

# I monumenti brindisini protetti dai bombardamenti del 1941

di Giovanna Maria Bozzi

*Il tema del salvataggio delle opere d'arte e della protezione dei centri storici di piccole e grandi città durante la II Guerra Mondiale è stato oggetto di un risveglio d'interesse a partire dalla fine degli anni '90, tanto in Italia quanto negli altri paesi protagonisti del conflitto mondiale. La professoressa Giovanna Maria Bozzi, docente di Storia dell'arte e segretaria nazionale dell'Anisa ha illustrato in particolare ciò che venne fatto a Brindisi all'inizio degli anni '40. Nel seguito il testo della presentazione della prof.ssa.*

## BRINDISI

in: **“1940-45 Arte trafugata, arte salvata, arte perduta: le città italiane tra guerra e liberazione”**

### *Presentazione della città*

La città, definita da Erodoto “città degli Iapigi”, conserva nel settore orientale livelli di abitato del VII sec. A.c. Fu colonia romana nel 244 a.C: la città antica occupava entrambe le colline prospicienti i seni del porto naturale, dalla caratteristica forma a corna di cervo (Cocchiaro, 2008). Nello stesso perimetro insiste la città medievale e moderna. Il porto, tra i più sicuri dell'Adriatico, è stato da sempre crocevia di merci provenienti dal ricco entroterra agricolo e di viaggiatori. Il conflitto tra la vocazione commerciale del porto e la scelta dei governi centrali di farne un avamposto militare si è più volte riproposto nel corso della storia della città, in epoca antica, medievale e moderna (Alaggio, 2000). All'indomani dell'Unità d'Italia, Brindisi aveva attirato numerosi interessi industriali e commerciali, locali, nazionali ed europei, grazie al collegamento agli snodi ferroviari per Bologna e per Napoli e all'apertura del canale di Suez. Gli inglesi la prescelsero come scalo per la Valigia delle Indie, il collegamento diretto dalla Victoria Station di Londra al porto di Bombay (Pasimeni, 1994; Bozzi, 2011; Stagira, 2011). Le due guerre mondiali segnarono in modo drammatico il destino della città. Durante il I conflitto mondiale Brindisi divenne la base navale delle unità italiane, francesi e inglesi, la città fu trasformata in un avamposto di guerra e le banchine del porto divennero sede di idrovolanti, autocarri e movimenti di truppe.

La città fu elevata a capoluogo di provincia nel 1927. Fino a quel momento aveva fatto parte della provincia di terra d'Otranto, che aveva il suo centro amministrativo in Lecce e comprendeva tutto il territorio salentino (1927-2007 L'amministrazione della provincia di Brindisi, 2009). Dalla seconda metà degli anni Venti e nel corso del primo quinquennio dei Trenta Brindisi fu luogo di numerosi interventi urbanistici e nella città si moltiplicarono le industrie di trasformazione del vino e dell'olio e industrie meccaniche nel settore aeronavale, sostenute da capitali locali (Brindisi 1927-1943. Da capoluogo a capitale, i progetti, le architetture, 1994). Nel 1930 fu impiantata nel seno di Levante l'industria chimica della Montecatini ad opera di gruppi imprenditoriali milanesi (“Qui...dove la terra finisce e il mare comincia” Memoria e immagine dell'impresa, 2011). Su Brindisi si concentrò un servizio di trasporto merci e uomini a carattere intermodale e la città si trovò al centro di un incrocio di mezzi di trasporti di terra, di mare e di cielo con l'idroscalo prima e l'aeroporto poi (Tra cielo e mare. Ottant'anni di aviazione e industria aeronautica a Brindisi, 2007).

Con la II Guerra Mondiale la città vide ancora una volta capitolare gli interessi dei ceti commerciali locali agli interessi nazionali che ne fecero una testa di ponte militare del regime, dove furono ospitati i reparti aerei impegnati nelle operazioni in Grecia e Albania. Le statistiche dimostrano che il 70% del movimento di uomini e di materiali per la campagna di Grecia passò dal porto di Brindisi. Da Brindisi partivano i convogli militari per Tripoli e Bengasi (Novecento. Gli anni della guerra 1940-1945, 2009). Il porto e l'aeroporto divennero basi logistiche militari e la città sopportò i micidiali bombardamenti degli anglo americani e dei tedeschi poi. Gli alleati sbarcarono a Taranto il 9 settembre 1943. Il re in fuga dalla capitale con la famiglia reale, il maresciallo Badoglio, alcuni ministri e lo stato maggiore dell'esercito sbarcò a Brindisi il pomeriggio del 10 settembre 1943 a bordo della corvetta "Baionetta" (Andriani, 2000, p.251).

