

“Pigonati” NO - “Monticelli” SI

Il riferimento é naturalmente all'intitolazione del canale che a Brindisi separa il porto interno da quello esterno e che notoriamente si chiama Canale Pigonati in riconoscimento del fatto che nel 1778 fu l'ingegnere Andrea Pigonati a completare il suo “riaprimiento” dopo secoli di disastroso e tragico abbandono. Eppure, invece, sarebbe giustizia intitolarlo a Monticelli!

Ma perché “Pigonati NO” e “Monticelli SI”? Perché Andrea Pigonati fu l'ingegnere siciliano contrattato per realizzare quell'opera di “riaprimiento” che in effetti completo in tempi e con costi relativamente limitati, ma commettendo un imperdonabile errore di progettazione così grave che in pochissimi anni ne invalidò completamente il risultato. E perché Giovanni e Francescantonio Monticelli furono invece due illustri brindisini, familiari discendenti di quel luminare che fu Teodoro Monticelli, che lottando contro la potente e spregiudicata lobby gallipolina, tra il 1831 e il 1834 si prodigarono disinteressatamente riuscendo a scongiurare per Brindisi la morte ormai già decretata, convincendo il re Ferdinando II a non desistere dal recuperarne il porto, re al quale va quindi e comunque il merito di essersi fatto convincere.

Ciò premesso, per tutti coloro i quali ne hanno un qualche interesse e un po' di voglia, qui di seguito riassumo il racconto dall'inizio, procedendo quindi in ordine cronologico:

Dopo la sua gloriosa e prolungata stagione della Roma repubblicana, il porto di Brindisi subì 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, nel 1449 fece affondare 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 quelle 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 palude salmastra con conseguenze catastrofiche per la città e i suoi abitanti.

Anche se da subito, fin dai primi anni del XIV secolo quando la corona spagnola istituì nel regno di Napoli un vicereame, si riconobbe la gravità della situazione e nel parlamento si convenne in più occasioni che era indispensabile e inderogabile risolvere il problema del restauro del porto di Brindisi, per secoli tutto resto in discorsi e in buone intenzioni mentre la città, via via più abbandonata a se stessa e decimata dalla malaria, continuava a languire avviandosi lentamente ma inesorabilmente verso la sua definitiva inevitabile scomparsa.

Dopo il ventennale parentesi austriaca, nel 1734 il regno di Napoli ritornò sotto la dominazione spagnola, ma questa volta dei Borbone e, novità non da poco, con il rango di regno indipendente e con un re tutto proprio: Carlo Borbone, figlio del re di Spagna Filippo V, al quale nel 1759 successe al trono il suo terzo figlio, Ferdinando IV, che nel 1768 sposò Maria Carolina, figlia dell'imperatore d'Austria Francesco I e che, pur non essendo stato un gran re al confronto con suo padre Carlo, ebbe l'enorme merito di aver soccorso e di fatto salvato momentaneamente Brindisi, preoccupandosi e impegnandosi al “riaprimiento” del suo porto.

Nel 1775 infatti, Ferdinando IV inviò a Brindisi due ingegneri, i più rinomati del regno per le opere idrauliche, con il compito di determinare i provvedimenti necessari al risanamento del porto e della città intera: Vito Caravelli, professore di matematica, e Andrea Pigonati, tenente colonnello del genio. I due ingegneri fecero studi e compilarono i progetti che sottoposero al re: le loro proposte furono approvate e ritornarono a Brindisi per attuare quanto progettato.

Nell'anno 1776, quando Andrea Pigonati dette principio ai lavori di riapertura del canale che comunicava il porto esterno con quello interno, le paludi al centro del passaggio nei momenti di alta marea si ricoprivano con 25 centimetri d'acqua, mentre nei momenti di bassa marea le acque scomparivano del tutto e le secche rimanevano scoperte fino a 50 centimetri in alcuni punti. A stento, e solamente nelle alte maree, si poteva passare per il canale con una barchetta, e il porto interno era un lago stagnante dove potevano navigare solo le barchette e i lontri.

