

Dall'archivio storico della Camera di Commercio di Trieste

CONTRIBUTO DEL CETO MERCANTILE ALLA COSTRUZIONE DEI FARI IN ADRIATICO ¹

di Sergio Maurel ²

La navigazione ed i problemi della sicurezza

Sin dalla più lontana antichità pre-romana, che si perde nel mito, il Mare Adriatico è stato una grande via di comunicazione fra il Mediterraneo orientale e l'Europa transalpina, fino ad arrivare al mare del Nord. Gli approdi dell'alto Adriatico erano le stazioni terminali e di partenza degli itinerari che attraverso il passo di Monte Croce Carnico, la sella di Camporosso, il valico di Prevallo verso Postumia e la conca di Lubiana erano seguiti dai mercanti di prodotti mediterranei da scambiare con ambra, manufatti metallici, armi, ecc. di provenienza dal settentrione.

I traffici si intensificarono quando i romani, affacciatisi sull'Adriatico dopo le guerre sannitiche alla fine di IV ed al principio del III secolo a. C., vollero estendere la loro influenza verso l'Epiro, la Macedonia, la Grecia e, a settentrione, verso l'Istria, la Pannonia e l'Illiria. Sorsero così centri d'importanza strategica che costituirono per i romani le basi per la loro avanzata militare ed economica verso la penisola balcanica, resasi possibile dopo che già all'inizio del II secolo a. C. il destino di Cartagine era irreversibilmente segnato (181 a. C. fondazione di Aquileia; 178 a. C. sconfitta degli Istri; 146 a. C. distruzione di Cartagine). Brindisi si affermò in quell'epoca quale capolinea degli itinerari che via Durazzo collegavano il centro della potenza romana con l'Ellade e la Macedonia, mentre nel settentrione si affermarono quali porti di appoggio di Aquileia alcune località rivierasche dell'Istria, da Isola a Salvore, a Pola.

Per la navigazione nell'Adriatico la sicurezza ha costituito sempre un problema avente un duplice aspetto: la pirateria e la particolare morfologia delle coste. Il primo aspetto meriterebbe una trattazione a parte in quanto della pirateria esercitata nell'Adriatico settentrionale si hanno notizie certe ed interventi militari dei romani già alla fine del III secolo a. C., mentre gli ultimi episodi di pirateria nel basso Adriatico si sono verificati nel secondo e terzo decennio del secolo scorso, a fronte dei quali la Deputazione di Borsa di Trieste si vide costretta ad organizzare convogli di navi mercantili armate ed anche a chiedere la scorta di navi da guerra. Ovviamente non si fa riferimento alla guerra portata nelle nostre acque nel periodo napoleonico da navi inglesi e russe, perché trattasi di azioni che non possono essere definite propriamente piratesche.

La conformazione delle due sponde adriatiche ha pure essa condizionato la scelta degli itinerari adriatici e va ricordato che le navi a vela nel risalire l'Adriatico hanno sempre preferito seguire un itinerario prossimo alle coste dalmate ed istriane secondo una consuetudine consolidatasi attraverso un'esperienza millenaria. Trattasi infatti di un itinerario, anzi dell'unico itinerario adriatico tramandatoci dai greci prima e dai romani poi e costituente parte del cosiddetto periplo di Scilare che, nella sua formulazione finale (220 a. C. circa) fornisce un'esauriente descrizione della costa e dei porti dalmati. A questo punto va pure tenuto presente che nell'Adriatico si svolge lungo la costa dalmata a partire dal

¹ Adattamento dell'omonimo articolo pubblicato nella rivista Trieste Economica dd. 1.7.1998

² Segretario Generale della Camera di Commercio di Trieste dal 1° giugno 1979 al 31 maggio 1985.

