

la STORIA

L'altra via del Mare

Già centodieci anni fa si parlava del porto del futuro

VIAREGGIO

di PAOLO FORNACIARI

Centodieci anni fa, il 7 dicembre 1907, l'onorevole **Giovanni Montauti** presentò alla Commissione per i porti della Provincia di Lucca la relazione "Sulla sistemazione del porto di Viareggio". E già allora si parlava – sia pure in maniera ben diversa da oggi – di "via del Mare".

La data è importante per la storia del porto di Viareggio perché, a distanza di quasi cento anni da quando Maria Luisa di Borbone, Duchessa di Lucca, decretò la costruzione della prima Darsena che costituì il primo passo per l'avvio dell'attività marinara e cantieristica di Viareggio, si prospettò il futuro sviluppo e miglioramento delle condizioni logistiche del porto di Viareggio che si realizzò con la cerimonia di posa della prima pietra del nuovo porto avvenuta il 28 settembre 1913, alla presenza del re Vittorio Emanuele III.

Ma chi era l'onorevole **Giovanni Montauti**? Sul numero speciale dei giornali "Libec-

cio" e "Paranzella", pubblicato per l'occasione, dei quali **Angelo Tonelli** era proprietario e direttore, viene così descritto: «Da due legislature rappresenta il Collegio di Pietrasanta e lo rappresenterà anche la terza perché nessun competitore può contendergli il terreno. Di origine fiorentina, da moltissimi anni è a Lucca dove ha acquistato una posizione solida e privilegiata. È vice presidente del Consiglio provinciale, presidente della giunta vigilante l'istituto tecnico, presidente del tiro a segno, consigliere della Camera di commercio. Degli interessi e delle aspirazioni di Viareggio si è sempre mostrato caldo fautore».

Lo studio presentato dall'onorevole Giovanni Montauti, come si può leggere nella relazione, prevedeva: «La creazione di un bacino di espansione avanti la spiaggia, prolungando nella stessa direzione di altri 300 metri il molo guardiano nord dell'attuale canale; e costruendo una scogliera di difesa, che staccandosi dalla spiaggia a sud del detto molo, alla distanza di 530 metri con un raggio di 380, racchiuda uno specchio d'acqua di circa 11 ettari».

Alla relazione sono allegare numerose tavole che offrono importanti informazioni statistiche: l'avanzamento delle spiagge adiacenti i moli, a nord e a sud, dal 1864 al 1907; i dati delle imbarcazioni in arrivo e in partenza e la quantità delle merci imbarcate e sbarcate nonché il numero dei battenti costruiti e varati a Viareggio.

Dati che fanno dire all'onorevole Montauti: «Non è giusto, non è politicamente pru-

dente non fornire ad una numerosa classe di lavoratori i mezzi adattati per rendere possibile l'applicazione del necessario lavoro».

Fra i molti punti presi in considerazione dal progetto di sistemazione del porto di Viareggio c'è anche l'attenzione per favorire le operazioni commerciali gravitanti sulla futura realtà portuale, con la realizzazione di un percorso che, oggi, potremmo definire come la "via del mare".

Infatti, viene prevista «la costruzione di un nuovo canale navigabile, lungo 1314 metri e largo 50, che dalla spiaggia, partendosi dall'angolo più ridossato della nuova scogliera, in direzione pressoché parallela all'attuale canale Burlamacca, vada a terminare nei pressi della stazione ferroviaria». Specificando che «tale nuovo canale offre ancora la possibilità di allacciarsi direttamente con la ferrovia mediante un binario di corsa ed uno di ritorno della lunghezza di circa 1300 metri, lungo tutta la sua sponda sinistra, con grande vantaggio per tutte le operazioni commerciali marittime». Il costo complessivo dei lavori previsti dal progetto ammontava a circa 4 milioni e mezzo di lire, una cifra che era considerata alta, ma che veniva indicata come indispensabile per andare incontro non solo agli interessi economici, marittimi e sociali di Viareggio, ma anche della Provincia e dell'intera Regione.

Ma si dovrà attendere il maggio del 1908 per vedere approvato dal governo un progetto di sistemazione del porto viareggino, che prendeva spunto dalla relazione presentata dall'onorevole Montauti, e il finanziamento dei lavori per un importo di 1.075.000 lire.

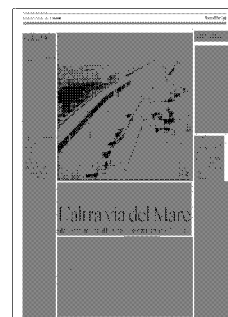
Anche se, dopo tanti anni, sembravano finalmente soddisfatte le giuste aspettative di Viareggio, nuovi ostacoli ritardarono l'inizio dei lavori, primo fra tutti un parere negativo del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per il quale «un autentico porto a Viareggio non può ottenersi se non a scapito del porto stesso e della violentata natura».

