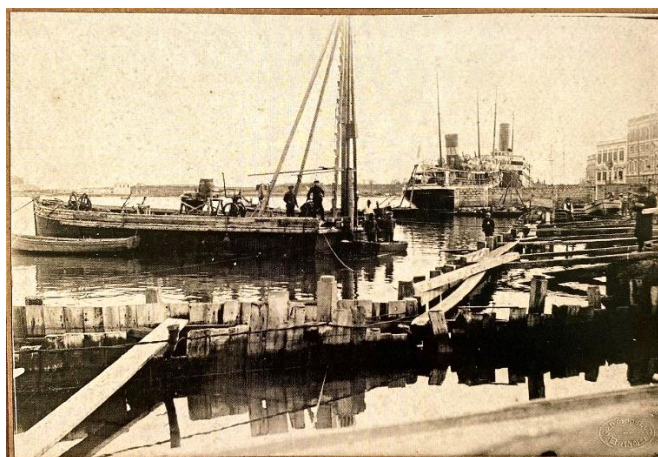
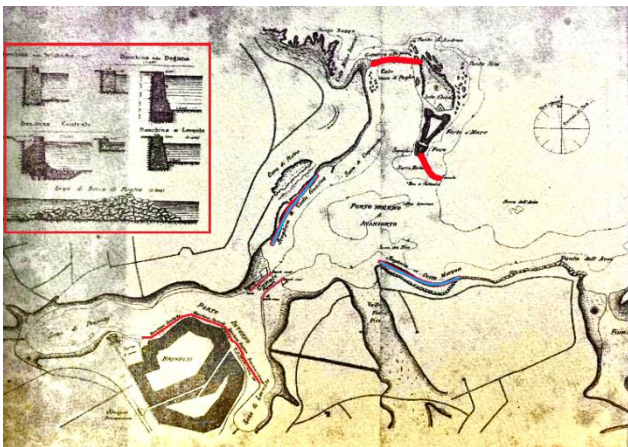


GIANFRANCO PERRI

IL PORTO DI BRINDISI 250 ANNI DI STORIA SOFFERTA



GIANFRANCO PERRI

Il porto di Brindisi: perché Pigonati “NO” e Monticelli “SI”

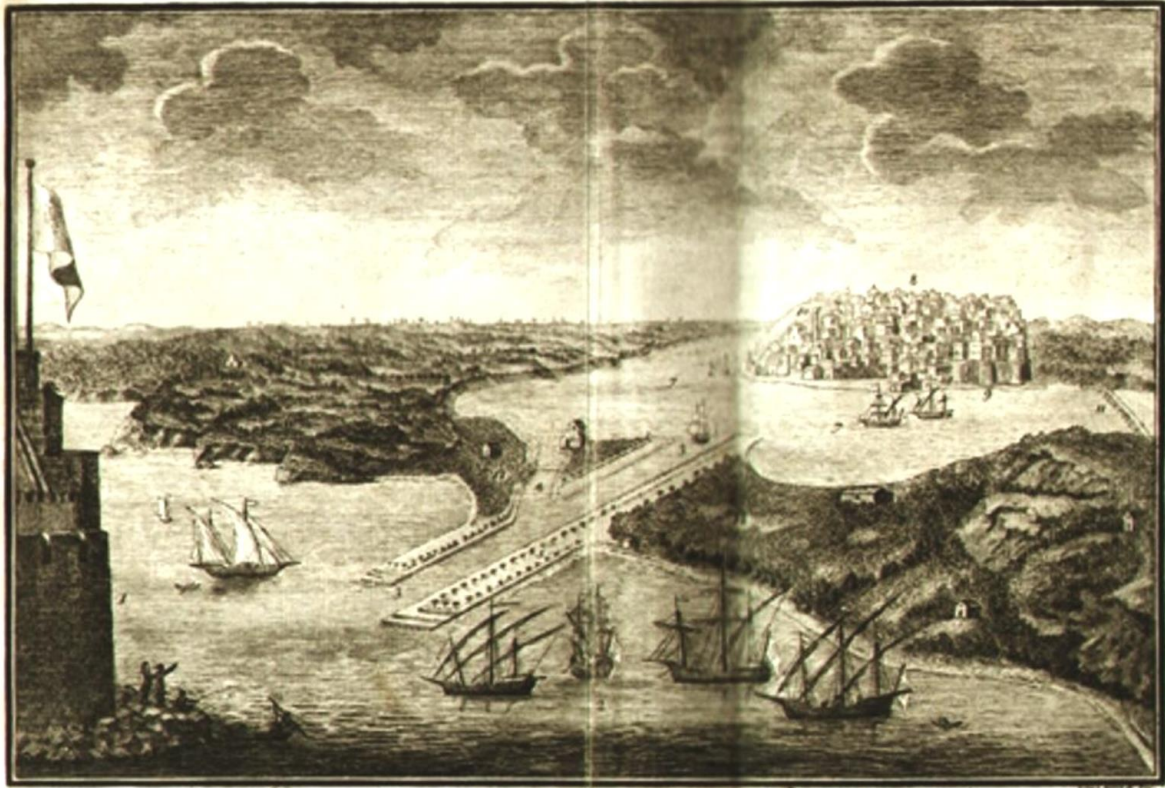
Pubblicato su Senza Colonne News del 9 dicembre 2022