I lavori iniziarono il 4 marzo e il 28 approdò nel porto una polacca proveniente da Napoli, carica di vari attrezzi e legnami destinati all'opera. I lavori avanzarono tra varie difficoltà, non ultima quella dell'insufficienza e dell'impreparazione della mano d'opera locale, per cui si dovette ricorrere anche ai lavoratori forzati: nell'aprile del 1777 giunsero a Brindisi i regi sciabecchi con cento forzati e il 26 dicembre ne giunsero altri duecento.

A causa della poca disponibilità di grosse pietre necessarie all'esecuzione del progetto, Pigonati pensò bene di poter utilizzare i ruderi di vecchie costruzioni, e così dispose la demolizione di alcune vecchie case site in prossimità di Porta Reale e dei blocchi residui della stessa, e impiego anche le pietre estratte dalla superstite torretta angioina che era stata fabbricata per l'operazione della catena di chiusura del canale.

Nell'aprile del 1778 il pilota brindisino Francesco Allò, poté per primo entrare fino in vicinanza della Porta Reale con un bastimento carico, e poté ripartire ricarico d'olio: la larghezza del canale era già stata ampliata e la profondità aveva raggiunto 5,20 metri. E il 26 giugno di quello stesso anno, entro felicemente nel porto interno il bastimento olandese Giovine Adriana con una portata di ben 3740 ettolitri di grano.

Pigonati consegnò l'opera compiuta il 30 dicembre 1778, a 2 anni 9 mesi e 22 giorni dall'inizio lavori: l'ostruzione che aveva isolato porto e città tutta durante secoli, era stata finalmente rimossa. Alla consegna dell'opera, il canale, con la bocca rivolta a greco-levante, era lungo 1861 palmi compresi i moli e le scogliere, era profondo 18 palmi e largo 183 palmi verso la rada e 162 palmi allo sbocco nel porto interno. Le sponde del canale furono rivestite di banchine murarie che furono prolungate con due pennelli sporgenti nel porto esterno.

Poco dopo però, il canale cominciò a riempirsi, le paludi nel porto interno iniziarono a rinnovarsi e la malaria fece ritorno: Pigonati, agendo con buona dose d'ignoranza nonché di arroganza, aveva commesso il grossolano errore di orientare l'imboccatura del canale a greco-levante e quel grave errore d'ingegneria finì per vanificare l'ingente sforzo. Dopo pochi anni e vari improbabili tentativi di rimediare a quell'errore, il porto di Brindisi era di nuovo perduto e precluso ai grandi traffici navali, e l'intera città era ripiombata nella sua triste criticità.

Nel 1797 il francese Antoine Laurent Castellan 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 e gli altri, pallidi e senza forza, trascinano un'esistenza triste e dolorosa che finisce spesso con spaventose malattie...».

Nel 1789 fu la volta dello svizzero Carl Ulysses von Salis: «...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 rovinare, cortili ricoperti di erbe, miserabili tuguri appoggiati a vecchie mura. Poche sono le case abitate e le persone che vi dimorano 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 la città 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 l'illustre viaggiatore non esitò a entrare in aperta polemica con Pigonati ribattendogli, tra altro, anche una delle tante asseverazioni che, dimostrando molta poca benevolenza verso gli abitanti di Brindisi, egli aveva scritto nella sua *"Memoria del riaprimiento del porto di Brindisi"* pubblicata nel 1781. Carl Ulysses von Salis disse: «Ma 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?». E poi aggiunse: «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...».

Nel 1829 un altro famoso svizzero, Charles Didier, visitò Brindisi: «...Decimata dalla malaria, la popolazione di Brindisi è scesa da centomila abitanti a seimila: tra il 1827 e il 1829, nella desolata città le nascite sono state 1117 a fronte di 2323 morti. Brindisi è pochissimo civilizzata e poco industrializzata e 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...».

Alla fine del 1830, morì il re Francesco I, figlio di Ferdinando IV che dopo la definitiva sconfitta dei francesi di Napoleone era tornato sul trono di Napoli con il nuovo titolo di re Ferdinando I delle Due Sicilie. E a Francesco I gli successe il figlio, giovanissimo, Ferdinando II.

