 25 con una potenzialità di apparecchi a mano di 25 tonnellate. A questo stesso scopo potevano essere utilizzata anche la spiaggia di Levante attigua al Porto ora adibita al tiro a secco dei galleggianti dell' Impresa di escavazione lunga m 40 con potenzialità di apparecchi meccanici di 18 H. P.
- MEZZI MECCANICA DI CARICO E SCARICO: sul Molo di Ponente esisteva un pontile di carico della Teleferica della Miniera Ferro della Nurra che aveva una potenzialità oraria di 100 tonnellate adibita per il carico di minerali della Miniera stessa. Presso il Molo di Ponente a biga a vapore, della potenzialità di 60 tonnellate di proprietà dell'Impresa Vitali.
- ACQUEDOTTI E PRESE D' ACQUA: l'acquedotto Comunale forniva l' acqua anche al porto a mezzo delle prese situate nella banchina di Levante che hanno una potenzialità di tonnellate 7 all' ora. Il prezzo dell'acqua per il rifornimento delle navi era di £ 8 a tonnellata.
- ZAVORRA : veniva usata di solito la ghiaietta silicea estratta dalla spiaggia di Torre Saline. Compivano questo servizio 11 bilancelle ed il prezzo della zavorra era di £10 a tonnellata posta a bordo. Era da preferirsi la ghiaietta perché potevano in seguito essere rivenduta in continente ad un prezzo superiore.
- GIORNATE LAVORATIVE: variavano da 290 a 300. Nei giorni festivi riconosciuti dalla legge era possibile compiere operazioni commerciali previo consenso della Dogana al doppio della tariffa ordinaria.

- PILOTAGGIO:** nel Porto Torres era facoltativa ed era disimpegnato da pratici locali regolarmente autorizzati. Le retribuzioni erano dovute nella seguente misura: per il pilotaggio complessivo di arrivo e partenza (tanto per i velieri che per piroscafi)fino a 500 tonn. Di stazza netta: £ 0,40 a tonn.; da 500 a 2000 £ 200 per le prime 500 tonn., e £ 0,25 per ciascuna delle rimanenti tonn. Di stazza. Tariffa minima £100 per ogni nave e massima £ 500. Per pilotaggio in rada o per pilotaggio alla sola partenza o solo arrivo: metà della tariffa suddetta con un minimo di £ 50 per ogni nave. Nei giorni festivi e nelle ore dal tramonto al levante del sole la tariffa veniva aumentata del 30%. In caso di permanenza a bordo oltre le tre ore dall'inizio del pilotaggio il pratico aveva diritto inoltre ai supplementi di cui all' art. 11 del Reg. Gen. Per il servizio di pilotaggio nei Porti del Regno R. D. 29-4-1926 N.778. Nella tariffa era compreso il compenso per il mezzo di trasporto del pratico da terra a bordo e viceversa. Il pratico doveva rimanere a bordo delle navi all'uscita almeno fino a miglia una dalla diga di levante. Per le navi in arrivo doveva imbarcarsi a non meno di un miglio dalla diga di levante. Oltre alle prescrizioni suddette contenute nel Decreto N.18 in data 15-2-1928 del Col. di Porto Direttore marittimo, i pratici locali solo tenuti ad osservare le norme contenute nel Regolamento sopra citato ed alle disposizioni allora vigenti.
- STAZIONI DI DISINFEZIONE:** ne esisteva una sull'estremità della banchina di Levante con stufa Fhursfield, con doccia e due letti completamente arredati. Il suo funzionamento era affidato all' Ufficio di Porto. Per le grandi disinfezioni la nave veniva invitata circa 15 miglia da Porto Torres.
- OFFICINE VARIE:** l' impresa Domenico Vitali per i lavori del Porto con Cantiere situato a Ponente del Porto stesso, su terreno Demaniale, dispone di una piccola officina meccanica con motore, per le riparazioni del suo macchinario, materiale ferroviario, ecc. Un'altra officina meccanica si trovava a molta distanza dalla prima presso il Ponte Romano, delle Miniere Ferro della Nurra, per riparazioni del proprio materiale ferroviario, minerario e della teleferica. Disponeva di un motore a scoppio. Le suddette officine compivano anche piccoli lavori di riparazione alle navi. Ad eccezione di qualche fabbro e falegname che possedeva macchine a mano per piccoli lavori, in PORTOTORRES non esistevano altre officine d' importanza ma il loro impianto era giudicato prossimo in quanto il Comune era in trattative per la stipula del contratto per la condotta dell'energia elettrica del Tirso.
- CANTIERI DI COSTRUZIONE NAVALI IN LEGNO:** a Levante del Porto, su terreno Demaniale, esisteva un piccolo cantiere per costruzione di galleggianti e piccole navi in legno fino a 50 tonnellate; questo Cantiere disponevano di un argano a mano per il tiro a secco su piccoli vasi di sua proprietà. Accanto sorgeva il Cantiere dell' Impresa di escavazione del porto di proprietà

Demaniale ma tenuto in concessione dalle varie Imprese che si succedevano per questi lavori. Aveva un motore di 18 HP. per il tiro a secco su vasi abbastanza grossi; non vi si riparavano che i galleggianti delle Imprese citate ma, venivano concessi i vasi anche al Cantiere privato per potere provvedere alla riparazione o costruzione di piccoli bastimenti.

- CENTRALE ELETTRICA: posta nell' interno del paese la centrale elettrica distribuivano l'energia per l' illuminazione cittadina e per quella del porto a mezzo di un motore a scoppio della forza di 80 HP. Si legge nel documento che questa centrale si sarebbe dovuta sostituire non appena fosse stata ultimata la condotta per l' energia elettrica del Tirso.
- DEPOSITO DI COMBUSTIBILI SOLIDI E LIQUIDI : sulla banchina S.W. vi sono alcuni depositi privati allo scoperto, su terreno demaniale che occupavano la superficie di circa 300 mq della capacità di 1000 tonnellate di combustibile con una consistenza media di 120 tonnellate; rifornivano carbone anche ai motopescherecci. I magazzini Doganali erano due posti sulla banchina S.E. della superficie di mq 106 della capacità di tonnellate 600 della consistenza media di 400 tonnellate. I due magazzini ferroviari posti presso la banchina S.W. avevano superficie di mq 322, una capacità di 360 tonnellate ed una consistenza media di 150 tonnellate. Esistevano a Levante del porto, i deposito di combustibile liquido di cui uno su terreno Demaniale marittimo della Società Italo-Americana della superficie di 240 mq (oltre i cortili) della capacità di oltre 1000 tonnellate con consistenza di 66 tonnellate d' infiammabili e circa 4 tonnellate di nafta. La Società Nafta aveva in corso un progetto per la costruzione di un grande deposito moderno d' infiammabili liquidi, con serbatoi molto capienti, pompe di aspirazioni, ecc. Questo deposito si auspicava sorgesse a Levante del porto in terreno Demaniale e privato.

SBARCO E IMBARCO DELLE MERCI

Nello stesso lavoro di Peppino Pedde Lay , del 1928 a pag. 22 sino a pag. 24 viene precisata un altro aspetto della vita nel porto: lo sbarco e l' imbarco delle merci.

Lo sbarco delle merci avveniva di solito con piroscampo attraccato alla banchina o sotto-paranco o dalla stiva, sia che si trattasse di piroscampi appartenenti a compagnie sovvenzionati, sia che si trattasse di piroscampi appartenenti ad armatori privati. Lo stesso avveniva per le navi a vela perché l'uso delle chiatte non si praticava nel porto. Quando fosse stata regolarmente inserita nel contratto di noleggio, la clausola di sbarco "sotto-paranco" comportava per il capitano della nave l'obbligo di seguire la riconsegna della merce sul ponte della nave giunta a destinazione, in modo che il ricevente potesse immediatamente porre la merce sulla banchina o addirittura sui carri. Lo scaricamento delle merci "sotto-paranco" avveniva a rischio ed a spese del ricevente: il capitano della nave aveva l'obbligo di sollevare le merci con i propri mezzi e con la ciurma di bordo dalla stiva fino al livello del bordo prospiciente il

boccaporto. Ulteriori operazioni andavano a carico e a rischio del ricevente. Per le merci alla rinfusa da insaccarsi a bordo prima dello scarico, dopo che il ricevente aveva inviato a bordo i sacchi vuoti, la spesa dell'insaccatura sopra coperta andava a carico del naviglio.

Altrettanto poteva dirsi della “ messa sotto-paranco” o “sottobordo”: il caricatore aveva l'obbligo di porre la merce in modo che il personale di bordo potesse ritirarla subito con i propri mezzi sopra e sotto coperta. Il caricamento delle merci messe sotto bordo avveniva a rischio e a spese della nave, fatta eccezione per le merci alla rinfusa, le quali dovevano essere stivate a spese del caricatore ed insaccate poi a bordo, giunte nel porto di destinazione. Il carico del minerale di ferro veniva regolato con speciali contratti.

QUANTITATIVO DELLE MERCI DA SCARICARE O SCARICARE PER CIASCUN GIORNO LAVORATIVO. Non esisteva una determinazione fissa del quantitativo di merce da caricare o scaricare per ciascun giorno di lavorativo, né per i piroscafi né per le navi a vela, essendo tale quantitativo variabile a seconda della natura della merce, delle condizioni del porto relativamente ai mezzi di imbarco o di sbarco, e inoltre commisurato con il numero dei giorni di stalla contemplati nel contratto. Si poteva approssimativamente stabilire che il quantitativo delle merci sbarcate dalle navi a vapore si aggirasse intorno alle 200 tonnellate per ciascun giorno lavorativo.

Le cifre del costo degli sbarchi erano all' incirca le seguenti:

piroscafo attraccato in stiva e sotto paranco £ 5 a tonnellata, da sotto paranco a terra o carro £ 5 a tonnellata. Da terra a vagoni da £ 5 a £ 8 a tonnellata. Il supplemento per il lavoro notturno ed in giorni festivi £ 5 a tonnellata.

STALLIE. Le stallie per lo scarico dei piroscafi e dei velieri decorrevano ventiquattro ore lavorative dopo l' arrivo della nave nel porto, cioè dopo che il capitano avesse dichiarato al ricevitore di essere pronto ad iniziare le operazioni di sbarco, compiute tutte le formalità presso le Autorità Marittime e Doganali. Ordinariamente le stallie erano determinate nei contratti di noleggio: in mancanza di patti speciali nei contratti stessi, esse erano regolate a seconda delle condizioni del porto, dalla Reale Capitaneria.

FACCHINAGGIO. Le Compagnie di Navigazione a vapore provvedevano direttamente allo sbarco o imbarco delle merci da bordo alla banchina o viceversa, ricevendo dal destinatario o dallo speditore un diritto fisso di £ 0,50 per quintale.

“GUARDINAGGIO” DELLE MERCI. Non esisteva nel nostro porto un vero e proprio servizio di “giardinaggio” nelle merci non depositate nei magazzini: solo raramente qualche proprietario faceva custodire le merci poste nella banchina, corrispondendo alla guardia la somma di circa £ 15 per notte.

MAGAZZINI DI DEPOSITO. Nel Porto di Porto Torres esisteva un grande magazzino di deposito gestito dalla Società Florio nel quale le merci venivano custodite mediante il pagamento di un corrispettivo, ecco alcune cifre:

- SPIRITI E BEVANDE.....£0,20 a fusto o cassa al giorno
- CAFFE', CACAO, PEPE.....£0,10 a collo o cassa al giorno
- TABACCHI.....£ 0,20 a collo o cassa al giorno
- Farina, riso, legumi....£0,05 a collo o cassa al giorno
- TESSUTI, MAGLIE, FILATI, MERCERIE...£0,20 a collo o cassa al giorno ...NON OLTRE I Kg 150
- SALUMI.....£ 0,10 a collo o cassa al giorno
- CEREALI£0,04 a cassa a collo o cassa al giorno
- PASTA DI FRUMENTO.....£0,20 a quintale
- CASTAGNE, PATATE.....£ 0,02 a quintale

ASSICURAZIONI DELLE MERCI IN PARTENZA. Era uso assicurare le merci imbarcate presso una delle Compagnie assicuratrici che avevano rappresentanza nel porto, contro i sinistri marittimi, praticando diverse forme di assicurazione in linea con i principi sanciti dal Codice di Commercio. Le notizie relative allo sbarco e imbarco merci fino alle assicurazioni delle merci in partenza erano in genere quelle raccolte negli Usi Commerciali editi a cura della Camera di Commercio di Sassari nel 1924.

SERVIZIO PORTUALI. Non vigeva nel Porto di Porto Torres alcun diritto portuale (di sosta) ne alcuna sopratassa. Venivano applicati i diritti e le tasse marittime fissati dalla legge del 1896 con le successive modifiche del 1923 e 1924. Per le navi con materie infiammabili o pericolosi veniva pagate una tasse di £ 7 al giorno al personale di “bassa forza portuale” che esercitava la sorveglianza. L’ uso dello scalo di alaggio era gratuito previa autorizzazione da ricevere dall’ ufficio del porto.

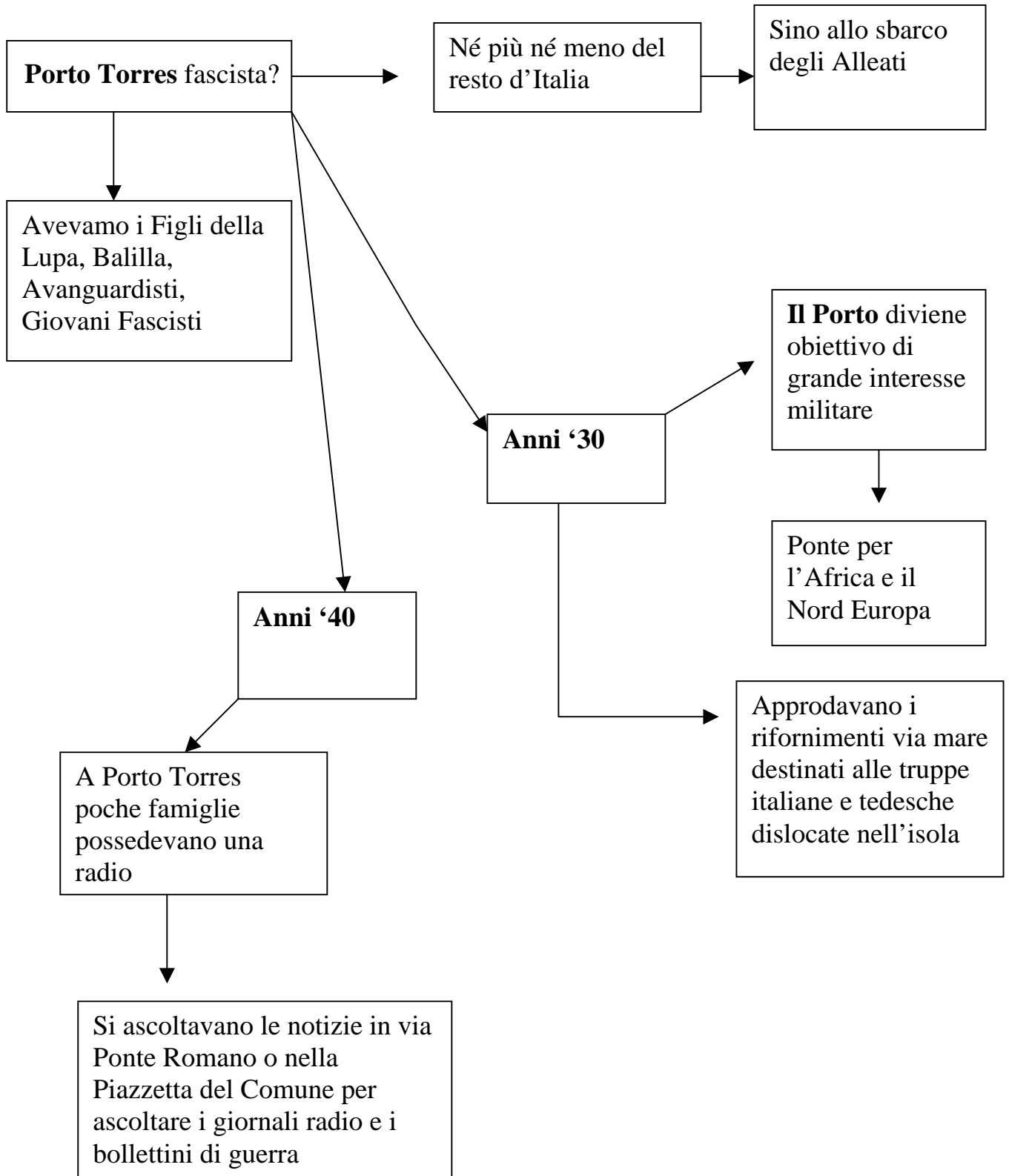
IMMAGINI 166, PAG. 140

Navi e velieri ormeggiati alla vecchia banchina quando le operazioni di carico e scarico si effettuavano attraverso le passerelle o utilizzando piccole chiatte.