Qualche anno fa – il 3 novembre 2014 – scrissi su Senzacolonne News un articolo allegato in coda, che aveva più o meno lo stesso titolo – *Pigonati” no, “Monticelli sì* – di questo mio nuovo scritto, in cui mi preme rettificare integrare e chiarire meglio quanto a suo tempo sostenuto. Quell’articolo iniziava così: «Il riferimento è 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 Andrea Pigonati a realizzare il suo ‘riapririmento’ dopo secoli [all’incirca dalla fine del 400, dopo che il principe Orsini Del Balzo aveva fatto affondare nell’imboccatura una nave colma di enormi sassi] di disastroso abbandono. Eppure, invece, sarebbe giustizia intitolarlo a Monticelli. Perché Andrea Pigonati, che fu l’ingegnere siciliano contrattato per realizzare quell’opera – che in effetti completò in tempi e costi limitati – lo fece commettendo tanti e così gravi errori di progettazione che in pochissimi anni invalidarono completamente gli effetti della stessa. E perché Giovanni e Francescantonio Monticelli furono invece due illustri brindisini che lottando contro la potente e spregiudicata lobby gallipolina, tra il 1831 ed il 1834 si prodigarono riuscendo a scongiurare per Brindisi la morte ormai già di fatto decretata, convincendo – coadiuvati dal cartografo brindisino Benedetto Marzolla – il re Ferdinando II a non desistere dal recuperarne il porto, come in effetti e per fortuna avvenne.»

Naturalmente, tutta la questione è abbastanza più complessa ed articolata di quanto sopra concentrato in pochissime parole e, ad esempio, si potrebbe cominciare col dire che se piena giustizia si volesse fare davvero, quell’intitolazione potrebbe o dovrebbe includere anche Marzolla, Mati e addirittura Bixio. Benedetto Marzolla per quanto sopra detto, Tommaso Mati per essere stato lui l’ingegnere che elaborò un progetto di recupero del porto tecnicamente corretto e in buona parte finalmente attuato e il generale Nino Bixio, decisivo con l’aver veementemente sostenuto nel parlamento del regno la bontà e l’urgente necessità di approvare quel progetto.

Ma vorrei qui spiegare soprattutto perché “Pigonati No” e vorrei farlo anche perché – ironia della sorte – è proprio solo a lui che sembra siano stati riservati i meriti con l’intitolazione, non solo del canale, ma anche di una via cittadina del rione Sciabiche, che è poi lo storico rione in cui per tanto tempo avevano risieduto molti degli appartenenti alla famiglia Monticelli. Senza quelle due intitolazioni, probabilmente si sarebbe parlato molto meno o quasi per nulla dell’ingegnere siciliano, che magari nelle cronache cittadine sarebbe rimasto relegato quale uno dei vari autori dei tanti tentativi miseramente falliti di recuperare il porto interno di Brindisi. E magari gli si sarebbe anche risparmiato che, da alcuni dei suoi tanti detrattori, gli venissero infondatamente attribuite colpe e nefandezze di cui, poveretto, in realtà non ebbe responsabilità alcuna.

