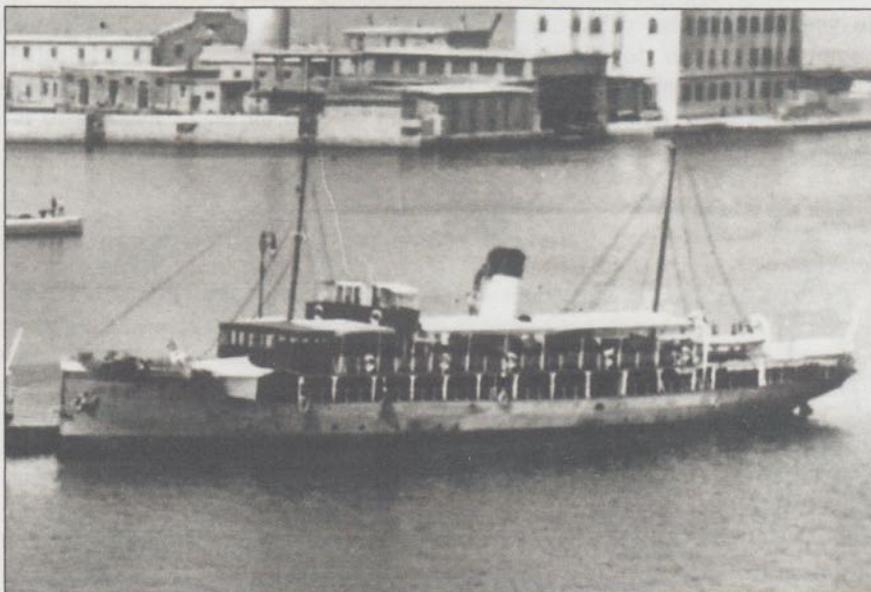


## Itinerario della memoria

Immagini d'album raccolte lungo le coste dell'Istria occidentale.

Mini crociera sentimentale a bordo del piroscafo "San Marco" nel luglio del 1939

Il regolamentare colpo di sirena dava il segnale della partenza facendo correre i ritardatari, che il capitano soleva aspettare pazientemente. Il piroscafo "San Marco" dell'"Istria-Trieste" mollava quindi gli ormeggi allargandosi di poppa, metteva poi la prua al mare aperto e, rasentando il molo della Lanterna, scapolava la testata settentrionale della lunga diga Rizzo ballando per un momento con sonore schiaffate sulla scia lasciata da un bianco vaporino della "Capodistriana" passato controbordo: assumeva quindi l'assetto di navigazione lasciandosi dietro l'ombra del fumo, che usciva in mobili e scure scie dalla ciminiera bianca orlata di nero.



*Il piroscafo «San Marco» ormeggiato al Molo Pescheria*

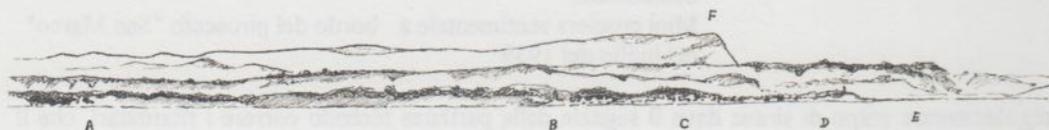
S'imponeva di prammatica uno sguardo di spalle alla città, che si offriva alla vista con tutta l'estensione dei moli e dei magazzini coronati di gru sveltanti mentre la verde collina di San Giusto prendeva le sue reali dimensioni in mezzo all'anfiteatro del Carso screziato di roccia viva. L'occhio correva poi al richiamo delle coste dell'Istria, rese azzurrine dalla distanza. Si faceva finalmente sentire la fresca brezza del largo su di un mare limpido e libero sino all'orizzonte.



*Punta Sottile - Faro (fatto saltare dai tedeschi nel 1944) e obelisco bianco, segnale del miglio marino per le prove di velocità delle navi. A sinistra l'ingresso del Vallone di Muggia*

La costa del vallone di Muggia defilava rapidamente rivelandosi con i suoi ripidi dirupi già parte morfologica della penisola istriana; defilavano pure Punta Sottile con il suo piccolo faro e lo stabilimento balneare in piena attività. Subito dopo ecco Punta Grossa cadente a picco su di una subdola secca, che a bassa marea saliva quasi a pelo d'acqua, segnalata da una boa luminosa, che ballava sulle onde di scia dei vaporini e dei trabaccoli che quasi la sfioravano. Ben visibile in

cima, tra il verde, il bianco obelisco della base misurata, che faceva il paio con quello di Punta Sottile, per il miglio marino nelle prove di velocità delle navi.



A - Miramare B - Faro della Vittoria C - Trieste D - Servola E - Valle di Zaule F - Monte Nanos

A Punta Grossa si apriva la vista di un vasto vallone in fondo al quale sorgeva l'antica cittadina di Capodistria (ab. 7105), costruita su di un isolotto ormai unito alla terraferma a seguito della bonifica dei terreni impaludati affioranti a meridione dell'abitato. A nord e a sud la costiera si presentava collinosa e con spacchi strapiombanti sul mare mentre nella parte più interna si addolciva in verdi colline che, dal ciglione del Carso dei Vena, scendevano a lambire le valli marine di Campi e di Stagnòn, dove il fondale era molto basso per l'apporto di sedimenti dei fiumi Risano e Comalunga. Un fondale di circa 20 metri si trovava dalla parte di Punta Grossa, ma, sebbene ridossato alla bora, non era consigliabile a chi cercava un sicuro ancoraggio in quanto composto di fango giallo sul quale le ancore facevano poca presa.