IMMAGINI 167, PAG. 140

Uno scorcio della darsena come si presentava quando veniva utilizzata da piccole imbarcazioni da pesca e da attrezzature portuali.

Porto Torres fascista?



ALCUNE CONSIDERAZIONI SUL MOVIMENTO COMMERCIALE DEL PORTO PRIMA DELLA II GUERRA MONDIALE.

Fra le due guerre mondiali, in particolare dal **1916** al **1955**, venne riaperta la miniera di Canaglia; il trasporto dei minatori avveniva tramite locomotive, fabbricate a Berlino nel **1908**.

Si registrò nel **1928** come progressivamente erano migliorati i trasporti grazie ai migliorati rapporti con i vari porti del Regno, in particolare con i maggiori centri marittimi di Genova e Livorno era costituito in massima parte da merci trasportate con piroscafi delle linee sovvenzionate. Bagnoli, Piombino e Trieste avevano assorbito la quasi totalità dell' esportazione del Minerale di Ferro della Nurra; Civitavecchia e Vado l' esportazione della ghiaietta, Napoli quella dei formaggi, mentre da Piombino, Savona e Sestri proveniva il maggior quantitativo del ferro, e da Pozzuoli la pozzolana. Il traffico sia di importazioni che d' esportazione con gli altri porti si riferiva a merci varie che in massima parte si svolgeva con velieri.

I fenomeni generali della guerra e del dopo guerra influirono sui traffici del nostro porto. La ripresa sarà lenta ma progressiva, sino a raggiungere nel **1924** livelli superiori al periodo precedente la guerra.

L' esportazione del minerale di ferro della Nurra iniziata nel **1916** si era interrotta per il pericolo dei sottomarini, riprese rapidamente nel **1919**. Per quanto riguarda la pesca nel **Porto di Torres** risultò minimo nel periodo precedente alla I guerra mondiale mentre raggiunse il massimo nel **1925** e si mantenne quasi stazionario negli anni seguenti. Si giudicò molto scarso nel **1927** il prodotto delle tonnare.

IMMAGINE 168, PAG.142

L' immagine dimostra quanto il porto fosse già frequentato sin dai primi del XXsec.

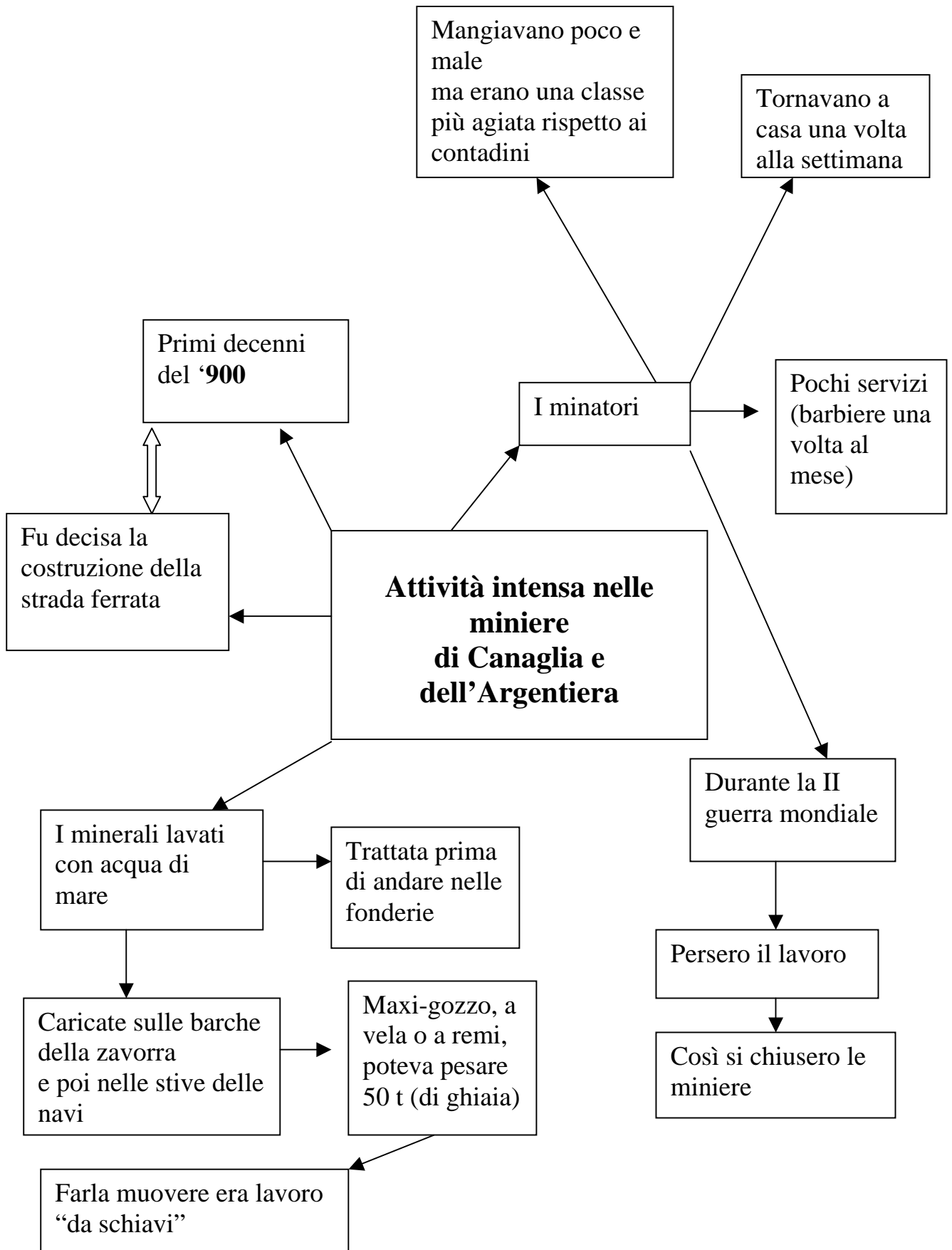
Movimento del porto di Porto Torres

anno	arrivi		Partenze		Movimento Totale merci	Movimento Totale passegeri
	Merci sbarcat. In tonn.	Passeggeri N°	Merci imbarc. In tonn.	Passeggeri N°		
	1925	50.337	687	31.517		
1926	48.520	1.204	52.291	2.146	100.811	3.350
1927	48.753	1.139	41.604	1.634	90.357	2.773
1928	60.140	1.470	65.355	1.881	125.495	3.351
1929	65.997	1.177	62.288	1.971	128.285	3.148
1930	68.191	1.315	46.765	1.959	114.956	3.274
1931	65.112	1.275	42.544	1.893	107.656	3.168
1932	68.670					
1933	67.784	1.573	53.195	1.844	121.865	3.417
1934	74.440	632	29.586	844	97.370	1.476
1935	62.752	1.066	33.584	1.242	108.024	2.308
1936	62.035	716	46.057	896	108.890	1.612
1937	62.044	590	106.647	918	168.682	1.508
1938	65.919	705	101.046	1.066	198.090	1.771
1939	63.632	942	131.217	1.267	197.136	2.209
1940	38.739	958	147.485	949	211.117	1.917
		257	138.434	267	177.173	524

1941-1942-1943-1944-Mancano i dati in quanto in periodo bellico è stato omessa la rivelazione ufficiale

Questi dati sono interessanti e confermano la difficoltà durante la guerra di condurre le normali attività della vita quotidiana, nonché la difficoltà di reperire dati sul periodo.

Oltre la pesca quale possibile scelta?...



I DIFFICILI ANNI DELLA GUERRA

LA SECONDA GUERRA MONDIALE

RIASSUNTO CRONOLOGICO

1938	<p>Marzo. L'esercito tedesco invade l'Austria.</p> <p>Maggio. Hitler occupa i Suddetti, regione della Cecoslovacchia, abitata da una minoranza tedesca.</p> <p>Settembre. Conferenza di Monaco: Mussolini in veste di mediatore ottiene da Hitler la promessa che non prete darà altri ingrandimenti territoriali.</p>
1939	<p>Marzo. Hitler occupa l'intera Cecoslovacchia.</p> <p>Mussolini occupa il Regno d'Albania.</p> <p>Hitler e Mussolini stringono il Patto d'Acciaio.</p> <p>Agosto. Hitler e Stani firmano il Patto di non aggressione (Molotov-Ribbentrop)</p> <p>1° Settembre. Le truppe tedesche invadono la Polonia occupandone la parte occidentale.</p> <p>Francia e Gran Bretagna dichiarano guerra alla Germania.</p>
1940	<p>Maggio. Hitler invade l'Olanda e il Belgio, quindi occupa la Francia.</p> <p>Giugno. La Francia si arrende a Hitler e si spacca in due: il Nord, occupa dai Tedeschi, il Sud, sotto il governo collaborazionista di Vichy.</p> <p>10 Giugno. L'Italia entra in guerra a fianco della Germania invadendo la Francia del Sud.</p> <p>Agosto. Ha inizio la "Battaglia d'Inghilterra": l'aviazione tedesca bombarda ponti, basi aeree e fabbriche. Il governo Churchill reagisce con la contraerea e con i caccia.</p> <p>Settembre. Germania, Italia e Giappone firmano il Patto Tripartito.</p> <p>Ottobre. L'esercito italiano invade la Grecia, ma incontra la ferma resistenza degli abitanti, mentre in Africa perde le colonia.</p>
1941	<p>Giugno. L'esercito tedesco invade l'URSS: appoggiato anche da truppe italiane, arriva sino alle porte di Leningrado e Mosca.</p> <p>Agosto. Roosevelt e Churchill firmano la Carta Atlantica, con cui gli USA s'impegnano a collaborare alla distruzione del nazismo.</p> <p>Dicembre. Ha inizio la controffensiva dell'Armata Rossa contro l'esercito tedesco.</p> <p>I Giapponesi attaccano il porto americano di Pearl Harbour, nel Pacifico, e distruggono la flotta statunitense; quindi occupano gran parte dell'Asia sudorientale. Usa e Inghilterra dichiarano guerra al Giappone.</p>

1942	<p>Maggio. Hitler lancia una nuova offensiva in URSS. Agosto. L'esercito tedesco assedia Stalingrado. Ottobre. A El Alamein (Egitto) gli Inglesi sconfiggono le truppe italo-tedesche di Rommel. Novembre. A Guadalcanal la flotta americana sconfigge quella giapponese.</p>
1943	<p>Febbraio. A Stalingrado i Tedeschi sono sconfitti dai Russi. I soldati italiani dell'ARMIR sono costretti a una terribile ritirata. Marzo. Nelle fabbriche dell'Italia settentrionale hanno luogo scioperi e manifestazioni contro il fascismo e contro la guerra. 9-10 Luglio. Gli Alleati sbarcano in Sicilia. 25 Luglio. Il Gran Consiglio del fascismo vota la sfiducia a Mussolini, che viene arrestato. Ha termine la dittatura fascista. Il re affida il governo a Badoglio. 8 Settembre. Badoglio annuncia l'avvenuta firma dell'armistizio con gli Alleati. 9 Settembre, L'esercito tedesco invade l'Italia sino alla Linea Gustav che spacca la penisola in due parti: il Sud nelle mani degli Alleati, il Nord, occupato dai Nazisti. Ha inizio la Resistenza armata contro i Tedeschi da parte dei Partigiani, organizzati, organizzati dal Comitato di Liberazione Nazionale (CNL). 23 Settembre. A Salò, sul lago di Garda, Mussolini, liberato da Hitler, fonda la Repubblica Sociale Italiana.</p>
1944	<p>6 Giugno. Sbarcano in Normandia gli Angloamericani che danno inizio alla liberazione dell'Europa. 25 Agosto. Parigi è liberata dalle truppe alleate.</p>
1945	<p>Febbraio. A Yalta Churchill, Roosvelt e Stani organizzano la futura spartizione della Germania. 25 Aprile. L'Italia del Nord viene liberata dall'azione congiunta di partigiani e Alleati. 30 Aprile. I Russi entrano a Berlino. Hitler si suicida. 7 Maggio. La Germania si arrende. 6 e 9 Agosto. Gli Americani sganciano due bombe atomiche su Hiroshima e Nagasaki. Il Giappone si arrende.</p>

I BOMBARDAMENTI AEREI DELLA SECONDA GUERRA

La storia dei bombardamenti della Sardegna e' stata minuziosamente ricostruita nel libro *La portaerei del Mediterraneo*, di F.Serra, M.Laconi, Ed. Della Torre, Cagliari, 1982. Generalmente, di giorno i bombardamenti erano condotti dall'aviazione americana e di notte da quella inglese. I primi bombardamenti in Sardegna avvengono dopo lo sbarco in Tunisia degli inglesi e degli americani, nel novembre 1942, cosi' le basi di partenza dei loro aerei distavano all'incirca 200 Km dalla Sardegna. Ad essere colpite furono le installazioni militari di

- 17-02-1943; cento aerei bombardarono Cagliari;
- 26-02-1943; ancora bombardamenti su Cagliari con 50.000 tonnellate di bombe, un centinaio di vittime e circa 300 feriti;
- 28-02-1943; ancora 200 vittime ed un centinaio di feriti;
- 23-05-1943; (dalle ore 13.30 – 14.30) 197 fortezze volanti e 186 caccia bombardarono Cagliari; la notte da una formazione inglese di aerei Wellington; il risultato fu la distruzione di molti quartieri.

Secondo la Prefettura, fra il giugno 1940 ed il luglio 1943 le vittime a causa dei bombardamenti aerei su Cagliari furono 1051.

Ma obiettivo dell'offensiva nemica fu non solo Cagliari ma altre aree ritenute strategiche: le zone portuali di Olbia, **Porto Torres**, Alghero, Arbatax, Carloforte, San Antioco; gli aeroporti di Monserrato, Villacidro, Elmas, Decimomannu, Milis, Borore, Olbia-Venafiorita, Alghero-Fertilia e altri centri con un qualche interesse militare, quali la stazione di Sassari, gli snodi ferroviari di Chilivani, Macomer, Paulilatino, Golfo Aranci e alcuni centri del bacino minerario.

L' Ufficio studi del Centro democratico di cultura e documentazione pubblicò nel 1957 un volume di BILANCIO E PROSPETTIVE DELLA ECONOMIA SARDA (cfr. Bilancio e prospettive dell'economia sarda, a cura del Centro democratico di cultura e documentazione, Ed.CD, Roma 1957), nel quale i dati vanno naturalmente accolti con cautela, si legge che i danni derivanti dalla guerra vanno calcolati in 20.000 vani abitazione distrutti e gravemente danneggiati, oltre ai danni agli edifici rurali; 1,3 milioni di viti e 35.000 altre piante, fra ulivi ed alberi da frutto, distrutte oltre a quelle gravemente danneggiate; circa il 50% delle strade provinciali e comunali erano rovinate, mentre la riparazione dei danni alle opere portuali avrebbe comportato una spesa di circa due miliardi.

Nei porti di Cagliari, **Porto Torres** ed Olbia erano state affondate, fra il 1940 ed il 1945, 84 navi per complessive 62.600 tonnellate di stazza lorda.

Questi danni ingenti, anche se inferiori a quelli di altre regioni, rendevano ancora più drammatica una situazione che, malgrado " le opere del regime", era ancora di un'arretratezza estrema. Nel 1944, ad esempio, secondo cifre relative a 267 comuni su 275 dell' isola, 41 erano ancora privi di luce elettrica, 81 non disponevano di un rifornimento idrico sicuramente potabile, 185 erano privi di fognature. Solo 2

disponevano sia di acquedotto che di fognatura e di energia elettrica; 12 non avevano nessuno di questi servizi.