Colpe e nefandezze in effetti inverosimili, di cui l’amico Nazareno Valente ha stilato un dettagliatissimo elenco: «Si racconta che Pigonati, avendo bisogno di pietre per mandare avanti i suoi lavori, se l’era procurate demolendo la porta Reale e la chiesa di Santa Maria de parvo ponte. Sempre per lo stesso motivo, si dice avesse fatto abbattere una delle due torrette angioine, alle cui fondamenta si attribuisce la fantasiosa origine della secca, chiamata anch’essa angioina, che solo le mine riuscirono a distruggere; in questo caso, oltre a depauperare la città d’un bene artistico, Pigonati causò anche un dissesto ambientale. Di malefatta in malefatta qualcuno è stato capace di narrare che persino ponte Grande, ancora



Prospetto orientale della città di Brindisi - Andrea Pigonati 1778



Il canale d'entrata al porto inteno

in piedi quando l'ingegnere faceva da decenni parte del mondo dei più, fosse stato da lui demolito, quasi che anche da morto vagasse per le strade di Brindisi alla ricerca di pietre per il suo canale. In effetti, porta Reale fu sacrificata per dare spazio alla banchina costruita dall'ingegnere Pollio nel 1791. La torretta Angioina risultava ancora integra nel 1789, quando fu riprodotta da J.P. Hackert nella tela 'Baja e porto di Brindisi' e agli inizi dell'Ottocento nel periodo di dominazione francese. La chiesa di Santa Maria de parvo ponte è riportata 'diruta' come lo era ai tempi di Pigonati, nella mappa di Tironi del 1811. Il ponte Grande è visualizzato ancora in piedi nella stessa mappa di Tironi ed in molte altre carte del XIX secol ed era quindi in definitiva ancora visibile quando Pigonati era nel frattempo era morto.» [*“La lunga agonia del porto interno di Brindisi”* di N. Valente - Il 7Magazine del 24 giugno 2022]

D'accordo! Quindi, tante scuse a Pigonati e certamente grazie a Nazareno per aver smentito tutte quelle calunnie relative all'agire di Pigonati a Brindisi, ma ritorniamo alla sostanza della questione che è, invece, che Pigonati nella realizzazione della sua opera si sbagliò del tutto: un'opera d'ingegneria – che sia stata più o meno puntualmente eseguita o che sia stata più o meno costosa, non ne inficia il risultato – i cui effetti perseguiti siano del tutto miseramente e platealmente svaniti dopo poco tempo d'essere stata completata, altro non può essere considerata che “un'opera realizzata in modo palesemente sbagliato”. Un'opera, infatti, che alla fine e per risolvere il problema, fu completamente smantellata, senza che nessun altro progetto riuscito, la desse per buona o da recuperare per poi eventualmente mantenerla con l'annuale manutenzione proposta dal Pigonati.

E questo, comunque, indipendentemente dal fatto che i dettagli tecnici degli errori attribuiti all'autore dell'opera vengano correttamente o meno spiegati, e indipendentemente dal fatto che alcuni di quelli che numerosissimi hanno denunciato e continuano a denunciare il fiasco dell'opera abbiano, in buona o in cattiva fede, tutte le ragioni o meno delle critiche avanzate. È, per esempio, abbastanza comune che si dica – semplicisticamente, o comunque per semplificare – che l'errore di Pigonati fu aver orientato incorrettamente il canale, mentre probabilmente quel solo particolare non sarebbe stato motivo per sé sufficiente del clamoroso fallimento, non potendosi, né escludere che contribuì in qualche misura all'esito disastroso dell'opera, né darsi per scontato che una diversa angolazione avrebbe impedito l'interrimento: i primi lavori che includevano la correzione dell'orientamento intrapresi dall'ingegnere Albino Mayo, infatti – pessimamente condotti ed avviati senza essere portati adeguatamente a termine – furono interrotti nel 1848 per la morte improvvisa dello stesso ingegnere, senza così poter giungere ad alcun risultato veramente chiarificatore della eventuale bontà del progetto.

Un'opera d'ingegneria dunque, sbagliata in tutto dal Pigonati, dalla sua concezione alla sua realizzazione: certamente sbagliata la geometria – sezioni e lunghezza – del canale, certamente sbagliata la struttura – troppo fragile – del canale, e certamente sbagliata la profondità del canale, senza che nulla possa togliere alle colpe del progettista la sua affermazione che quest'ultima non fosse stata una sua scelta, giacché un ingegnere progettista è sempre responsabile di ciò che decide o accetta di eseguire. Pigonati, del resto, al pari degli altri che subito prima e subito dopo di lui tentarono di risolvere il problema, probabilmente fallì soprattutto perché non diagnosticò correttamente la situazione – tant'è che sostenne la bizzarra teoria che incolpava dell'ostruzione del canale i moli di Cesare eseguiti quasi duemila anni prima per bloccare Pompeo – e di fatto non capì quali erano tutti i processi che avevano portato all'interrimento del porto interno. Un grave errore concettuale non certo

intaccato dal fatto che sia vero o meno che finanche la locale gente di mare gli avesse segnalato alcuni degli aspetti per cui il suo progetto fosse sbagliato, cosa comunque abbastanza verosimile che sia potuta accadere.