Giovanni Monticelli, appartenente a quella nobile e antica famiglia brindisina abitante nel rione Sciabiche, avuto sentore di manovre di palazzo tendenti a distogliere il re di Napoli Ferdinando II Borbone dal promuovere lavori di risanamento del porto di Brindisi a favore della costruzione di un novello porto in Gallipoli, si mobilitò in prima persona recandosi più volte a Napoli e finalmente, nel 1831, scrisse per il re ben 51 pagine di una sua prima relazione intitolata *"Difesa della città e porti di Brindisi"*.

In quella relazione, Monticelli denuncia la risoluzione del Consiglio Provinciale di Lecce e le tante manovre in atto, quelle palesi e quelle occulte, tendenti a convincere l'amministrazione pubblica statale ad autorizzare il finanziamento, con i fondi destinati alla Provincia di Lecce, della costruzione di un nuovo porto a Gallipoli, giustificandola tecnicamente e appoggiandone la richiesta in base a un supposto economicamente importante potenziale di commercio d'olio. Ma soprattutto denuncia, quale obiettivo segreto e inconfessabile di quelle manovre, la volontà di screditare ogni progetto di recupero del porto di Brindisi, basando il tutto su una serie di mezze verità e di aperte menzogne, tutte utilizzate per mascherare null'altro che meschini interessi economici e miserrimi campanilismi a favore di Gallipoli e contro Brindisi.

Monticelli in maniera appassionata si dirige al re facendo appello sia ad argomentazioni di tipo storico e sia ad argomentazioni di tipo economico, nonché trattando con grande competenza anche i temi più strettamente tecnici, sia quelli relativi all'insuperabile qualità del porto di Brindisi e sia quelli relativi alla nefandezza del proposto porto di Gallipoli. Spiega in dettaglio Monticelli, sia il grave errore idraulico del Pigonati e sia l'inconsistenza tecnica concettuale insita alla base del progetto del famigerato nuovo porto di Gallipoli.

E cita quanto "il buon Ferdinando I, amatissimo nonno del re" aveva risolutamente fatto per il porto di Brindisi, in quanto assolutamente convinto della sua importanza strategica e del suo potenziale economico, non solo promuovendo la sfortunata opera del Pigonati, ma impegnandosi in imporre la pur dispendiosa manutenzione del porto necessaria per il suo funzionamento, fino al nefasto abbandono della stessa all'arrivo degli invasori napoleonici.

E si dilunga inoltre Monticelli in dimostrare l'infondatezza delle scellerate e interessate opinioni secondo le quali l'aria malsana di Brindisi fosse un qualcosa d'intrinseco alla città, indipendente cioè dalla problematica dell'ostruzione delle acque del porto interno e fosse pertanto un qualcosa d'irrimediabile e costituisse quindi, una ragione per se sufficiente a non investire denari su quella disgraziata città.

E finalmente, accingendosi a concludere, scrive: «...La città di Brindisi non invidia a Gallipoli un porto, né si oppone alla costruzione di esso, ma reclama la giustizia del governo e del Sovrano a suo favore. Abbia Gallipoli il suo porto, ma l'abbia a sue spese; ricca e prosperosa come l'è ben potrebbe soffrirne il peso. La giustizia non solo deve sedere ne' tribunali, ma benanche nelle amministrazioni pubbliche».

Nei suoi frequenti viaggi a Napoli, Monticelli volle in più occasioni incontrare l'illustrissimo suo concittadino Benedetto Marzolla, un prestigioso ufficiale che in quegli anni rivestiva l'importante carica di procuratore della città di Brindisi, il quale ben volentieri abbracciò la nobile causa, tanto da accettare di contribuire direttamente alla stesura di una seconda edizione della relazione di Monticelli, che fu completata in quello stesso 1831. La relazione fu consegnata il 5 Agosto a Giuseppe Ceva Grimaldi, ministro di stato per gli affari interni, e con il titolo *"Difesa della città e del porto di Brindisi - seconda edizione aumentata e corretta"* fu pubblicata con ben 120 pagine nel 1832.

Così come si può leggere nella lettera che accompagnò la consegna della relazione, si volle fare appello alla colta sensibilità del ministro e alla fortunata circostanza che egli avesse conosciuto di persona sia Brindisi e il suo porto e sia Gallipoli. Il marchese di Pietracatella, il ministro appunto, era infatti stato amministratore della Provincia di Lecce e autore del libro *"Itinerario da Napoli a Lecce e nella Provincia di Terra d'Otranto nell'anno 1818"* in cui, nel capitolo dedicato a Brindisi, traspare la sua ammirazione per il suo glorioso e fantastico porto.

