

Tra manipolazione ed ignoranza ci va di mezzo il mare... di Brindisi

Oggi seguivo l'animata chiacchierata che tra gli amici di 'Brindisini la mia gente' girava su Facebook intorno all'infelice decisione di riposizionare sul lungomare i blocchi zebrati, una chiacchierata stimolata dall'articolo pubblicato su Senza Colonne News "Il lungomare sfregiato dai new-jersey zebrati: bravi a rovinare tutto".

Non voglio però qui riproporre quella chiacchierata, per certi aspetti polemica anche se sempre civile e perfino simpatica, né voglio commentare le mie tante ragioni per sostenere la negatività e inutilità di quella che voglio ancora sperare sia solo una temporale risistemazione. Solo una riflessione: perché succede solo a Brindisi e non nelle centinaia di lungomare cittadini che esistono nel mondo senza transenne o blocchi stradali più o meno zebrati? O sarà che solamente a Brindisi abbiamo la fortuna di avere amministratori della cosa pubblica veramente così bravi da fare cose che non si fanno in nessun'altra città al mondo?

Sullo spunto di questa ennesima e attuale polemica che investe il nostro porto, voglio invece raccontare di un'altra ben più importante e trascendente polemica che sul porto di Brindisi si sviluppò qualche anno fa, per l'esattezza 180 anni fa, e lo faccio spinto dalla riflessione, sempre attualissima, di quanto possa essere pericolosa l'ignoranza specialmente se accompagnata o frammista alla manipolazione della realtà: pratica che purtroppo, sull'oggetto 'nostro porto', sembra essere ancora in vigore anche dopo questi 180 anni.

Dopo la pirrica, nonché costosa, opera di risanamento del porto completata nel 1778 dall'ingegner Andrea Pigonati il quale, con buona dose d'ignoranza e arroganza, semplicemente sbagliò il suo progetto, in pochi anni la situazione del porto e quella dell'intera città tornarono alla loro totale criticità, quella criticità assoluta che era venuta maturando gradualmente ma inesorabilmente durante secoli e secoli:

Il porto di Brindisi aveva infatti subito un enorme disastro ambientale, inizialmente a causa dei residui delle palafitte fatte piantare all'entrata del porto interno nel 49 AC da Giulio Cesare durante la guerra civile per, vanamente, tentar di impedire la fuga di Pompeo, e successivamente, e con effetti ancor più devastanti, a causa delle due tartane zavorrate che il principe di Taranto, Giovanni Antonio del Balzo Orsini, fece affondare nel 1450 nello stesso luogo, verosimilmente per impedire che la città cadesse preda della flotta veneziana, o forse di quella aragonese. Poi, negli anni seguenti, le sabbie e i limi provenienti dalle paludi circostanti con quelli che le maree portavano dal porto esterno all'interno, le alghe che si moltiplicavano nelle acque poco mobili, e finalmente i residui solidi d'ogni sorta che liberamente scolavano dalla città stessa, finirono per ostruire quasi del tutto quel passaggio, isolando il porto interno da quello esterno e trasformando il primo in una quasi-palude salmastra.

Lo svizzero Carl Ulysses von Salis nel 1789 visitò Brindisi: ...A misura che ci avvicinavamo alla città si presentavano regioni di miseria e di desolazione, che fa pena vedere lì incolta una campagna benedetta dal suolo fertile e dal clima più propizio. Larghe strade con case rovinate, cortili ricoperti di erbe, miserabili tuguri appoggiati a vecchie mura e contenenti i più squallidi rappresentanti dell'umanità, e poche case abitabili dove 5000 persone sono giornalmente esposte ai lenti ma inevitabili effetti della febbre malarica. L'abbandono totale in cui è stato lasciato il porto, ha dato vita a paludi estesissime che circondano il paese, e riempiono l'aria di

esalazioni pestilenziali, per cui non esiste più un volto roseo in Brindisi: la febbre malarica regna durante tutto l'anno, e sono pochi quelli che tirano innanzi la loro miserabile vita sino all'età di sessant'anni. E con quale giustizia si può rimproverare ai brindisini la loro indolenza, perché lavorano solo quattro ore al giorno e passano il rimanente della giornata nelle taverne, cercando di affogare nel vino la loro miseria? I lavori di alcuni anni addietro vennero così mal eseguiti dall'ingegner Pigonati, forse per ignoranza o altra ragione, che la città è tuttora così miserabile e insalubre com'era prima della sua venuta. Sebbene siano appena passati soli undici anni dacché l'opera di Pigonati è stata compiuta, già il canale è nuovamente bloccato dalle alghe e dalla rena...

