



Manconi, Francesco (1998) *Un Approdo per i minerali. Sardegna fieristica*, Vol. 50 (aprile-maggio), [2] p.

<http://eprints.uniss.it/7254/>

SARDEGNA

fieristica



Luino Lanelli '98

SARDEGNA fieristica

Edita in occasione
della 50ª Fiera
internazionale
della Sardegna



Agostino Mela '98

Copertina di Cosimo Canelles

sommario

La Sardegna celebra quest'anno il cinquantenario del suo Statuto
di Giuseppe Podda

Nella nostra isola la disoccupazione continua a dilagare
di Giuseppe Usai

Da noi la recessione non è ancora finita
di Pietro Picciau

La situazione politica regionale
di Filippo Peretti

Il Banco di Sardegna ancora più legato al territorio
di Gianni De Magistris

La lunga strada dello sviluppo
di Antonello Angius

Via libera ai controllori ecologici
di Sandra Orani

Il 24 maggio Cagliari eleggerà il nuovo Consiglio comunale
di Emanuele Dessi

La Sardegna disporrà del Documento di programmazione economica e finanziaria
di Simona Damiani

Per affrontare il futuro la Sardegna deve cimentarsi in tre sfide: innovazione, efficienza, rivendicazione dei valori autonomistici
di Anna Luisi

Le aziende del Sulcis interessate ad un intenso processo di privatizzazione
di Davide Veneziano

Istituiti in Sardegna sei punti franchi
di Andrea Giordani

Varato dal BIC Sardegna il progetto "Sistema esperto e sportello unico per la promozione d'impresa"
di Giulio Dessi

A Macchiarreddu procede a pieno ritmo l'ammodernamento di inceneritore e depuratore
di Antonio Manai

Costruita nei pressi di Busachi la nuova diga sul Tirso
di Marco Enna

In Sardegna la vendemmia 1997 si è conclusa con un grande successo
di Valeria Montalbano

Nell'isola i manicomi non esistono più
di Rosanna Romano

Istituita dall'assessorato comunale ai Servizi Sociali la "Consulta della terza età"
di Cristiana Aime

L'attività dell'associazione "Amici dei bambini cardiopatici"
di Francesca Murgia

A Cagliari i trapianti si praticano da dieci anni
di Gianni Zanata

L'associazione "Uniti per la vita": un sostegno per i malati oncologici
di Maria Francesca Chiappe

L'associazione "Darwin" si batte per fronteggiare la tossicodipendenza
di Antonello Deidda

Inaugurata a Cagliari una Casa di accoglienza per bambini oncologici
di Tarquinio Sini

Il turismo sardo gode buona salute, ma deve migliorare la sua offerta
di Sergio Loddo

Predisposto dall'Autorità portuale di Cagliari il piano regolatore dello scalo
di Gigi Cavagnino

Colle e castello di San Michele ancora sottratti alla fruizione dei cagliaritari
di Umberto Aime

L'aeroporto di Cagliari-Eimas assumerà tra poco una dimensione europea
di Gesuino Mulas

I centri minori dell'isola sollecitano a gran voce un diverso ruolo
di Carla Lorenti

A San Basilio sta per essere costruito il più grande radiotelescopio europeo
di Giorgio Plaisant

Castiadas si prepara a dotarsi di un aeroporto finalizzato alla crescita del turismo
di Raffaele Serrelli

Le zone minerarie isolate dichiarate dall'Unesco patrimonio dell'umanità
di Sandro Mantega

L'asse mediano, un'autostrada dentro Cagliari
di Paolo Murtas

In Sardegna esistono le condizioni ideali per un grande sviluppo del golf
di Mario Franco Cao

Per l'ex Teatro Civico di Cagliari si avvicina l'ora del recupero
di Simona Pischedda

A Cagliari il turismo continua ad essere una merce poco comune
di Massimiliano Rais

In Sardegna il trekking viene praticato con sempre maggiore intensità
di Giosi Moccia