Una Missione Militare Alleata di alti ufficiali aveva il compito di controllare l'operato del governo italiano. Gli inglesi occuparono l'aeroporto di Brindisi, base dei Reparti Aerei Alleati, gli americani il porto, dirigendo le operazioni a supporto della resistenza balcanica e nell'Italia centro settentrionale. Ebbe inizio il Regno del Sud: i territori sotto controllo erano limitati alle provincie di Brindisi, Lecce e Taranto e alla Sardegna, mentre continuavano gli scontri tra tedeschi e alleati nella provincia di Bari. Furono divulgati i proclami agli italiani di Badoglio e del Re che spiegavano al popolo italiano le ragioni dell'armistizio e riconoscevano i tedeschi come nemici. Uno dei primi compiti del prefetto di Taranto, Silvio Innocenti, nominato capo degli Affari civili fu quello di proteggere le opere d'arte dalle truppe di occupazione: una "List of Protected monuments of Italy" fu stilata e stampata in migliaia di copie e fatta circolare tra i comandi alleati, in particolare piloti (Andriani, 2000, p.259). Il re con la corte lasciarono Brindisi all'alba dell'11 febbraio 1944, dopo aver ottenuto la giurisdizione su tutti i territori a sud di Napoli. Da quel giorno Salerno fu la nuova capitale del Regno d'Italia.

### ***Opere di protezione e messa in sicurezza di musei e principali emergenze del tessuto urbano***

Alla Colonna romana fu dedicato il più imponente sforzo di messa in sicurezza. Sin dalla prima rappresentazione, nel decoro di argento sbalzato che ricopre l'Arca di san Teodoro della fine del XII sec. (oggi nel Museo Diocesano) le Colonne sono diventate l'emblema di Brindisi e del suo porto. La costruzione della coppia di colonne monumentali a Brindisi è attribuita al III sec d.C. durante l'età severiana, forse il rimaneggiamento di un preesistente monumento dell'età augustea. Le colonne sono considerate nella letteratura archeologica, non senza controversie, come indicazione del termine della via Appia. Una delle due colonne, di cui oggi resta il basamento con un roccchio, rovinò al suolo nel 1528 e i rocchi furono nel secolo successivo donati alla città di Lecce (Cocchiari, 2008). Sul capitello superstite le figure rappresentate sui quattro lati sono state identificate con Giove, Nettuno e divinità marine. Il monumento sorge sull'ara della colonia romana, in posizione dominante sul porto, in asse con lo stretto canale che mette in comunicazione il porto interno con il mare aperto hanno rappresentato sin dall'antichità i "confini ideali tra pelagus e ripa, oltre quella utilitaria di indicare l'ingresso del porto". La colonna è in marmo preconnesso, alta 19,20 metri, poggia su un alto piedistallo, ha un'alta base, otto rocchi cilindrici e il capitello 1,35 di diametro e 1,65 di altezza e pesa 10.000 kg. . Già prima della fine del mese di giugno il soprintendente Ciro Drago alle opere di Antichità e d'Arte di Taranto si era recato in visita a Brindisi per predisporre le operazioni di smontaggio (ASBR, ASCB, Archivio di deposito, cat.9, cl. XXII, b.1, f.12). I lavori iniziarono il 4 novembre 1940 e furono ultimati i primi del dicembre successivo sotto il controllo della soprintendenza di Taranto come attestato dalla fitta corrispondenza tra i due enti (in ASBR, Genio civile, II versamento, cl. XVI, b.7, f.43).