In questa seconda relazione corretta e aumentata, si aggiungono nuove e più dettagliate considerazioni relative a tutte le problematiche del raffronto tra i vantaggi di restaurare il pieno funzionamento del porto naturale di Brindisi e gli svantaggi, soprattutto tecnici, ma anche economici strategici militari e politici, di costruire in sua vece un nuovo porto del tutto artificiale a Gallipoli. Si segnala il parere favorevole a Brindisi del Direttore di ponti e strade, e si attacca il parere favorevole a Gallipoli di Giuliano De Fazio, Ispettore generale delle acque e strade, autore nel 1828 di un saggio intitolato *"Intorno al miglior sistema di costruzione dei porti"* in cui esalta la costruzione di porti artificiali ad archi, detti anche a moli traforati, come quello appunto che si era progettato per Gallipoli.

De Fazio, per contrastare e sconfessare l'azione e lo scritto di Monticelli, nel dicembre del 1833 ne scrisse anche lui uno di 20 pagine, intitolandolo *"Osservazioni sul ristabilimento del porto e sulla bonificazione dell'area di Brindisi"*.

In quanto alla possibilità di realizzare lavori di restaurazione del canale, Fazio la liquidava affermando che affinché gli stessi potessero funzionare bisognerebbe con essi portare la situazione a quella precedente alle azioni di Cesare, cosa che però sarebbe tecnicamente quasi impossibile e che comunque costerebbe un immenso patrimonio. Quindi, passa a trattare dell'aria di Brindisi, aspetto sul quale incentra la sua enfatica posizione contraria al restauro.

L'insalubrità del clima di Brindisi, secondo la tesi di De Fazio, era solo in minor parte dovuta al ristagnare delle acque del porto interno, conseguenza a sua volta dell'ostruzione, mentre era principalmente dovuta «...alla gravezza della smodata instabilità dell'incostante atmosfera della città, o sia il repentino passaggio dal caldo al freddo, cagione questa che pare che non possa essere cessata mai; dappoiché se questa superstite porzione di aria malsana abbia tal forza da nuocere alla vita, per certo sarà opera vana il ristabilimento del porto...».

E abbondano nello scritto di De Fazio le notizie storiche non dette e quelle palesemente manipolate e tergiversate, così come abbondano le citazioni di supposti esperti, naturalmente anche stranieri, a sostegno di quella sua tesi scapigliata. E poi, a contorno, quanta ipocrisia: «Per verità, chiunque miri alla naturale bellezza di questo porto é indotto a volerlo rinnovato e 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...».

Ed ecco entrare in campo Francescantonio Monticelli a sostegno della causa dell'anziano suo zio Giovanni. Francescantonio, barone e deputato gratuito della città di Brindisi, elaborò una *"Terza memoria in difesa della città e de' porti di Brindisi"* seguita da un *"Esame critico delle Osservazioni sul ristabilimento del porto e sulla bonificazione dell'aria di Brindisi date in luce dal sig. De Fazio"*, due documenti che furono pubblicati nel 1833 e nel 1834, rispettivamente.

Nella memoria in difesa della città e del suo porto, un documento di 70 pagine, appellandosi alla Consulta di Stato e al Re, Monticelli fa un'appassionata frontale e documentatissima critica a un progetto di intervento limitato e tecnicamente sbagliato che per il porto di Brindisi si stava proponendo attuare a mo' di palliativo, e che a suo avviso solamente sarebbe servito a superare una congiuntura politica e a finalmente dimostrare, con il suo scontato fallimento, l'impossibilità stessa di poter recuperare il porto. E perorando al contempo, e sulla base di una precisa documentazione, la realizzazione del progetto, già dettagliatamente concepito, di un intervento integrale e tecnicamente accertato che invece, e giustamente, prevedeva il totale abbandono dello schema concettualmente erroneo realizzato dal Pigonati.