canale di Otranto una corrente che, pur diramandosi con un braccio all'altezza di Lagosta verso la costa italiana, continua fino all'alto Adriatico per ridiscendere più lentamente lungo la costa veneta-romagnola verso sud-est. Essa è spesso neutralizzata dalle correnti di marea o dalle correnti superficiali attivate dalla violenza dei venti ma, nelle persistenti calme estive di vento, rimane pur sempre di aiuto alle navi dirette verso nord. Il navigante, con l'esperienza di lunghi anni trascorsi sul mare e la sicura conoscenza delle coste, preferisce seguire la sponda orientale malgrado la presenza delle grandi e piccole isole dalmate, di numerosi scogli e di insidiosi bassifondi. L'esperto navigante è infatti sempre in grado di trovare lungo una costa così conformata approdi sicuri che lo possano porre al riparo dalla violenza della bora o di qualsiasi altro vento. La costa italiana si presenta invece più pericolosa perché piatta, uniforme, priva d'insenature e di rifugi, fatta eccezione per pochi siti fra loro molto distanti (Ancona, Bari, Brindisi). Si spiega così la portualità particolarmente sviluppata in Istria al servizio prima di Aquileia e poi di Venezia. Le navi provenienti dal basso Adriatico, costeggiando a vista le isole dalmate, raggiungevano la sponda occidentale dell'Istria da dove, attraverso il golfo di Trieste, proseguivano per Aquileia. I porti romani disseminati lungo la costa costituivano punti di sosta in attesa di condizioni favorevoli per affrontare la traversata dell'ultimo tratto di mare per Aquileia e, in tempi più recenti, per Venezia. San Bernardino, fra Pirano e Portorose, è noto come la rada dell'alto Adriatico più riparata dalla bora; sufficientemente riparato è anche il porto di Salvore ed il mare immediatamente prospiciente la sponda sud-est della punta. Per tale motivo il porto di Salvore, di notevole ampiezza per i tempi in cui fu costruito, era una tappa obbligata per i naviganti diretti ad Aquileia e doveva essere ben importante se, sotto il nome di Siluo o Silvo, figura nella "Tabula Peutingeriana".

Nell'antichità i fari erano collocati all'entrata di porti importanti per agevolare l'approdo di notte. Erano funzionanti saltuariamente e solo quando era necessario, data la difficoltà di alimentare le fiamme con legna e pece. Di essi si ricordano quello famoso di Alessandria e l'altro, romano di grandi dimensioni sulla Manica a Boulogne, di cui ancor a metà del '700 esistevano imponenti rovine. I romani ne costruirono anche nell'Adriatico, uno p.es. a Brindisi, un altro in prossimità della foce del Po, di cui esiste ancor oggi il basamento di metri 7 x 7 posto su pali, un altro ad Ancona, etc. Certamente esistevano fari anche in Dalmazia se sulla colonna Traiana è riprodotto uno in prossimità dell'approdo, dove scese l'imperatore Traiano nel suo viaggio verso l'Oriente. Nel Medio Evo non si costruivano fari isolati lungo le coste, non potendosi garantire permanentemente la sicurezza. I porti importanti erano dotati di lanterne prossime al centro abitato che quando erano in funzione bruciavano, - come nell'antichità - legna e pece. Si ha notizia di un torrione sull'isola di San Nicola, di fronte al porto di Parenzo, utilizzato dai veneziani come faro. In quel porto ed a Rovigno approdavano infatti molte navi dirette a Venezia per imbarcare un pilota e garantirsi così la difficile entrata nella laguna veneta senza danni.

Il faro di Salvore

Decretata nel 1717 da Carlo VI la libertà di navigazione nell'Adriatico ed istituito il porto franco, ebbe inizio lo sviluppo emporiale di Trieste, stentato nei primi decenni del '700, ma rinvigoritosi poi sotto l'illuminata guida di Maria Teresa e di suo figlio Giuseppe.

Il primo accenno alla costruzione di un faro nelle acque del nostro golfo risale alle istruzioni che Maria Teresa impartì il 29 novembre 1749 al Governatore di Trieste; esse rappresentano le direttrici di fondo dei successivi interventi della pubblica amministrazione austriaca intesi ad incentivare l'espansione commerciale dell'emporio.

Il punto 40 delle anzidette istruzioni prevede la costruzione di un faro nel porto di Trieste e suggerisce anche i provvedimenti da adottare per garantirne il finanziamento. Nei decenni successivi vennero elaborati via via alcuni progetti dell'opera ma, per ragioni

probabilmente finanziarie, nel 1778 il governo di Vienna ne sospese la realizzazione. Della questione non si parlò più fino al 1815. A partire dal 1805 il movimento commerciale del porto si ridusse fino praticamente ad azzerarsi negli anni 1809-1813, durante i quali cessarono la loro attività numerose ditte commerciali e tutte le compagnie di assicurazione, a causa della paralisi dei traffici marittimi durante il blocco continentale. Al tempo dello sgombero delle truppe francesi, delle quindici compagnie di assicurazione operanti a Trieste prima dell'occupazione napoleonica, nessuna era ancora attiva.

La ripresa delle assicurazioni si ebbe già nel 1814 e nel 1817 operavano a Trieste nove assicuratori, divenuti venti nel 1830.