L'operazione richiese manovre complesse e personale specializzato. Secondo la relazione (s.d.) conservata nell'Archivio della Soprintendenza BAAA di Taranto si realizzò attraverso lo

smontaggio completo e la protezione dei singoli rocchi, poiché, data l'instabilità del piedistallo non era sufficiente la solita impalcatura sorreggente i sacchi di sabbia. I rocchi e il capitello furono disposti in cassoni e recinzione in legno riempiti di sabbia. Alla protezione del plinto del basamento si provvide con la costruzione intorno ad essa di una muratura in tufo. Successivamente anche le altre protezioni furono realizzate in muratura. Per lo smontaggio della colonna fu eretto un castello a pianta rettangolare di 6 metri per 3, avente ai vertici e sui lati lunghi due piantane alte 22 metri e 60, poggianti sullo stesso piano della colonna e capaci di sopportare e capaci di sopportare un carico assiale di 24.000 chili ciascuna. Il castello era rafforzato con assi e travi in legno e ferro. Alla testata, che era la parte più delicata, erano collegate le rotaie sulle quali scorreva un carrello in ferro a quattro ruote che teneva agganciato il paranco destinato a sollevare i pezzi della colonna. La relazione assicura che "lo smontaggio fu eseguito perfettamente, evitando qualsiasi azione di strofinio e di smussamento dei singoli pezzi mediante legature di sicurezza e protezione dei fregi con piccoli sacchetti di sabbia". Ogni rocchio fu numerato e collocato su apposita armatura di legname a 40 cm dal pavimento per evitare l'umidità e l'azione di rimontaggio". Il costo totale dell'operazione fu di 46.000 lire.

Le opere di prevenzione agli altri monumenti brindisini sono state segnalate da Laura Casone nel 2006. I lavori di protezione riguardarono la Chiesa di Santa Maria del Casale, celebrata per il valore del ciclo di affreschi e per l'antichità delle sue origini. La chiesa fu fondata tra il 1322 e il 1332 dai principi di Taranto Filippo e Caterina. Per evitare danni alla struttura a causa dei bombardamenti si costruì una protezione in muratura al portale con protiro della facciata, protezione che in parte crollò durante i bombardamenti. Fu inoltre messo in sicurezza il cosiddetto "Portico dei Templari" risalente al XIII e la Loggia Balsamo, monumento del XIV con una ricca decorazione. Entrambi si affacciano sulla piazza del Duomo. Per la cattedrale non furono invece predisposte opere di protezione: l'edificio, infatti, risalente al XVII e costruito sui resti della cattedrale Normanna, non era ritenuto di valore artistico.

### ***Cronologia dei bombardamenti***

Con l'entrata dell'Italia in guerra Brindisi, che allora contava su circa 42mila abitanti, fu bombardata da aerei inglesi numerose volte dalla fine di ottobre del 1940. Nel corso del 1941 le incursioni aeree della Royal Air Force condussero sul capoluogo ben 21 attacchi tra il 30 ottobre e la fine dell'anno. Secondo un grafico realizzato dal giovane avvocato Monticelli la città di Brindisi tra il 1940 e il 1942 subì 41 ore e 51 minuti di bombardamento. La città visse sotto allarme per 105 ore e 49 minuti, i picchi più alti si ebbero nei giorni dell'8 e 11 novembre 1941 (pubblicato in Brindisi nel dopoguerra: dieci anni di storia politica, 1988, p.69). Nel mese di novembre 1941 dal 7 al 21 le incursioni furono praticamente continue. Il più potente e distruttivo dei bombardamenti fu quello della notte tra il 7 e l'8 novembre. L'incursione iniziò a mezzanotte circa e durò poco più di 5 ore, condotta da una formazione di bimotori inglesi Wellington della 104° squadra provenienti da Malta con l'obiettivo di smantellare le fortificazioni del porto, colpire la stazione ferroviaria e la base navale del Castello Svevo. In realtà furono colpiti e distrutte solo le abitazioni civili e le chiese: una planimetria conservata nell'Archivio di Stato di Brindisi nel fondo del Genio Civile individua le zone danneggiate o distrutte dai bombardamenti (Brindisi nel dopoguerra: dieci anni di storia politica...cit, p.83). Dopo quella terribile notte circa l'80% della popolazione si trasferì per paura nei più tranquilli paesi della provincia. (Andriani, 2000, p.225-229, pp. 78-83) Fonti militari riportano che 126 civili morirono a causa dei bombardamenti del novembre 1941 e 3.847 persone rimasero senza tetto (Novecento. Gli anni della guerra 1940-1945, 2009, p.69).