La boa luminosa di Punta Grossa

Tre miglia a ponente dal campanile di Capodistria appariva la cittadina d'Isola (ab. 6777), che occupava quasi per intero la piccola penisola terminante con la Punta Gallo contrassegnata da un fanale. Il fondale del porto non superava i 4 metri di profondità ma il fango era buon tenitore. Centro peschereccio e industriale, la cittadina era molto nota per i grandi stabilimenti Arrigoni e Ampelea specializzati nella lavorazione del pesce, i cui prodotti erano apprezzati anche all'estero verso il quale s'era affermata una notevole corrente d'esportazione.



A - Vallone di Muggia B - Punta Sottile C - Punta Grossa D - Vallone di Capodistria E - Punta Ronco F - Pirano G - Monte Taiano

La costa, da Punta Ronco a Punta Madonna, si presentava priva di pericoli; Punta Ronco si alzava quasi verticale, simile ad un muraglione di color cinerino riarso in cima al quale si mostrava un traliccio di ferro dipinto a strisce bianche e nere, che serviva per la base misurata del Golfo di Trieste.

Il "San Marco" arrancava al largo consentendo allo sguardo di spaziare su un settore molto vasto, ricco di punti di rilevamento, da Monte Re al Taiano, sorgenti oltre il gradone roccioso dei Monti della Vena, quasi una ferita aperta nel verde delle vegetazione. Si apriva quindi il Vallone di Strugnano, ben riparato dai venti meridionali ma aperto a quelli del IV quadrante, con fondale buon tenitore ma non consigliabile per la presenza di arti da pesca fisse. Si faceva poi incontro la Valle di Pirano (ab. 5740). Dominata dalla chiesa parrocchiale di San Giorgio e dal veneto campanile, che svettava accanto, la cittadina era situata in posizione assai pittoresca, parte in collina, parte su di una penisola piana avanzante sul mare fino a Punta Madonna, caratterizzata dal campaniletto merlato della chiesetta della Salute con fanale terminale.



*Pirano - Punta Madonna e fanale*

Il "San Marco" passava, qui, molto vicino alla riva mandando le onde della scia ad infrangersi sulla scogliera della Punta per ormeggiarsi infine al molo Cristoforo Colombo. La sosta dava agio ai passeggeri di godersi il quadro pulsante di vita, che si apriva ai loro occhi, tra le case venete specchiantisi nell'acqua, che facevano da quinta alle vele colorate dei trabaccoli, delle brazzere e dei pescherecci, sciorinate al sole. La vivace scena appariva coronata dalle antiche mura merlate che si stagliavano contro l'azzurro del cielo su di una collina verde di ulivi, viti e cipressi. Il porto esterno era servito da una banchina di 250 metri ma non era molto profondo. Il fondale variava da metri 1,5 a metri 5,5: il porto interno, munito di una banchina di 190 metri, non superava i 2 metri di fondale e dava ricetto soltanto alle barche da pesca.

La costa della baia appariva contornata, a nord-ovest, da colline ben coltivate, che scendevano ripide sul mare: la riva di sud-ovest, detta Costa del Carlo, era invece piatta. La baia era raccomandabile come rifugio in caso di bora in quanto il vento arrivava qui più moderato che in qualsiasi altro punto del Golfo di Trieste, specialmente a Punta San Bernardino. A 500 metri dalla riva tra la città e la zona ad ovest del Monte Mogoròn si trovava l'ancoraggio migliore su fondali di 15-17 metri di buona argilla.

Alle navi più piccole conveniva cercare ridosso, in caso di cattivo tempo, nella ridente valle di Portorose, entro la zona delimitata da boe di ormeggio; lo scirocco raramente soffiava, qui, con violenza e non sollevava mai mare grosso: erano sconsigliate invece le insenature orientali perché poco profonde e con fondale cattivo. A Portorose (ab. 390), notissima stazione climatica servita da alberghi e popolata di ville, esisteva una scuola di volo per idrovolanti, ai quali era assegnata una fascia di mare, larga 500 metri, estendentesi tra il saponificio Salvetti e il primo magazzino del sale. Nella bella stagione i motori degli aerei si tacevano sentire ovunque e particolari norme dovevano essere osservate dalle navi e dai natanti a motore per evitare che il moto ondoso, da loro provocato, pregiudicasse l'equilibrio dei velivoli in fase di involo o ammaraggio.

Il "San Marco", lasciata Pirano si portava al largo e incrociava la Val Fisine, la Val di Fasano e la Valle di Sicciole, l'insenatura meno pronunciata della baia di Pirano, occupata in gran parte da saline in attività da tempo immemorabile, intersecate da canali accessibili solo alle barche di servizio. Vi sboccavano i fiumi Lera e Dragogna in non più di 2 metri di fondale, scavalcati da ponti girevoli e transitabili soltanto dalle brazzere a fondo appiattito che venivano a caricare il sale.

