

Una controversia che va avanti da oltre un secolo:  
l'apertura della strada sulla banchina  
del Castello resta un sogno per i brindisini

# Quel cancello che dal 1893 nega il transito dalle Sciabiche al Cillarese

di **Giovanni Membola**

**U**na questione da sempre nel cuore dei brindisini riguarda l'apertura e l'utilizzo, anche parziale, della strada che costeggia a ovest il Seno di Ponente, un tratto di porto interno di straordinaria bellezza paesaggistica inaccessibile sin da prima che l'intera area venisse concessa alla Marina Militare.

Negli ultimi anni le diverse amministrazioni comunali hanno progettato e cercato un compromesso con i vertici militari per fare in modo che questo percorso venisse riaperto e reso fruibile ai cittadini, un tema spesso dibattuto ed affrontato grazie anche alla forte spinta emotiva di tantissimi cittadini che hanno potuto ammirare, solo durante rari eventi, questo suggestivo spazio portuale. Il primo giugno del 2013 infatti, in occasione dell'inaugurazione ufficiale del "Parco 19 maggio 2012", dedicato al tragico giorno dell'attentato all'Istituto Professionale Morvillo Falcone, i cancelli di Porta Thaon di Revel della zona Sciabiche si aprirono ai numerosissimi brindisini che finalmente scoprirono ed attraversarono il lungo tratto di strada che fiancheggia la banchina dell'Arsenale Militare, transitando poi da Porta Monsignore, proprio davanti all'ingresso del più grande parco urbano della Puglia (43 ettari complessivi). Una giornata

indimenticabile, l'emozione era impressa sul viso di tutti i partecipanti, ammaliati dal fascino forse inaspettato di un'area portuale sino ad allora sconosciuta, osservata sempre con curiosità dalla sponda opposta. Il percorso è stato reso fruibile in poche occasioni, in particolare durante alcune manifestazioni sportive, come la "Brindisi in bicicletta" e per speciali gare podistiche "straccittadine". La ricerca documentale testimonia come la querelle ha radici remote nella storia della

città, la "restituzione" del tratto di costa che dalle Sciabiche portava alla Contrada Ponte Grande (oggi via Provinciale per San Vito), e quindi al Casale, fu richiesta al Ministero dei Lavori Pubblici già nel marzo del 1893 dall'allora sindaco Engelberto Dionisi, nell'occasione si chiese esplicitamente "la costruzione di una strada lungo il mare" ritenuta necessaria per due motivi: "accontentare almeno in una richiesta la Peninsulare" (Società britannica della Valigia delle Indie)





Sopra Porta Thaon di Revel e a destra uno scorcio della banchina nascosta dietro al muro. in basso il Castello di terra nel 1901 e nella pagina accanto bagno penale e riva pescatori nel 1870

che minacciava di lasciare lo scalo brindisino al termine della convenzione con il governo italiano, la compagnia “chiedeva un luogo ameno di passaggio per i viaggiatori inglesi”, e far risparmiare due chilometri di tragitto ai commercianti dei paesi limitrofi che, per portare le loro merci al porto, avrebbero potuto tagliare dalla via provinciale. L’istanza sindacale non fu accolta dal ministro Francesco Genala, molto probabilmente in seguito alla relazione dell’ing. Achille Somma della sezione di Brindisi del Genio Civile, “il quale incaricato di esaminare la proposta, le negava ogni carattere di utilità e di urgenza” (E. Lenzi, 1998). Nella sua relazione l’ing. Somma scrisse che la strada, passando tra la Casa di Reclusione, a cui era adibito all’epoca il Castello Svevo, e il Macello (antistante la Fontana Tancredi), non poteva “rendere ameno quel sito”, inoltre il tratto di mare interessato al passaggio della strada non era ritenuto di particolare pregio, poiché, avendo bassi fondali, dava “luogo ad una folta vegetazione di alghe” che, insieme agli “scarichi fognari del reclusorio e delle materie di rifiuto del macello”, causavano spiacevoli esalazioni in tutta la zona. In re-



altà l’insistenza dall’amministrazione comunale per la costruzione di questa strada di collegamento fra le Sciabiche e Ponte Grande, detta anche “delle canne di Monsignore” in quanto passava davanti alle proprietà della Mensa arcivescovile, fu sempre vista con molta diffidenza dalla direzione del carcere, che nel frattempo aveva imposto l’edificazione di un muro di cinta dalla parte del mare, per garantire maggiore sicurezza e per isolare ulteriormente la fortezza. Solo dieci anni dopo (nel 1903) si tornò a parlare della strada in occasione delle opere di sfangamento del Seno di Ponente e della realizzazione del muretto di sponda lungo le sue rive, due progetti approntati già nel 1901 e riuniti in un unico intervento curato dall’ing. Luigi Manfredonia. I lavori furono avviati soltanto nella seconda metà del 1907, quando finalmente si trovò una ditta disponibile ad eseguire le prestazioni richieste, infatti le precedenti aste per l’appalto dei lavori erano andate costantemente deserte, ciò procurò un ritardo di oltre tre anni. L’impresa Edoardo Almagià di Bari, che aveva già eseguito l’escavazione nel porto del capoluogo pugliese, completò le opere di sistemazione del Seno di Ponente e la