### ***Principali danni***

Le incursioni aeree del novembre del 1941 causarono diversi danneggiamenti alle case che si trovavano lungo via Appia, in via Cittadella, nella zona Montecristo (Brindisi, Bombardamenti e covi antiaerei nella II Guerra Mondiale, 2005). Complessivamente furono distrutti 30.600 mq di abitato, 31.800 furono gravemente danneggiati, 366.000 mq furono danneggiati (In guerra lontano dal fronte, 2011) .

**7-8 novembre:** Distruzioni in via Santabarbara, via Lauro e la zona di S. Aloy . Tutta l'area di via Cittadella fu rasa al suolo, diverse decine le vittime e centinaia i feriti. Le bombe caddero nei pressi della chiesa dell'Annunziata. Anche la Cattedrale di Brindisi, già danneggiata da bombardamenti nell'aprile dello stesso anno, subì nuovi danni nel solaio.

**10-11 novembre:** La chiesa dell'Annunziata fu danneggiata interamente nel tetto e furono gravemente danneggiate le case vicino alla Marina Militare e all'idroscalo. Anche la chiesa del Cristo, pregevole monumento del XIII, fu danneggiata e adibita all'accampamento di truppe. La presenza delle truppe aggiunse danni a quelli già causati dai bombardamenti.

**16 dicembre:** Le bombe distrussero l'ultimo ordine del campanile della Cattedrale e colpirono l'ospedale civile.

### ***Ricostruzione e Restauri.***

Nel corso degli anni le opere di protezione antiaerea della colonna furono oggetto di continue manomissioni, scritte a vernice sul basamento, asportazione delle tavole di recinzione, deposito di immondizie di qualsiasi tipo: il 10 dicembre del 1941 il sovrintendente Drago invitava il podestà a intensificare la sorveglianza e a predisporre adeguata sorveglianza perché “la monumentale colonna, oltre a quelle del tempo, non subisca le più dannose ingiurie dovute ad ignoranza” (ASBR, ASCB, Archivio di deposito, cat.9, cl. XXII, b.1, f.12). Il sindaco di Brindisi Francesco Lazzaro nel 18 giugno 1946 scriveva al soprintendente e al prefetto per sollecitare il ripristino della colonna e la sistema definitiva della piazzetta Colonne su cui il monumento sorge per dare “sollievo” alla disoccupazione operaia e da parte della cittadinanza si moltiplicavano le richieste di un'adeguata sistemazione del monumento da sempre simbolo della città . Il direttore dell'Ente Provinciale per il Turismo il 4 febbraio 1947 richiedeva alla Presidenza del Consiglio dei ministri un intervento per il ripristino del monumento d'interesse internazionale e non locale, in vista della prossima ripresa del traffico passeggeri attraverso il porto di Brindisi. D'altronde, il cedimento del basamento, già segnalato nell'aprile del 1942, rendeva necessario individuare i lavori di restauro e rafforzamento (ASBR, ASCB, Archivio di deposito, cat.9, cl. XXII, b.1, f.12).

I lavori di ripristino della colonna furono eseguiti in due lotti. Il primo dicembre del 1947 il municipio di Brindisi poteva diramare alla stampa la notizia che la perizia relativa al primo lotto dei lavori di sistemazione del plinto del basamento e delle opere per il rafforzamento delle fondazioni(in ASBR, ASCB, Archivio di deposito, cat.9, cl. XXII, b.1, f.12) era stata approvata. I lavori iniziarono nel marzo del 1948 e furono consegnati il 15 agosto 1948. Nel novembre del 1948 fu approvata una perizia suppletiva destinata a completare l'opera di ricostruzione per un importo complessivo di 2.584.185,90 (relazione dell'Ufficio del Genio Civile di Brindisi dell'11 agosto 1949, in ASBR, Genio civile, II versamento, cl XVI, b.7, f.43). Il 14 settembre 1949 fu firmato l'atto di cottimo aggiuntivo ( ASBR, “genio civile”, II versamento, cl XVI, anni 1947-1951, b.7, f.43). L'ultimo collaudo fu effettuato il 9 giugno 1951 . Per la chiesa Cattedrale la perizia del 10 febbraio 1947 (ASBR, Genio civile, classe XII, b.1 f.4) indica che alcuni lavori con carattere di indifferibilità furono eseguiti a suo tempo, ma che sono necessari la demolizione e ricostruzione