E nell'esame critico delle osservazioni date in luce da De Fazio, in una sessantina di pagine Monticelli confuta risolutamente ognuna di quelle osservazioni, sia quelle relative al recupero del porto e sia quelle relative al tema dell'aria malsana. Dimostra con calcoli e numeri, che la stima del volume dei lavori da eseguire per restaurare completamente il canale avanzata dal De Fazio (300mila canne di terra da dragare) era assolutamente infondata e volutamente esagerata, giacché la realtà tecnica la collocava oggettivamente sull'ordine di solo un sesto a un terzo di quell'enorme quantità. Quindi commenta profusamente come i lavori di un recupero integrale del porto possano essere tecnicamente ben realizzati, ed a costi contenuti.

Poi, in relazione alla questione della malsana aria di Brindisi, nella seconda parte del suo esame critico Monticelli si dilunga nel confutare tutte le asseverazioni di De Fazio, denunciandone per molte di esse l'inesattezza o la malintenzionata falsità, nonché ricolidizzandone un'altra buona parte. In realtà non fatica troppo nell'argomentare l'assurdità delle tesi di De Fazio, basandosi a volte sul solo buonsenso e, quando necessario, semplicemente ricorrendo alla plurimillennaria storia di Brindisi.

Finalmente, il re Ferdinando II, per sua lungimiranza, per merito dei due Monticelli, e per nostra fortuna, non abboccò alle manovre dei lobbisti gallipolini. Non solo: intuiva la malafede e il tentativo d'inganno, s'incavolò tanto che defenestrò il De Fazio dal governo.

Nel 1834 il re nominò una commissione per la compilazione di un progetto definitivo di rilancio del porto di Brindisi e questa, dopo due anni, glielo presentò. Nonostante l'ingente spesa prevista i lavori furono appoggiati dal sovrano, il quale nominò a soprintendere l'opera uno dei componenti la commissione, il colonnello del genio Albino Mayo, e si recò a Brindisi di persona per dimostrare l'avallo sovrano al grande progetto. Purtroppo però i lavori non partirono con il verso giusto e dopo ben otto anni, fu necessario emanare uno specifico reale decreto per dare nuovo impulso al progetto e la costruzione dell'opera ebbe finalmente formale principio nel 1843 «...coll'abbassamento dell'isola angioina, coll'apertura del canale borbonico, abbattendo le vecchie banchine che vi faceano argine, e portando le acque alla stessa refluenza primiera sulle spiagge dei giardini...».

Nel 1845 il re Ferdinando II venne a Brindisi per verificare i lavori di bonifica e perché vi erano «interessi sovrani per il porto alla vigilia dell'apertura del canale di Suez». Vi tornò ancora per lo stesso motivo nel 1846 e nuovamente il 26 maggio 1847.

E proprio in quel 1847 si completò la modifica dell'orientamento del canale che, così rivolto verso tramontana, risolse il problema del periodico insabbiamento e della conseguente ostruzione. Poi, con l'inizio del 1848, i lavori furono sospesi a seguito del precipitare dei fatti politici e militari di quell'anno. Furono ripresi solamente nel 1854 e il 17 gennaio 1856 si svolse una pomposa cerimonia d'inaugurazione delle nuove -però parziali- opere del porto.

Il 28 dicembre 1860, nel pieno dei fermenti legati all'avvenuta annessione del regno delle Due Sicilie al regno di Sardegna, poi regno d'Italia, il nuovo governatore della provincia di Terra d'Otranto bandì il concorso d'appalto di una nuova serie di lavori già programmati per il porto: la costruzione d'una parte della banchina nel seno di ponente. E non si trattava ancora del totale completamento dell'impresa, la quale di fatto si protrasse per ulteriori vari decenni, tra le venturose e tragiche vicissitudini sociali politiche e militari che si succedettero finché addentrato il nuovo secolo.

Purtroppo però, e nonostante quel successo trascendente della definitiva riapertura del canale alla navigazione, le vicissitudini del nostro porto erano destinate a perdurare tra "alti e bassi" fino a giungere ai nostri giorni e senza che s'intraveda ancora una luce chiara alla fine del tunnel: è il destino di Brindisi, indissolubilmente legato a quello del suo celeberrimo porto.

Quel trascendente successo dunque, e senza alone di dubbio alcuno, lo si deve innanzitutto ai Monticelli, a Giovanni e a Francescantonio. Non certo a Pigonati!



gianfrancoperri@gmail.com

3 Novembre 2014