Però: se il canale naturale nel corso dei millenni aveva funzionato, perché per risolvere il problema Pigonati non pensò semplicemente di cercare di ripristinare quelle condizioni che erano state naturali, scavando quindi e dragando tutto quanto possibile con l'obiettivo di approfondire ed allargare il varco? Vabbè, forse non sarebbe stato così facile né – probabilmente – sarebbe stato per sé sufficiente, ma perlomeno non c'è prova certa che sarebbe stato inutile come invece lo fu, alla fin fine, l'opera del Pigonati. Io qui, comunque, non voglio certo avventurarmi in speculazioni tecniche guidate dal senno di poi, anche perché non avrei tutta la necessaria competenza scientifica per farlo, e così, per meglio dettagliare quei già citati errori del Pigonati, preferisco riportare le opinioni dei Monticelli e di Marzolla, illustri brindisini ed in certa misura contemporanei dei fatti, visto che loro di titoli per opinare ne ebbero a sufficienza, certamente più di me, e per fortuna di Brindisi furono anche in buona misura ascoltati.

«...Pigonati sventuratamente, sulle spiagge laterali e di poca acqua di quella foce [lo stretto di comunicazione del porto interno con quello esterno] cavò un nuovo canale assai più lungo – 2752 palmi, circa 715 metri – della foce naturale e in diversa direzione, più largo – 200 palmi, circa 52 metri – nella parte del porto esteriore e più stretto – 160 palmi, circa 42 metri – dalla parte della città, e lo formò in linea retta e non curva, prendendo quasi d'infilata l'unica traversia che in qualche modo agita la rada. Ed a questo suo canale formato a lati verticali, e non a scarpa, non diede altra profondità se non quella di 19 palmi [circa 5 metri] mentre nel porto riconosceva una profondità assai maggiore che giungeva in alcune parti a 5 palmi [circa 13 metri]. Vi costruì infine due moli, uno dei quali è più lungo [800 palmi, circa 210 metri] dell'altro [560 palmi, circa 145 metri], il lungo era precisamente quello che riguarda la cala delle navi [Fontanelle], contrariando così il cammino naturale della corrente che ne discende. Quale cala, che egli stesso confessa essere continuamente corrosa dalla corrente che scende verso ovest e che in conseguenza doveva scorrere lungo la testa della foce naturale, roderla e passare oltre... Tutte queste novità e tutti questi lavori furono concepiti dal Pigonati senza niuna dimostrazione, come rilevasi dalla di lui *“Memoria del riaprimiento del porto di Brindisi”* del 1781. Solo si augurò che il suo canale sarebbe stato durevole, perché avendo protratto i lati al di fuori della foce, tutte le alghe e tutte le arene che la traversia ed il flusso avrebbero menate verso di quella, bizzarramente immaginò che si sarebbero protratte dietro ai lati – chiamati da lui aloni – fermate e radunate, e non sarebbero più entrate nel porto. È chiaro, invece, che il beneficio del riflusso accordato dalla natura si rende inutile quando il canale di comunicazione tra i due porti è meno profondo del fondo stesso del porto. Entrando le acque torbide col flusso e con la traversia nel porto interno, vi si spandono e vi perdono velocità, ed in conseguenza vi formano all'istante alcuni depositi che, tutti o nella maggior parte, sarebbero portati via dal riflusso se questo avvenisse in un canale ugualmente profondo che lo stesso porto. E l'aver fatto il canale largo più verso il flusso che verso il riflusso è poi certamente un errore idraulico e marittimo, perché si fa entrare colla forza del mare grande un'amplissima colonna di acqua nel canale e nel porto interno, e ne fa uscire una minima; cioè le torbide entrate nel porto sono assai più copiose di quelle che ne possono uscire col riflusso... Tutte le operazioni del Pigonati fatte a caso, e senza alcun principio scientifico o sperimentale, produssero effetti del tutto opposti alle di lui speranze. Il porto si vide dietro le tempeste inondato di alghe e di arene, il canale ben presto fu di nuovo insabbiato ed i suoi aloni perfettamente colmati dagli stessi materiali trasportati dal mare. I suoi moli, piantati sopra fascine e terreno, si ruppero in più siti...» [*“Difesa della città e del porto di Brindisi”* di Giovanni Monticelli & Benedetto Marzolla, Napoli 1831-1832]