Da Val Sicciole a Porto Salvore la costa si presentava come una scarpata a picco di colore giallastro, con un punto eminente segnato dalle rovine della chiesetta di San Pietro posta a 78

metri d'altezza. In località Ca' Negra, si protendevano sul mare, su fondali di 2 o 3 metri al massimo, otto pontili di legno serviti da due alberi da carico; cento metri al largo si notavano alcune boe d'ormeggio per bastimenti non superiori alle 600 tonnellate.



*Faro di Capo Salvore*

Capo Salvore scendeva in mare con dolce pendio. Propaggine estrema occidentale della penisola istriana, il capo era formato da 3 punte, la più settentrionale delle quali era chiamata Punta Salvore, seguita da Punta di Mezzo e da Punta Lanterna, che ospitava l'alto e potente faro in catena col Faro della Vittoria di Trieste. La riva, pietrosa e frastagliata, bagnata da un mare limpidissimo che si rompeva in candide spume, era coronata da una vasta pineta, al di là della quale apparivano alture ben coltivate e cosparsa di ville. Lo sguardo spaziava nell'interno sino a Buie, appollaiata su di una collina a 222 metri di altitudine, non a torto chiamata "*Sentinella d'Istria*". La zona di mare non era scevra da pericoli per la presenza delle secche For, Gobbo, Or e Scar, che fronteggiavano la costa. Un'altra zona pericolosa si trovava a sud dell'insenatura del villaggio di Salvore, che era contornato da una scogliera subacquea segnata da una meda, affiorante in tempo di bassa marea.

La costa da Capo Salvore ad Umago si mostrava bassa, rocciosa, seminata di scogliere e secche, molto frequentate dai pescatori perché ricche di pesce. A sud del faro si protendeva la secca di Sipar, che durante la bassa marea affiorava in tre punti. Si poteva scorgere, qui, la muraglia diroccata di un antico castello, presso il quale la leggenda vuole si sia arenata la nave che portava il corpo di San Marco da Alessandria a Venezia. Poco a nord vi è un'altra secca, la Senestra, con poco più di un metro e mezzo d'acqua, segnata da un gavitello. La valle di Sipar non era molto profonda ma presentava un buon fondale, ora sabbioso ora roccioso, adatto però alle sole imbarcazioni minori. Una lingua di terra, detta Punta Pegolotta o del Moro, era riconoscibile per un albergo, lo "*Stella Maris*", che sorgeva proprio in riva al mare: contornato dal bassofondo della secca omonima, aveva l'estremità foranea segnata da un grande fanale su basamento tronco-conico in muratura.



*Fanale sulla Secca Pegolotta*

Si giungeva così davanti ad Umago (ab. 2400) adagiata su di un'altra lingua di terra alquanto stretta, con case basse e grigiastre ch'erano circondate, in parte, da mura resti di un'antica cinta medioevale. Centro peschereccio molto attivo, il porto aveva forma circolare ed era protetto da una diga lunga 350 metri su un fondale roccioso all'imbocco e di fango cedevole nella parte interna, profondo al massimo 4 metri, in posizione riparata dai venti. Lungo la costa a nord del porto si

protendeva la bassa e rocciosa secca dei Greci, il cui limite meridionale era segnato da una meda. Altra secca, segnata da un gavittello e detta di San Martino, si trovava anche all'interno della diga sopra citata, che appariva munita in testa da una caratteristica costruzione a cupola portante in cima un fanale. Un buon ancoraggio si poteva trovare più a sud. in Val Muiella, ridossato alla bora, con fondali di 18 metri di fango tenace e buon tenitore, capace pertanto di accogliere anche navi grandi: due miglia più avanti il fondale scendeva fino a 27 metri.



*H - Punta S. Pietro J - Fabbrica mattoni L - Sbocco fiume Quieto M - Porto Quieto N - Fanale su Punta del Dente O - Torre*

Da Umago a Porto Dàila la costa saliva gradatamente verso l'interno con dolci pendii coperti in gran parte di boschi. Le insenature, che si susseguivano, non erano adatte all'ancoraggio ma la zona si prestava bene ad una intensa attività peschereccia anche con le lampare.