Osserviamo questa testimonianza dell' ALTO COMMISSARIATO del 29/04/1945, che con queste parole aprì i lavori della Consulta confermando questa disperata situazione in cui si trovarono la SARDEGNA ed i suoi comuni, tra cui **PORTO TORRES**:

«Le condizioni [...] - disse il generale Pinna - erano veramente tragiche. Cessato in pratica già da lungo tempo ogni traffico con l'esterno, l' isola aveva dovuto provvedere per molti mesi con le sole sue risorse all'approvvigionamento del suo popolo e di oltre 200.000 militari. Col **31 dicembre 1943** non si sarebbe più potuta assicurare la scarsissima razione di pane se non fossero intervenuti i rifornimenti di grano e di farina da parte degli alleati.»

E' necessario riflettere inoltre su queste cifre:

La produzione di cereali che nel periodo **1936 – 38** era di 2.403.000 quintali, era scesa ancora, nel **1947**, a 1.057.000 quintali, e la consistenza del bestiame si era RIDOTTA di oltre il 20%.

Dunque la guerra aveva messo in ginocchio la fragile agricoltura dell'isola e dei suoi centri, come confermano questi dati e gli aumenti dei prezzi:

- Il PANE, che nel 1938 costava 1,50 £ al kg, era salito nel 1942 a 2,40 £ al kg;
- La PASTA, nello stesso periodo, era passata da 2,68 £ a 2,95 £ al kg;
- Il RISO da 2,20 a 3,07 £ al kg;
- Il LATTE da 1,60 a 3 £ al litro;
- Il FORMAGGIO da 11,96 a 21,72 £ al kg;
- Il VINO da 2,05 a 3,92 £ al litro.

Nel **1942** il costo della vita, fatto 100 quello del 1928, era passato a 139, per sfiorare i 200 nel 1944.

Lo stipendio mensile contrattuale di un impiegato dell' industria, (lo stipendio cioè più alto pagato dell'isola), era di 1705 £ a Cagliari e di 1540 £ a Sassari.

Non c'è da stupirsi se, ancora nel **1948**, gli iscritti nell'elenco dei poveri erano il 10% della popolazione complessiva di 117.284 abitanti (vd. *Annuario statistico italiano 1944 – 1946*, serie V, vol. I, Poligrafico dello stato, Roma 1947).

Queste drammatiche cifre non sono sufficienti a rendere conto delle difficoltà del vivere quotidiano di una popolazione che già da prima della guerra era vessata oltre che dalla scarsità di mezzi di sostentamento, da un complesso di limitazioni, di divieti, di imposizioni, che rendevano ancora più difficile la vita di ogni giorno. Queste drammatiche condizioni di esistenza furono alla base degli scioperi,

manifestazioni, rivolte popolari, che si ebbero nei mesi del **1944** e che proseguirono negli anni successivi con impostazioni diverse.

«... con lo scoppio della II Guerra mondiale si trovò ad avere nel **porto** di **PortoTorres**. Un obiettivo di grande interesse militare. La Sardegna è stata un'importante testa di ponte per l'Africa e il Nord Europa e **PortoTorres** una importante base a cui approdavano i rifornimenti via mare destinate alle truppe italiane e tedesche dislocate nell'isola.

Viene ricordato che "... poche famiglie a **PortoTorres** nel **1940** possedevano una radio.

Dopo la dichiarazione di guerra del Duce, molta gente si riversava ogni giorno in via Ponte Romano e nella piazzetta del Comune per ascoltare i giornali radio che allora erano soprattutto bollettini di guerra provenienti dai vari fronti. All'annuncio quotidiano degli aerei nemici abbattuti, della resistenza inglese piegata sul fronte orientale, dell'affondamento di quattro o cinque navi nemiche silurate dai nostri sommergibili nell'Atlantico e nel Mediterraneo, insieme alla gente urlava il suo saluto al Duce, dal trespolo al quale era incatenato, anche il grosso pappagallo di Salvatore Cau, proprietario della radio installata sul davanzale di una finestra di uno dei più forniti negozi di generi alimentari dell'epoca».

Sino al 1942 la guerra non si era fatta sentire ancora a **PortoTorres** e la popolazione sembrava non correre gravi pericoli. Si percepiva il rischio, però, per il coprifuoco e per l'ordine di chiudere porte e finestre la notte, per non far scorgere alcuna luce agli aerei nemici.

Unica difesa era una mitragliatrice da 24 mm installata sulla Torre Aragonese nel **Porto**.(vd. pag.206 dell'op.cit).

«... ma per tenere in esercizio e far correre la gente scattava senza regole fisse un falso allarme. Qualche operatore del **porto** seppe sfruttare questo continuo gridare "al lupo, al lupo" soprattutto quando i camion militari stavano per completare il loro carico. Al suono della sirena era un fuggi, fuggi generale; i camion lasciavano a grande velocità il **porto** e vi rientravano al cessato allarme ma, a detta di chi non chiudeva un occhio e per l'occasione, invece, li teneva bene aperti tutti e due, con meno della metà del carico con il quale avevano preso la strada della sicurezza un'ora prima. »

RICORDI DOLOROSI...

Bombardamento: giorno delle Palme del 1943

Quel giorno varie fonti raccontano che ci furono dei falsi allarmi del coprifuoco e i camion del porto fuggirono.

Ecco quanto riporta l'op.cit. a pag.206:

«... Adesso resta difficile da stabilire se poi quei camion ritornarono alla base con i resti del loro carico, perché **Porto Torres** subì davvero un tremendo attacco aereo. Qualche settimana prima c'era stata quasi una prova generale: un ricognitore aveva lanciato uno spezzone e bombe non di grosso calibro, completando l'operazione con il mitragliamento a bassa quota, nella zona adiacente al cimitero. C'erano stati due morti

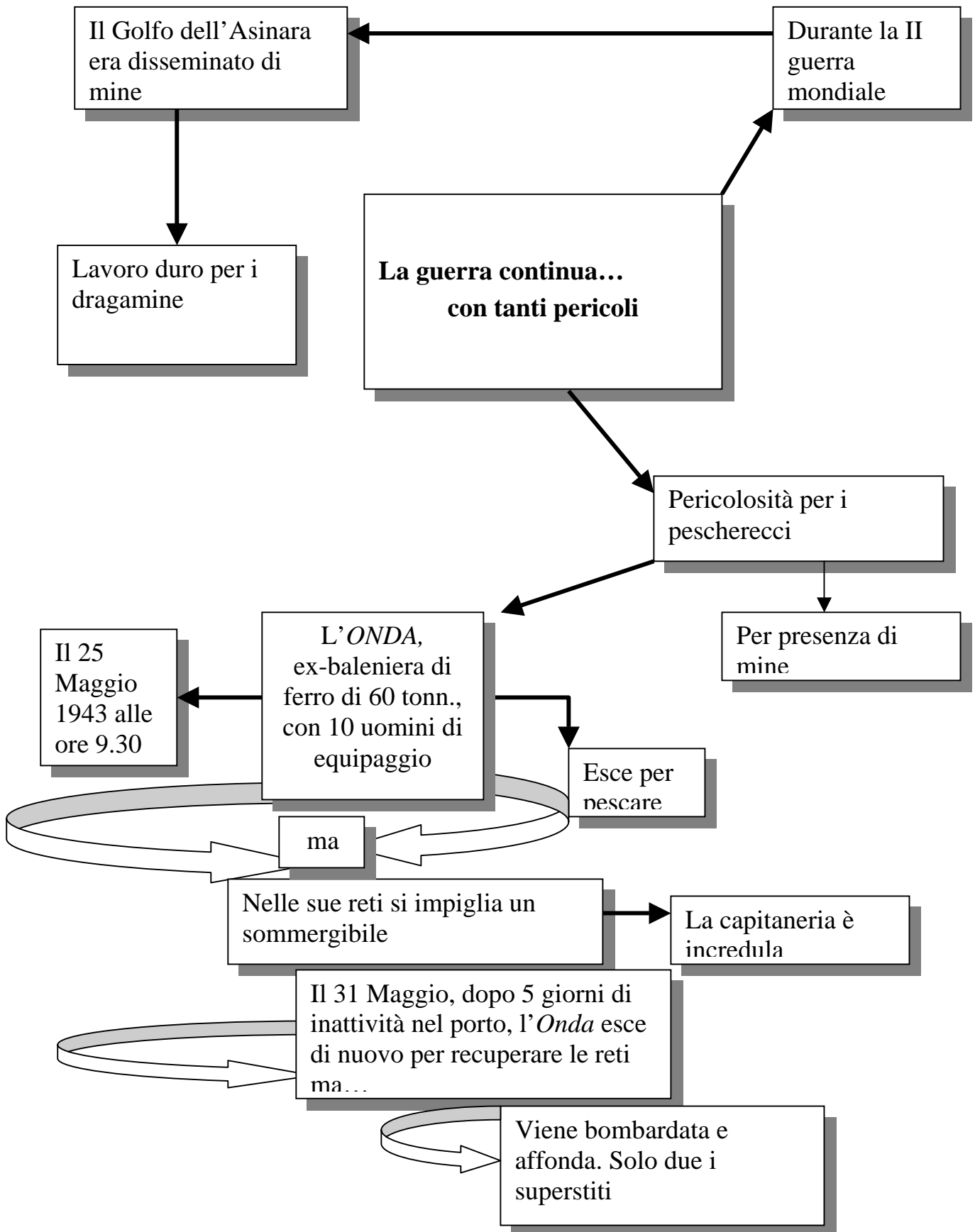
Il giorno delle Palme, però, fu ben altra cosa. In **porto** c'erano tre navi di grosso tonnellaggio: il Live, con un carico di grano, ormeggiato davanti all'attuale stazione marittima della Tirrenia; il Tiziano, attraccato alla banchina della dogana; e il Luigi Rizzo, un mercantile con un grosso carico di carbone.

L'incursione aerea ebbe inizio attorno alle 14.45. Nei cieli del Sassarese ci fu anche un duello aereo: un caccia italiano venne abbattuto dai caccia che avevano scortato i bombardieri inglesi sino al bersaglio portuale di **Porto Torres**. I piloti nemici furono di una precisione impeccabile: nel giro di pochi minuti centrarono in pieno le tre navi che affondarono.

Affondarono è un modo di dire: per lo scarso pescaggio le chiglie di queste navi toccarono subito il fondo, tanto che sembravano ancora regolarmente ormeggiate. Tanto da ingannare un sommergibile nemico che, dall'imboccatura del **porto**, con i suoi siluri affondò, per la seconda volta, il mercantile con il carico di grano.

Quell' attacco aereo fu comunque terribile e non trovò nessun ostacolo nel fuoco della contraerea, pressoché inesistente. Le bombe, esplodendo sulla coperta delle tre navi in **porto**, ebbero effetti disastrosi. Non per la precisione del pilota ma per il caso, una bomba s'infilò addirittura nel fumaiolo del Tiziano, esplodendo dentro la sala macchine. Altre due grosse bombe misero in pericolo l'abitato civile: una esplose sulla Piazzetta della Consolata, sradicando un grosso albero; un'altra davanti alla caserma dei Carabinieri, l'attuale pretura. ».

La guerra continua...



Dopo la II Guerra Mondiale.....

«...Dopo la II Guerra Mondiale la pesca continuò a vivere momenti di alta drammaticità perché il Golfo dell'Asinara era seminato in lungo e in largo di mine. I dragamine lavorarono sodo per molto tempo ma nessuno pensò di riuscire a ripulire interamente il mare da quei micidiali ordigni di morte. E di queste mine vaganti, semisommerse o adagate sul fondo, il Golfo dell'Asinara rimase invaso per oltre un quinquennio. E anche a distanza di mezzo secolo dalla seconda guerra mondiale non è un caso eccezionale che nel sacco della rete dei pescatori finisca qualche mina ancora in piena efficienza.» (pag.211 op.cit.)

Nonostante la fine della Guerra e il ritorno della pace, per i pescherecci portotorresi la situazione non era facile; sono numerosi gli episodi di ritrovamenti, a volte drammatici, di mine.

Ecco alcune testimonianze tratte sempre dall'op.cit. a pag.213.

“... Il *Maria Francesca* urtò di poppa contro una mina e andò a fondo in un batter d'occhio. Non ci furono vittime in quella circostanza. Perirono invece due uomini dell'equipaggio del *Tre Fratelli*, un peschereccio andato ad urtare in pieno una mina tedesca.

L'episodio più curioso, tragicomico addirittura, accadde negli anni Settanta, mentre era comandante del porto Biagio Battaglia, forse il solo a rischiare di restare stecchito dallo spavento. Nell'abituale battuta di pesca una mina del peso di qualche quintale era rimasta imprigionata nel sacco di un peschereccio ed era scivolata sulla coperta, al momento delle operazioni di raccolta, in modo abbastanza... morbido. I marinai restarono tanto frastornati e spaventati che rientrarono in porto portando in bella mostra, sulla coperta,...la magnifica preda. Il comandante Battaglia andò su tutte le furie alla vista di quel peschereccio ormeggiato regolarmente in banchina, a fianco di altre unità, con quel monumento micidiale in coperta.

Passata la sfuriata chiamò gli artificieri dalla Maddalena e costrinse il peschereccio a fare rotta a circa tre miglia dalla spiaggia di Platamona. La mina venne imbracata, calata in acqua e fatta brillare. Un'enorme colonna d'acqua s'innalzò per più di 20 metri...così riferirono marinai e artificieri al loro rientro alla base.

Dopo una settimana un altro peschereccio rientrò in porto con una mina in coperta. Non ci furono dubbi: era la stessa che gli artificieri avevano detto di aver fatto brillare al largo di Platamona. Con gli stessi cavi, le stesse infiocchettature di quella che, a loro dire, aveva innalzato un'enorme colonna d'acqua. Il comandante si infuriò per la seconda volta e costrinse il secondo peschereccio, con l'aiuto sempre degli artificieri, ad inabissare presso Punta Scorno quell'ordigno che nessuno sembrava capace di polverizzare”.

IMMAGINI 286, PAG. 207

Seconda Guerra Mondiale: la carcassa della nave *Live*, carica di grano, prima affondata nel Corso di un'incursione

IMMAGINI 287, PAG. 209

Lo scafo dell' Onda dopo il laborioso recupero.

A CONFERMA DI QUANTO DETTO DIAMO UNO SGUARDO SUI DATI DEMOGRAFICI

Abitanti del Comune di Porto Torres

Nell'anno 1901	Abitanti 4225
Nell'anno 1951	Abitanti 9118
Nell'anno 1979	Abitanti 21163
Nell'anno 1999	Abitanti 21322

Questo notevole aumento della popolazione è legato non solo alle mutate situazioni storiche, in un secolo, il XX, caratterizzato da drammatici episodi, come le due Guerre Mondiali, ma anche dalle proposte economiche offerte dall'industria petrolchimica.

IMMAGINE 271, PAG. 192

La parte centrale del porto nel passato

IMMAGINE 272, PAG. 192

Una vista del porto al tempo dei grandi velieri

Situazione del Porto negli anni '50

La darsena e la nuova darsena non esisteva; il mare era aperto e comunicava direttamente con lo Scoglio Lungo. La banchina di Levante era collegata con la scogliera, nella zona aperta c'era la Conca d'Oro, detta così perché era un meraviglioso tratto di mare verde, dove ci si faceva il bagno. Fino ai primi anni '60 c'era il Lido e l'acqua era bassa, ma successivamente si scavò e si fece un "banchinamento". Sorsero così la darsena e la nuova darsena, nata quest'ultima per barche da diporto.

Non esisteva il porto interno, cioè quello compreso tra la banchina della Dogana sud-ovest, la banchina della teleferica e il molo di protezione, che è quello dove attraccava la Tirrenia. Le navi di allora erano talmente piccole che potevano essere contenute a sufficienza. Le navi avevano una stazza lorda di 1000/1500 tonn. solo in via eccezionale, mediamente era, infatti, più basso. C'era anche un traffico di piccolo cabotaggio, cioè barche che facevano Porto Torres e la Maddalena. Non

esisteva il faro attuale ma ce n'era un altro più piccolo che era posto sulla Torre Aragonese e che aveva una portata molto più limitata del faro attuale.