Dopo la restaurazione della sovranità austriaca a Trieste, a risollevere l'argomento dei fari fu – per primo - il capitano del porto Kallinich che, probabilmente su suggerimento degli assicuratori, inviò al Governo del Litorale un esposto in data 15 gennaio 1815. Il 22 marzo 1816 la Corte, colpita dal fatto che dal dicembre 1813 al febbraio 1816 erano naufragate sulle coste da Cervera, in Istria, a Grado ben sette navi (ma in verità erano 12), ordinò al Governo del Litorale di avanzare delle proposte per la costruzione di fari lungo le coste istriane. Il Governo locale partecipò immediatamente all'architetto Pietro Nobile, preposto alla Direzione delle Fabbriche del litorale ed alla Deputazione di Borsa “l'ordine sovrano di dovere all'istante disporre l'opportuno per l'erezione di fanali marittimi” ed invitò in particolare la Deputazione a mandare il 16 aprile persone esperte a Pola per intraprendere dei sopralluoghi lungo la costa istriana e fissare assieme al Governatore ed al Nobile il numero e l'ubicazione dei fari da costruirsi. La Commissione effettuò, come previsto, la visita e deliberò di programmare la costruzione di

tre fari da ubicarsi, nell'ordine, a Salvore, in prossimità di Promontore ed a Trieste. Il 7 ottobre 1816 ebbe luogo una riunione, sotto la presidenza del consigliere aulico Conte de Chotek, fra funzionari del Governo del Litorale, esponenti della Deputazione di Borsa e delle principali compagnie locali d'assicurazione. In quella sede l'architetto Nobile presentò il progetto del faro di Salvore. Lo stesso progetto avrebbe potuto essere utilizzato per il faro di Promontore. Nella riunione si deliberò indi di procedere subito alla



costruzione dei due fari e di rinviare quella del fanale di Trieste. Si deliberò altresì di approvare il progetto elaborato dal Nobile, di adottare l'illuminazione ad olio, come suggerito dall'architetto, e di affidare alla Deputazione il finanziamento della spesa, in quanto l'erario non era in grado di provvedervi. Si suggerì infine di procedere al reperimento del danaro mediante il collocamento fra commercianti, assicuratori ed armatori di “azioni” (così impropriamente definite) per un totale di fiorini 35.000. Alcuni giorni dopo – il 23 ottobre – il Nobile presentò una relazione scritta nella quale, fra l'altro, suggeriva di costruire la torre con pietra lavorata, da reperire il loco, senza quindi intonaco, suscettibile questo di rapido deterioramento, e di attribuire ai due fanali “caratteristiche” di illuminazione differenti in modo da rendere possibile al navigante di distinguere l'uno dall'altro anche in condizioni di visibilità difficili. Preventivò il costo di ciascuno di essi in fiorini 16.751. Secondo Nobile il “diritto di lanternaggio” avrebbe dovuto essere posto a carico anche del porto di Venezia e di quello di Fiume nella proporzione di 3 per Trieste, 2 per Venezia ed 1 per Fiume. I fari di Salvore e di Promontore riescono infatti utili anche alle navi che entrano ed escono da Venezia seguendo il consueto itinerario lungo la costa orientale dell'Adriatico. Al porto di Fiume è utile invece solo quello di Promontore.

La presenza di un faro sulla punta di Salvore – rilevò l'architetto – è quanto mai utile per prevenire incidenti alla navigazione provocati dalla violenza della bora, dalla presenza di insidiosi banchi al largo di Grado e delle secche di Umago e Sipar. Per quanto riguarda la precisa ubicazione del faro di Promontore, Nobile prese in considerazione due soluzioni, senza però decidersi per l'una o per l'altra: l'erezione cioè del fanale o sull'isoletta di Felonega o sullo scoglio di Porer (la scelta definitiva, dopo circa 15 anni, cadrà su quest'ultimo). Il progettista delineò pure il candelabro di sostegno delle luci e la gabbia di protezione di tutto il complesso illuminante.

La Deputazione di Borsa già il 15 ottobre dello stesso anno fece rispettosamente presente all'Eccelso I. R. Governo del Litorale che “dietro li più energici eccitamenti” gli operatori si erano sì dichiarati disposti a sottoscrivere una o più “azioni” delle 350 di F. 100 ciascuna per la formazione del capitale iniziale di F. 35.000 per la costruzione dei due fari, ma intendevano ricevere preventivamente delle garanzie circa la loro partecipazione all'amministrazione del capitale stesso, da affidarsi, possibilmente, alla Deputazione. I sottoscrittori desideravano inoltre avere la certezza che le “azioni” venissero rimborsate in tempi ragionevoli con la garanzia di percepire l'interesse del 6% durante l'esposizione del capitale.