realizzazione della famosa strada nel dicembre del 1910, quasi due anni dopo il passaggio del Castello svevo dal Ministero dell’Interno a quello della Marina. In effetti dal febbraio 1909 il maniero aveva cambiato destinazione d’uso, cessò di essere Bagno Penale, così come aveva istituito Gioacchino Murat intorno al 1810, e fu adibito a sede di una delle più importanti basi militari navali e logistiche della Real Marina.

I lavori di costruzione della strada si erano svolti senza non poche difficoltà, la presenza degli operai sotto le mura del penitenziario avevano sempre preoccupato il direttore, costui aveva persino richiesto un intervento risolutivo al prefetto affinché venisse realizzato al più presto quel muro di cinta, che fortunatamente non venne mai costruito. Con il passaggio alla Marina il castello aveva finalmente cessato di essere una “presenza sinistra” nella città, un luogo ostile ed inaccessibile al quale era impossibile avvicinarsi sia dalla parte di terra che dal mare. Per evitare ai pescatori e alle barche di accostare, era stata innalzata una palizzata in legno già prima del 1890. Ma l’apertura al transito della strada appena realizzata fu comunque impedita



**LE IMMAGINI** A destra Porta Monsignore, al centro la strada dell'Arsenale e in basso una veduta aerea del porto di Brindisi nel 1927

anche dalla Real Marina, negazione giustificata dalla presenza di “tanti delicati elementi della difesa nazionale di cui la natura è gelosamente riservata”, ma anche “per evitare grave danno e pregiudizio, tanto alla difesa dello Stato [...] che al pubblico stesso di cui non saprebbe garantirsi la necessaria sicurezza e l'incolumità”. L'intenzione di non aprire mai più questa strada allarmò la popolazione, “serpeggia un vivissimo malcontento nella nostra cittadinanza” scriveva un noto giornale locale dell'epoca, pure il sindaco Barnaba, nel marzo del 1911, presato dagli operatori commerciali e marittimi locali, si adoperò - invano - per cercare di limitare le concessioni demaniali, e chiese al deputato locale on. Pietro Chimenti di intervenire ed interessarsi alla questione della strada, il parlamentare riuscì a farla aprire il 12 aprile 1911, lasciando facoltà alla Marina d'interrompere le comunicazioni per esigenze militari. Ma già due mesi dopo, il 21 giugno, il transito fu nuovamente bloccato. La stampa locale intervenne duramente sull'argomento, accusando ripetutamente la R. Marina di essersi impossessata della strada “in barba ai nostri sacrosanti diritti”, anche in considerazione dell'utilità e della necessità del libero passaggio, visto anche l'incremento della popolazione nel rione Casale. La controversia venne sospesa con lo scoppio del primo conflitto mondiale, riaprendosi inevitabilmente alla fine delle osti-



lità: una apposita commissione esaminò l'annosa questione e nel 1920, al termine dei lavori, il Comune dovette riconoscere che le esigenze militari non potevano consentire l'apertura al traffico pubblico dell'arteria tanto desiderata, la R. Marina “per dimostrare alla città quanto abbia a cuore il suo benessere”, riaprì ad uso comune il solo tratto della strada delle Sciabiche “fino al cancello est della Difesa”.

Il confronto ed il dialogo continuano ancora oggi con la Brigata Marina San Marco, che cura ottimamente la manutenzione e la conservazione del castello, sede del Comando, e ne permette l'ingresso programmato per le visite guidate e per alcuni eventi culturali. Un compromesso per il recupero anche di quelle zone da troppo tempo interdette alla città è possibile e auspicabile, un giorno sicuramente torneremo a riavere l'intero porto disponibile e fruibile, senza interruzioni di vario genere, mantenendo con orgoglio la preziosa presenza della Marina Militare a Brindisi.

# Addio **Generale,** l'aquila chiude le ali

## Morto a 77 anni Giuseppe Genghi console del Touring Club Italia di Brindisi

di Giancarlo Sacrestano

**A**veva 77 anni ed era di Turi, la cittadina della provincia di Bari cui era e resta legato, lì riposa dal 9 giugno 2020. Amava il profumo dei suoi ciliegi e lì correva per sostenere gli affetti cari. Il suo nome, il suo operato, il suo pensiero, sono invece stati massimamente rivolti alla città di Brindisi, nella qualità di ufficiale superiore dell'Arma Aeronautica presso l'aeroporto "Pierozzi" e nel suo instancabile impegno per il bene della città.