Varato un piano quadro che punta alla rinascita dei quartieri storici cagliaritari
di Fabio Manca

Agricoltura d'eccezione tra San Vero Milis, Milis, Solarussa e Zerfaliu
di Patrizia Mocchi

La costruzione di Calasetta fu decisa nel settembre 1770
di Daniela Cippollina

A Cagliari il primo corso di lingua sarda
di Gherardo Gherardini

Nel Nord Ovest della Sardegna vive una colonia di circa cento grifoni
di Antonio Naitana

La tomba dei giganti "Sa dom'e s'orku" a Quartucciu
di Maria Bonaria Lai

Conoscere l'isola: questo l'obiettivo perseguito dall'associazione "Amici di Sardegna"
di Massimo Aresu

La superstizione nella Sardegna del passato
di Gian Paolo Caredda

In Sardegna, per secoli il suono delle campane ha cadenzato la vita di paesi e città
di Carlo Pillai

Publicato il secondo titolo della collana "Ville e palazzi della nobiltà in Sardegna"
di Ludovica Romagnino

Rinvenute a Cagliari le reliquie di vari martiri
di Mauro Dadea

Il "Progetto Flumendosa", uno tra i più importanti programmi di sviluppo degli ultimi cinquant'anni in Sardegna
di Achille Sirchia

Nella seconda metà dell'Ottocento, Cagliari conobbe una profonda trasformazione borghese
di Paolo Fadda

A Cagliari l'era dell'aereo è cominciata nel 1911-'12
di Dino Sanna

Tharros, la società sportiva oristanese fondata nel 1906
di Beppe Meloni

Il Centro universitario sportivo di Cagliari ha festeggiato nel 1997 i cinquant'anni
di Angelo Carrus

La Fiera internazionale della Sardegna nacque a Cagliari nel 1949. Da allora è passato mezzo secolo
di Vittorio Scano

Avviata la modernizzazione del porticciolo di Marina Piccola
di Giulio Zasso

Politeama Regina Margherita, un teatro cagliaritano aperto a tutti i generi
di Franco Ruggieri

Il Museo Costantino Nivola ad Orani
di Gianni Pitilu

Novant'anni or sono il piroscato tedesco "Hohenzollern" naufragò davanti ad Alghero
di Pierluigi Sechi

Il Museo archeologico di Cabras
di Raimondo Zucca

Tortoli ospita dal 1995 un museo all'aperto di scultura
di Raffaella Venturi

Lo stretto legame di Grazia Deledda con Cervia
di Giovanni Mameli

I Basiliani, un Ordine religioso lungamente diffuso nella nostra isola
di Olivetta Schena

Costanza di Saluzza è sepolta nel monastero oristanese intitolato a Santa Chiara
di Giampaolo Mele

Martino il Giovane morì a Cagliari nel 1409 stroncato dalla malaria
di Alessandra Cioppi

Nel 1793 il vento della Rivoluzione francese soffiò su Carloforte
di Paolo Cau

Il "Cagliaritano" ha celebrato il suo primo quarto di secolo
di Enrica La Nasa

Un'importante figura del giudicato d'Arborea: il canonico Filippo Mameli
di Maria Giuseppina Meloni

Il 7 agosto 1881 Sanluri fu teatro di una violenta agitazione
di Lorenzo Del Piano

Breve storia del porto di Carloforte
di Francesco Manconi

A Cagliari la vicenda dei Gesuiti ebbe inizio nel 1564
di Carla Marongiu

Gli antichi pescatori dello stagno cagliaritano di Santa Gilla
di Carla Ferrante

Il primo Consiglio regionale fu eletto l'8 maggio 1949
di Maria Rosa Cardia

A Cagliari, durante la prima guerra mondiale, varie persone vennero denunciate per attività antinazionale
di Paolo De Magistris

Un poeta del Seicento sardo: Giuseppe Delitala
di Luigi Spanu

Daniel Bovet, il premio Nobel che insegnò all'Università di Sassari dal 1964-'65 al 1972-'73
di Eugenia Tognotti