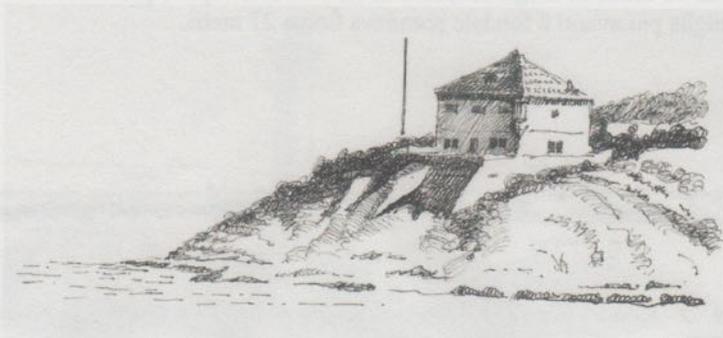


*Fanale sulla diga di Umago*

Erano visibili dal mare due cappelle erette in Val San Giovanni, la chiesa e il campanile del villaggio di San Lorenzo, le rovine di un mulino a vento su Punta Molino e, nell'interno, i campanili di Verteneglio e di Villanova. Ancora un miglio, ed ecco la Val Pozzuoli, resa pericolosa dalla secca Fiandara coperta da soli 30 centimetri d'acqua. Più in là si scorgeva Punta Vacche orlata da numerosi scogli, tra i quali andava a rompersi il moto ondoso sollevato dalle navi transittanti al largo. Poi ancora zone di bassifondi e di scogli affioranti, di fondali infidi per la presenza di relitti, sicché le navi usavano tenersi a non meno di due miglia dalla costa. In Valle San Lorenzo era visibile un molo, che si spingeva in mare per 120 metri con un fondale, nei pressi della testata, di 4 metri e con nei pressi una boa da ormeggio cilindrica; due miglia e mezzo al largo, il fondale scendeva a 24 metri e si faceva fangoso. Porto Dàila era servito da un molo di 80 metri praticabile dalle piccole navi, che venivano a caricare bauxite e legname. Punti cospicui della costa erano rappresentati dagli edifici del noto convento (a nord del quale si trovava un buon ancoraggio su 7-8 metri di fondo) e da diverse case isolate in mezzo a macchie di vegetazione, tra cui spiccavano i cipressi, e scaglionate verso l'interno sino a Verteneglio. Dalla punta di Dàila bisognava tenersi al largo per non incappare in una secca protendentesi in direzione di nord - ovest per 400 metri e segnata da una boa.

Fino a Porto Quieto si aprivano diverse insenature non adatte agli approdi, nelle quali era facile scorgere vecchi moli diroccati, taluni dei quali insidiati da blocchi di pietra sommersi, pericolosi anche per le barche di diporto. Le secche e i bassifondi erano tutti segnati da boe e da mede. All'ingresso dell'ampia rada di Porto Quieto appariva Cittanova (ab. 1600) adagiata su di una bassa penisola con resti delle antiche mura. Il campanile del duomo spiccava tra il verde degli alberi costituendo un buon punto di rilevamento. Una buona zona d'ancoraggio veniva a trovarsi dopo la secca di Val e del bassifondo di Punta Muieda con fondale di 3-4 metri di sabbia e di fango: qui

arrivava fresca la bora tranne che nella parte interna aperta però ai venti di ponente. Le banchine del porto di Cittanova permettevano l'approdo ai natanti con pescaggio sino a tre metri; una diga lunga 227 metri raggiungeva un fondale di 9 metri mentre un altro molo non superava, in testata, i 6 metri. La spiaggia appariva cosparsa di scogli.



*Punta del Dente e fanale*

Ottimi ancoraggi per navi di tutte le grandezze si trovavano a Porto Quietò; ai tempi della Repubblica Veneta se n'erano viste, qui, in gran numero per adempiere gli obblighi di quarantena imposta dalle severe leggi sanitarie dell'epoca. Ai giorni nostri, il posto era frequentato dalle navi che caricavano bauxite e pietra calcarea per le industrie di Porto Marghera, di Trieste e di Pola. La costa saliva a settentrione in lieve pendio e più a levante presentava una ripida parete rocciosa di colore giallastro.

Presso la foce del fiume Quietò, dove l'acqua era profonda solamente da 70 a 90 centimetri, affioravano delle paludi separate dal porto da una diga lunga 1000 metri, che aveva funzione di deviare le torbide provenienti dall'entroterra.

A sud, si aprivano le insenature di Val di Torre e Valletta con acqua profonda fin sotto costa e con eccellenti punti di riferimento dati dalle cave di pietra e dai campanili dei diversi villaggi dell'interno (caratteristiche le rovine dell'antica cappella di Santa Croce). Porto Quietò era facilmente riconoscibile per il colore più scuro presentato dalla valle e per il verde chiaro dell'acqua del fiume, che avanzava talvolta al largo per qualche miglio in mezzo a correnti, delle quali bisognava tener conto. Era riparato dai venti di tutti i quadranti meno che dai venti di ponente: il fondale, formato da tenace argilla grigia ricoperta da uno strato di fango giallo, misto, più al largo, a sabbia grossa, era buon tenitore, soprattutto a meridione, dove si trovavano profondità di 17-18 metri.

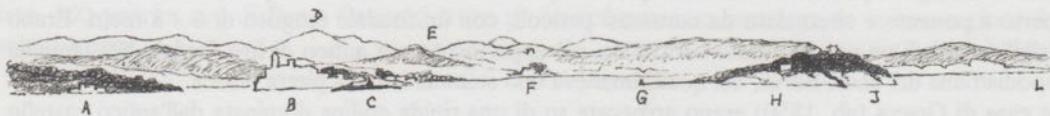
Il fiume veniva a sboccare nella baia tra la zona contrassegnata da una fabbrica di mattoni, detta "Antenà", e la testata ovest della diga, presso la quale si scorgevano alcune briccole per l'ormeggio dei piccoli velieri, che dovevano sostare in attesa di poter risalire il canale navigabile, largo 6 metri, scavato nel letto del fiume stesso, per una lunghezza di 6 miglia e mezzo fino a Ponte Pontòn, verso la cittadina di Montona. L'acqua si presentava salmastra anche dopo tale limite, su fondale costante di 2 metri.

Alla bocca era stato sistemato un ponte mobile, che si apriva al passaggio delle barche. In corrispondenza della barra il fondale era di circa un metro, ma cresceva rapidamente.

Val di Torre, l'insenatura più orientale, offriva un buon ancoraggio ridossato a tutti i venti e riparati dal mare di ogni provenienza. Esisteva qui anche una banchina in muratura con prese d'ormeggio e piccoli pontili di legno usati dalle barche, che venivano a caricare legna da ardere. La Valletta, situata tra Punta Grossa e Punta del Dente, che chiudeva Porto Quietò a sud, si presentava con rive a picco su fondali varianti da 12 a 18 metri ben riparati ma non buoni tenitori.