Portotorres era un ufficio Circondariale marittimo, cioè un grado inferiore rispetto a quello attuale e al comando c'era un Capitano di Porto che dipendeva da Olbia che era Compartimento marittimo. (cfr, informazioni tratte da "lavoro alunni II circolo didattico 1979-80)

Porto Torres viveva in prevalenza dai suoi traffici, dal commercio portuale. Lavoravano nel porto: spedizionieri, portuali (occasionalmente e permanenti) raccomandatari, manovali, spazzini, industriali, ingegneri, geometri,....C'erano collegamenti con i principali porti marittimi italiani, inoltre la Compagnia di Navigazione "Concordia Line", collegava il nostro porto con quello di New York. La linea celere-diretta Porto Torres- New York si sperava desse buoni frutti.

Esisteva la "scuola marinara di **Porto Torres**, sorta per volere del Comune, contava 90 allievi, distribuiti in tre classi (I-II-III). La prima classe ha lo scopo di orientare le attitudini del ragazzo,; la seconda e la terza portavano al conseguimento della patente di "padrone marittimo", oppure di meccanico di II classe. Tutti gli allievi avevano il privilegio di essere iscritti di diritto "fra la gente di mare " di I categoria. Con la patente di "padrone marittimo" ci si poteva imbarcare come ufficiale su navi di carico, non superiori alle 1600 tonnellate, naviganti entro gli stretti del Mediterraneo. Si poteva anche comandare navi di qualsiasi tipo con stazza lorda non superiore alle 1000 tonnellate., sempre nel Mediterraneo.(Informazioni tratte da "Saldigna" di G. Manca e dal dott. A. Mundula)

PROBLEMA: COM'ERA IL PORTO TURRITANO DOPO LA II GUERRA MONDIALE?

FONTI:

DATI RELATIVI AL PORTO DI PORTO TORRES RICAVATI DA STUDI DEL 1952 DA A. DIANA:"Per il miglioramento del porto turritano?"

All'interno di un lavoro bibliografico del 1952 di ANTONINO DIANA che porta avanti la tesi della necessità di un potenziamento del porto turritano abbiamo ricavato informazioni sul porto stesso, che possiamo così sintetizzare:

- Il **porto** è costituito da un antico bacino, denominato porto interno, da un avamposto e da una darsena incompleta, che non ha nessun collegamento con il porto, ed alla quale si accede dall'esterno.
- L'antico bacino, difeso da due moletti, ed adibito alle operazioni commerciali è di origine remota e si ritiene risalga all'epoca della Colonia Romana di Torres.
- Ha una superficie di 50.000 mq con fondali di m 7/7,50 e bocca della larghezza di m 70, orientata a N-NE .

- L'avamposto formato con moli convergenti, è stato costruito fra il **1882** ed il **1930**. Ha una superficie di 150.000 mq con fondali crescenti da m 6 a m 12 ed una bocca della larghezza di metri 200 rivolta a settentrione.
- Il molo di levante è formato da due bracci: il primo con direzione verso greco ed il secondo con direzione verso ponente-maestro. Ha una lunghezza complessiva di m 900.
- Il molo di ponente, esterno al vecchio, è radicato in prossimità della foce del Rio Mascari, ha una lunghezza di m 750.
- Con legge 12 luglio **1906**, n. 430 il porto di Portotorres è dato classificato di 1° categoria agli effetti della sicurezza della navigazione, rimanendo agli effetti commerciali la sua precedente classifica di 2° categoria, 2° classe, 2° serie.

IL PORTO DI PORTO TORRES E LA SUA ESPOSIZIONE AI VENTI COME VIENE RILEVATA NEL 1952.

Il **porto** è esposto a tutti i venti inclusi nel settore formato dalle visuali passanti per la sponda orientale dell' Isola dell'Asinara (Puntamera) e per l' estremità dell' Isola Rossa.

Tra i venti anzidetti, sono dominanti quelli di EST-NORD EST che provengono dalle Bocche di Bonifacio con notevole violenza producendo imponenti mareggiate che, penetrando nell' avamposto, vi generano movimento di espansione che si propaga al bacino interno rendendo non solo impossibile ogni operazione commerciale, ma addirittura pericoloso lo stanziamento in porto di ogni genere di nave.

Tale pericolo era nel **1952** reso maggiore in quanto le escavazioni fatte poco tempo prima per portare i fondali a metri 7.50, avevano asportato completamente la massa fangosa che ricopriva il fondo mettendo per ampi tratti a nudo il fondo roccioso liscio e rendendo così non dappertutto sicura la presa delle ancore.

La Corsica sebbene distasse dalla parte più interna del golfo appena 46 miglia e fosse compresa nel settore di traversia, non costituiva per il porto di **Portotorres** ridosso.

I venti dominanti che provenivano dal 4° quadrante, raggiungevano talvolta una notevole violenza.

Si legge a pag. 19 del testo di DIANA, più volte citato, che: "i venti del 4° quadrante sono spesso burrascosi, e quando soffiano da ponente-maestro specialmente, rendono difficili le operazioni di traffico anche nel porto interno.

I venti del primo quadrante non sono frequenti, giungono però dalle Bocche in modo violento tanto che le onde scavalcano spesso il molo esterno cagionando nel porto interno sensibile risacca. Tale risacca è però maggiormente prodotta dai venti di ponente. La traversia è costituita dal maestro-tramontana..."

Si ribadisce, nello stesso documento, il fatto che, perché il porto di Portotorres possa dare sufficienti garanzie di sicurezza e vi si possano effettuare operazioni in ogni momento e con qualunque tempo, occorre che sia dotato di opere idonee ad assicurare la tranquillità delle acque nel bacino compreso fra i due moli convergenti. Si rilevava anche, come, dato il continuo incremento del traffico, lo sviluppo delle

banchine si dimostrava assolutamente insufficiente. Perciò, una volta migliorata la sua condizione idraulica, la vastità e profondità dello specchio d'acqua portuale, queste avrebbero consentito un aumento di sviluppo delle calate adeguato a fronteggiare qualsiasi prevedibile aumento del traffico, specialmente se tali calate sarebbero state convenientemente arredate.

PRIMO STUDIO DEL PIANO REGOLATORE DEL 1949.

Il primo studio del piano regolatore completo, comprendente le opere necessarie per la difesa foranea e per la costruzione di tutte le opere necessarie per porre il porto in efficienza rispetto alla allora crescente intensità del traffico, era stato studiato dall'Ufficio del Genio Civile di Sassari e sottoposto ad approvazione il 03 Dicembre 1949. Tale progetto prevedeva:

- La costruzione di un antemurale costituito da una diga curvilinea della lunghezza di metri 600.
- La sistemazione della darsena.
- La prosecuzione del pontile con banchina ad alto fondale.
- La sistemazione ed il completamento degli impianti ferroviari, dei fabbricati e delle attrezzature portuali.

La spesa totale prevista per la realizzazione di queste opere era di:
£ 2.800.000.000.

SECONDO STUDIO DEL PIANO REGOLATORE DEL 1951

Dietro incarico del Provveditorato alle OO.PP., il libero professionista Prof. Ing. Giuseppe Strongoli di Roma, presentò il 20 Giugno 1951 il nuovo progetto del piano regolatore. Tale progetto in sostanza prevedeva le opere già proposte dal Genio Civile variando solo la difesa foranea. Tra le variazioni proposte si proponeva che il lato ad ovest, anziché banchinato, fosse sistemato a scogliera e, per migliorare la tranquillità delle acque del porto in modo che il mare dominante non potesse più ostacolare le operazioni commerciali che in esso dovevano svolgersi, si sarebbe ridossata la bocca dal mare di traversia, con il prolungamento del molo di ponente per metri 510, dei quali metri 240 nella stessa direzione di quella esistente e gli altri metri 270 piegati in direzione

ovest-est. La testata del prolungamento, sarebbe venuta a cadere su fondali di 3 (-13). L'importo dei lavori previsti era di £ 1.600.000.000.

Nello stesso documento citato a pag. 22, si registrano le date dell'iter di approvazione del piano regolatore ad opera del Consiglio Superiore Dei Lavori Pubblici, il quale riconosce la necessità di migliorare, potenziare e valorizzare, il porto di **Portotorres**. Infatti a seguito di tale approvazione è stato finanziato un primo lotto dei lavori di sistemazione della darsena, iniziando la formazione della scogliera per la chiusura

dell'accesso esterno e l'apertura di quello dell'avamposto attraverso il molo di levante, secondo le previsioni del progetto Strogoli.

OSSERVIAMO CHE:

- Già a partire dagli anni immediatamente successivi alla II Guerra Mondiale e con sempre maggiore intensità, si sentiva la necessità di provvedimenti urgenti per potenziare al massimo il **PORTO** di Torres, la cui importanza, unanimemente riconosciuta, interessava il commercio, l'agricoltura e l'industria del settentrione dell'Isola per i traffici con i porti dell'Alta Italia.
- Nel Consiglio Comunale di Sassari del luglio 1949 si conferma come l'avvenire delle due città di **PORTO TORRES** e **SASSARI**, e il loro progresso avrebbero avuto un notevole impulso e miglioramento – per il progresso dei commerci, delle industrie e delle civiltà e per le loro popolazioni, dalla trasformazione del porto in porto di terza classe.
- Il 17 aprile 1953 il Consiglio Provinciale approvò all'unanimità che l'alto costo e l'insufficienza dei trasporti costituivano grave ed evidente ostacolo allo sviluppo economico e turistico della Sardegna. Si rilevò che già si era provveduto per il meridione dell'isola alla riattivazione della linea Cagliari-Civitavecchia (231 miglia), ma si mette in luce come la maggioranza dei viaggiatori che partono dalla Sardegna e' diretta verso l'alta Italia, per cui molto più economico e celere sarebbe un tragitto dai porti nel nord Sardegna a quelli del nord Italia; così si conclude che il problema potrebbe essere in gran parte risolto mediante l'istituzione di una linea celere giornaliera Portotorres – Genova (214 miglia) che avrebbe potuto collegare l' Isola con il Continente in circa 12 ore con risparmio economico e di tempo. Inoltre questa linea avrebbe potuto incrementare il turismo e l'economia della nostra Isola, perciò il Consiglio approvò il documento che prevedeva l'interessamento del Governo all'unanimità.
- L'importanza del problema del **porto** turritano era indiscutibile giacchè con il flusso ed il deflusso delle merci, si presentava come uno dei polmoni della Regione e tale funzionalità era più sentita nelle province di Nuoro e Sassari in quanto tributarie del Continente per l'intera gamma dello standard merceologico della vita civile.
- Si era perfettamente consapevoli della difficoltà a recuperare i fondi necessari per i lavori; così nel novembre 1952 erano in corso lavori sul porto per un importo di 120 milioni di lire, una piccola percentuale del lavoro necessario.
- Il Sen. Giovanni Lamberti presentò il seguente ordine del giorno sul **porto** di Torres: “ il Senato raccomanda vivamente al Governo la soluzione integrale del problema della sistemazione del porto di Torres (Sassari) ... non solo perché la Sardegna Settentrionale ha evidente bisogno di un porto sicuro, capace e modernamente attrezzato per l'incremento dei traffici conseguente al suo

crescente sviluppo economico, ma anche perché il problema della sistemazione del **porto** di Torres è collegato con l'eventuale istituzione di un servizio diretto quotidiano fra la Sardegna e l'Alta Italia, invocato dalle amministrazioni pubbliche, dalle popolazioni e dalle Camere di Commercio sarde e continentali che alleggerirebbe l'affollamento eccessivo della linea Olbia-Civitavecchia, servita da navi moderne, signorili, ma assolutamente inadeguate ai bisogni". Il Ministro On. Merlin si mostrò interessato alle richieste fatte; nel Dicembre 1953 assicurò testualmente che a seguito delle dichiarazioni fatte durante la discussione sulla sistemazione dei porti di Portotorres e di Olbia, lui aveva fatto riesaminare lo stato delle pratiche.

- Sempre nel 1953 in una discussione alla Camera sul bilancio dei Trasporti e della Marina Mercantile, furono presentati quattro ordini del giorno, di cui il primo, firmato da Berlinguer, Pertini, Concas, Ferri e Mazza Maria Vittoria, chiedeva di "...istituire una linea celere fra Portotorres e Genova, attraverso la quale possa essere avviata l'esportazione dei prodotti sardi verso l'Italia Settentrionale e possano convogliarsi i passeggeri per la stessa destinazione e col migliorare adeguatamente anche le condizioni del **porto** di Portotorres....". L'Onorevole Nino Angioj intervenne dicendo: "la Camera, constatato il grave disagio in cui versano i viaggiatori provenienti dalla Sardegna o ad essa diretti per effetto della carenza di posti sulle navi attualmente in servizio, invita il Governo a studiare con ogni sollecitudine l'istituzione di una linea giornaliera Portotorres-Genova". L'On. Mariano Pintus conferma l'inderogabile necessità di adeguare alle esigenze moderne le comunicazioni marittime con la Sardegna e in istituire una corsa celere giornaliera Genova-Portotorres per merci o passeggeri, dotandola di navi moderne fornire di stive refrigerate per il trasporto di merci deperibili e di intervenire presso la società "Tirrenia" per ottenere che l'attuale servizio settimanale diretto Genova-Portotorres sia portato a bisettimanale, con la prospettiva di giungere al servizio giornaliero, grazie alla attuazione di un programma di costruzione di nuove navi celeri adatte a tale servizio. Inoltre aggiunge che è necessario "provvedere con adeguati stanziamenti alla sistemazione dei porti di Olbia e Portotorres onde renderli idonei ai già prevedibili ulteriori sviluppi del traffico".

IMMAGINE 276 PAG.195 Uno scorcio dell'area portuale, oggi completamente trasformata

IMMAGINE 277, PAG. 195

Altra immagine del porto prima dei lavori di trasformazione

I traffici e le navi...

MOLTO E' CAMBIATO GRAZIE AI PROGRESSI MECCANICI E TECNOLOGICI DA QUANDO:

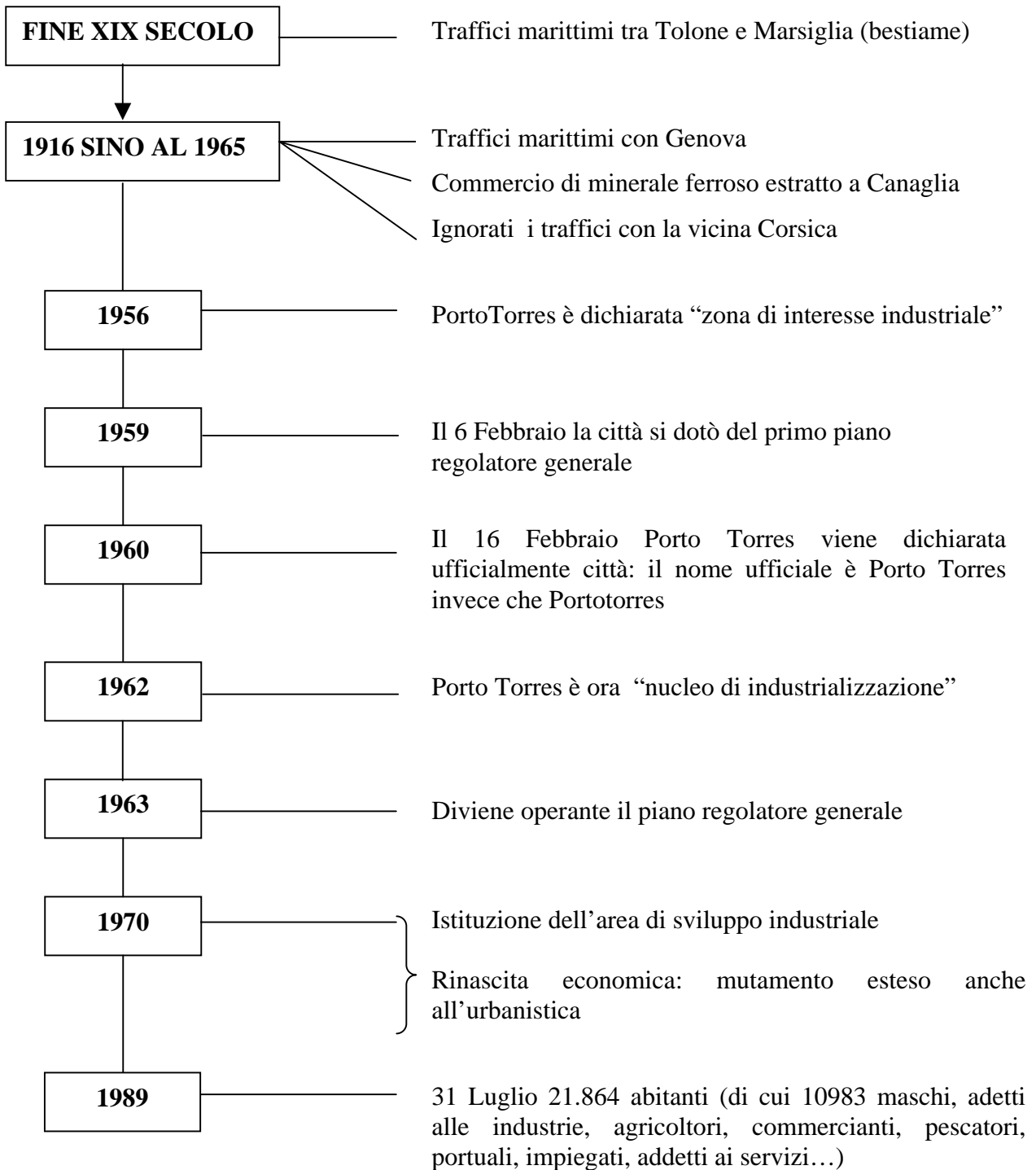
- La Real Marina Sarda fece costruire in Inghilterra il primo battello a vapore, “La Gulnara”, a ruote e caratterizzato da un’alta ciminiera, per adibirlo al trasporto della corrispondenza.
- Furono poi assicurati dalla Società Rubattino collegamenti settimanali con Genova.
- Negli anni '30 il servizio migliorò con l’uso di navi moderne.
- Nell’immediato dopoguerra il servizio era espletato da una piccola nave, il “Sant’Alfonso”.
- La nave più efficiente è stata la “Torres”, della Società di navigazione “Tirrenia”. Preludeva al movimento turistico che sarebbe diventato imponente in questi ultimi anni.
- Nei mesi estivi Porto Torres presenta il ritmo di un grande centro marinaro.
- Il Golfo è solcato anche da bastimenti da carico, petroliere, super petroliere.
- La notte, il mare si punteggia con le luci delle lampare.