Ricostruiti in tre volumi i centotrentacinque anni della Camera di commercio cagliaritano
di Sergio Serra

Restauro ad Iglesias l'affresco "La miniera" di Aligi Sassu
di Massimo Cau

Enrico Costa, lo scrittore sassarese che si cimentò in un'ampia varietà di generi
di Antonio Romagnino

Un interessante libro edito recentemente dalla AM&D: "Venditrici di sesso nella Sardegna dell'Ottocento"
di Giovanna Deidda

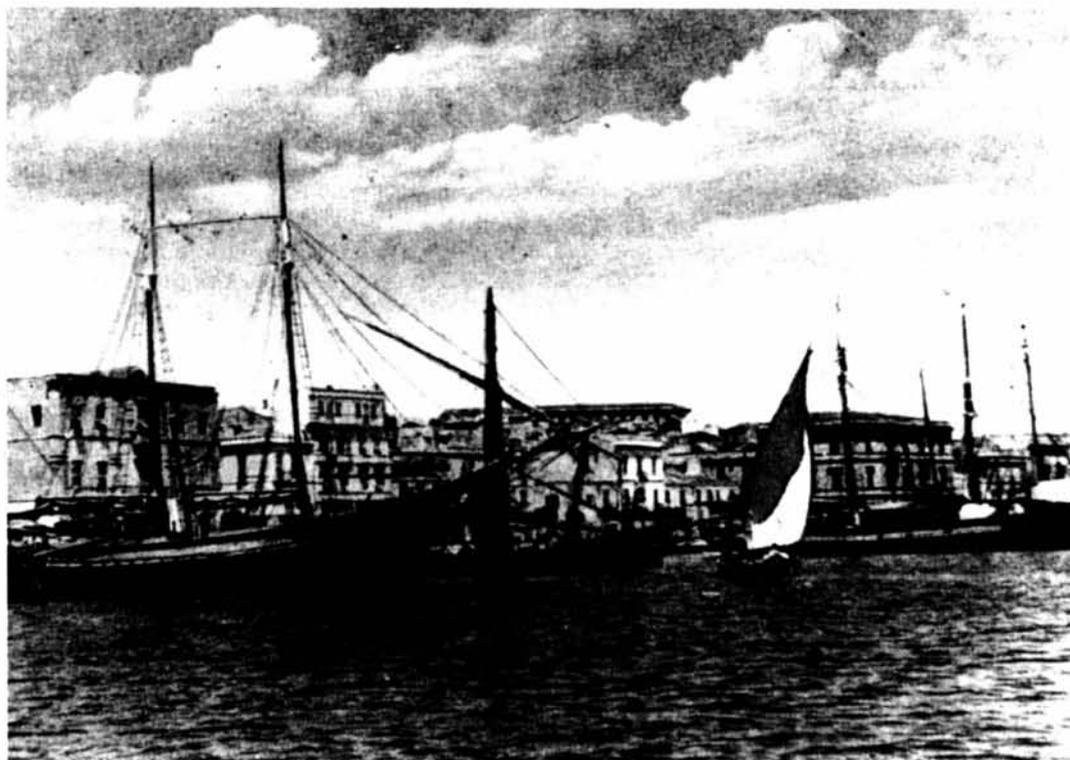
"Launeddas": s'intitola così un bellissimo libro pubblicato a Cagliari nei mesi scorsi
di Myriam Quaquero

In Sardegna la tradizione del Crocifisso gotico doloroso cominciò col "Cristo di Nicodemo" nel XIV-XV secolo
di Ivo Serafino Fenu

Una tra le più belle chiese romaniche della Sardegna: San Pietro di Sorres
di Aldo Sari

Publicati i primi due volumi della collana dedicata alle opere letterarie di Ottone Bacaredda
di Paolo Cubeddu