Altre insenature si susseguivano fino a Parenzo: Porto Cervera, unico adatto agli ormeggi, Porto Bossolo, Valle San Marino, Valle Servolo e altre ancora. Un esteso bassofondo roccioso, costellato di secche (Erba, Mezzo, Civran), si protendeva per un miglio a ponente della Punta Salina Grande mostrando qua e là degli scogli; in questa zona bisognava tenersi al largo perché sotto costa non esistevano passaggi neanche per le barche più piccole.

All'estremità occidentale della Secca Civran faceva spicco una vistosa boa conica di ferro dipinta a strisce bianche e rosse sormontate da una sfera (miraglio) dello stesso colore; un altro miraglio si scorgeva su di una meda della Secca Ambolizzo.



A - San Lutezio B - Parenzo C - Scoglio Barbaràn D - Monte S. Angelo E - San Marco F - Casa Vergottini  
G - Fanale H - Scoglio Càbula J - Isola San Nicolò L - Punta Brullo

Anche Parenzo (ab. 5300), come si è già visto per altre località istriane, era costruita su di una penisola circondata da alcuni scogli e dall'isolotto di San Nicolò, sul quale si scorgevano le rovine di una torre rotonda. Bella cittadina d'impronta tipicamente veneziana, Parenzo presentava diversi punti cospicui di rilievo quali il campanile della basilica, celebre per gli antichi mosaici bizantini, le rovine di Monte Sant'Angelo sorgente alle spalle della città, la casa Vergottini, altre case e cappelle. Bella la Riva Venezia, munita di una banchina di 140 metri con fondale di 3 metri, sufficiente solo per i vaporini costieri. Il porto era angusto e poco profondo, capace pertanto di dare ricetto soltanto a piccoli bastimenti, ai quali non offriva buon riparo in caso di scirocco e di mare grosso malgrado una diga lunga 200 metri protendentesi dall'isola di San Nicolò verso settentrione. Frequenti nella stagione estiva i groppi di vento, che generalmente non sollevavano il mare.



Fanale sullo Scoglio Barbaràn a Parenzo

Sino ad Orsera, la costa presentava un andamento sinuoso ed era orlata di numerosi scogli e isolotti quali l'Altese, il Santa Brigida, il Revère Grande, il Reveròl, il Salomone. Numerose anche le secche, tutte segnate, ma da tenere comunque alla larga. Sul lato nord-ovest della secca Marmi, che si spingeva notevolmente al largo, si notava una grande boa con due vistosi miragli.



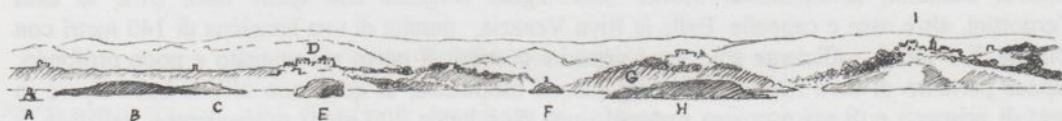
M - Monte Maggiore N - Orsera O - Canale di Leme



Fanale sullo Scoglio Càbula

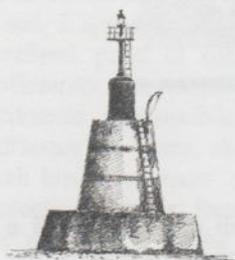
Le insenature più pronunciate di Molindrio (Molin del Rio), Fontane, Valle Saclo e Piova non offrivano buoni ripari. Più avanti si apriva il porto di Fontane, che si presentava molto vasto, aperto a ponente e circondato da numerosi pericoli, con un fondale fangoso di 6 - 8 metri. Erano visibili i resti di un vecchio molo caricatore, già appartenuto per antico diritto feudale alla famiglia capodistriana dei conti Borisi, dei quali rimaneva uno stemma in bella pietra bianca.

Le case di Orsera (ab. 1850) erano arroccate su di una ripida collina dominata dall'antico castello dei vescovi, unico resto dell'antica diocesi. Circondata da cave di pietra pregiata, che si aprivano come ferite candide in mezzo alla bassa vegetazione, la cittadina era anche un attivo centro peschereccio, nelle cui acque si impiegavano le lampare sino a due miglia dalla costa. Il porto era accessibile soltanto da piccoli bastimenti, ma a nord - ovest dell'isolotto di San Giorgio si trovava un buon ancoraggio su fondale fangoso profondo da 9 a 16 metri. Sulla vicina isola di Gallinèr era visibile un alto faro a traliccio dipinto di rosso.



A - Fanale Secca Marmi    B - Isola Tondo Grande    C - Isola Tonfo    D - Fontane    E - Scoglio Orlandin  
F - Isola Gallinèr    G - Isola San Giorgio    H - Isola La Lunga    I - Orsera

Continuava, più avanti, la serie degli isolotti, delle scogliere e dei bassifondi, taluni pericolosi come la secca Sasso, lo scoglio Galopòn e gli isolotti Longa e Coversada, l'omonima secca, tutti segnati da mede e da boe.