(cfr. pag.149, AA.VV. *Porto Torres e il suo volto*)

IMMAGINE , 264 PAG.187

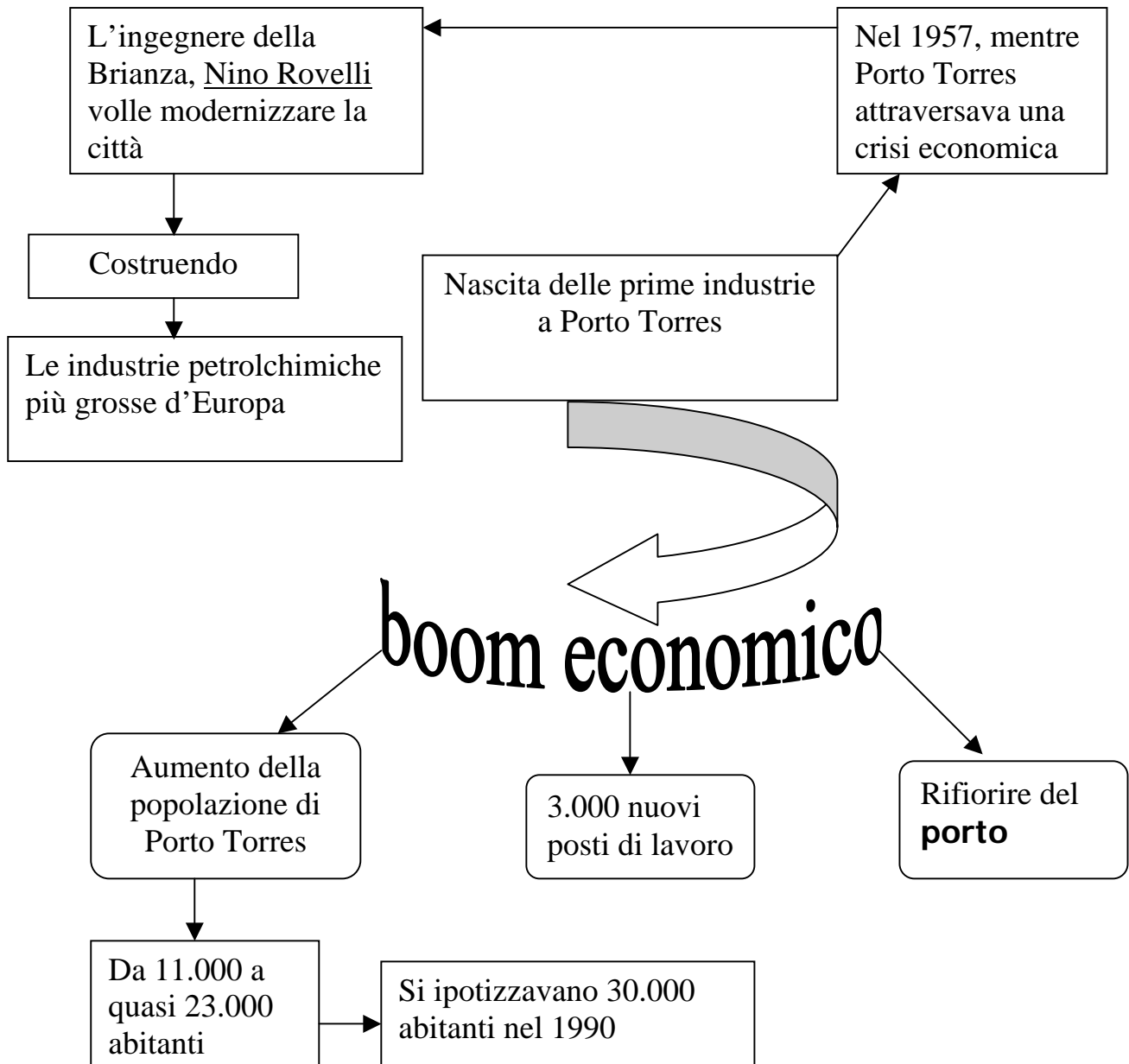
La foto degli anni '30 ci mostra come venivano effettuate le operazioni di carico e scarico delle merci.

L' INIZIO DELLA RINASCITA



L' ATTIVITA' INDUSTRIALE E QUELLA SULL' AREA PORTUALE HANNO PRESO IL SOPRAVVENTO SULLE ALTRE

Il porto, la città, l'industria...



Ma non fu così...

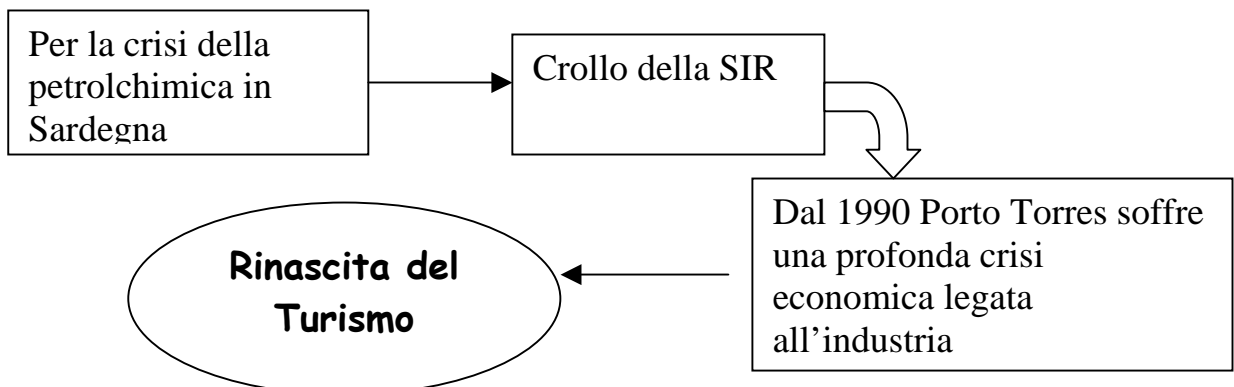


IMMAGINE 229, PAG.163

Veduta aerea recente della città

IMMAGINE 202, PAG. 153

La zona industriale vista dall'aereo

Il porto alla fine degli anni '70

All'interno di questo lavoro è presente un'intervista al Ten. Mulas, portavoce della capitaneria il quale fornisce le seguenti informazioni:

- Ogni giorno ormeggiavano nel porto le navi della società "Tirrenia", i Canguri che arrivavano tre volte la settimana, le navi della società traghetti del Nord che arrivavano a giorni alterni e gli Espressi che, sino a Pasqua arrivavano tre volte la settimana
- La nave passeggeri più grande, approdata nel porto commerciale, era la Domiziana con 10.000 tonn. di stazza lorda
- In media arrivavano nel porto tre navi al giorno. Nel 1978 ci furono 1545 navi in arrivo e altrettante in partenza; nel 1979 si registrò un calo nel numero delle navi, ma un aumento delle merci trattate
- Ogni giorno c'erano collegamenti fissi con Genova, inoltre esistevano collegamenti fissi con l'Estero, tramite le super petroliere che arrivavano ogni tre mesi dal Golfo Persico
- Era presente il Faro, a sud della città, che entrava in funzione all'imbrunire.
- Nel porto c'erano due gru, nel molo di sud-ovest che avevano una portata sino ad 1 tonn.; inoltre c'erano una gru nel pontile del faro, lato interno, che aveva una portata di 3 tonn., e due ponti trasportatori con una portata sino a 10 tonn, nella banchina alti fondali, e una gru per carichi pesanti fino a 40 tonn. ;
- La Capitaneria di Porto disponeva di una motovedetta veloce che aveva la sigla "CP 242".
- Mediamente erano presenti una trentina di marinai che facevano il servizio di leva nel corpo della Capitaneria di Porto Torres

Il commercio marittimo negli anni '70

Il movimento giornaliero del porto non era costante. Entravano nel porto navi passeggeri di linea, traghetti merci, navi da carico, petroliere, oltre ai pescherecci locali, provenienti da Genova, Civitavecchia, La Spezia, Olanda, Inghilterra, dai paesi arabi, dalla Russia, dall'America del Nord. Le navi partivano appena fatto il carico. Non vi erano a Porto Torres società di importazione ed esportazione, ma era la SIR la maggiore società che importava il petrolio, lo trasformava e poi

esportava i prodotti ottenuti con la raffinazione. Il petrolio arriva dai paesi arabi (Kuwait, Medio Oriente, Arabia Saudita, Iran e Iraq). Altri prodotti che arrivavano sono: il salgemma dalla Spagna, dal Marocco e le fosforiti, da Trinidad la normal paraffina, dalla Russia la virgin nafta e rottame di ferro. Dai Paesi scandinavi il legname e la carta, da Pozzuoli la pozzolana. I prodotti esportati erano : resine sintetiche, prodotti chimici, prodotti petroliferi, prodotti chimici liquidi, olio combustibile, benzina BPL, petrolio lampante e la paraffina. Si rileva però che il numero dei prodotti importati era inferiore a quello dei prodotti esportati. Il porto era collegato con la ferrovia per il traffico passeggeri.

(da un lavoro degli alunni dei II circolo didattico 1979-70; 1980-81)

NEL PORTO, VIGILE SENTINELLA, SI ERGE LA TORRE ARAGONESE. IL PORTO E LA TORRE ARAGONESE

La **torre** va classificata tra quelle grandi poiché ha una struttura cilindrica con un diametro di base di diciotto metri e un'altezza di quattordici metri. All'interno è diviso in tre livelli con un ambiente cupolato, provvisto di pilastro centrale e tre vani con un'apertura a feritoia ciascuno, destinati vuoi **al comandante della torre**, vuoi ai **soldati**. Una scala conduce all'ambiente sotterraneo, ove in passato erano la cisterna e un magazzino. Una scala interna, aperta a destra dell'ingresso principale, conduce sino al terrazzo. La scala esterna in muratura non è originaria, d'altronde non avrebbe potuto esserlo per le concezioni di difesa connesse al manufatto. In effetti essa fu apposta quando divenne **caserma della Guardia di Finanza**. Palese per gli osservatori è il degrado della **torre** e la necessità di un intervento conservativo.

IMMAGINI DELLA TORRE

PAG. 192, N° 274

La darsena e alcune imbarcazioni di un tempo; si noti la Torre Aragonese, bisognosa di restauri e la sede della Capitaneria.

Elementi essenziali ricavati dalla ricerca storiografica

La costruzione del porto quale appare oggi è vicina nel tempo; questo il quadro riassuntivo:

1. Un primo stanziamento di fondi del **1833** (fondali e banchine) ha effetto tra il **1838** ed il **1851** ma uno studio del **1875** lo giudica “insufficiente)
2. Per contro nel 1873 il **porto** veniva classificato come il secondo dell’isola, dopo Cagliari, con un movimento di imbarco e sbarco passeggeri di circa 10.000 persone (4781 sbarcati e 6174 imbarcati), di 8000 t. di merci, 160 capi di bestiame e 1158 navi o bastimenti a vela che lo avevano frequentato
3. le nuove opere hanno inizio (si fa per dire) nel 1882 e se ne decide il “completamento” nel **1900**.
4. Nel **1928** si ha notizia che i lavori stanno per essere terminati.
5. A grandi linee si può dire che l’attuale fisionomia del **porto** è stata raggiunta nel 1930.
6. I dati e le statistiche confermano la vivacità dello scalo negli anni precedenti allo scoppio della II Guerra Mondiale (**1940-1945**)
7. intorno agli anni **1936-1940** si sente la necessità di nominare due Pratici Locali i quali, testimonianza certa, vengono “militarizzati” durante la guerra.
8. La ripresa dopo la guerra è lenta ma continua
9. Negli **anni ’60** viene prolungato il molo di ponente per dare riparo dalle mareggiate da NW e dall’onda lunga da Nord (resta, tuttavia, ancora oggi, soggetto alla risacca con venti da NE)
10. Infine negli anni **’65/66** e fino al **1970** lo sviluppo vorticoso dovuto alla nascita della SIR.
11. Nel **1967** ha inizio la costruzione, a ponente del **porto** vecchio, del pontile n°1 (m.1250)cui seguirà quella del pontile n° 2 (m.1200) entrambe scoperti e a ponente del porto civico (con fondali da m. -18 a -8 m.)
12. Dal **1972** al **1981** è in funzione una monoboa con un buon traffico di petroliere di portata intorno a 250.000 t. di crude oil (circa 10 al mese).
13. Il **15 marzo 1972** ha inizio la costruzione della diga foranea, il cui primo tratto rettilineo verrà terminato il **16 giugno 1978** (la lunghezza inizialmente prevista è di m. 1340, poi prolungata fino a m. 1714).
14. Intorno agli anni **1979/1980** inizia il declino: nel **1982**, infatti, la SIR cessa la sua attività e subentra la gestione ENI.
15. La costruzione di opere portuali va tuttavia avanti, un po’ per inerzia, un po’ per la costruzione di una centrale ENEL.
16. Dal **1 giugno 1974** al **gennaio 1986** viene costruito, a levante della raffineria, il molo ASI, per navi di carico secco e traghetti che, per come è posizionato, dà origine ad un vero e proprio bacino portuale con ottimi fondali (- 12 m.).
17. Infine nelle seguenti date, il radicamento della Diga Foranea a Ponente è stato completato con gli ultimi tre lotti:
 - a. **dal dicembre 1987 all’ottobre 1990;**

- b. **dall'agosto 1989 all'ottobre 1992;**
 - c. **dal maggio 1991 all'agosto 1994;** l'ultimo masso di chiusura era stato posto nel luglio 1993, poi sono seguite le opere di completamento e di arredo della banchina. All'interno della Diga sono stati previsti ormeggi per navi sino a 150.000 TDW e pescaggi di 18/20 m. Per queste navi sono state effettuate prove di simulazione ormeggi e disormeggi in diverse condizioni meteo presso il CETENA di Genova, con ottimi risultati.
18. Per quanto riguarda il **porto** Civico, attualmente sono in corso opere di ampliamento, secondo la variante prevista al Piano regolatore; dette opere, che dovrebbero essere ultimate **entro il 2005**, consistono nella realizzazione di 3 ormeggi per navi traghetto: due, della lunghezza di 240 m. e uno della lunghezza di 180 m. Questo per consentire l'approdo delle navi traghetto, attualmente spostato al porto industriale.
19. E' poi prevista (già approvata ma ancora in attesa di finanziamenti) la costruzione di un braccio che dovrebbe ampliare l'avamposto e proteggere dai venti di Nord –Est. L'imboccatura del porto civico è infatti rivolta a Nord-est; le manovre di entrata e di uscita sono pertanto rese difficili dai venti del quadrante I, per la risacca che accompagna ben oltre l'imboccatura e l'avamposto.