A conclusione di uno scambio di note fra la Deputazione e gli uffici dell'amministrazione statale, l'Eccelsa Aulica Commissione per il Commercio, organo del Governo centrale di Vienna, stabilì con decreto del 24 ottobre 1817 che il “diritto di lanternaggio” era da riscuotersi solo nel porto di Trieste, con esclusione di Fiume e



Venezia. Inoltre, sempre secondo le direttive fornite dal decreto anzidetto, il regolamento del “fondo di lanternaggio” venne modificato nel senso che l'emissione delle “azioni” e l'incasso del controvalore relativo, nonché l'amministrazione del fondo, il pagamento degli interessi e la restituzione delle somme sottoscritte, erano da considerare quali atti di diritto privato di competenza della Borsa. Rimase di competenza della Direzione delle “Fabbriche, delle Acque e delle Strade” del Governo del Litorale, l'approvazione dei progetti ed i collaudi dei lavori.

Nel mese di aprile 1817 risultavano sottoscritte 277 “azioni” da F. 100 ciascuna da assicuratori, commercianti ed armatori locali. Le rimanenti 73 “azioni” vennero acquisite dalla Deputazione stessa attingendo il capitale dalle disponibilità di un altro fondo da essa gestito ed alimentato dalla riscossione di un diritto sulle merci movimentate nel porto franco.

Il 9 gennaio 1818 venne approvato da Vienna il regolamento riformato del “fondo di lanternaggio”. L'esazione del diritto, affidata all'ufficio del capitano del porto, iniziò dal giorno di accensione del faro di Salvore. Il diritto ammontava da 1 a 3 carantani per tonn., a seconda della portata della nave; erano escluse dal pagamento le barche fino a 15 tonn.³.

³ 1 car/tonn. per navi da 15 a 50 tonn.
2 car/tonn. per navi da 50 a 100 tonn.
3 car/tonn. per navi oltre 100 tonn.

La costruzione del faro di Salvore, iniziata nel marzo del 1817, proseguì speditamente fino all'ultimazione delle opere in muratura. I blocchi per le fondazioni vennero forniti da una cava sita nelle immediate vicinanze dell'edificio sul versante nord della punta, mentre le pietre della torre vennero estratte da un'altra cava dislocata sul versante sud della punta sempre ai piedi dell'edificio. Un certo ritardo nel ritmo del lavoro venne provocato da difficoltà sorte nella fornitura di pezzi in ferro fuso per la gabbia da parte della fonderia di Maria Zell e dall'adozione dell'illuminazione a gas di carbone prodotto con un distillatore costruito "ad hoc"

Se ne occupò un intendente d'artiglieria assistito da un sottufficiale che, congedatosi, avrebbe poi per alcuni anni gestito l'impianto, quale assistente del faro. Questo venne acceso la prima volta durante la notte del 17 aprile 1818: La scelta dell'alimentazione a gas, tutt'altro che felice, è da attribuire probabilmente a ragioni di prestigio. Quello di Salvore è stato infatti il primo faro nel Mediterraneo ad utilizzare il gas, sull'esempio di qualche altro già funzionante nel nord Europa con carbone, però, a basso tenore di zolfo e di ben altra qualità rispetto al carbone dell'Arsa. Il carbone utilizzato a Salvore provocava, con l'emissione di SO₂ durante la distillazione, la formazione di acido solforoso a seguito della combinazione dell'anidride con l'acqua di condensa che si formava sulla superficie di ferro dopo il raffreddamento del distillatore. Le riparazioni dovevano quindi essere continue. Inoltre, le fiamme, specialmente durante le lunghe e fredde notti invernali, si affievolivano col diminuire della pressione del gas accumulato in precedenza nel deposito: da qui le frequenti lamentele dei capitani alla Deputazione per l'insufficiente luce erogata dal faro. Infine, la gabbia non era a perfetta tenuta d'aria e quindi l'assistente doveva costantemente essere pronto a riaccendere questa o quella fiamma spenta da infiltrazioni d'aria, ovviamente inevitabili in presenza della bora.