Fanale sulla Secca Marmi

Si arrivava così al canale di Leme addentrantesi verso levante in una gola a ripidi dirupi per più di cinque miglia, aperto tuttavia al mare e al vento di ponente. Il canale vero e proprio si apriva in corrispondenza della Valle San Felice su di un fronte di 700 metri; le acque profonde per un buon tratto una trentina e più di metri, andavano gradatamente diminuendo verso il terminale dove si trovava una banchina di 55 metri munita di prese d'ormeggio, avvicicabile tenendo d'occhio una scogliera affiorante a meridione. Sboccavano nel canale varie sorgenti d'acqua dolce, alcune delle quali sottomarine, che rendevano incostante il grado di salinità, fatto che tuttavia non ostacolava l'esercizio di una florida peschiera proprietà da tempo immemorabile, per diritto feudale, dei marchesi Gravisi di Capodistria. Il canale presentava il fenomeno caratteristico di improvvisi dislivelli, chiamati *stigazzi*, che nelle zone a monte arrivavano a 2 metri mentre le escursioni delle maree, lungo le coste dell'Istria, presentavano normalmente valori da 60 a 70 centimetri salvo casi eccezionali di poco superiori al metro; nei mesi di giugno, luglio e agosto il fenomeno veniva, qui, accentuato quando si facevano sentire molto i freschi venti spiranti dal largo.



Faro sull'Isolotto Gallinèr

Fuori dal canale costituiva un serio pericolo la secca Leme situata proprio al centro dell'entrata, dove si estendeva per mezzo miglio, riconoscibile dalla colorazione delle acque e segnata da una boa. 500 metri a sud di Punta Croce si trova un bassofondo roccioso coperto in buona parte da sabbia bianca.



L - San Martino di Leme M - Isola Frigarola N - Monte Torre O - Rovigno, S. Eufemia P - Manifattura Tabacchi Q - Isola Santa Caterina R - Isola Bagnole

Da Punta Croce a Punta Mouccia la costa correva più bassa e meno accidentata ma sempre insidiata dai bassifondi, che si spingevano al largo per 300 e più metri sino a toccare alcuni isolotti, quali il Figarola Grande e il Figarola Piccolo.

Rovigno (ab. 9500) si presentava in una posizione amena su di una lingua di terra dominata dal bianco campanile veneto di Santa Eufemia e terminante a ponente col faro omonimo. Le case occupavano in parte anche le pendici delle colline retrostanti. Centro peschereccio di antica tradizione, il più importante dell'Istria, contava una nutrita flottiglia di lampare, che si spingevano in zone assai pescose sino a 10-12 miglia al largo. Il porto settentrionale, in Val di Bora, era poco comodo a causa delle secche, che si spingevano sino a 100 metri dalla spiaggia; disponeva però di una banchina atta all'attracco di navi anche grosse ma aperta ai venti di nord-ovest; arrivava fin qui un binario, che allacciava il porto alla linea ferroviaria Pola-Trieste. Da questa parte si trovava anche il noto Istituto di Biologia Marina, davanti al quale si scorgeva un piccolo molo di 30 metri su fondale di 3-4 metri.



P - Monte S. Martino di Leme Q - Rovine di Monte della Torre R - Rovigno S - Punta Auro

Al largo erano situate alcune boe di ormeggio e di tonneggio. Il porto vero e proprio si trovava ubicato a sud della città e poteva dare ricetto soltanto a piccole navi in quanto i fondali superavano i 6 metri soltanto al centro di Val Sabbionera. L'isolotto di Santa Caterina, formato da due collinette ben coltivate, mostrava alcune costruzioni, che offrivano buoni punti di riferimento e costituivano un discreto ridosso per i venti del largo.



S - Punta Auro T - Isola Sant'Andrea U - Isola Sturago V - Isola S. Giovanni in Pelago Z - Scoglio S. Giovanni in Pelago

La costa da Punta Auro a Punta Barbariga, che segnava l'ingresso del Canale di Fasana, andava abbassandosi progressivamente e si mostrava poco coltivata, con colline coperte per lo più di boschi. Le numerose insenature erano aperte ai venti e al mare e in esse potevano trovare rifugio conveniente le imbarcazioni più piccole, uniche a poter muoversi agevolmente tra gli scogli e le isolette, che si spingevano sino a tre quarti di miglio dalla costa. Le secche rocciose si susseguivano le une alle altre: secca Pioni, Caligheri, Bus e, a due miglia al largo, la secca foranea

Porè. La navigazione richiedeva in questo tratto di mare la massima attenzione anche per le correnti di marea, che venivano a formarsi intorno agli isolotti di San Giovanni in Pelago, Sturago e Sant'Andrea. Quest'ultimo si riconosceva per un castello munito di una torre merlata, che sorgeva sulle due collinette, che lo costituivano, nonché per le scogliere che apparivano in affioramento a nord. Zone caratteristiche e punti eminenti si susseguivano ininterrottamente: scoglio San Giovanni in Pelago, a sud dell'omonimo isolotto. Porto Vestre, gli isolotti delle Due Sorelle circondati da scogliere. Val Cisterna aperta ai venti. Punta Gustigna alta e scoscesa, incorniciata di verde. Valle San Paolo, Porto Colonne dal fondale assai scarso. Punta Barbariga bassa e prolungantesi verso il largo con un bassofondo roccioso.