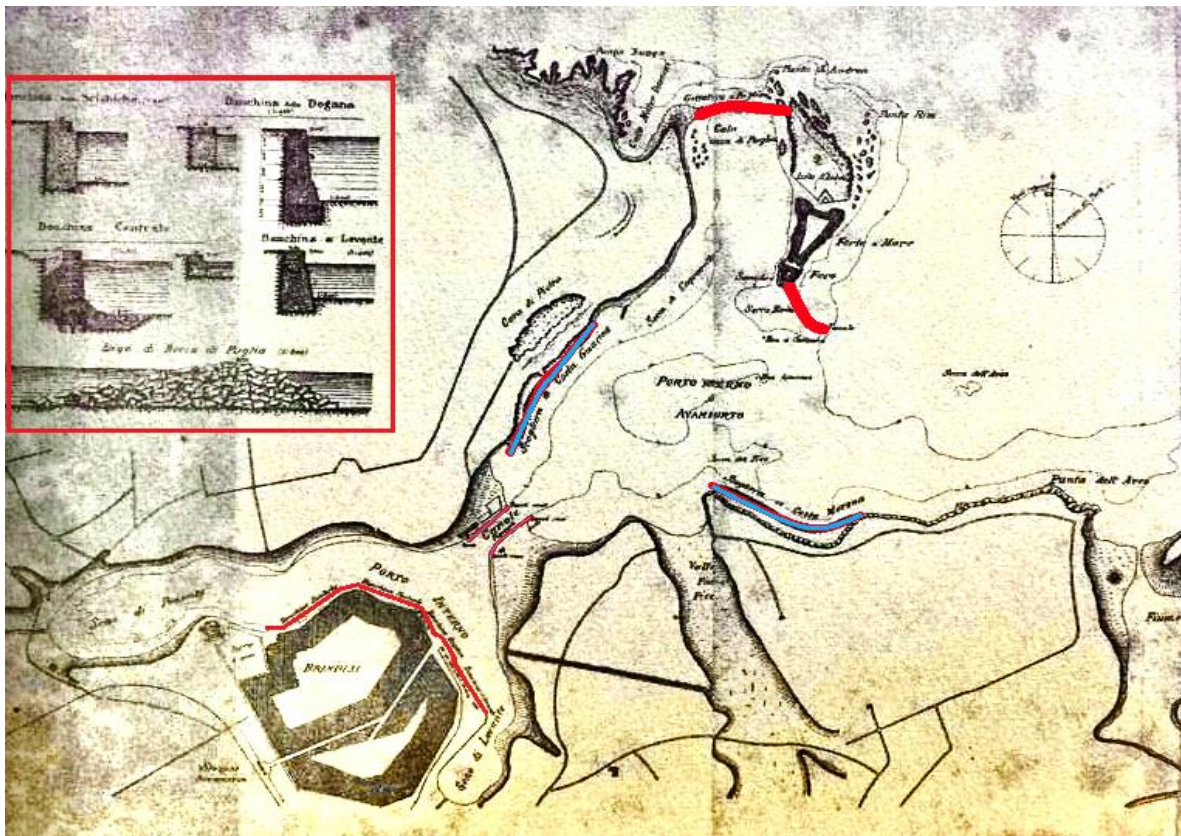
«...Dalla bocca detta di Puglia scende una corrente assai potente, la quale erodendo la Cala delle navi cammina all'ovest e di sbieco è arrestata imbattendosi nei moli di Pigonati e nelle scogliere di Pollio; e quindi non potendo proseguire ulteriormente il suo corso, vi deposita le arene e le alghe che