Nonostante le lodi ed i vantaggi del sistema a gas decantati da un illustre accademico, il sig. Aldini di Milano, in una corposa pubblicazione del 1819, l'illuminazione a gas venne abbandonata nel 1823 e si fece ricorso alla primitiva ma sicura illuminazione con olio di oliva. I 42 lumi con lucignolo, che attingeva nell'olio, collocati su di un candelabro a cono, garantivano – grazie anche alla presenza di altrettanti specchi parabolici argentati – una fiamma migliore, più sicura ed anche più pulita. L'olio di oliva produce infatti una fiamma priva di fumi carboniosi, mentre nell'alimentazione a gas è frequente una combustione scadente con conseguente ingiallimento della fiamma ed annerimento degli specchi per effetto del deposito di residui carboniosi.

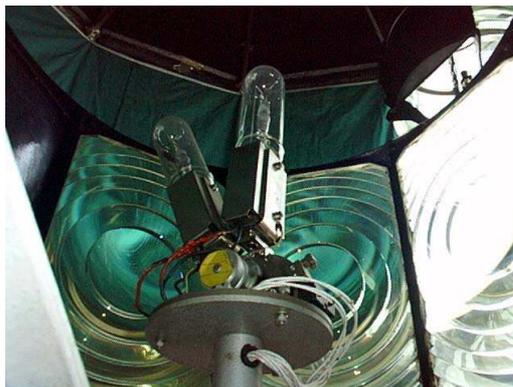
A faro inaugurato e già in funzione, la Direzione delle Fabbriche curò nel novembre 1818 l'affissione sopra l'entrata lato mare di una lapide in omaggio all'imperatore Francesco I che ordinò l'esecuzione dell'opera, ma non "ex sua pecunia", ma grazie alla "magnificenza" del ceto mercantile triestino.

Il 24 marzo 1821 la Deputazione di Borsa deliberò di completare il faro e le sue pertinenze con un edificio da adibire ad alloggio per gli assistenti ed a magazzino. Il 30 aprile successivo, venne stipulato un contratto d'appalto con l'architetto Matteo Pertsch. Il faro venne così dotato di una dignitosa casa d'abitazione, di una spaziosa tettoia e di un comodo cortile, come ancora oggi si può constatare. Spesa preventivata F. 4.500; spesa consuntiva F. 5.967. Nel 1860 il faro venne dotato anche di una grande cisterna, indispensabile a causa della mancanza nelle vicinanze di pozzi naturali e delle prolungate siccità estive.

Il terreno di pertinenza del faro venne acquistato dalla Deputazione ed a suo nome intestato, con due distinti atti di compravendita, stipulati con il proprietario Carlo Apollonio, discendenti del quale fino a pochi decenni fa erano ancora proprietari di un fondo adiacente. Il primo contratto venne stipulato il 30 settembre 1817 e l'altro il 20 ottobre 1819, complessivamente per klafter quadrati 7044 (pari a circa 25.000 metri quadrati) per un totale di F. 300.

Il costo globale del faro ammontò a F. 38.372, a fronte di una previsione di spesa di F. 17.000 circa. La Deputazione dovette ritardare la restituzione del capitale sottoscritto e soprassedere alla costruzione del secondo faro a Promontore per mancanza di fondi. Se ne riparlò appena nel 1829.

Per quanto riguarda i sistemi di illuminazione adottati va ricordato che per il fanale di Salvore si fece ricorso alla tradizionale illuminazione ad olio, dopo aver abbandonato nel 1823 – come si è detto – l'alimentazione a gas. Nel 1858 vennero installate nuove lampade dette di Milano (cinque grandi e sedici piccole), utilizzate pure a Porer a partire dallo stesso anno. Della sostituzione dell'olio di oliva con il petrolio nell'alimentazione delle fiamme si iniziò a parlare nel 1860. La Deputazione se ne interessò e chiese, ottenendole, al Console austriaco a Londra, informazioni sull'illuminazione a petrolio, in quel tempo in forte espansione in tutta l'Europa. Nel 1866 gli studi e gli esperimenti relativi all'impiego del petrolio nei fari vennero sospesi dalla Deputazione nella prospettiva, ormai certa, di dover trasferire tutta la gestione dei fari all'amministrazione statale, che più tardi adoterà l'illuminazione a petrolio ed il sistema ottico Fresnel anche nel faro di Salvore. Al petrolio si sostituirà l'energia elettrica dopo l'estensione a Salvore della rete nel 1932.



I fari costruiti dalla Deputazione di Borsa dopo il 1849 e dall'amministrazione statale dopo il 1868 vennero tutti dotati del sistema ottico Fresnel. La Deputazione acquistò gli apparati presso un fabbricante francese, Enrico Leponte di Parigi. Il costo del nuovo apparato ottico era notevole: quello di terzo ordine installato nel 1858 sulla lanterna di Trieste costò infatti ben 23.815 fiorini.

