

Una descrizione molto dettagliata del porto di Brindisi datata 1853

di *Gianfranco Perri*

Nel 1853 l'ingegnere Luigi Giordano, di Bari, pubblicò una sintesi della storia delle opere di recupero e bonifica del porto di Brindisi: dal primo importante tentativo fatto dal Pignonati nel 1774, passando per i progetti mai del tutto attuati del Pollio nel 1789, e poi descrivendo in dettaglio le opere indicate dalla prima commissione reale del 1834 e quelle indicate dalla seconda commissione reale del 1849. E l'ingegnere Giordano incluse la seguente dettagliata descrizione fisica del porto corrispondente a quell'anno 1853.

«Vuolsi distinguere il porto di Brindisi in due parti, tra loro congiunte da un canale di comunicazione. La esteriore, che propriamente può dirsi rada, di lunghezza palmi 6000 dal ridotto canale sino ad incontrare l'isola del Forte di mare. La profondità delle acque in questa rada, tra i limiti di palmi 14 a 45, finiva con altezze minime presso al canale; la traversia principale è nella direzione di E-NE. La parte interna costituisce propriamente il porto; essa si divide in due rami, nel mezzo dei quali è la città. Il primo di sì fatti rami detto occidentale, ha la lunghezza di palmi 6500 fino ad incontrare il ponte grande su la strada per Lecce, la larghezza media è di palmi 1200. Il secondo verso oriente, ha la lunghezza di palmi 4500, ed arrestasi a palmi 1200 sottocorrente al ponte piccolo su la stessa strada per Lecce, la sua larghezza media è palmi 800. La profondità delle acque è maggiore nel primo che nel secondo ramo, ma spesso interrotta da bassi fondi, principalmente nel punto in cui si uniscono i rami ed in prossimità del lido.

A questi rami del porto seguono due ampie e profonde vallate, le quali rispettivamente son chiamate dai due ponti di cui abbiamo discorso. Quivi le acque impaludavano, del pari che nello spazio il quale rimane fra il limitare del secondo ramo del porto ed il rispondente ponte su la strada di Lecce.

Tra il porto interno e la rada è uno stretto che li pone in comunicazione. Scarsissima è la profondità delle sue acque, e verso la parte interna veniva distinto in due canali dall'isola Angioina da cui quello di levante toglieva il nome, nell'atto che l'altro di ponente si denominava Borbonico.

SCHEGGE DI STORIA BRINDISINA...

...dalle Cronache dei Sindaci di Brindisi

Procedendo dal ridotto stretto di comunicazione verso la rada, è su la destra la costa di Cala Murena, dalla quale partono due vaste paludi. L'una, denominata fiume piccolo, rimane in un burrone profondo, distante dallo sbocco del canale percorrendo il lido palmi 2800, la lunghezza è palmi 3800, la larghezza media palmi 500. L'altra, dimandasi fiume grande, dista dalla precedente palmi 8000, ha la lunghezza di palmi 5800, la larghezza media di palmi 1100. Ad oriente dello sbocco di fiume piccolo nella rada è una secca di pietra mazzaro, che s'inoltra nel mare per la lunghezza di 1500 palmi.

Questa costa di Cala Murena, e più quella parte che tra i due burroni intercede, ha per lunghi tratti una scarpa verso il mare quasi verticale, di più o men notevole altezza, composta di terra, bolo e tufo carpino, disposti per lunghi e spessi strati; una sì fatta scarpa così pronunziata è normale alla direzione dei venti boreali, che la pongono in franamento continuo. A sinistra della stessa rada è la Costa Guacino la quale, composta dagli stessi

materiali della opposta costa, è più soggetta a franamenti per la sua esposizione ai venti orientali, e nella parte prossima al canale, anche a quelli della traversia. La lunghezza di quella linea di sì fatta costa, che più ai franamenti rimane esposta, è circa palmi 5500.

Un due miglia all'incirca dallo sbocco del canale nella rada, ed alla distanza minima di palmi 2200 dalla

costa destra, sono le così dette Pedagne; scogli di alquanto estensione, che di pochi palmi si elevano dal livello del mare. La mentovata isola del Forte di mare, la quale quasi limita la lunghezza della rada, rimane circa 2200 palmi distante dalla Costa Guacino. Questa isola è divisa in due da un canale cavato appositamente nel masso per isolare il forte».



Carta nautica del Porto di Brindisi
John Rennie - 1853