Breve storia del porto di Carloforte



Il porto di Carloforte tra Otto e Novecento

UN APPRODO PER I MINERALI

di Francesco Manconi

Nato contestualmente al paese, durante la seconda metà dell'Ottocento divenne il punto d'arrivo dei materiali estratti

nel bacino iglesiente che giungevano dalla costa sarda su piccole imbarcazioni e poi venivano spediti a destinazione per mezzo di bastimenti. Questo traffico, che ebbe a protagonisti i battellieri, favorì lo sviluppo dello scalo che si avvantaggiò anche degli interventi compiuti in varie epoche dallo Stato per adeguarne la struttura. Il traffico crebbe notevolmente, ma la grande crisi del 1929, ripercuotendosi sul comparto minerario isolano, determinò un forte rallentamento. Infine, dopo una leggera ripresa dovuta all'economia bellica nei primi anni Quaranta, la crisi del secondo dopoguerra

La storia del porto di Carloforte si può dire che cominci quando i profughi dell'isola di Tabarca si insediavano nell'Isola di San Pietro. Da subito, infatti, la preoccupazione dei nuovi abitanti fu quella di potenziarne le strutture e l'attività commerciale.

Nel 1744, Agostino Tagliafico chiedeva alle autorità sabaude una sorta di zona franca, con l'esonero del diritto d'ancoraggio per i bastimenti che approdavano in quella rada, ritenuta dai tabarchini «il miglior porto naturale della Sardegna».

Per questo, nell'intento di accrescerne i traffici, il capitano Giovanni Porcile chiedeva più tardi che Carloforte, come Alghero e Cagliari, godesse dello status di città e vi si costruisse un lazzeretto dove i bastimenti potessero essere posti in quarantena. Non se ne fece nulla, perché a Torino non si volle arrecare pregiudizio ai commerci dei due tradizionali porti sardi. Così per tutto il Settecento lo scalo carlofortino vivacchiò con un traffico di piccolo cabotaggio, limitato ai contatti con l'isola madre.

Tuttavia, nei primi decenni dell'Ottocento la marineria carolina cominciò a spingersi verso i porti italiani, fino ad allargare poi il raggio dei trasporti commerciali ad altri Paesi mediterranei come la Corsica, Malta e il Nord-Africa. Le merci esportate erano prevalentemente sale, vino e formaggio e quelle importate cereali, stoviglie, laterizi e manufatti vari. Successivamente venne anche potenziata la flotta, aumentando il tonnellaggio delle imbarcazioni: dalle tradizionali bilancelle si passò alle più capaci golette e ai brigantini.

Ma l'avvenimento che rivoluzionò lo sviluppo del porto di Carloforte fu, durante il secondo Ottocento, il decollo dell'attività mineraria

nell'Iglesiente. Proprio allora, una volta scoperte le calamine, specialmente nell'area di Buggeru, le grandi società minerarie europee cominciarono a sfruttare le risorse del sottosuolo sardo su scala industriale. Il prodotto estratto, dopo una prima elementare trasformazione, veniva imbarcato su capaci navi per le fonderie della penisola e del nord Europa dove veniva sottoposto alle ulteriori fasi di lavorazione.

Peraltro, le società minerarie si trovarono immediatamente ad affrontare il problema relativo al trasporto del minerale. Le coste sarde non offrivano punti d'approdo sicuri per le navi di grande tonnellaggio ed erano pressoché inaccessibili in prossimità della zona mineraria, sia per il terreno accidentato e sia in rapporto alle burrasche che agitavano frequentemente quel braccio di mare. Pertanto, si adottò la soluzione di far ricoverare le navi nell'ampia e sicura rada di Carloforte. Ma a quel punto sorse il problema di come trasportare i minerali dai depositi litoranei alle stive delle navi. La soluzione ritenuta più economica fu quella di trasportare il minerale dalla costa occidentale sarda fino a Carloforte per un primo provvisorio immagazzinamento. Il minerale veniva poi reimbarcato sui bastimenti che lo avrebbero portato a destinazione.