Inserire immagine nuova variante

(Informazioni ricavate dal Volume “*Nascita di una città*” di Nella Bazzoni Caria, Editore Sardaespress; e dai dati forniti dalla Capitaneria di Porto)

IMMAGINE 296, PAG. 218

Una vista recente del Porto

UNO SGUARDO SUL PRESENTE

Informazioni sulla Capitaneria di Porto Torres

Nel 1970-80....

All'interno della pubblicazione degli alunni del II Circolo Didattico, più volte citata, è contenuta un'intervista al Comandante in 2^a del porto di Porto Torres, il Tenente di Vascello Federico BIROLI, dalla quale abbiamo ricavato queste informazioni:

- Esistono vari battelli per la pesca e i pescherecci più grossi potevano allontanarsi di più dalla costa rispetto alle barche più piccole.
- Per praticare la pesca si faceva domanda su uno stampato modello 8 indirizzata al Ministro della Marina Mercantile tramite il Compartimento Marittimo di Porto Torres. Il permesso veniva rilasciato dal Comandante della Capitaneria di Porto; veniva inoltre rilasciato un tesserino con fotografia ed il N° d'iscrizione nel Registro dei Pescatori Marittimi, iscritti nel registro della Capitaneria in base all'Art. 9 Legge 14-07-1965 N° 963, N° 611.
- Avevamo pescatori e diportisti, questi ultimi sono i "pescatori dilettanti", che non possono pescare con le reti.
- Le barche più grosse erano tenute ad un collegamento radio con la Capitaneria; devono perciò disporre di un impianto radio da usare in caso di necessità per contattare la Capitaneria.
- I pescatori erano obbligati a versare contributi all'I.N.P.S.
- C'erano dei limiti per allontanarsi dalla costa, infatti il pescatore che pescava con le reti da posta, con i palamiti, non aveva interesse ad andare oltre le tre miglia, non disponendo di un mezzo idoneo. Oltre le tre miglia, ovvero oltre i 50 metri di fondo, poteva andare il peschereccio che pescava a strascico.
- C'erano dei divieti legati alla presenza nell'Isola dell'Asinara del carcere, perciò era interdetta la pesca in una fascia di un miglio intorno all'Isola.
- Era vietata la pesca anche vicino alle coste della zona industriale.
- La legge fondamentale che regolava la pesca era del 1955, ma il suo regolamento di attuazione era del 1958.
- I pescherecci presenti nel porto erano 31, di cui 7 lampare e 2 lampare per la pesca del pesce azzurro; le motobarche erano 150 ed erano imbarcazioni di 3 tonnellate di stazza lorda e pescavano con reti da posta: nasse e palamiti.
- Si pagava una tassa di Concessione Governativa di validità quadriennale per il rilascio del permesso di pesca di £.84.500.
- Erano presenti 611 pescatori iscritti al Compartimento Marittimo di Porto Torres.
- La regolarità delle barche era di competenza dell'Ente Tecnico che era il Registro Navale Italiano.

- Chi non rispetta le regole della pesca pagava delle multe anche molto salate o incorreva in una denuncia penale..

Nel 2004...

Le seguenti informazioni sono state reperite grazie alla gentile collaborazione della Capitaneria di Porto Torres(Ufficio Segreteria, Sezione Comando)che ha risposto ad un questionario da noi formulato e ci ha fornito le planimetrie del porto (quella degli anni '60, quella attuale e quella futura)

❖ *Quando è stata istituita la capitaneria di Porto Torres?*

La Capitaneria di Porto Torres è stata istituita il 23 Ottobre 1968. Tuttavia, in precedenza, la stessa, era classificata come ufficio minore e si chiamava Ufficio Circondariale Marittimo; la sua istituzione risaliva al 15 Maggio 1948.

IMMAGINE DELLA CAPITANERIA 194, PAG. 150

❖ *Come si chiamava il primo Comandante?*

Il primo Comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Torres si chiamava Luigi CANESSA. Quando l'Ufficio Marittimo è stato elevato a Capitaneria di Porto, il primo comandante si chiamava Alessandro MAGNO.

❖ *Chi è l'attuale comandante della Capitaneria?Da quanto tempo è in carica?*

L'attuale Comandante della Capitaneria di Porto è il C.F. (CP) Maurizio SCARANO, in carica dall'estate dell'anno 2002.

❖ *Quali sono le competenze della Capitaneria?*

Il Comando generale delle Capitanerie effettua, per conto del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, il coordinamento centrale delle attività di controllo della pesca marittima. Le attività di pesca vengono sorvegliate in mare dalle Unità della Guardia Costiera e monitorate con moderni sistemi satellitari che garantiscono una maggior sicurezza dei pescatori. Il pescato viene controllato nei punti di sbarco e di vendita per verificare che le specie commercializzate non siano tra quelle vietate e abbiamo le misure minime previste dalla normativa.

Le attività del Corpo - i cui reparti tecnico-operativi, con Decreto interministeriale 8 giugno 1989, sono stati costituiti in guardia costiera- mirano a garantire: la sicurezza della navigazione, la ricerca e il soccorso in mare, il controllo dell'immigrazione clandestina, la tutela dell'ambiente marino e il controllo delle coste, la vigilanza sulla pesca marittima, la vigilanza e l'eventuale gestione delle Riserve naturali marine, la tutela del patrimonio archeologico sommerso; e nel gestire l'attività amministrativa inerente al: demanio marino, il personale marino, diporto, naviglio, la pesca marittima.

E' attivo su tutto il territorio nazionale, il numero di emergenza gratuito "1530" tramite il quale si possono segnalare alle Capitanerie le situazioni di pericolo verificatesi in mare.

❖ *Quante persone vi lavorano? Vi sono degli impiegati civili?*

In Capitaneria lavora il seguente personale: 13 ufficiali, 27 sottoufficiali, 14 sottoufficiali imbarcati sulle motovedette costiere dipendenti, 20 marinai di leva, 7 impiegati civili, tra cui due signore.

❖ *Come far parte delle Capitanerie ?*

Annualmente viene pubblicato un bando di concorso per i giovani di età compresa fra i 17 e i 22 anni che volessero entrare a far parte del Corpo delle Capitanerie di Porto come volontari a ferma breve.

I requisiti sono: essere celibe, possedere la licenza media e idonee caratteristiche psicofisiche. Si può accedere alle carriere di sottufficiale o di ufficiale partecipando ai concorsi per titoli ed esami banditi annualmente, qualora in possesso del diploma di istruzione secondaria superiore. E' inoltre data la possibilità ai giovani di età inferiore ai 38 anni, in possesso di diploma di istruzione secondaria o di laurea, di partecipare al concorso annuale per allievo ufficiale in ferma prefissata.

Per ogni informazione si può consultare il sito www.guardiacostiera.it, alla voce "Cosa fare per".

❖ *Quali sono i dati rilevanti della Capitaneria di Porto Torres dalla sua istituzione ad oggi?*

- 27-28 Novembre 1985: Ispezione al Compartimento Marittimo di Porto Torres da parte dell'ammiraglio, Ispettore del Corpo delle Capitanerie di Porto, Luigi Romani.
- 30 Novembre 1985, visita alla Capitaneria di Porto Torres da parte del Ministro della Marina Mercantile.
- 21 Giugno 1999: visita ufficiale dell'Ammiraglio Ispettore, Renato Ferraro.
- 2 Agosto 2001: visita ufficiale del Ministro per l'Attuazione del Programma di Governo e del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, dell'Ammiraglio Ispettore Capo, Eugenio Sicurezza, del C.M.M.A. Ammiraglio Porchiazzo, del Direttore Marittimo della Sardegna, Antonio Camboni.
- 14 Giugno 2002: visita al Porto di Porto Torres del ministro delle infrastrutture e dei Trasporti per l'avvio dei lavori di costruzione della nuova Stazione Marittima (FOTOGRAFIA)
- 9 Settembre 2003: festeggiamenti nel 60° Anniversario Regia Nave Corazzata *Roma*. Visita del Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi a bordo della Nave *San Giorgio*

- 4 Febbraio 2004 visita in Capitaneria del C.M.M.A. In Sardegna, Amm.Div. Roberto Baggiani e del Direttore Marittimo della Sardegna, C.V. (C.P.) Antonio Camboni, in occasione della visita alla cittadina di Porto Torres del Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi.

INTERVISTA ALLA CAPITANERIA DI PORTO TORRES NEL 2004

- ❖ *Che tipi di battelli sono oggi usati per la pesca?*
Esistono dei gozzi tradizionali, barche da 6 a 9 metri di lunghezza in legno, Motopesca per la pesca a strascico o cianciolo, da 15 a 25 metri di lunghezza, Motopesca da 10-15 metri per la pesca con reti da posta o palamiti.
- ❖ *Quanti sono iscritti nel registro della Capitaneria di Porto Torres?*
Imprese di Pesca Costiera Locale (piccola pesca, entro 6 miglia dalla costa): 253;
Imprese di pesca costiera ravvicinata (tutto il territorio nazionale): 59;
Pescatori : 2000 circa
- ❖ *Quali sono i pescatori professionisti e quali i dilettanti?*
Sono pescatori professionisti tutti quelli che esercitano la pesca unica ed esclusiva attività lavorativa. Sono pescatori sportivi tutti gli altri che praticano la pesca a scopo ricreativo e sportivo.
- ❖ *Quanti hanno un secondo lavoro e quale è?*
Nessun pescatore professionista ha un secondo lavoro.
- ❖ *Che cosa occorre per praticare la pesca nei diversi tipi, a chi si fa la domanda, in base a che cosa viene rilasciata la licenza e da chi.... bisogna aggiornarla?*
Se si svolge pesca professionale è necessaria la licenza di pesca rilasciata dal Ministero delle Politiche Agricole e Forestali. Non è necessaria alcuna autorizzazione per la pesca sportiva.
- ❖ *I pescatori pagano tasse e quanto?*
I pescatori professionisti pagano le tasse. I pescatori sportivi no.
- ❖ *Occorre una revisione periodica della barca, dove si fa e chi la fa?*
Le imbarcazioni da pesca sono soggette a visite periodiche che normalmente avvengono nel porto d'iscrizione dell'unità. Gli organi che concorrono alle visite sono: Capitaneria di Porto, Enti Tecnici di classificazione (RINA,

BEAUROU VERITAS, ecc.), Ministero della Sanità (Sanità Marittima), Ministero delle Poste e Telecomunicazioni (per gli apparati radio).

- ❖ *Che cosa significa avere per esempio tre tonnellate?*
Normalmente ci si riferisce alla stazza che è un'unità di misura del volume. Tre tonnellate di stazza significa che la barca ha un volume interno, misurato dalla chiglia al ponte principale, di tre tonnellate di stazza.
- ❖ *C'è un rapporto tra tonnellate di stazza lorda e tonnellate di portata?*
Nessun rapporto; la stazza è un'unità di volume; la portata è una unità di peso. L'unica eventuale relazione è che, a seconda della stazza, si può imbarcare più o meno peso delle merci.
- ❖ *Sono tenuti i pescatori ad un collegamento radio con la Capitaneria?*
Solo le unità maggiori sono obbligate ad avere a bordo un apparato radio. Non sono obbligate a collegamenti sistematici con la Capitaneria.
- ❖ *Se qualche battello o peschereccio non è in regola che cosa succede?*
Gli può essere interdetta la navigazione, con fermo dell'unità fino alla regolarizzazione della propria posizione.
- ❖ *Di quante persone deve essere formato l'equipaggio?*
A seconda del tipo d'imbarcazione può variare da una persona, per i gozzi, e 6/7 per i motopescherecci.
- ❖ *I pescatori sono obbligati a versare i contributi assicurativi?*
I pescatori professionisti pagano i contributi assicurativi.
- ❖ *Quale è la distanza minima e massima per effettuare i diversi tipi di pesca?*
Tre miglia dalla costa, su fondali non inferiori a 50 metri, per la pesca a strascico; nessun limite per la pesca con reti da posta, palamiti o lenze, fatto salvo il divieto di praticare la pesca a meno di 100 e 200 m da imboccature del porto, foci dei fiumi, navi alla fonda.
- ❖ *A che distanza vanno a pescare i pescatori di Porto Torres?*
Mediamente da 3 a 6 miglia, per la pesca a strascico, da 50 metri ad 1 miglio per reti da posta o palamiti.
- ❖ *Esistono dei divieti nel golfo di Porto Torres?*
Esiste lo specifico divieto per la pesca a strascico di avvicinarsi a meno di 3 miglia dalla costa indipendentemente dal fondale; esistono restrizioni alla pesca nell'area marina protetta dell'isola dell'Asinara.
- ❖ *Vicino alla petrolchimica si può pescare?*

Si può pescare ad una distanza minima di 3 miglia per i motopescherecci che praticano lo strascico ed 1 miglio per quelli che usano reti da posta o pescatori sportivi.

❖ *Da chi vengono esercitati i controlli?*

Da tutte le forze di Polizia, normalmente dotate di unità navali: Capitaneria di Porto, Carabinieri, Polizia di Stato, Corpo Forestale, Guardia di Finanza.

❖ *Se qualcuno contravviene alle leggi a che cosa va incontro?*

Per la maggior parte dei casi si è soggetti ad una sanzione amministrativa (contravvenzione); nei casi più gravi si incorre in una denuncia alla Magistratura, con conseguente sanzione penale.

❖ *Il pescato dei gozzi viene controllato prima di essere messo in vendita?*

Il pescato è soggetto a controlli incrociati da parte dell'Az. U.S.L. e da parte della Capitaneria.

❖ *Esiste una legge che regola la pesca?*

Esiste una Legge Quadro nazionale ed un relativo Regolamento di attuazione. Per quanto riguarda la Sardegna, Regione Autonoma con competenze primarie per la pesca, esiste una legislazione regionale.

❖ *Quanti sono i pescherecci?*

Circa 20 unità di pescherecci, 15 pesca - turismo, circa 50 gozzi.

❖ *Quante giornate lavora all'anno un pescatore?*

Mediamente un pescatore lavora 200 giorni l'anno.

LA PESCA TRA PASSATO E PRESENTE

La **pesca** viene presentata come una delle risorse più ricche del passato di **Porto Torres**. Si legge:

«I vecchi lupi di mare riuscivano a leggere in un pennacchio di nuvole disegnato in un certo modo dal vento sulla cima più alta dell'Asinara, Capo Scomunica, meglio che in un satellite impiegato oggi per i rilevamenti meteorologici. Quasi mai sbagliavano.

Capitava spesso di volere abusare della divina provvidenza: sorpresi dal maltempo, anziché restarsene al riparo in una cala dell'Asinara, per non rigettare ai pesci venti o trenta kg di saraghi o pagelli rischiavano di perdere la vita. E con il maestrale che strappava i cespugli da Cala d'Oliva e da Punta Sabina, sfidavano la morte con tre metri di tela tesa al piccolo pennone. Veramente, il pericolo era il loro mestiere.

Le zone più pescose erano la Secca di Gallo, Coscia di Donna, Cala d'Oliva, Lu Miniello, quasi al centro del Golfo, distanti dalle 9 alle 15 miglia.

Si sognava, nelle poche ore di sonno disponibili, un vento favorevole: non c'era tempo nel dormiveglia di pensare ad altro. Senza vento si sarebbe dovuto sputare l'anima sui remi. E allora sì che sarebbe stata una giornata da forzati, una delle tante a cui la bonaccia condannava nel corso di una stagione. Tutto questo senza motore.»