Alla costruzione del faro di Salvore seguì l'edificazione della lanterna di Trieste (1833) su progetto del Pertsch e di Porer (1846) su progetto originario di Pietro Nobile, rielaborato dal Pertsch. Le spese pertinenti all'erezione di nuovi fari, alla manutenzione ordinaria ed alla gestione dei fari in esercizio venivano coperte dalle entrate provenienti dalla riscossione del "diritto di lanternaggio" che, con l'aumento del tonnellaggio delle navi e del loro numero in arrivo a Trieste, forniva un gettito cospicuo⁴.

Nel 1857 l'Arciduca Massimiliano, nella sua qualità di comandante superiore della marina, si interessò della sicurezza della navigazione in Adriatico e promosse studi e progetti sull'argomento sulla base di un'ampia relazione, che venne trasmessa anche alla Deputazione con l'ordine di predisporre dei sopralluoghi da parte di una Commissione di esperti. Di essa fecero parte con altri, il referente per i fari, sig. Padoan ed il funzionario della Deputazione addetto alla manutenzione ed alla gestione degli impianti, Pietro Accerboni. La Commissione compì la missione nei giorni fra il 23 novembre ed il 6 dicembre del 1857: Sia l'Accerboni che il Padoan fornirono interessanti dati circa l'ubicazione più conveniente dei fari da costruire su varie isole in zone particolarmente insidiose per i naviganti. A seguito della cessione del Veneto all'Italia nel 1866 la proprietà e la gestione dei due fanali (Spignon e Rocchetta) esistenti a Malamocco e di quelli di Punta Piave e di Chioggia vennero trasferite all'amministrazione italiana.

⁴ Ci si limita ad elencare qui di seguito i fari realizzati dalla Deputazione con il concorso di vari progettisti e di varie imprese di costruzione. Furono costruiti e gestiti dalla Deputazione, oltre a quelli già citati, i seguenti fari: Punta Bianche (Isola di Brazza) 1849; Lagosta 1851; Punta Ostro (in prossimità delle Bocche di Cattaro) 1854; Malamocco (Fanali di Spignon e Rocchetta) 1855; Chioggia 1863; Lissa (non ultimato) 1865; Pelagosa (appena iniziato) 1867. Va ricordato l'architetto Giuseppe Sforzi, ispettore presso la Direzione delle Fabbriche e dal 1852 libero professionista, che si rese particolarmente benemerito presso la Deputazione. Suo è il progetto del faro di San Giovanni in Pelago. Prodigò il progetto e curò l'esecuzione di varie opere di pertinenza di altri fari.

L'amministrazione austriaca – considerata l'importanza dei fari dal punto di vista militare, fattasi evidente nel corso degli eventi del 1866 – ritenne opportuno affidare ogni competenza in tema di fanali marittimi al Governo Centrale Marittimo di Trieste.

E' probabile che tale decisione sia stata suggerita anche dall'aumento del gettito del "diritto di lanternaggio". I consuntivi annuali del relativo fondo presentavano infatti degli avanzi di appetibile entità per un'amministrazione finanziaria costantemente alla ricerca di nuovi cespiti di entrata.

In ottemperanza alle disposizioni ricevute la Deputazione rappresentata da una Commissione all'uopo nominata (Dep. Raffaele Salem, il protocollista legale E. Buiatti, il cassiere Borri e Pietro Accerboni) consegnarono il 1° ottobre 1867 all'aulico consigliere dott. Wittmann ben fiorini 260.467 giacenti presso il "fondo di lanternaggio", nonché i documenti rappresentativi la proprietà dei fari e gli inventari relativi, il tutto in una solenne riunione, i cui partecipanti indossavano l'uniforme di servizio. La Deputazione, nel prendere atto di quanto sopra, assegnò una gratifica speciale ai dipendenti Michele Borri, G. E. Hattinger ed a Pietro Accerboni quale riconoscimento del buon lavoro svolto nell'amministrare per lunghi anni il "fondo di lanternaggio". La consegna materiale dei fari e dei relativi oggetti d'inventario avvenne successivamente sul posto presso i singoli fari entro il 31 dicembre 1867.

Giunse così a termine un capitolo importante della storia della Camera di Commercio di Trieste, i cui membri per 50 anni contribuirono con competenza e lodevole impegno a fornire un servizio di grande rilievo alla navigazione marittima ed alla prosperità del porto franco di Trieste.