Il suo nome e il suo impegno sono stati come le ali dell'aquila, dispiegate, armoniche, gelose e protettive dei propri aquilotti. Tantissimi sono i suoi figli, migliaia nelle caserme, altrettanti tra i giovani, gli adulti che ha avuto la forza di riunire in efficienti percorsi di consapevolezza. L'elenco pertanto diventa importante, ma non ingombrante. La sua figura ha sempre rappresentato riferimento, mai ostacolo.

È il cuore dell'associazionismo, militare e civile. Della sua casa, l'Aeronautica Militare, ricoprendo la funzione di presidenza delle sezioni di Puglia Basilicata e Molise. Di tutte le Associazioni d'Arma e Combattentistiche, per conto della loro organizzazione federativa, ASSO-ARMA, di cui era presidente del consiglio periferico di Brindisi; era vice-presidente dell'associazione San Lorenzo da Brindisi, il nobile presidio della cultura laurenziana, come pure era ingranaggio di quelle associazioni che si erano costituite in comitato per la tutela e promozione del patrimonio brindisino, che ha perseguito le nobili battaglie per il recupero del Castello Alfonsino o per vedere risolta l'annosa questione della Fontana Tancredi.

Nel suo cuore il viaggio, come percorso e come incontro. Console del Touring Club Italia, per la provincia di Brindisi, Vice-Console Regionale, per circa 30 anni ha instillato il germe dell'incontro, essenza del viaggio, l'andare, verso, l'andare oltre.

Il primo venerdì del mese di novembre, c'era l'usanza di consumare una cena fra gli aderenti al club presso un ristorante, denominato per l'occasione "del buon ricordo". Da quando lui è divenuto Console, ha dato vita ad una tradizione: ha affidato ad uno scultore, Cosimo Giuliano, la realizzazione di un piatto su cui veniva proposto ogni anno, un monumento una chiesa, un castello della provincia.

Della città di Brindisi, di cui aveva a cuore il grande patrimonio storico-culturale, è stato anche amministratore pubblico, perché anche questo è stato "Peppino", il suo servizio alla comunità è andato molto oltre il compito amministrativo, divenendo esempio di comportamento da seguire.

Se alla sua vista d'"aquila" non sfuggiva la visione globale ed alta, a lui non difettava la memoria, per cui ha incoraggiato promosso e sviluppato incontri, convegni, borse di studio, persino un archivio storico riveniente dal grande patrimonio di memorie che afferiscono la città ed i suoi eroi. Congiuntamente al passaggio del bene monumentale "Monumento Nazionale al Marinaio d'Italia", quando questo transitò nelle disponibilità della pubblica amministrazione cittadina, propose al Consiglio periferico di ASSOARMA di prendersi cura della memoria custodita in quel luogo sacro.



Nel video un momento dei funerali del generale Giuseppe Genghi, svoltosi presso la chiesa di Santa Maria del Casale. In alto un'immagine recente dell'alto ufficiale dell'Aeronautica militare

Dal settembre 2015, centesimo anniversario della tragedia della corazzata "Benedetto Brin", ogni prima domenica del mese, l'incontro aperto a tutti, per un "Dialogo con la memoria" ed una Santa Messa. Dal dicembre scorso, aveva dovuto interrompere molte delle sue attività. La cura della persona, custodita ed accompagnata dalla gentilissima moglie Imma e dai figli, lo hanno accompagnato in un tempo che, qualche settimana dopo, ci ha visti improvvisamente isolati, tutti, nelle nostre case e fargli visita è divenuto impossibile.

Non posso nascondere, la mia personale partecipazione, avendo ricevuto da lui l'onore e l'onere di ricercare e promuovere il grande fermento storico che si affanna attorno all'indifferenza e all'oblio.

Nel celebrativo percorso di consapevolezza e per telefono, mi è stato affidato il compito di raccontare, non esaustivamente, i valori della nostra Repubblica.

Parlavamo a lungo e mi ricordava di non dimenticare, di andare avanti, di non demordere, nel silenzioso operare del servizio, consapevoli che sempre si serve e mai ci si serve.

Siamo tantissimi coloro che hanno goduto del suo sorriso e del suo incoraggiamento magistrale. Siamo in molti a ereditare il coraggio di osare e di volare alto per amare.

Il rispetto delle regole, cui Peppino riconduceva la sua azione, si è palesato tutto, nel Santuario, che ne ha ospitato le esequie: l'antica chiesa di Santa Maria del Casale, che lui aveva nel cuore per tantissime ragioni, non marginale, quella che vuole quella come cappella dedicata alla protettrice dell'Aeronautica.

La lunga teoria di labari accompagnava la composta assemblea e la guida liturgica. Le mascherine, poste a garanzia della salute di tutti, amplificavano il senso di silenzio e di smarrimento che in molti abbiamo provato. Toccante il suo passaggio tra i labari issati a far coorte al passaggio dell'aquila che spiccava il volo eterno.