

## NOTIZIE OTTOCENTESCHE SUL PORTO DI GIOIA TAURO

Antonio Violi

Le notizie ottocentesche che qua e là abbiamo trovato sul porto di Gioia, ci fanno capire che, seppur si era capita l'importanza strategica e commerciale di quel porto, non riuscirono a convincere il Governo a puntare al suo sviluppo. Essendo al centro del Mediterraneo era facile raggiungerlo da tutte le imbarcazioni per motivi commerciali o per altre esigenze.

Un approdo per salvataggio a causa di una tempesta di vento è raccontato dal Capitano G. B. Suttora del brigantino austriaco il Glorioso Lusignano che scrive:

«Spiaggia di Gioja, presso Nicotra in Calabria, 26 febbraio 1845. Tutti dell'equipaggio, meno un individuo che si annegò, scesero a terra, ed io solo rimasi a bordo, perché l'ultimo che scese lasciò il cavo che serviva a tenerci contro la furia delle onde; sicché, non vedendo altra via di salvezza, mi gettai in mare, nuotando sotto acqua finché le forze me lo permisero. Era già da tutti creduto annegato; ma fortunatamente ricomparvi sulla superficie delle acque, e fui salvato da quei paesani che mi portarono semivivo in un tugurio. Poco lungi dal sito del nostro infortunio ha naufragato pure una scuna francese proveniente da Marsiglia, con capitali a bordo, diretta per Zante, onde caricare olio: però tutti dell'equipaggio sonosi salvati<sup>1</sup>».

«La notte del 22 maggio 1846 uno sciabecco carico di carbone e lietamente partito di Gioja nella Prima Calabria Ultra, con sei marinari ed il capitano, soffrì tempesta ostinata e naufragò nelle acque del Faro, che ingoiarono parecchi de' suoi marinari<sup>2</sup>».

In quell'inizio secolo i porticcioli come "Palmi, Pietrenere e Gioia sono considerati dogane di seconda classe, cioè di esportazione e cabotaggio nei

Reali Domini di quà dal Faro. Ma, col Real Decreto del 16 gennaio 1834 è stato stabilito che la dogana di Palmi e Pietrenere, a contare dal 16 aprile detto anno, cessa di far parte delle dogane di seconda classe e fa parte di quelle di terza classe". Quella di Gioia rimane di 2<sup>a</sup> classe<sup>3</sup>.

Probabilmente, il primo vero tentativo in assoluto a favore del porto di Gioia Tauro, fu fatto sul finire di quel secolo dal deputato palmese Raffaele Colarusso (Palmi, 1854 – 20 giugno 1919),



che cercò di sfruttare la sua presenza in parlamento per chiedere aiuti. Ecco la sua richiesta in Parlamento:

«Onorevoli colleghi! Profitto del capitolo: porto di Napoli, per dire una parola a favore del porto di Gioia Tauro in Calabria, che nel presente bilancio non trova posto. Io non ho chiesto di parlare col pensiero e con la lusinga di ottenere un qualsiasi stanziamento a proposito di opere portuali a Gioia Tauro, né per ricordare l'importanza di quel porto del quale pure, in tempi forse men leggiadri ma certamente più felici, siera lungamente discusso. Ho chiesto invece di parlare perché mai un'occasione più fortunata e più propizia mi si è presentata da che ho l'onore di trovarmi fra gli eletti della Nazione; quella cioè di vedere ministro dei lavori pubblici, e ministro energico ed operosissimo, l'onorevole

Lacava il quale, per caso fortunato, ebbe a dimorare parecchio tempo in Palmi, da dove lo scalo marittimo di Gioia-Tauro dista appena una mezz'ora. Lo scalo marittimo di Gioia Tauro è, secondo il mio modesto avviso, lo scalo più importante delle Provincie napoletane, se si tien conto che, oltre alla esportazione degli olii e dei vini, comune alla piazza importantissima di Gallipoli, ha di più l'esportazione del legname, dei lupini, degli agrumi e di altre derrate minori che

sono esportate dal vasto circondario di Palmi di Calabria, da parte del circondario di Reggio, e da molti paesi della provincia di Catanzaro. Potrei oggi dimostrare, con cifre, statistiche, l'importanza di quella piazza commerciale, ma abuserei della pazienza della Camera. Non è a pensarsi che, per essere stato costruito un così detto porto in Reggio Calabria, che è microscopico e per il quale vedo stanziata in bilancio la somma di lire 80 mila

per nuove opere, del che rendo lode al ministro; e perché si lavora intorno alla costruzione di due scogliere in Scilla e in Villa San Giovanni, si possa ovviare al pericolo: perché quando i bastimenti possono imboccare il canale, ricorrono certo al sicuro asilo del porto di Messina, e non alla costa calabrese. La seconda considerazione d'indole economica, è questa. I bastimenti a vela, che sono i più, ed i piroscafi che sono i meno, i quali vengono a caricare nella rada di Gioia Tauro, debbono pagare, per la poca sicurezza che offre la rada stessa, un maggior premio alle Società assicuratrici, ed alla lor volta i negozianti di Gioia Tauro debbono pagare un prezzo di nolo maggiore di quello che ordinariamente viene pagato, oltre le così dette *stallie* che si prolungano talvolta per