Volendo interpretare secondo i correnti termini amministrativi il lavoro svolto dalla Deputazione di Borsa nella gestione dei fari, si può affermare che esso oggi verrebbe affidato ad un'"azienda speciale". Infatti allora alla gestione dei fanali marittimi era preposto un referente coadiuvato, a tempo parziale o pieno, da due o tre dipendenti amministrativi e tecnici. Gli assistenti presso i fari intrattenevano un rapporto di lavoro con la Deputazione e gli stipendi venivano erogati dal "fondo di lanternaggio". Le spese di manutenzione, anche straordinarie, erano deliberate dalla Deputazione in piena autonomia, ma le opere di un certo rilievo dovevano essere collaudate dalla Direzione delle Fabbriche. Il Governo del Litorale esercitava inoltre un controllo, molto blando, anche di merito sui resoconti annuali che erano compilati in termini estremamente semplici.

Vita quotidiana all'ombra dei fari

Ci si può formare un'idea della vita quotidiana degli assistenti leggendo i rapporti che il primo assistente di ogni faro doveva settimanalmente far pervenire alla Deputazione.

La caratteristica di fondo della vita all'ombra dei fari era l'isolamento: un assistente chiede che gli venga fornito un fucile a scopo di difesa; un altro chiede di poter assistere alla messa in una chiesa distante alcuni chilometri, altri ancora lamentano difficoltà nel trasporto di viveri o di legna specialmente d'inverno. etc. Ricorrenti sono i litigi fra gli assistenti, di solito due, "assistiti" talvolta dalle rispettive consorti: la Deputazione prende bonariamente nota e reagisce o con una appropriata reprimenda o, raramente, ponendo rimedio alla situazione con un opportuno trasferimento.

Purtroppo il personale non poteva fruire di assistenza



medica e alcune località erano decisamente malsane, come Punta Piave (Cavallino) e Malamocco. In una località isolata (Punte Bianche) un fanalista dovette assistere impotente alla morte di due suoi figli nel giro di un paio di giorni per scarlattina senza poter far intervenire un medico o trasportare gli ammalati in un ospedale.

Anche gli assistenti del faro di Salvore si lamentavano specialmente nei primi anni del clima malsano e ciò a conferma di quanto riferito da storici circa la diffusione della malaria nella zona di Salvore e lungo tutta la costa occidentale dell'Istria fino a Pola. Dal Medio Evo la punta di Salvore è rimasta per secoli quasi disabitata e non solamente a causa delle febbri, ma anche per il fatto che la prossimità del mare e l'assenza nella zona di un sito fortificato esponevano gli abitanti alla violenza di qualsiasi attacco piratesco. Scorrerie notturne non erano rare malgrado la vigilanza esercitata dalla flotta veneziana. Un esempio è offerto da Cittanova che, nel 1684 venne sorpresa di notte dall'equipaggio di una nave pirata, che saccheggiò l'abitato e rapì ben 38 cittadini, riscattati poi a caro prezzo. Una conferma indiretta ma convincente del perdurante spopolamento della zona si trova nel nuovo Catasto formato nel 1818, dal quale risulta che allora nel territorio di Salvore, di pertinenza del comune catastale di Umago compreso fra Zambrattia-Romania-Cortina-Bosco-Bassania, esistevano complessivamente solo nove case di abitazione, ivi compreso l'alloggio degli assistenti del faro che portava il numero catastale "1".

Se questa era la situazione demografica all'inizio dell'800, nel '600 dopo le grandi pestilenze la zona doveva essere quasi del tutto spopolata.

Gli assistenti fornivano alla Deputazione notizie anche sulla situazione delle campagne, dei raccolti, dell'andamento stagionale, della situazione fito-patologica ed in particolare del progredire della fillossera e si prestavano pure ad effettuare, a richiesta della Deputazione, coltivazioni sperimentali: per esempio di orzo a Salvore, di gelsi a Lagosta, etc. Gli assistenti del faro di Salvore erano pure "Guardiani di sanità" e per tale incarico percepivano un compenso annuo dalle autorità sanitarie (30 fiorini). Il loro compito era importante in quanto gli uffici sanitari erano inflessibili nel trattenere in quarantena navi ed equipaggi "sporchi", provenienti cioè da zone notoriamente compite da peste, colera, febbre gialla, etc. Al riparo dalla bora, in attesa di riprendere la navigazione, sostavano a Salvore non di rado numerose navi ed il guardiano, assunte le informazioni del caso, doveva prontamente segnalare eventuali malattie esistenti a bordo e soprattutto doveva impedire lo sbarco di membri dell'equipaggio.⁵