Il francese Antoine Laurent Castellan nel 1797 visitò Brindisi: ...La città é povera, non ci sono quasi affatto botteghe, e le poche non hanno che gli articoli di prima necessità. Le malattie hanno spopolato intere strade, il popolo si nutre poco e male, e stuoli di mendicanti premono alle porte di chiese e conventi, dove si distribuisce minestra. La maggior parte dei bambini non raggiunge la pubertà; gli altri, pallidi e senza forza, trascinano un'esistenza triste e dolorosa che finisce spesso con spaventose malattie...

Lo svizzero Charles Didier nel 1829 visitò Brindisi: ...Decimata dalla malaria, la popolazione di Brindisi è scesa, da centomila abitanti a seimila, nel 1828 sono nati 270 e sono morti 484. Brindisi é pochissimo civilizzata e poco industrializzata. Le campagne dei dintorni sono vere steppe deserte e spesso paludose, dove si può camminare un giorno intero senza incontrare un viso umano e senza trovare un albero, sotto cui ripararsi dal sole...

Ma per fortuna Brindisi, nonostante il quadro così tetro, annoverava anche, e non pochissimi, cittadini illustri e amanti della propria città. E tra loro uno, Giovanni Monticelli, con la valorosa collaborazione di un altro illustre brindisino, Benedetto Marzola, si prodigò in quegli anni bui, a difesa del porto e della città di Brindisi.

Monticelli, avuto sentore di manovre di palazzo



SENZA COLONNE
BRINDISI
www.senzacolonne.news.it
direttore editoriale Gianmarco Di Napoli



Via da Brindisi
il Blog di
di Gianfranco Perri
Progettista di gallerie

Tra manipolazioni e ignoranza ci va di mezzo il mare. Di Brindisi

tendenti a distogliere il re di Napoli Ferdinando II Borbone dal promuovere lavori di risanamento del porto di Brindisi, si mobilitò in prima persona, recandosi più volte a Napoli e finalmente scrivendo per il re la sua famosa "Difesa della città e del porto di Brindisi" nell'agosto del 1831, e poi riscrivendola ampliata a 120 pagine con la collaborazione di Marzola nel 1832.

Una potente lobby, che presso la corte di Napoli faceva capo all'ispettore generale delle acque e strade Giuliano De Fazio nonché socio ordinario della reale accademia di belle arti, si stava infatti

adoperando alacremente ai danni di Brindisi per favorire Gallipoli, altra capitale distrettuale della provincia di Terra d'Otranto. L'obiettivo per nulla celato della lobby era quello di convincere il re ad abbandonare al suo destino Brindisi e il suo porto per sostituirlo con un

fantomatico porto nuovo da costruire a Gallipoli, utilizzando a tal fine tutti gli ingenti fondi che “inutilmente” si stava programmando destinare al risanamento del porto di Brindisi.

La tesi sulla quale la lobby fondava i propri argomenti, propugnava che il problema di Brindisi non fosse il porto in se e l’ostruzione del canale Pigionati, ma l’aria malsana e insalubre della città, cosa che avrebbe reso assolutamente vani tutti i tentativi di risanamento del porto, giacché tal risanamento non avrebbe potuto cambiare in nulla il destino ormai segnato di Brindisi alla sua “inevitabile e definitiva scomparsa dalla faccia della terra”.

E De Fazio, per contrastare e sconfessare l’azione e lo scritto di Monticelli, ne scrisse anche lui uno di 20 paginette, nel dicembre del 1833 “Osservazioni sul ristabilimento del porto e sulla bonificazione dell’area di Brindisi”: secondo me, da leggere quale esempio magistrale di ‘manipolazione e ignoranza’ al servizio della politica ‘minuscola’.

L’insalubrità del clima di Brindisi, secondo la tesi di De Fazio, era solo in minima parte dovuta al ristagnare delle acque del porto interno, conseguenza a sua volta dell’ostruzione, mentre era principalmente dovuta «alla gravezza della smodata instabilità della incostante atmosfera della città, o sia il repentino passaggio dal caldo al freddo, cagione questa che, al contrario della prima, pare che non possa essere cessata mai; dappoiché se questa superstita porzione di aria malsana abbia tal forza da nuocere alla vita, per certo sarà opera vana il ristabilimento del porto; né d’altra parte converrà fondare uno stabilimento commerciale a Brindisi proporzionato alla spesa ingente che occorre per bonificare detto porto...»