L'annosa vicenda del porto "impossibile" fu risolta nel 1912, grazie all'autorevole presa di posizione in favore del progetto di Giovanni Giolitti, presidente del Consiglio dei ministri.

E così si giunse al 28 settembre 1913, data stabilita per la cerimonia della posa della prima pietra del nuovo porto.

Un giorno importante che fu preparato nei minimi particolari. Il 19 settembre, il Consiglio comunale deliberò di stanziare la somma di 25.926 lire per finanziare una serie di iniziative che erano state messe a punto da un comitato dei festeggiamenti presieduto dal cavalier **Pietro Feroci**. Il programma comprendeva, dal 20 al 29 settembre, un "corso dei fiori", con sfilata di automobili e carrozze opportunamente

Nel lontano 1907
l'onorevole
Montauti
presentò un
progetto
La via d'accesso
alla Darsena
doveva essere
un nuovo canale



addobbate sui viali a mare, tornei di spada e di fioretto nel salone della "Fiorentina", spettacoli di varietà al Politeama e all'Eden, grandi balli al Kur-saal, concerti bandistici, regate, spettacoli pirotecnici, una illuminazione fantastica dei giardini di piazza D'Azeglio e, a chiusura, una conferenza organizzata dalla Società Pro-Viareggio Reclame, tenuta nel salone Margherita dal pubblicista Arturo Calza.

Viareggio viveva quei giorni in una atmosfera di festa generale. Tutti gli alberghi erano affollati dalle numerose autorità politiche e militari e dalle delegazioni ufficiali dei comuni delle province limitrofe, venute a far da cornice alla presenza del Re. Il giorno 27, una squadra della marina militare, composta dalle navi "Regina Margherita", "Emanuele Filiberto" e da sei torpediniere, giunse nelle acque di Viareggio. Mentre le due navi diedero fondo al largo, le torpediniere si schierarono nella darsena

Toscana. Alle prime ore del giorno dopo la "Regina Margherita" si recò al Gombo per ricevere il Re e alle 9.30 fece ritorno a Viareggio. Iniziò così quel memorabile 28 settembre.

Ma vediamo come si svolge la cerimonia di inaugurazione dei lavori del nuovo porto.

Alle 9.45, la lancia su cui aveva preso posto il sovrano varcò l'imboccatura del porto-canale e percorse il canale fino alla darsena Toscana, dove era stato predisposto un apposito scalo e dove avevano fatto quadrato le sei torpediniere. Qui il Re fu ricevuto dalle autorità, fra le quali ricordiamo il ministro dei Lavori pubblici, onorevole Sacchi, l'ammiraglio Millo, ministro della Marina, monsignor Marchi, arcivescovo di Lucca, l'onorevole Giovanni Montauti e S.E. **Ferdinando Martini**. Poi un corteo di automobili condusse Vittorio Emanuele e il seguito lungo la via Coppino fino alla spiaggia dove era stato eretto il palco reale, affiancato da due tribune, una per i deputati ed i senatori ed una per le autorità comuna-

li e provinciali. Poco distante una terza tribuna ospitava circa 500 invitati. Il numerosissimo pubblico assisteva alla cerimonia assiepato su un'improvvisata gradinata ricavata sulla sabbia posta a pendio.

Dopo i discorsi di rito e dopo la celebrazione di una solenne messa, si compì la cerimonia della posa della prima pietra del nuovo porto.

Il Re, con una cazzuola d'argento, cosparsa di cemento il luogo dove fu murata la prima pietra che conteneva alcune monete d'oro ed una pergamena, artisticamente realizzata da Alfredo Belluomini. Terminata la cerimonia, il corteo reale fece una breve sosta nel palazzo municipale, dove il Re ricevette le autorità comunali ed i rappresentanti delle associazioni e delle società locali. Poi, in automobile percorse le strade di Viareggio per giungere sul molo, dove salì su una torpediniere e partì alla volta del Gombo.

Il 29 settembre, con un manifesto, il sindaco ringraziò la

cittadinanza «che seppe dare così luminoso esempio di civili intendimenti e di caldo e consapevole fervore nel giorno fortunato e lieto in cui per regale auspicio il paese si affrettava verso il suo migliore destino».

Ma per Viareggio il "migliore destino" era ancora lontano: dopo questo solenne inizio, il progetto del nuovo porto registrò nuove critiche, subì una interruzione durante il periodo bellico e fu completato soltanto nel 1929, disattendendo a molte delle indicazioni presenti nel progetto del 1907 e, comunque, in ritardo rispetto alle esigenze della mariniera viareggina.

Per l'avvio dei lavori il Comune organizzò nove giorni di eventi
La prima pietra conteneva alcune monete d'oro e una pergamena

Un'immagine del porto di Viareggio oltre cento anni fa