dei solai di copertura dei locali adibiti a sacrestia, formazione di travi in cemento armato per il consolidamento di pareti lesionate, riparazione di parte del tetto di copertura della navata centrale, ripresa di intonaci e posa in opera di vetri. Il campanile della chiesa fu ricostruito nell'ultimo ordine integrando le parti distrutte dai bombardamenti sulla base dell'angolo superstite. La perizia del 19 aprile del 1946 (ASBR, Genio civile, classe XII, b.1 f.3) elenca i lavori necessari al ripristino al culto della chiesa del Cristo. Si rendevano necessari, pertanto, la "riparazione di parte del tetto, la costruzione di catene e travi in calcestruzzo per il consolidamento di uno spigolo del fabbricato e di architravi lesionati, costruzione di pavimenti e massetto sottostante, ricostruzione della pedana dell'altare, posa in opera degli infissi, tinteggiatura delle pareti, rifacimento di intonaci, pulizia e ripristino dei 5 altari esistenti. Nell'Archivio di Stato di Brindisi sono conservate le foto dei lavori di ricostruzione. Il restauro della chiesa di santa Lucia fu al centro di polemiche aspre tra il direttore dei lavori e gli altri enti competenti (Casone, 2006). Una prima tranche di lavori non dilazionabili era stata ultimata nel marzo del 1947, la perizia in oggetto programma lavori di fornitura e posa in opera degli infissi interni ed esterni e la costruzione dell'altare maggiore con carattere di urgenza (Relazione dell'Ufficio del Genio Civile di Brindisi del 8 gennaio del 1948, ASBR, Genio Civile, classe XII, b.1, f.1)

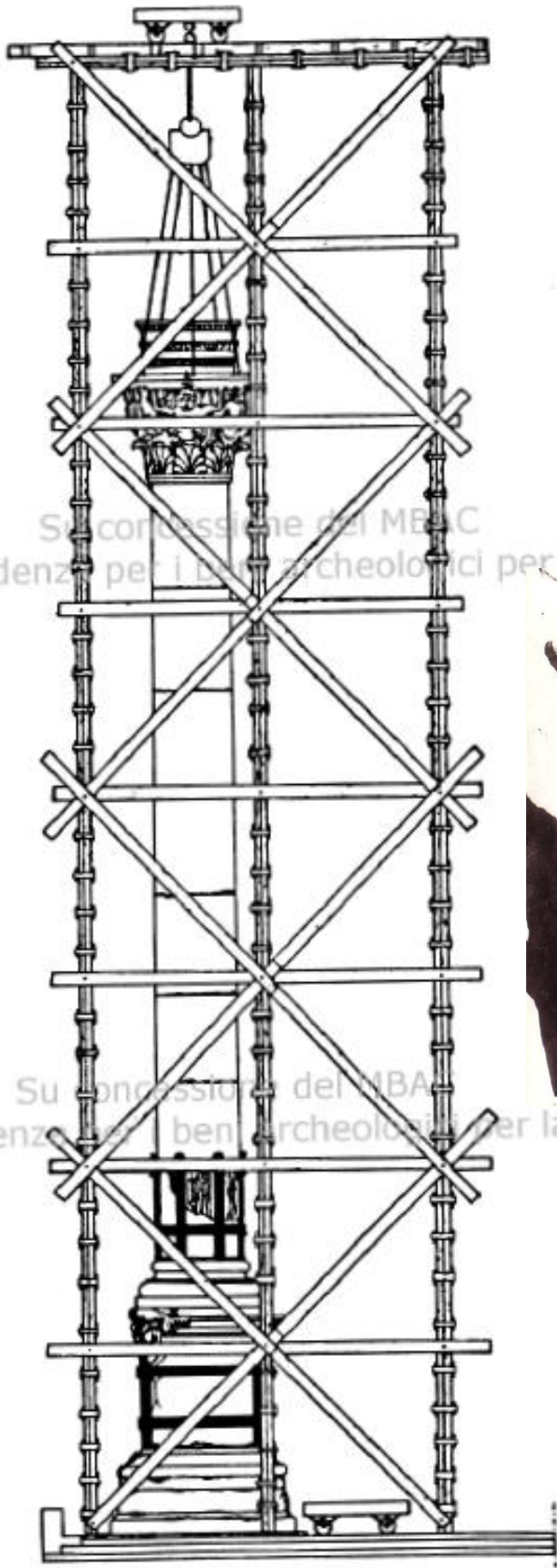
#### *BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE*