Così gli interessi economici delle società minerarie si incontrarono con quelli degli abitanti dell'Isola di San Pietro. Quindi lo sviluppo del porto di Carloforte fu parallelo a quello dell'industria estrattiva. Le società minerarie di Nebida, Masua, Malfidano, *Vieille Montagne*, Pertusola, Gennamari-Ingurtosu vi costruirono i loro magazzini nei quali si stoccarono non soltanto i minerali ma anche combustibili, macchinari, legnami e tutti gli altri prodotti neces-

sari per il lavoro in miniera.

Allo stesso tempo la marineria locale creò una flottiglia di circa duecento bilancelle dalle dieci alle venti tonnellate di portata che, assieme ad una ventina di barche maggiori e ad una cinquantina di barche da pesca, assicurò il servizio di trasporto del minerale grezzo.

Il trasporto ad opera dei marittimi carolini, che assunsero il nome di "galanzieri" (da galanza, nome corrente della galena), avveniva a più riprese. Dai magazzini costruiti sulle spiagge in prossimità delle miniere, il prodotto veniva caricato sui battelli e trasferito a Carloforte. Lì avveniva lo stoccaggio nei depositi delle diverse società minerarie, in attesa che arrivassero le navi di grande stazza. All'arrivo dei bastimenti, il minerale veniva ricaricato sui battelli e stivato a bordo delle navi.

L'operazione era indubbiamente complessa e laboriosa: per questo ai tempi dell'inchiesta sulle miniere di Quintino Sella (1869-'70) comportava costi complessivi assai alti. Tuttavia, col passare degli anni, grazie al miglioramento delle vie di comunicazione e ad un severo contenimento dei salari percepiti dai lavoratori, si riuscì a contenere i costi.

Il trasporto dei minerali occupò subito il primo posto tra i fattori che determinarono il rapido sviluppo del porto.

Nel volgere di qualche tempo Carloforte si trasformò da modesto centro di pescatori e piccoli mercanti marittimi in punto nevralgico dell'economia industriale della Sardegna, con una classe lavoratrice attiva ed agguerrita sul piano sindacale. Per dare un'idea della rapida crescita di questo settore basti ricordare che dagli iniziali 1100 quintali di minerale trasportato nel 1851 si passò nel 1869 a 851490. Que-

sti numeri erano evidentemente destinati a crescere in epoca successiva, quando l'attività estrattiva conobbe un'ulteriore sensibile evoluzione.

La pressoché assoluta inaccessibilità della costa sarda, le quasi sempre pessime condizioni del mare, la modesta stazza delle barche e la distanza non trascurabile dei punti d'imbarco dal porto di Carloforte comportavano seri rischi per i battellieri. Al fine di ovviare a questi inconvenienti, i trasporti avvenivano soltanto durante la buona stagione quando il mare lo consentiva.

Il lavoro dei battellieri era oltremodo faticoso e logorante. Per percorrere da 10 a 20 miglia i convogli dei battelli partivano verso le dieci di sera e trascorrevano l'intera notte in mare. Giunti allo scalo di primo mattino, mettevano il minerale dentro sacchi del peso di 40-50 kg; poi portavano a bordo i sacchi (sostituiti più tardi dalle coffe) e stivavano il minerale nella barca. Tutte queste operazioni si svolgevano a ritmo frenetico sia perché l'equipaggio (formato da cinque o sei uomini) era pagato non a viaggio ma un tanto a tonnellata, sia in relazione al fatto che gli approdi erano insicuri e si temeva il mutamento del mare.

Quando quest'ultimo s'ingrossava, i battellieri dovevano abbandonare l'approdo e ripartire col carico non completo. Talvolta erano costretti persino ad invertire la rotta prima di raggiungere il luogo di carico. Invece, se il mare era calmo e le vele risultavano inutili, le bilancelle viaggiavano a forza di remi azionati per cinque o sei ore consecutive.

Il rientro a Carloforte avveniva di solito a sera inoltrata. Terminava così una giornata di lavoro piena, durante la quale non erano concesse soste in quanto l'opera di facchinaggio si alternava con il governo dell'imbarcazione.