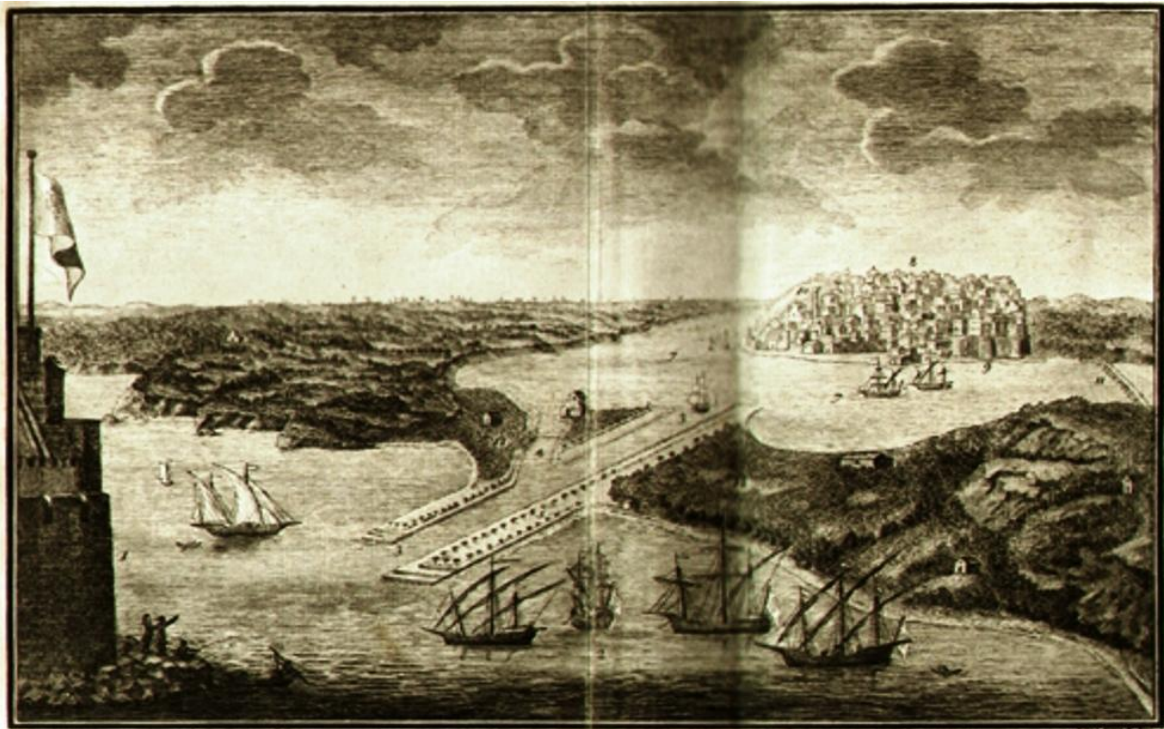
Ed abbondano nello scritto di De Fazio, sistematicamente e impeccabilmente ribattuto in ogni suo punto da Monticelli, le notizie storiche non dette e quelle abilmente manipolate e tergiversate, così come abbondano le citazioni di supposti esperti, naturalmente anche stranieri, a sostegno di quella sua tesi scapigliata. E poi, quanta ipocrisia: «Per verità chiunque miri alla naturale bellezza di questo porto é indotto a volerlo rinnovato ed in essere, ma se per poco rivolga in mente le accennate difficoltà, ei non saprà a qual partito appigliarsi, e forse muterà proposito e si rimarrà dall’impresa...»

Ma il re Ferdinando II di Borbone, per sua lungimiranza, per merito di Monticelli e Marzolla, e per nostra fortuna, non abboccò! E non solo: intuì la malafede e il tentativo d’inganno, s’incavolò tanto che defenestrò per sempre il De Fazio dal governo.

Purtroppo però e nonostante quel successo trascendente, le vicissitudini del nostro porto erano destinate a perdurare tra “alti e bassi” fino a giungere ai nostri giorni e senza che si intraveda ancora una luce chiara alla fine del tunnel: é il destino di Brindisi, indissolubilmente legato a quello del suo celeberrimo porto.

La storia sempre insegna, ed é per questo che noi brindisini faremmo bene a conoscerla meglio, a partire da quella della nostra città. Probabilmente ci stimolerebbe a mantenere un atteggiamento critico e vigile verso chi di volta in volta amministra la città e l’intero paese, o si propone ad amministrarli. Un atteggiamento che probabilmente avrebbe potuto evitare per il nostro porto, alcuni o tanti di quei troppi “bassi” a favore di quei meno numerosi “alti” e soprattutto, avrebbe forse potuto evitare l’attuale lungo e profondo “basso”.

E ribadendo: Quando trattasi del nostro porto, dalle cose più palesemente importanti a quelle in apparenza più insignificanti, la vigilanza critica é d'obbligo! Bisogna conoscere la storia e non dimenticare, neanche per un istante, quello che essa e la quotidianità ci hanno insegnato e continuano a insegnarci: *“tra manipolazione ed ignoranza ci va di mezzo il mare... di Brindisi”*.



Andrea Pigonati : *Prospetto Orientale della Città di Brindisi* - 1778 -



gianfrancoperri@gmail.com

22 Ottobre 2013