



## FUTURE ARCHITETTURE

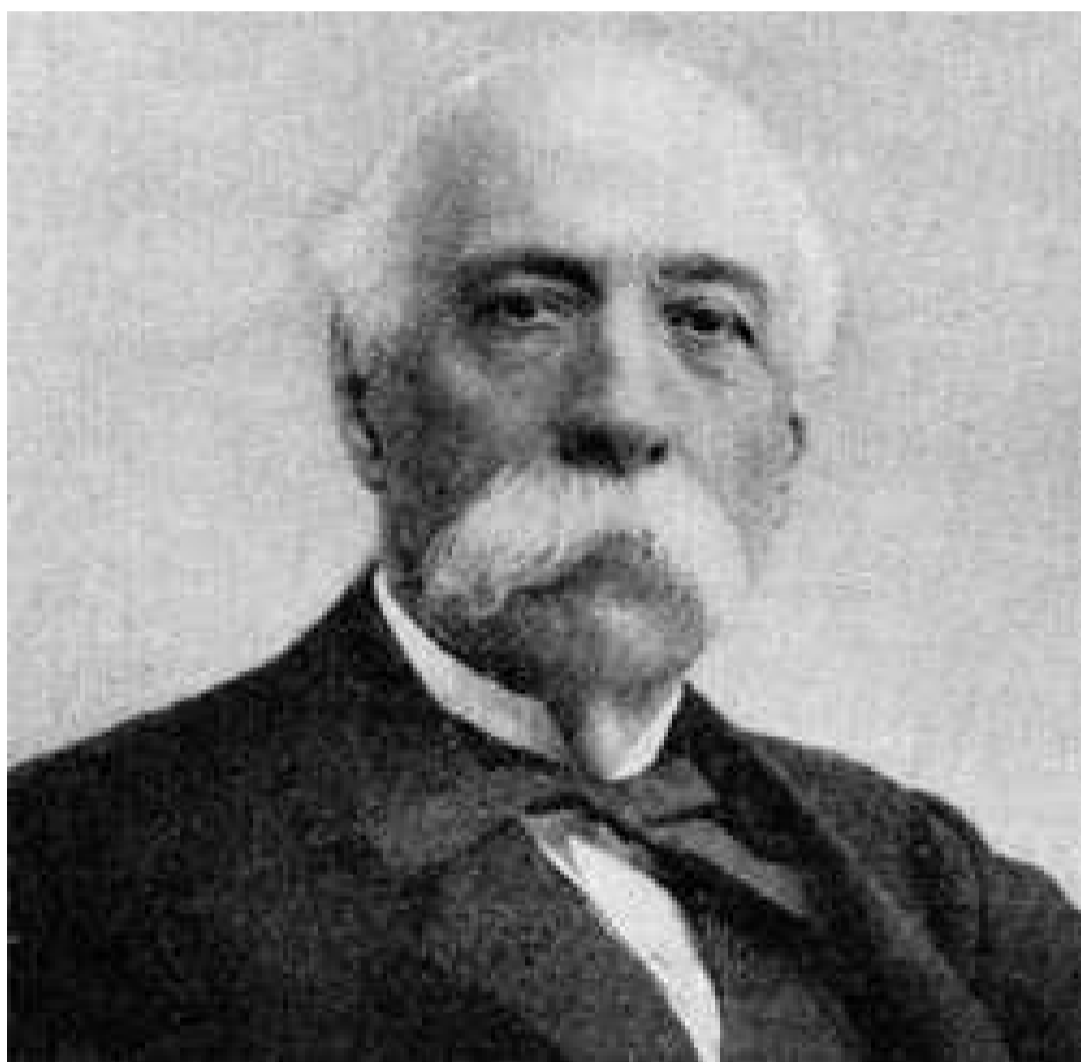
Rubrica del lunedì sul nostro patrimonio culturale



# Il Porto di Taranto dai

Il dibattito di questi giorni sui giornali (anche sul nostro) a proposito del Porto di Taranto, della sua vita grama, delle vicissitudini anche giudiziarie che lo hanno portato al commissariamento, al di là della solita "querelle" tra politici, pone seri problemi per il futuro. Problemi, guarda caso, di cento e più anni fa, per cui non è inutile ricostruirne una breve storia, anche perché, nei fatti, è proprio in questo specchio di mare che ha avuto inizio la nostra storia, quella legata ai marinai lacedemoni che qui approdarono all'alba dei secoli. Certo non vogliamo partire dal primo millennio avanti Cristo, ma più semplicemente dall'agosto del 1899, all'indomani della venuta a Taranto di Umberto I, accompagnato dal principe di Napoli Vittorio Emanuele, dal ministro Francesco Crispi e dal progettista del ponte girevole, Benedetto Brin. In quell'occasione ci si rese conto che mancava un fattore essenziale di sviluppo a completamento dell'industrializzazione della città, dopo la costruzione dell'Arsenale Militare: una struttu-