⁵ Molti episodi della micro-storia salvorina hanno per protagonista la Deputazione della Borsa di Trieste:

- Il 7 luglio 1846 l'assistente Bortolo Predonzan chiede alla Deputazione di provvedere alla costruzione di un ponte sul torrente che si versa nel porto di Salvore per permettere alle famiglie dimoranti nel faro di recarsi a messa, in quanto d'inverno il torrente non può essere guadato. La Deputazione accoglie la richiesta ed assegna F. 200 con la raccomandazione che il ponte sia solido.

- Il 10 ottobre 1853 il Podestà di Pirano comunica che il proprietario del fondo sul quale insiste il ponte vuole demolirlo eccettuando l'assenza di un diritto di passaggio. La Deputazione chiede al Podestà di giungere ad un accomodamento, ma successivamente la mediazione si rivela infruttuosa. Il 12 dicembre giunge notizia che il proprietario anzidetto, Giovanni Maria Del Senno di Pirano, ha fatto demolire il ponte ed interrompere la strada. La Deputazione incarica l'avvocato Venier di citare la controparte, in via preliminare, solo in sede civile. L'assistente Predonzan va a deporre a Pirano e con il determinante intervento dell'avv. Venier si giunge ad un accordo. Il 9 marzo del 1854 la Deputazione ordina la ricostruzione del ponte a proprie spese, che viene intavolato regolarmente. Il 16 aprile 1860 la Deputazione, su sollecito dell'assistente, delibera la ricostruzione del ponte in pietra a spese del "fondo di lanternaggio".

- La consueta siccità estiva creava grandi difficoltà ai pochi abitanti della zona e particolarmente ai proprietari di bestiame. Grazie all'intervento del primo assistente la Deputazione – con atto di paternalistica bonomia – fa scavare fuori dai limiti del terreno pertinente al faro, nell'ottobre del 1857, un bacino (o laghetto) per abbeverare il bestiame. A carico del "fondo di lanternaggio" vanno successivamente anche le spese di pulizia del laghetto (agosto 1865).

- Il 4 febbraio 1858 la Deputazione – aderendo ad una richiesta avanzata dal parroco di Salvore – delibera di contribuire con F. 30 al restauro della chiesa. Analogo contributo viene deliberato, in altra data, per riparare la chiesa di San Lorenzo (Val Fontane).

- Nel 1865 la Deputazione per garantire cure mediche agli assistenti ed ai loro familiari si impegna a versare al medico dott. Linder, abitante nella zona, un onorario annuo fisso di F. 40. La lodevole iniziativa finisce prematuramente a seguito del passaggio dei fari all'amministrazione statale nel 1867.

Da Salvore – previe particolari intese – venivano segnalati mediante palloni di varie forme, appesi all'esterno della torre a varie altezze, i passaggi di navi nell'interesse o delle autorità portuali o anche degli operatori di Borsa. Nei rapporti settimanali il primo assistente dava notizia dei naufragi o degli investimenti su secche e venivano descritte le operazioni di soccorso prestato. Erano queste notizie importanti perché fornivano un attendibile riscontro alle dichiarazioni rese dai superstiti alle società di assicurazione. Nel nostro golfo fra l'Istria ed i banchi di Grado naufragi ed incidenti nella navigazione erano frequenti.

Da una statistica fatta sui resoconti delle dismissioni dal Registro Navale degli anni 1858-1870 risulta che più di un terzo dei natanti a vela austriaci finiva per "fortuna di mare" o scompariva nelle diverse parti del mondo senza più dare notizia di sé

* * *

Durante la sua lunga esistenza la lanterna illuminò non solo la rotta ad innumerevoli naviganti, ma divenne pure fedele amica degli abitanti di Salvore, visitandone col suo raggio muto immancabilmente ricorrente le stanze nei quieti notturni silenzi estivi e nelle fosche, lunghe, tormentate notti invernali. I salvorini temettero per la sua sorte quando nei calamitosi tempi della prima e della seconda guerra rimase a lungo spenta. La fine della lanterna apparve segnata quando, nell'aprile del 1945, si ebbe notizia che ormai era minata. Fu salvata grazie al coraggio di due addetti al suo servizio, che riuscirono a disattivare il congegno di accensione della mina poco prima dell'abbandono della zona da parte della guarnigione tedesca.

dott. Sergio Maurel