seco trasporta nell'angolo tra tali artifici e la spiaggia. Lo stesso avviene nell'altro angolo tra gli artifici di Pigonati e di Pollio nella spiaggia opposta... Dalla storia del porto e dalle sue vicende deduciamo il vero modo di restaurarlo: o stabilmente, distruggendo gli artifici degli antichi e gli errori dei moderni architetti con lo sfangamento totale e durevole per molti secoli – l'antica naturale foce, dopo Cesare si andò interrando così lentamente che vi corsero 15 secoli e vi volle un artificio singolare del principe di Taranto perché si presentasse nel 18° secolo quasi tutta interrata – oppure con uno sfangamento parziale, unico mezzo praticato in tutti i porti soggetti all'interrimento, specialmente ora che agli antichi cavafango sono stati sostituiti i più economici mossi dal vapore... Non spetta a me fare il progetto per restituire l'antica e nativa perfezione del porto e della rada, ma solo dirò che senza distruggere gli inutili moli di Pigonati e le scogliere di Pollio, la rada ed il porto interno saranno perduti, così come lo dimostrano i bassi fondali che si sono moltiplicati ed estesi nella rada e nel porto dall'epoca di Pigonati al giorno d'oggi...» [*Terza memoria in difesa della città e de' porti di Brindisi*] di Francescantonio Monticelli, Napoli 1833]

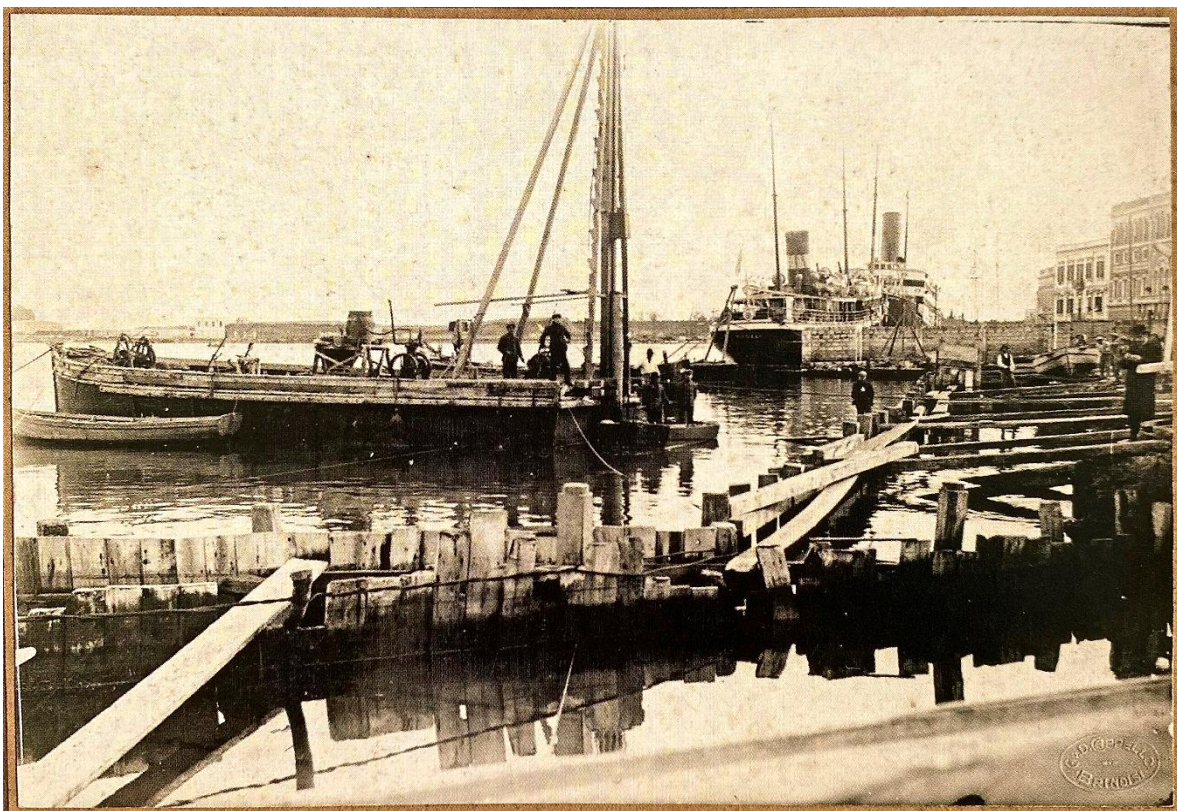
Quella del dopo Pigonati durata vari decenni, fu per il porto di Brindisi una storia tribolata e triste, fatta di tentativi sventati in extremis di condannare la città o quanto meno il porto interno di Brindisi alla scomparsa e di progetti – falliti tra sprechi e ritardi – di opere per lo più male, e comunque mai completamente, realizzate: nei migliori dei casi opere spesso solo palliative e mai completamente risolutive. Poi, finalmente, nel luglio del 1861 fu incaricato l'ingegnere Tommaso Mati di studiare il problema e proporre una soluzione definitiva. Mati studiò a fondo la situazione e intuì che all'interrimento del canale concorrevano principalmente gli apporti solidi provenienti dalle erosioni delle coste Guacina e Morena prodotte dai flutti e dalle correnti marine, ed in base a quella corretta considerazione articolò, formulò e, nel novembre del 1861, presentò il suo progetto.