**Caravaglios V.A.** Il porto di Brindisi, Illustrazione storica, geografica, tecnica, economica, corporativa, statistica e tariffaria, Napoli 1942 Chelotti J., Le colonne della via Appia, in "Annuario di Terra d'Otranto", Brindisi 1950, pp.87-90 Brindisi nel dopoguerra: dieci anni di storia politica, Mostra storico documentaria a cura di C. Pasimeni, Alfeo, Brindisi 1988 (in collaborazione con Amministrazione comunale di Brindisi, Archivio di Stato di Brindisi, Regione Puglia C.S.P.C.R) Brindisi 1927-1943. Da capoluogo a capitale, i progetti, le architetture, Catalogo della mostra documentaria, Ed. Alfeo, Brindisi 1994 (in collaborazione di MBAC, Archivio di Stato di Brindisi e Ordine degli Architetti della provincia di Brindisi) Pasimeni C., "L'identità imposta", in ibidem, pp.11-30 Alaggio R., Brindisi medievale: natura, santi e sovrani in una città di frontiera, Editoriale scientifica, Napoli 2000

**Andriani G.T.** Brindisi da capoluogo di provincia a capitale del Regno del Sud, Grafica Aprile, Ost. 2000

**Indini A.** La leggenda delle colonne del porto di Brindisi, Neografica Latiano, 2001 Brindisi, Bombardamenti e covi antiaerei nella II Guerra Mondiale., in Passaporto per la mia cultura, a cura di Vecchio L., Tip. La Concordia, Brindisi 2005 (Laboratorio Storico Documentario a cura di Spagnolo A.M, Archivio di Stato di Brindisi) Casone A.L., Restauri a Brindisi tra Ottocento e Novecento. Demolizioni, ripristini, reinterpretazioni, Congedo, Lecce 2006

**Tra cielo e mare.** Ottant'anni di aviazione e industria aeronautica a Brindisi, a cura di Elena Lenzi, catalogo della mostra documentaria, Italgrafica Ed., Oria (Br) 2007 (in collaborazione di MBAC Archivio di Stato di Brindisi e ANAI sezione Puglia) Pasimeni C., "Dismettere la divisa di guerra", in ibidem, pp. 9-27 Cocchiario A., Brindisi Romana, L'area archeologica di San Pietro degli Schiavoni, Comune di Brindisi, MBAC, Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, s.d. (2008) Novecento. Gli anni della guerra 1940-1945, in collaborazione con MBAC - Archivio di Stato di Brindisi, Manni, San Cesario di Lecce 2009 1927-2007 L'amministrazione della provincia di Brindisi, a cura di C. Pasimeni, Hobos, Brindisi 2009, (in collaborazione con MBAC - Archivio di Stato di Brindisi, catalogo a cura di E. Lenzi e M. Ventricelli) "Qui...dove la terra finisce e il mare comincia". Memoria e immagine dell'impresa, Catalogo della mostra documentaria, Brindisi 10 aprile-14 maggio 2011, CRACE, Narni (Tr) 2011 (in collaborazione con AIPAI, MBAC- Archivio di Stato di Brindisi e CNR-IBAM) Bozzi G.M., L'immagine dell'impresa, in ibidem, pp. 39-54 Stagira A.M., Brindisi: da semiperiferia rurale a città industriale, in ibidem, pp.1-14 In guerra lontano dal fronte, Mostra documentaria a cura di M.C. Fongaro, Archivio di Stato di Brindisi, aprile - ottobre 2011.



Su concessione del MBAC  
Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia



Su concessione del MBAC  
Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia

Su concessione del MBAC  
Soprintendenza per i beni archeologici per la Puglia