Nel testo si ricorda che il **primo motore** sarebbe arrivato solo nel **1934** su una barca degli **ACCARDO**: si trattava di un Arduini, ma l'autore del testo ne evidenzia la poca affidabilità, come quasi tutti i motori marini dell'epoca. Il magnete veniva addirittura smontato, tenuto al caldo sotto il cuscino del pescatore e montato qualche minuto prima di cominciare una nuova battuta di pesca. Era un motore che non poteva sostituire la vela, infatti con vento a prua a la barca non riusciva ad andare avanti di un metro.

Le aragoste pescate nel Golfo dell'Asinara movimentavano il mercato dei buongustai a Marsiglia.

Quattro velieri facevano la spola tra Porto Torres, l'Asinara e la Francia.

I prezzi, nel **1930**, erano: Aragoste 7 lire al kg, saraghi, pagelli, ombrine, spigole 3 lire al kg.

UNO SGUARDO ALLA PESCA NEL PASSATO...

Sino al 1950 circa, le reti venivano tirate manualmente e occorrevano parecchi uomini perché non si avevano gli attuali mezzi moderni. Mancava il verricello che permette con poca fatica di issare a bordo la rete carica. Il lavoro quindi si presentava abbastanza faticoso e la remunerazione era quasi sempre insufficiente per sostenere una famiglia.

Perciò con queste barche a remi e non troppo spesso a vela, non ci si poteva allontanare dal porto o dalle coste.

Avevamo la pesca:

- La pesca sul gozzo
- La pesca sul peschereccio
- La pesca della lampara

Porto Torres non aveva, come il resto della Sardegna, una grossa tradizione peschereccia. La flotta di Porto Torres veniva dall'Isola del Giglio, da Resina e dal napoletano; i pescatori venivano qui per battute di pesca ma spesso formavano qui famiglia, si può notare il numero di cognomi tipici campani presenti in città. Venivano con dei gozzi che qui venivano chiamati GUZZI e si dedicavano alla pesca del corallo e dell'aragosta. Già nel 1800 si svolgeva un tipo di pesca fatta con piccolissime reti e con "nasse" che era diventata una tradizione; erano chiamate nasse impropriamente perché veniva trasformata la pronuncia della parola. I pescherecci erano venuti subito dopo la guerra del 1940-45. Le barche erano pochissime e soprattutto in ferro.

Durante la guerra il famoso peschereccio TRE FRATELLI era stato militarizzato e trasformato in dragamine: di notte pescava, di giorno era utilizzato per il dragaggio delle mine; purtroppo esplose al largo di Castelsardo per una mina magnetica.

ESEMPIO DI DITTA CONSERVIERA DI PESCE

Nel 1955 è sorta la Ditta conserviera di pesce dei F.lli Fara che conservava principalmente sardine sott'olio. Occupava in media 66/70 persone durante la stagione di pesca con le lampare. Già nel 1980 la sua attività era purtroppo cessata.

Và rilevato che il personale che lavorava nell'inscatolamento delle sardine, era soprattutto femminile, le donne provenivano da Sennori e da Sorso; la chiusura della fabbrica portò al loro licenziamento.

IMMAGINE 173- 172, PAG. 143

Pescatori durante una mattanza

LA PESCA NEGLI ANNI SETTANTA

Dai documenti consultati abbiamo ricavato questi dati:

- la situazione era difficile perché non erano ancora diffusi i sistemi di pesca più moderni e persistevano sistemi arcaici o quasi;
- le flotte che pescavano il pesce azzurro provenivano dalla Toscana e dalla Sicilia, mentre le barche portotorresi che eseguivano questo tipo di pesca erano due o tre;

- la pesca del pesce spada e del pescecane veniva fatta da barche siciliane nel Golfo dell'Asinara;
- i pescatori erano portotorresi erano sempre di meno, e inoltre era scomparsa pure la Scuola Marinara, mentre era presente l'Istituto Nautico, il quale offriva altre specializzazioni;
- i pescatori portotorresi preferivano la pesca costiera;
- quando non venivano diffuse le condizioni meteorologiche i pescatori si regolavano guardando la "coda di la iata", cioè guardando sull'Asinara, e se si vedeva una nube che copriva l'Asinara a forma di coda, si prevedeva l'arrivo del temporale ed il vento di maestro. In questo caso il pescatore non usciva;
- l'avvento della S.I.R. ha in un certo senso allontanato i giovani dal mondo della pesca, ritenuto più faticoso e meno sicuro di quello industriale o impiegatizio;
- c'era una tradizione sulla costruzione delle barche con due cantieri navali;
- si stava costruendo uno stabilimento per la lavorazione della sardine "La Sarda Itigel", un'azienda portotorrese.

PESCATO NEL COMPARTIMENTO DI PORTO TORRES NEL 1970

- **1969** quantità pescato ton. 1.270.575
- **1970** quantità pescato ton. 1.309.595

NATANTI DI PORTO TORRES RELATIVI AL 1970

• Removeliche	ton.	216	unità	49
• Motobarche	ton.	266	unità	95
• Motopescherecci	ton.	2142	unità	29
		—————	—————	
	ton.	2643	unità	173

13 unità erano munite di radiotelefono; molte erano attrezzate di scandaglio elettrico.

Personale occupato nella pesca: **265** (media annuale).

IMMAGINE 170, PAG. 142

Un'immagine della darsena affollata dalle imbarcazioni della flotta peschereccia portotorrese

PORTO E PESCA NEL 1995

Il **porto di Porto Torres** comprende circa **350 addetti** di cui circa **200 nella pesca**. Emerge però un difficile rapporto tra innovazione tecnologica-disoccupazione: manca un ufficio di collocamento marittimo, pur essendo sede di Compartimento. Il deterioramento delle strutture del **porto** commerciale va di pari passo con la lungaggine burocratica con la quale vengono attuati gli interventi di manutenzione ed adeguamento dei servizi portuali...

Le cifre che seguono sono significative di questo andamento:

Anni	1971	1982	1995
Approdi	5548	2615	1600
Passeggeri	435.000	748.000	900.000
Occupati	450	300	110
Merci (mil.di ton.)	9,131	2,5	6,846

PESCA:

si hanno **18 pescherecci** di cui **2** in disarmo con una media di **4 operatori** per unità e **60 motobarce** con una media di **due pescatori per unità**.

Operano nel settore **4 grossisti** di cui uno è anche **armatore** con **4 pescherecci**. Complessivamente il Comparto Marittimo **di Porto Torres** ha **714 imprese di pesca** iscritte con un totale di **168 imbarcazioni**.

Quello della pesca è un settore che potrebbe avere ulteriore sviluppo ma, difficoltà umane e strutturali ne determinano la "stagnazione ottimale". Basti pensare che non vi sono cooperative come nei centri di Stintino, Alghero, Castelsardo e vi è un'unica esperienza in merito. La cultura del consociativismo a **Porto Torres** non ha ancora attecchito. Di un Mercato ittico previsto, non se ne fa più nulla. Pare fosse stato progettato e dislocato male.

E' sufficiente rilevare che la Provincia di Sassari **importa** pescato per **28 miliardi l'anno a fronte di 48 regionali**.

(**Porto Torres**, appunti relativi al **1995**, presi da indagini dei Servizi Sociali del Comune)

APPROFONDIMENTO

(dati tratti da “*Almanacco marittimo italiano*” 1993)

Provincia di: Sassari

Posizione geografica (Faro): Lat.40° 50'06” N-Long. 08°23' 50” E

Autorità marittima: Capitaneria di Porto

Corografia

Da un punto di vista commerciale si può dividere in :

Porto civico, che è la parte più vecchia a ridosso della città

Porto industriale, nato alla Marinella, di fronte alle industrie

Porto civico

Si può dividere in avamporto, porto interno e darsene.

L'avamporto comprende Molo di Levante, meglio noto come banchina alto fondale, banchina est (Molo Segni), pontile del Faro lato esterno, molo di Ponente.

Il porto interno comprende: banchina della teleferica, banchina di SW, banchina del faro lato interno:

Le darsene sono 2, adibite ad accosti per pescherecci e diporto.

Darsene: Nella prima darsena a ridosso del molo Segni ormeggia la flottiglia pescherecci e le barche dei pescatori locali. Esiste anche un pontile galleggiante per diporto, gestito dalla società il CORMORANO. Tale pontile è fornito di acqua e luce. Nella seconda darsena esiste un pontile galleggiante per diporto comunale gestito dalla Società la DARSENA. Alla radice di detto pontile opera una gru per alaggi e pulizia carene della stessa società. Sulla parte banchinata trovano ormeggio mezzi dei VV.FF. e pontoni del genio civile oltre a qualche peschereccio.

Porto industriale

E' tutta la parte nuova che si trova ad ovest del Rio Mannu ed è formata dalle dighe di chiusura e dai due pontili della società Enichem.

I pontili sono uno petrolifero con sei punti di ormeggio contemporaneo, sia per prodotti petroliferi che chimici, con possibilità di ormeggio di petroliere oltre le 80.000 tonnellate di carico. Il secondo pontile, con tre posti di ormeggio, serve per carichi secchi ed servito da tre gru con benna.

La parte muraria del porto è formata da una diga a Levante con pescaggi minimi di 12 mt a filo di banchina, per un totale di mt lineari 630, attualmente sfruttabili, ma soggetti ad aumentare appena ultimata la banchina sud attualmente costruita per metà.

In testata è probabile un attacco per traghetti delle Ferrovie.

La diga che, raccordata a terra, chiude il porto di Ovest e da Nord, ospiterà a fine 1992 una banchina di 540 m. con fondali a -18 per carboniere con nastro

trasportatore per la centrale di Fiumesanto. Possibilità di utilizzo diversificato per il resto della lunghezza.

Operazioni commerciali

La Compagnia portuale provvede a tutte le operazioni, di carico e scarico delle merci mercantili, sia nel porto civico che in quello industriale, con esclusione dei pontili Enichem.

Altre operazioni possibili sono bunkeraggio (rifornimento di carburante), solo piccoli quantitativi a mezzo autobotte Agip-Esso, tramite agente della nave richiedente; possibilità di sbarco zavorra sporca (ai pontili petroliferi Enichem), servizio azotatura (ai pontili Enichem), servizi disinquinamento, servizio ritiro rifiuti solidi.

Servizi portuali e ausiliari

Pilotaggio: Il pilotaggio, obbligatorio, viene disimpegnato da 4 piloti con servizio diurno e notturno, sia nel porto civico che industriale. La corporazione ha in dotazione tre motopilotine, fornite di VHF, atte ad uscire in mare con ogni tempo. La sede della corporazione sul pontile del faro.

Rimorchio: Il servizio rimorchio è disimpegnato dalla Rimorchiatori Sardi SPA.

Ormeggio: Esiste un gruppo di ormeggiatori, che ha la propria sede in un casotto all'interno del porto, presso la Torre Aragonese. Il gruppo ha in dotazione 4 motobarche per ogni esigenza; dispone e di sub per emergenze.

Barcaioli: Esiste un gruppo di barcaioli che fa servizio trasporto, provviste di bordo, reperibile presso la vecchia darsena.

Fornitore navale: Esiste un fornitore navale da contattare tramite agenzia marittima.

Riparazione apparecchiature elettriche ed elettroniche: Nauticentro, rappresentante sella SIRM

Agenti marittimi e Raccomandatari:

A.M.A.R. Agenti Marittimi Riuniti

A.M.S. Agenzie Marittime Sarde

G.M.S. MAR. Agenzia Marittima

Martinetti, Agenzia Marittima

Paglietti, Agenti Marittimi

Tirrenia, Stazione marittima

Difficoltà di manovra

L'imboccatura del porto civico è rivolta a Nord-est; le manovre di entrata e di uscita sono pertanto rese difficili dai venti del quadrante, per la risacca che accompagna ben oltre l'imboccatura e l'avamposto.

Uffici doganali: Esiste una Dogana con uffici in via Azuni

Polizia di frontiera: Esiste un ufficio di polizia di frontiera, con ufficio distaccato in Porto- Stazione Marittima

Servizio sanitario/rilascio libera pratica: Esiste un ufficio di Sanità marittima, autorizzato per il rilascio libera pratica anche via radio.

Linee di navigazione

Tirrenia : Esiste collegamento giornaliero, con partenza alle ore 20, sia da Porto Torres che da Genova, con nave passeggeri e merci. A Porto Torres esiste coincidenza con il treno per Cagliari e con servizi autobus di linea con tutta la provincia di Sassari. Durante il periodo estivo le corse Tirrenia per Genova vengono intensificate.

S.N.C.M. Linea passeggeri estiva con Tolone, gestita dalla società francese su segnata. Fa servizio da Pasqua a settembre

LINEA MERCI: Bisettimanale con Marsiglia, via Propriano (Corsica), gestita da società francese.

LINEA MERCI: Trisettimanale con Livorno, gestita dalla società privata M.A.R.SEA.

Cantieri navali

Cantiere del Tirreno

Cantiere di Porto Torres

Cantiere Croce del Sud

Cantiere "Polese"

Cantiere Artigianale "Mastro Leo"

Officine specializzate e ditte specializzate varie

Ditta Naval Meccanica

Mezzi di sollevamento: Ditta Cermelli

Mezzi di trasporto: Ditta TRASPORTORRES

Industrie gas e miscele: Ditta N.I.G.S.

Servizi vari: Antincendio: guardia fuochi: Ditta Scarpa Gesuino

Sommozzatori e palombari: Vi sono liberi professionisti, abilitati dalla Capitaneria a svolgere attività subacquee.

PARTE RELATIVA ALLA PESCA

Le due darsene interne del vecchio porto civico sono prevalentemente destinate all'ormeggio delle imbarcazioni da pesca di stanza nel porto.

Vi è la possibilità di rifornimento di acqua potabile e di buncheraggio ad un distributore ubicato all'entrata della darsena vecchia.

Non esiste un mercato ittico. I magazzini frigoriferi sono di proprietà degli armatori e di una cooperativa di pescatori. Esiste uno scalo di alaggio per pescherecci.

Non esistono mezzi di sollevamento specificatamente destinati.

Le officine di riparazione in generale per motori marini sono anche rappresentanti per le principali case.

Una sola ditta rifornisce reti, fili ed attrezzature, Colombino.

Numero pescherecci iscritti nel porto: N° 20; Imbarcazioni destinate alla piccola pesca n° 40.

PARTE TURISTICA

Nelle due darsene operano con due pontili galleggianti due cooperative.

Gli ormeggi sono in andana su corpo morto.

Per l'accesso in porto rivolgersi a Compamare, canale 16, oppure alle cooperative.

Non esistono limitazioni di orario per l'accesso in porto.

Servizi ed attrezzature:

Il distributore che fornisce gasolio agevolato ai pescherecci, fornisce anche le imbarcazioni da diporto.

I pontili galleggianti sono muniti di presa per acqua e corrente elettrica.

Cooperativa il CORMORANO: posti barca n°80 (circa 20 riservate ad imbarcazioni in transito), Lunghezza massima delle imbarcazioni m.30; pescaggio m.3

Tender per l'assistenza e l'ormeggio. Guardianaggio. Divulgazione trigioraliera del bollettino meteo.

Cooperativa la DARSENA: posti barca n°70 .Lunghezza massima delle imbarcazioni m.13; pescaggio m.3. Guardianaggio. Gru per alaggio, per le imbarcazioni sino a 20 t.

Area per carenaggio, lavaggio carene, lavori di manutenzione e dipinture allo scafo.

Divulgazione trigioraliera del bollettino meteo.

DATI AGGIORNATI AL 2004

Inserire foto carta nautica

Corografia

Da un punto di vista commerciale si può dividere in :

Porto civico, che è la parte più vecchia, a ridosso della città

Porto industriale, nato alla Marinella, di fronte alle industrie

Porto civico

Si può dividere in avamposto, porto interno e darsene.

L'avamposto comprende Molo di Levante, meglio noto come banchina alto fondale, banchina est (Molo Segni), pontile del Faro lato esterno, molo di Ponente.

Il porto interno comprende: banchina della teleferica, banchina di SW, banchina del faro lato interno:

Le darsene sono 2, adibite ad accosti per pescherecci e diporto

Darsene: Nella prima darsena a ridosso del molo Segni ormeggia la flottiglia pescherecci e le barche dei pescatori locali. Esiste anche un pontile galleggiante per diporto, gestito dalla società il CORMORANO. Tale pontile è fornito di acqua e luce. Nella seconda darsena esiste un pontile galleggiante per diporto comunale gestito dalla Società la DARSENA. Alla radice di detto pontile opera una gru per alaggi e pulizia carene della stessa società. Sulla parte banchinata trovano ormeggio mezzi dei VV.FF. oltre a qualche peschereccio.