*Faro sullo Scoglio San Giovanni in Pelego*

Conviene, a questo punto, rivolgere la nostra attenzione alle Isole Brioni avanzanti sulla dritta. Il gruppo comprendeva l'Isola di Brioni Minore e quella di Brioni Maggiore, entrambe molto frastagliate, con contorno di numerosi scogli e isolotti facenti corona da occidente a meridione: Orsera, Vanga, Gronghera, Gallia, Madonna, ecc. Brioni Minore appariva formata da dodici collinette limitate da strapiombi. Anche Brioni Maggiore, molto più estesa, appariva collinosa, in parte coltivata e in parte coperta da fitti cespugli e da boschi; la parte più alta dell'Isola era dominata da un vecchio forte, che costituiva un ottimo punto di riferimento; qua e là si aprivano antiche cave di bella pietra, ancora in attività, delle quali s'era abbondantemente fornita in passato la città di Venezia.



*Fanale su Punta Saluga*

I passaggi tra le isole e gli isolotti erano in gran parte inaccessibili alle navi di notevole pescaggio e pericolosi anche per i natanti più piccoli a causa dei frequenti ostacoli subacquei e delle irregolari correnti di marea, che si formavano attorno ad essi. Si presentava priva di pericoli soltanto l'alta costa del nord e nord-est di Brioni Minore. Di fronte al Canale Stretto, che separava le due isole, si trovavano cinque boe cilindriche, che servivano per la verifica delle bussole: la boa centrale, situata alla convergenza dei punti di rilevamento su Peroi, Dignano, Gallesano, Fasana e Rovigno era dipinta di bianco e contrassegnata con la lettere "G B".

La celebre stazione climatica di Brioni sorgeva nel ridente seno tra le punte Carmen e Saluga, disponeva di un piccolo porto con fondali varianti dai 3 ai 6 metri, riparato da due dighe che lo rendevano sicuro tranne che sulla bocca in caso di venti del primo quadrante. Un buon ancoraggio si trovava a Porto Madonna, ma migliore era considerato quello di San Nicolò a Brioni Minore in quanto ridossato a tutti i venti: esisteva qui anche un piccolo molo con fondale di 3 - 4 metri.



*Faro di Punta Peneda*

Il caratteristico faro di Punta Peneda segnava l'estremità meridionale delle isole; ad occidente affioravano ancora parecchi isolotti e scogli (Toronada, Zumpin, Gazza, Càbula, Val Nera, ecc.) e si apriva infine il mare libero.



*A - Semaforo di Musile*

*B - Punta Cristo*

*C - Isola San Gerolamo*

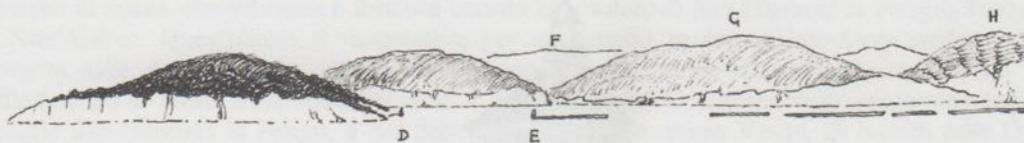
Il canale di Fasana faceva parte del porto militare di Pola e comprendeva lo specchio d'acqua situato tra le isole di Brioni, Punta Barbariga e gli isolotti di Cosada e San Gerolamo. Aperto a nord-ovest, il canale andava restringendosi dalle due miglia e mezzo iniziali ad un miglio e presentava fondali di 35 metri, che diminuivano verso il borgo di Fasana. La navigazione non presentava, nel canale, difficoltà particolari tranne che nella zona meridionale dove si trovavano alcune secche, per lo più rocciose (Porèr, Mertolina, Cosada) e bassifondi in corrispondenza delle punte. Potevano trovarsi buoni ancoraggi, con qualunque condizione di mare e di vento, le navi di ogni grandezza, tranne in alcune zone con fondo roccioso coperto di fango dove era facile perdere le ancore se mollate con abbrivio.

Numerosi si trovavano nella zona i segnali mobili da esercitazione usati dal naviglio militare, ai quali bisognava prestare attenzione. Vi erano anche diverse boe da ormeggio della Regia Marina, che non si potevano avvicinare.

A sud di Punta Barbariga la costa scendeva su di una spiaggia sassosa contornata, sino a 200-400 metri verso il largo, da scogliere e da zone di acqua bassa segnate da gavitelli. Qua e là si vedevano numerose boe d'ormeggio, molte delle quali per uso militare.

Fasana (ab. 1090) era un piccolo centro peschereccio con case basse raccolte intorno al campanile specchiantesi sul mare. Vi si trovava un piccolo porto artificiale non bene riparato, angusto e con fondale fangoso limitato a sud da un bassofondo segnato da tre boe coniche ancorate a 200 metri l'una dall'altra; s'incontrava poi la Secca Cosada e l'isoletta omonima, completamente priva di vegetazione.

La vicina Valle Ronzi, situata tra l'isolotto Cosada e la costa di levante, era interdotta dalla navigazione perché riservata agli idrovolanti militari in quanto la zona era tranquilla perché ridossata dall'isolotto di San Gerolamo, formato da una collina tagliata in due parti da una cava di pietra, con coste a strapiombo su acque basse, che lo circondavano da ogni parte per centinaia di metri.