Giunti a Carloforte, per i battellieri si prospettava una nuova dura fatica: il carico doveva essere trasbordato dalle barche ai depositi sparpagliati lungo il litorale che va dallo Spalmatoreddu a Taccarossa.

Ancora una volta il trasporto veniva fatto a forza di braccia camminando su tavoloni mobili che collegavano l'imbarcazione con l'approdo. In porto, infatti, non esistevano ancora le



I battellieri caricano i minerali sulle bilancelle all'ancora nella costa di Buggerru

banchine e la marina era praticamente tutta una spiaggia.

Per questo, nel secondo Ottocento, la battaglia politica finalizzata a potenziare il porto fu la principale preoccupazione dell'amministrazione comunale. Nel 1877 un giornale locale, "L'Eco del Mare", lamenterà lo scarso interesse dello Stato verso Carloforte ed il suo porto di 3ª classe. Qualche anno dopo, nel 1881, il sindaco Paolo Segni sollecitò al ministro dei Lavori pubblici Alfredo Baccarini la riqualificazione del porto (da 3ª a 2ª categoria), in modo che venisse riconosciuta l'importante funzione che la struttura svolgeva per l'economia industriale della nazione.

Il riconoscimento non comportò l'ammmodernamento effettivo delle strutture portuali. Infatti, ci si limitò a prolungare il pontile da sbarco già esistente e costruire due muri per proteggere la spiaggia dalle mareggiate. I veri interventi si ebbero soltanto nel 1895-'96, quando venne scavato il porto e realizzata la banchi-

na del lato destro, e nel 1902, allorché venne eretta una seconda banchina nel lato sinistro del porto. Queste opere favorirono un'ulteriore sensibile crescita del traffico marittimo.

Ma era ancora necessario rendere più sicuro l'ancoraggio delle navi che entravano in rada e si trovavano esposte ai venti di maestrale e scirocco. Risalgono agli anni 1907-'08 i nuovi interventi per potenziare lo scalo con un lavoro di dragaggio e nuove banchine che permetteranno l'approdo di navi da 4000-5000 tonnellate. Il completamento avverrà in epoca fascista erigendo le dighe ed ampliando il molo.

Il movimento del porto ebbe così un sensibile impulso. Accanto ad esso sorsero e si svilupparono industrie ausiliari e complementari come cantieri navali e fabbriche di cordami. Si impiantò, fra l'altro, una piccola officina meccanica che in breve tempo diventò un attrezzatissimo stabilimento metallurgico nel quale ad un certo momento si contavano fino a 150 operai.

Nei decenni seguenti, con l'economia autarchica, il traffico crebbe notevolmente. Nonostante le società minerarie costruissero punti d'attracco esclusivi a bocca di miniera, come quello della *Vieille Montagne*, quasi ogni giorno piroscafi di medio e grande tonnellaggio entravano in rada a Carloforte. In alcuni anni si raggiunsero 200000 tonnellate.

Il porto di Carloforte risultava il secondo della Sardegna e con quello vicino a Portovesme costituiva il necessario complemento per quel complesso ed importante organismo industriale che era diventato il bacino minerario igliese.

La terribile crisi che nel 1929 si abbatté sull'economia mondiale colpì duramente l'industria mineraria e quella sarda in particolare. L'impressionante tracollo subito dai prezzi dei metalli e la successiva svalutazione della sterlina resero assai precaria la situazione di molte società che operavano nella nostra isola. Qualche miniera cessò l'attività, altre ridussero drasticamente la loro produzione. Com'è ovvio, questo gravissimo stato di cose ebbe una profonda ripercussione anche nel settore dei trasporti.

La ripresa sarà lenta e difficile, favorita in qualche misura nei primi anni Quaranta dall'economia bellica. Ma con la fine della seconda guerra mondiale, i notevoli cambiamenti intervenuti nell'economia mineraria igliese segnarono anche la fine di un'epoca e della vocazione economica per il porto carolino. ●

Completato il carico, le imbarcazioni lasciano Buggerru per raggiungere il porto di Carloforte