Porto industriale

E' tutta la parte nuova che si trova ad ovest del Rio Mannu ed è formata dalle dighe di chiusura e dai due pontili della società Syndial.

I pontili sono uno petrolifero con sei punti di ormeggio contemporaneo, sia per prodotti petroliferi che chimici, con possibilità di ormeggio di petroliere oltre le 80.000 tonnellate di carico. Il secondo pontile, non più utilizzata, con tre posti di ormeggio, serve per carichi secchi ed servito da tre gru con benna.

La parte muraria del porto è formata da una diga a Levante con pescaggi minimi di 12 mt a filo di banchina, per un totale di mt lineari 630, attualmente sfruttabili, ma soggetti ad aumentare appena ultimata la banchina sud attualmente costruita per metà.

In testata è probabile un attacco per traghetti delle Ferrovie.

La diga che, raccordata a terra, chiude il porto di Ovest e da Nord, ospiterà a fine 1992 una banchina di 540 m. con fondali a -18 per carboniere con nastro trasportatore per la centrale di Fiumesanto. Possibilità di utilizzo diversificato per il resto della lunghezza.

Operazioni commerciali

L'Impresa "Compagnia portuale" provvede a tutte le operazioni, di carico e scarico delle merci mercantili, sia nel porto civico che in quello industriale, con esclusione dei pontili Syndial.

Altre operazioni possibili sono bunkeraggio (rifornimento di carburante), possibilità di sbarco zavorra sporca, servizio azotatura, servizi disinquinamento, servizio ritiro rifiuti solidi.

Servizi portuali e ausiliari

Pilotaggio: Il pilotaggio, obbligatorio, viene disimpegnato da 4 piloti con servizio diurno e notturno, sia nel porto civico che industriale. La corporazione ha in dotazione tre motopilotine, fornite di VHF, atte ad uscire in mare con ogni tempo. La sede della corporazione si trova sulla banchina ad alto fondale sul pontile del faro.

Rimorchio: Il servizio rimorchio è disimpegnato dalla RIMORCHIATORI SARDI SPA.

Ormeggio e Barcaiole: Esiste un gruppo di ormeggiatori, che ha la propria sede in un casotto all'interno del porto, presso la Torre Aragonese. Il gruppo ha in dotazione 4 motobarche per ogni esigenza. Esiste un gruppo di barcaiole che fa servizio trasporto, provviste di bordo, reperibile presso la vecchia darsena.

Fornitore navale: Esistono dei fornitori navali, non locali, iscritti al Registro di Cagliari.

Riparazione apparecchiature elettriche ed elettroniche: Viene effettuata da ditte esterne al porto

Agenti marittimi e Raccomandati (cioè agenti incaricati per conto dell'armatore di gestire tutte le pratiche riguardanti la nave):

A.M.A.R. Agenti Marittimi Riuniti

A.M.S. Agenzie Marittime Sarde

G.M.S. MAR. Agenzia Marittima

Acciaro e Parodi

Cincotta

Paglietti, Agenti Marittimi

Tirrenia, Navigazione

Difficoltà di manovra

Uffici doganali: Porto Torres non è più sede di Dogana; gli uffici sono stati trasferiti a Sassari, nel Palazzo delle Dogane

Polizia di frontiera: Esiste un ufficio di polizia di frontiera, con sede in locali comunali, accanto al mattatoio.

Servizio sanitario/rilascio libera pratica: Esiste un ufficio di Sanità marittima, autorizzato per il rilascio libera pratica.

Linee di navigazione

Tirrenia Navigazione : Esiste collegamento giornaliero, con partenza alle ore 20.30 (attualmente dal molo ASI) sia da Porto Torres che da Genova, con nave passeggeri e merci.

Grandi Navi Veloci : Esiste collegamento giornaliero, con partenza alle ore 20.00 (attualmente dal molo ASI) sia da Porto Torres che da Genova, con nave passeggeri e merci.

S.N.C.M. Linea passeggeri estiva con Tolone e Marsiglia, gestita dalla società francese. Fa servizio da Pasqua a settembre

LINEA MERCI: Bisettimanale con Marsiglia, via Propriano (Corsica), gestita da società francese.

Cantieri navali

Cantiere “Croce del Sud” (con sede fuori dalla zona portuale)

Cantiere “Polese” (con sede nella zona industriale)

Cantiere Artigianale “Mastro Leo” (con sede nella zona alle spalle della Capitaneria)

Cantiere “Tranship” (con sede nella zona alle spalle della Stazione marittima)

Officine specializzate e ditte specializzate varie

Mezzi di sollevamento: Ditta Cermelli

Servizi vari: Antincendio; Guardia fuochi: Ditta “Scarpa Gesuino” e “Soccorso Sardo”

Sommozzatori e palombari: Vi sono liberi professionisti, abilitati dalla Capitaneria a svolgere attività subacquee.

PARTE RELATIVA ALLA PESCA

Le due darsene interne del vecchio porto civico sono prevalentemente destinate all'ormeggio delle imbarcazioni da pesca di stanza nel porto.

Vi è la possibilità di rifornimento di acqua potabile e di buncheraggio ad un distributore ubicato all'entrata della darsena nuova.

Non esiste un mercato ittico. I magazzini frigoriferi sono di proprietà degli armatori e di una cooperativa di pescatori. Esiste uno scalo di alaggio per pescherecci.

PARTE TURISTICA

Nelle due darsene operano, con due pontili galleggianti, due società.

“Cormorano Marina”: posti n°135

“La Darsena”: posti n°120

Servizi ed attrezzature:

Il distributore che fornisce gasolio agevolato ai pescherecci, fornisce anche le imbarcazioni da diporto.

I pontili galleggianti sono muniti di presa per acqua e corrente elettrica.

Da un confronto tra i dati rilevati dall'AMI del 1992 e quelli aggiornati al 2004, possiamo rilevare che:

- non esistono più alcuni cantieri navali
- non esistono più i collegamenti con Livorno
- non esistono più alcune ditte specializzate
- Porto Torres non è più sede di Dogana
- I numeri relativi alle imbarcazioni destinate alla piccola pesca sono aumentati, quelli relativi ai pescherecci sono rimasti pressoché immutati.
- I posti barca dei due pontili galleggianti sono aumentati di circa 50 ciascuno.
- Il traffico passeggeri è aumentato e operano due Compagnie di Navigazione italiane, oltre a quelle francesi

Servizi e strutture esistenti all'interno del perimetro del porto civico

- *Struttura prefabbricata che ospita gli uffici della “Coop.Sardegna Nord-Ovest”, dove i turisti possono trovare informazioni utili.*
- *Sede Lega Navale Italiana*
- *Capitaneria di Porto*
- *Edificio, che prima ospitava la Capitaneria, adibita ad abitazione delle famiglie degli impiegati del Genio Civile.*
- *Uffici e pontili della Società “La Darsena”*
- *Uffici e pontili della Società “Cormorano Marina S.r.l.”*
- *Banchine per l'attracco di pescherecci*
- *Sede Compagnia Ormeggiatori, Barcaoli (sotto la Torre Aragonese)*
- *Sede Corpo Piloti del Porto*
- *Biglietterie navi francesi (nella zona dell'alto fondale)*
- *2 scali di alaggio e varo con gru*
- *Sede associazione Asso.Vela, associazione di Vela Latina, sorta di recente, nella struttura che prima ospitava il distaccamento della Guardia di Finanza.*
- *Tenso struttura (Pala Tenda) che ospita, su concessione demaniale temporale, incontri e manifestazioni culturali, teatrali e musicali.*
- *Bar Tabacchi “Cormorano Yacht Bar”*
- *Bar Tabacchi “Il punto verde”*
- *Sede degli agenti di custodia prima impiegati all'Asinara, che dispongono ancora attualmente mezzi nautici propri.*
- *Nuova stazione marittima, inaugurata di recente*
- *Sede dell'Unità sanitaria marittima*
- *Vecchio capannone, in disuso, ex sede del Cantiere navale “Naval Meccanica.*
- *Magazzino-punto di vendita di piccola pesca (nella zona dell'alto fondale, accanto alla biglietteria della nave francese)*
- *Cantiere navale “Tranship” (alle spalle della Stazione Marittima)*
- *Cantiere navale artigianale “Mastro Leo” del maestro d'ascia Squeo Filippo (alle spalle della Capitaneria di Porto)*
- *Chiosco in legno adibito ad attività di promozione turistica (escursioni, gite in barca, ecc.)*

INTERVISTA IMPRESA COMPAGNIA PORTUALE

- ❖ *Cos'era la compagnia portuale?*
Un'istituzione creata da un movimento fascista per eliminare il caporalato nel 1929 dedicata a Armando Casalini.
- ❖ *Chi è il presidente?*
Il sign. Angelo Schirru.
- ❖ *Quali altre cariche ci sono?*
S.R.L, C.D.A, nata il 23 febbraio 1995 per il decreto ministeriale art. n.84 del 1994.
- ❖ *Chi ci lavora?*
Ventisei dipendenti tra cui 2 impiegati.
- ❖ *Cosa si fa?*
Carico e scarico merci, orario di lavoro 7:30-12:30, pomeriggio: 13:30-17:30.
- ❖ *Quali cambiamenti si sono verificati negli ultimi 50-70 anni?*
I cambiamenti che si sono verificati sono stati che prima si aveva l'esclusiva dei lavori all'interno del porto. Oggi vige una concorrenza di altre imprese ai sensi dell'articolo 16 legge '84-'94.
- ❖ *Quali prospettive occupazionali hanno oggi i giovani?*
Le prospettive occupazionali vengono dettate dal mercato.
- ❖ *Chi era il console? Cosa faceva?*
Non esiste più, l'ultimo console è stato Beniamino Pistidda nel '94. Era una figura messa dal regime fascista per dirigere l'azienda.
- ❖ *Esiste una festa particolare della compagnia portuale? Se sì quando si festeggia? Chi è il Santo protettore?*
Sì, si festeggia il 20 Giugno e il Santo Protettore è la Beata Vergine Consolata.
- ❖ *Cos'era il carromatto?*
Il carromatto è formato da un carro in legno con quattro ruote di cui due sterzanti e due fisse e veniva trainato da cavalli e uomini.

❖ *Come si vestivano?*

Vestivano con una sorta di pantaloni neri alla pescatora, e una fascia nera per mantenerli, una maglietta, un cappellino fatto da un sacco di tela bianca che serviva per non sporcarsi la testa.

❖ *Cos'era il carriaggio?*

Era un nome che veniva dato a colui che trasportava a mano dei grossi pesi, bisognava essere di sana e robusta costituzione. I carriaggi a Genova vengono chiamati cavalli.

❖ *Qual è stata la prima nave che ha attraccato al porto?*

La prima nave a motore, si chiamava M.N.T/Torres (moto-nave-traghetto).

❖ *Quanti erano i lavoratori portuali?*

I lavoratori erano divisi in tre categorie:

- Permanenti, nel '69, erano 125.
- Avventizi, nel '69 erano 52.
- Di prima e seconda nota, nel '69 non esistevano più.

Prima si avviavano i permanenti che avevano il diritto di lavorare, per lavorare nel porto si doveva fare un concorso dell'ex marina mercantile a cui non veniva fatta una prova pratica. I punti principali che venivano presi in considerazione per lavorare al porto erano: anzianità, familiari a carico, orfano di guerra.

❖ *Quali erano i metodi di lavoro a quel tempo?*

I metodi di lavoro a quel tempo, tra i più usati quelli a mano, veniva usato anche un gancio ad uncino che serviva per facilitare il lavoro di scarico e quando delle merci erano messe in modi scomodi.

❖ *Da quanti componenti era composta una squadra di portuali?*

Era composta da 12 persone, erano divisi:

- 4 uomini nella stiva.
- 4 uomini a terra.
- 1 gancista (coordinava il gruista per sollevare le merci sui movimenti disagiati).
- 2 gruisti
- 1 caporale, che comandava la squadra dei portuali.

❖ *Da chi venivano controllate le operazioni?*

Erano controllate dalla capitaneria di porto (attività portuale), che venivano controllate dal ministero della marina mercantile.

❖ *Quale evoluzione c'è stata nel vostro lavoro?*

Prima c'erano i velieri, poi sono arrivati i traghetti M.N.T, svolgevano lo scarico delle macchine, e i passeggeri viaggiavano all'interno della stiva.

Intervista al responsabile “Marina di Porto Torres- La Darsena

❖ *Qual è il suo nome?*

Mi chiamo Antonello Gadau e sono il responsabile della “Marina di Porto Torres Darsena”. Questa è una struttura che ospita barche da diporto.

❖ *Che cosa è l'attività diportistica?*

E' un hobby praticato per il 90% da uomini e solo per il 10% da donne, soprattutto turrítani. Per quanto riguarda le barche a motore, i sassaresi sono la maggioranza, infatti preferiscono le barche a vela.

Le barche sopra i 15 metri vengono usate durante il week-end e per le vacanze e sono il corrispondente nel mare dei camper.

Le barche sotto i dieci metri di lunghezza sono usate per la pesca da di porto, che consiste nell'andare fuori dal porto, calare i palamiti per pescare soprattutto orate, spigole, saraghi.....

Mentre si usano le totanare per pescare i totani e i calamari.

Con le barche a motore si possono fare delle escursioni nell'isola.

❖ *Ci può dare informazioni specifiche a proposito di questo pontile?*

Negli anni '70 l'attività da di porto veniva praticata da una ventina di persone perché una barca costava fino a trenta milioni di lire, e, in quegli anni non erano molte le persone che se lo potevano permettere, poi negli anni '80 l'economia di Porto Torres con l'affermarsi della Sir (nata nel 1969) insieme ai media, i diportisti sono aumentati molto di numero. Anche la coppa America, alla quale ha partecipato anche l'Italia con la barca “azzurra”, ha contribuito ad accrescere la passione per il mare, tanto che si è raggiunta oggi la bella cifra di 400 imbarcazioni.

BIBLIOGRAFIA

1. AA.VV. In *Storia dei sardi e della Sardegna (vol 2) Dai giudicati agli aragonesi*, a cura di M.Guidetti, Jacabook
2. AA.VV. In *Storia dei sardi e della Sardegna (vol 3) dagli aragonesi alla fine del dominio spagnolo*, a cura di M.Guidetti, Jacabook
3. AA.VV.: *Storia d' Italia, Le Regioni, dall' Unità a oggi, La Sardegna*, G. Einaudi Editore
4. Almanacco Marittimo Italiano 1993
5. Alunni I B, T.P. A.S.1999-2000 Scuola Media "Anna Frank" Porto Torres, *Porto Torres: analisi di un territorio*, Porto Torres
6. Alunni II circolo didattico Porto Torres, 1979-80, 1980-81
7. BRIGAGLIA, MASTINO, ORTU: *Storia della Sardegna*, vol. 5/4, Ed. Laterza, Roma- Bari, 2002
8. CASULA FRANCESCO CESARE, *La storia della Sardegna*, vol. 3, Carlo Delfino Editore, Sassari, 1994
9. DEL PIANO LORENZO, *La Sardegna nell' Ottocento*, Chiarella, vol. 9, Sassari, 1984
10. G.SORGIA *La Sardegna Spagnola*, Chiarella Sassari
11. MONDARDINI MORELLI GABRIELLA, *Il mare, le barche, i pescatori*, Carlo Delfino Editore, Sassari, 1990
12. P. Gratarola *Corpo Piloti del Porto, Porto Torres* (materiale raccolto nel periodo Set. /Nov. 1996)
13. PARIS WALLY, *Le torri di Porto Torres*, Ed. La Grafica Porto Torres, 2002
14. PEPPINO PEDDE LAY, *Il Porto di Torres*, Stamperia della Libreria italiana e straniera, Sassari, 1928
15. Pubblicazione della " Nuova Sardegna": *Cento anni della nostra storia*, 1882-1992
16. R. CAPRARA, A. MASTINO, V. MOSSA, A. PINNA : *Porto Torres e il suo volto*, Carlo Delfino Editore, 1992