*D - Fanale di Punta Cristo    E - Fanale della diga    F - Stignano    G - Monte Grosso    H - Monte Munido*

Si arrivava così all'ingresso del porto di Pola (ab. 34.900) aprendosi tra coste per lo più alte e strapiombanti, lasciando Punta Cristo a sinistra e il fanale della diga di Capo Compare, lunga 1500 metri, a destra. La Pollentia Herculanea e Pietas Julia dei Romani era la più antica e la più grande città dell'Istria, centro commerciale, industriale, amministrativo e militare della Provincia. Molti i punti elevati o cospicui, che si presentavano all'ingresso del porto: Capo Brancorso cadente a picco sul mare, il semaforo di Musile in corrispondenza del punto più alto, le massicce punte Compare, Cristo e Grosso, dove si scorgevano cave di pietra bianca, nonché, dalla parte delle isole Brioni, il faro di Punta Peneda. Passata la bocca d'ingresso, il navigante doveva prestare attenzione a certi scafi sommersi posizionati presso l'Isola di Sant'Andrea e in corrispondenza della secca di Scoglio Olivi, segnata da 5 gavitelli. Particolari norme dovevano osservare le navi, sia di giorno che di notte, nei loro spostamenti sullo specchio d'acqua del porto, per la presenza della base militare e per i continui lavori subacquei eseguiti dai palombari.



*J - Diga    L - Monte San Giorgio    M - Arena    N - Semaforo di Musile    O - Capo Brancorso*

Lo scalo marittimo era diviso in due parti: l'avamposto e il porto interno, ubicato tra la penisola di San Pietro e gli isolotti di Sant'Andrea e di Santa Caterina. Il primo comprendeva sei valli con rive alte e acque profonde, fondale fangoso buon tenitore fin sotto la costa dove il fango cedeva alla roccia. Anche il porto interno, molto ben riparato, era diviso in due parti dal ponte di ferro, che univa la riva allo Scoglio Olivi, occupato da cantieri e da bacini di carenaggio in muratura e galleggianti. La parte meridionale era riservata alla Regia Marina e costituiva il porto militare vero e proprio, che comprendeva nella sua area anche l'aereoscalo "Ernesto Grammaticopulo"; l'altra parte era aperta alle navi mercantili ma non era molto profonda. Il miglior ancoraggio per navi di medio tonnellaggio si trovava a ovest-sud-ovest della stazione ferroviaria con fondale di fango buon tenitore. Lungo la base misurata dell'avamposto si tenevano frequentemente le prove di velocità dei sommergibili, che venivano scortati da un rimorchiatore, che inalberava il segnale H P mentre analogo segnale veniva alzato sul semaforo del Musile. I naviganti dovevano allora prestare attenzione e regolarsi secondo le circostanze.



*Fanale sullo Scoglio Olivi*

Nei mesi invernali predominavano la bora e lo scirocco. La bora arrivava talvolta assai violenta ma non sollevava il mare perché il porto era ben ridossato; veniva ad abbassarsi però il livello dell'acqua, mentre lo scirocco provocava escursioni che, sommate alla marea, toccavano i 2 metri.

Fuori del Capo Compare e sino a Capo Promontore la costa si presentava collinosa e ricoperta in gran parte di boscaglia con rive profonde e prive di pericoli sino a Punta Chersine. Le insenature non erano comunque adatte all'ancoraggio delle navi di buon tonnellaggio anche perché aperte ai venti di sud-est e di sud-ovest, che sollevavano mare grosso. Punti cospicui erano offerti dal roccioso e strapiombante Capo Brancorso, dal semaforo di Musile, dalle ciminiere della cemeniteria, degli isolotti di Veruda e Frasher Grande. Verso il largo si notavano le piramidi della base misurata e il faro dello Scoglio Porèr.



*Faro sullo Scoglio Pòrer*

La navigazione presso il Capo Promontore veniva talora ostacolata dalle correnti, che si formavano irregolarmente attorno ad esso assumendo una velocità che poteva toccare i 3 o 4 nodi. Inoltre, nella zona di Capo Veruda, ad un miglio da terra, era stata accertata la presenza di mine affondate ancora all'epoca della prima guerra mondiale e il pericolo faceva il paio con le secche e gli scogli, che contornavano il capo di Punta Chersine. Porto Veruda aveva la conformazione di una lunga e stretta insenatura aprentesi tra l'isolotto omonimo e Punta Verudella, segnata da un fanale a torretta posto sopra una casetta. Faceva parte della città di Pola e dava ricetto alle barche da pesca, che praticavano in mare sino ad un miglio al largo anche nella stagione invernale. Quattro piccole valli o porti, circondati da collinette alte una trentina di metri, potevano accogliere soltanto piccoli natanti in cerca di ridosso in caso di bora e finivano in una zona di secche pericolose.



*Fanale sulla Secca Pericolosa, estremo limite meridionale dell'Istria*

Il nostro viaggio giunge alla fine nelle acque dello scoglio Porèr sul quale sorgeva un faro a guardia anche della secca Pericolosa o Albanese, che si estendeva a sud per un miglio e mezzo: un alto cilindro su base quadrangolare con alberatura per segnali ottici. Dai 2 o 3 metri iniziali, il fondale scendeva a sud per 200 metri toccando infine i 10 metri. Si apriva poi il mare aperto verso il procelloso Quarnero, da una parte, e verso le basse coste della penisola italiana, dall'altra.