La riapertura del canale tra porto esterno e porto interno – profondo 10 metri e largo alla foce non meno di 80 metri, corredato in entrambi i lati da robusti muri di sponda – sarebbe stata integrata da scogliere di protezione dai fenomeni di erosione delle coste Guacina e Morena, ed in più dalla chiusura di Bocca di Puglia e da due altri sbarramenti marini dal castello di mare verso SSE e da costa Morena verso ENE, nonché dall'eliminazione delle secche e dalla costruzione delle banchine nel porto interno e nella rada. Il tutto avrebbe risolto il problema degli interrimenti ed al contempo, con la creazione di un grande avamposto ben protetto, avrebbe elevato enormemente lo status dell'intero porto e per conseguenza dell'intera città. Superati ostacoli di varia indole, politica, tecnica ed economica, il 22 luglio 1863 il progetto fu approvato dalla Camera dei deputati, divenne legge nel gennaio del 1864 e i lavori si avviarono, tra difficoltà e con la solita lentezza, nel maggio del 1866, eseguendo in parallelo tutte le opere previste, meno il molo di costa Morena, la cui approvazione era rimasta sospesa. I lavori durarono anni, continuarono nel secolo seguente e per certi versi quasi quasi continuano tuttora con i banchinamenti, però già dopo solo qualche anno dal loro avvio il porto interno aveva raggiunto una buona funzionalità e poteva ricevere ogni tipo di navi all'epoca in circolazione, tra cui in primis i bastimenti della Valigia delle Indie.

Peccato che il Pigonati non ebbe quella stessa intuizione di Mati, quella stessa accortezza nello studiare con intelligenza il problema, quella stessa forza per sostenere le proprie tesi e quella stessa capacità di progettare accertatamente opere veramente utili alla soluzione dei problemi. Fosse stato chiamato al posto di Pigonati un ingegnere come Mati, sarebbe stata una fortuna, e Brindisi si sarebbe risparmiata anni di sofferta attesa e di astronomiche spese. E già, ma i desideri e i rimpianti non possono cambiare i trascorsi e quindi, quanto meno, non resta che dare ai fatti il loro giusto peso ed alle cose – alle opere, per esempio – il loro corretto attributo: sbagliata e inutile quella di Pigonati, corretta e risolutiva quella di Mati.



Mappa dell'ing. Telleria del 1900 con le opere principali del progetto Matì già eseguite



Costruzione della Banchina Montenegro – Foto Dante Cappello

Il canale d'ingresso al porto interno di Brindisi: Pigonati "NO" Monticelli "SI"

Publicato su Senza Colonne News del 3 novembre 2014

Il riferimento è 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 completò 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 recuperare 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 a. C. 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. 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 XVI 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 restò 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 una definitiva inevitabile scomparsa.

Dopo la 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 impiegò 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 Allô, 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, entrò 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 1789 lo svizzero Carl Ulysses von Salis visitò Brindisi e scrisse: «...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 1797 fu la volta del francese Antoine Laurent Castellan, visitò Brindisi e scrisse: «...La città è 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 1829 un altro famoso svizzero, Charles Didier, visitò Brindisi: «...Decimata dalla malaria, la popolazione di Brindisi è scesa da cinquantamila 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 sé 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 né 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 di ponti 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 liquida 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 è 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 ridicolizzandone un'altra buona parte. In realtà non fatica troppo nell'argomentare l'assurdità delle tesi di De Fazio, basandosi a volte sul solo buon senso 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: intuì 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 facivano 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 finanche addentrato il nuovo secolo.

Purtroppo, però, e nonostante quell'indubbio successo 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 - comunque - grandissimo successo, e senza alone di dubbio alcuno, lo si deve innanzitutto ai Monticelli, a Giovanni e a Francescantonio. Non certo a Pigonati!