ra portuale in grado di far fronte anche ad un traffico di navi mercantili adeguato alle future esigenze. Stavolta, tuttavia, non toccava al Governo farsene carico ma alla municipalità, la quale, invece, sembrava disinteressarsi completamente al problema. Questo fino a quando non fu palese che, senza il porto, Taranto era destinata a rimanere un semplice terminale della Marina Militare, dipendendo sempre maggiormente dalla politica militare del governo e, spesso, dagli umori del comandante della Piazza e dal direttore dell'Arsenale. Un pericolo di cui finalmente si rese conto il sindaco dell'epoca, Vincenzo De Cesare, che chiese ed ottenne dal Governo non solo un'attenzione particolare a questo problema, ma anche un certo aiuto nella sua soluzione. Tuttavia la costruzione, nel 1866, di una banchina di cento metri in Mar Grande, in prossimità della cosiddetta *discesa S. Eligio*, risultò una impresa inutile, in quanto risultò troppo lontana dalla stazione ferroviaria e, priva del tutto, di un riparo foraneo, completamente esposta alla violenza



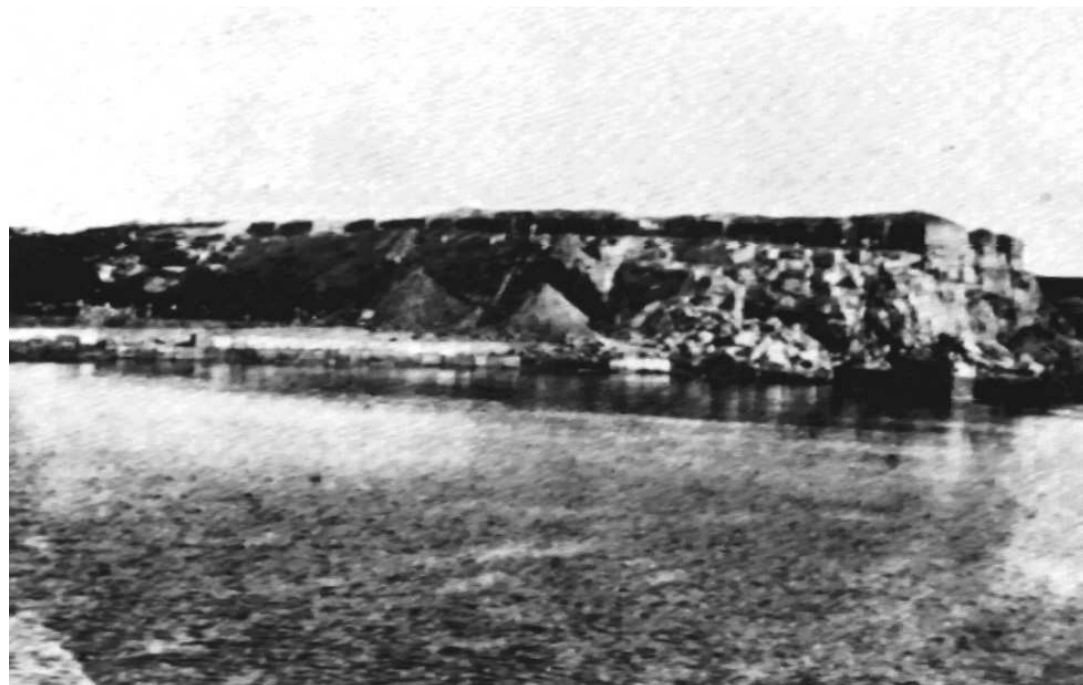
Ministro Francesco Crispi

dei marosi. Questa carenza portuale, infatti, venne puntualmente *fotografata* nel Regio Decreto del 30 Luglio 1888, con il quale, nell'ambito del progetto di ristrutturazione dei porti italiani, quello di Taranto venne clas-

sificato di prima categoria per il rifugio e la difesa militare ed inserito solo in un sottogruppo della seconda serie per il traffico mercantile. Tuttavia, l'anno seguente, su pressione della municipalità tarantina e dei suoi

deputati, il Parlamento votò una legge che destinava oltre un milione e duecento mila lire per "opere di razionalizzazione del porto mercantile di Taranto".

(segue a pag. 11)



Scoglio del tonno demolito nel 1889

**NoMedia onlus**

con il patrocinio di:

 Comune di Taranto
  Provincia di Taranto
  Regione Puglia

**BANDO**  
**CONCORSO DI POESIA SATIRICA**

*I Fiori del bene*

Quasi una comunicazione in versi sul rapporto tra gli italiani e l'ambiente nel quale viviamo oltre che sui personaggi sociali, politici e religiosi che abbiamo incontrato e che incontriamo nella nostra esperienza

Presso la Masseria Tagliente  
di Martina F. Taranto  
Il 29 maggio 2010

informazioni sul sito:  
www.associazionenomedia.it  
O telefonando a:  
Manuel Di Bartolo 349 8703181  
e-mail: nomediapoesia@libero.it  
badma@virgilio.it  
info@associazionenomedia.it  
www.associazionenomedia.it