l'imperversare delle tempeste. Ora io domando all'onorevole ministro, che è stato sul luogo: è possibile e giusto che, in tanto progresso, simile stato di cose debba permanere? Non chiedo nulla, non chiedo stanziamenti, perché sarei ingiusto nel pretenderli ora; chiedo soltanto all'onorevole ministro che voglia con amore studiare la questione ardente del porto di Gioia Tauro, e risolverla una buona volta, allorché le condizioni del bilancio, oggi certamente non rosee, gli daranno modo di poter provvedere. Egli farà opera giusta, onesta e dovuta a popolazioni ed a paesi che, sebbene in coda a tutti per la loro posizione, non sono certamente in coda a nessuno per patriottismo e per ossequio alle istituzioni che ci reggono<sup>4</sup>».

A Colarusso rispose subito Lacava, ministro dei Lavori Pubblici: «Convegno anch'io che il porto di Gioia Tauro ha la sua importanza, specialmente come scalo oleario. Nel 1893-94 fu stanziata fra le spese straordinarie la somma di lire 29,000 per la costruzione di un ponte sbarcatoio nella marina di Gioia Tauro: ne furono spese 23,000, e quando l'opera non era ancora ultimata, venne una mareggiata e la portò via. Non debbo nascondere all'onorevole Colarusso e alla Camera le difficoltà di quella spiaggia; anzi i tecnici affermano che non è possibile farvi un lavoro utile, appunto perché, come ha notato l'onorevole Colarusso, la spiaggia ha quei tali venti contrari. Vista però l'importanza della cosa non nego (tanto più che l'onorevole Colarusso non chiede per ora stanziamenti in bilancio) di fare ristudiare la questione, e se i tecnici diranno che qualche cosa si può ottenere senza fare opera inutile, entrerei volentieri in quest'ordine d'idee. Spero che l'onorevole Colarusso sarà soddisfatto». Ma il presidente della Camera non permise la replica al deputato calabrese<sup>5</sup>.

#### Note:

<sup>1</sup> *Diario di Roma*, n. 28, 8 aprile 1845, p. 3.

<sup>2</sup> *Il Vaglio*, Venezia, 2 gennaio 1847, p. 141.

<sup>3</sup> *Esposizione della Legge sulle Dogane*, del 19 giugno 1826, del Regno Delle Due Sicilie, Napoli, 1842, p. 2.

<sup>4</sup> *Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XX - 2 Sessione - Discussioni - Tornata del 30 novembre 1898*, p. 344.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

## I racconti di Don Micuccio

### LE RONDE A PESCÀNO

Domenico Cavallari



Giorgio Belcaro

Subito dopo la caduta del Fascismo, 25 luglio 1943, in Italia arrivò un soffio di "libertinaggio" non di libertà.

Scomparsi i Podestà, scomparsa la Milizia, i malvivitosi si sentirono liberi di operare.

Giravano per le contrade squadracce di ex detenuti e delinquenti, con bestie da soma a seguito, e razzavano di tutto: olio, vino, cereali, granone, lana tosata, soldi, gioielli, ecc.

Giorgio Belcaro consigliò a noi e ai contadini che dimoravano a *Pescàno* di organizzare, a turno, delle ronde per prevenire i saccheggiamenti.

Fu un bene, perché qualche giorno dopo i ladri forzarono la porta del magazzino delle derrate (il "casone"), ma all'interno trovarono quattro nostri giovani che con i fucili in mano riuscirono a mettere in fuga quattro ladri e a prenderne due che, legati con corde, furono portati dai carabinieri.

I carabinieri si fecero dire i nominativi dei loro compagni e andarono a prenderli di notte a casa loro, debellando così la banda che operava a *Pescàno* e terre limitrofe.

In un casolare di campagna, in contrada Lichi, di proprietà di due malvivitosi fratelli, i carabinieri recuperarono prosciutti, salumi, formaggi, vino, olio, cereali, ecc. di provenienza furtiva che, dopo aver inventariato, distribuirono alle famiglie cui erano stati sottratti con le rapine.

Per anni a *Pescàno* non si vide più nessuno, solo squadriglie di carabinieri in borghese, comandate da un feroce sottufficiale che non usava tanti riguardi verso i criminali, il famoso maresciallo Laganà, terrore dei delinquenti.

Allora si potevano usare mezzi coercitivi speciali e si arrivava ad adoperare la tenaglia da fabbro... per strappare le unghie ai reticenti, riuscendo ad avere tutte le notizie necessarie, perché allora non ci si poteva avvalere della facoltà di non rispondere...come ora.