

## **“La motobarca del Casale: tra attualità e storia”**

**di Gianfranco Perri**

Finalmente, dopo “soli” quattro anni circa di sospensione, sta per essere ripristinata la tradizionale fermata della motobarca ai piedi della scalinata del Casale: un’interruzione iniziata per dare spazio ai lavori di ristrutturazione della banchina durati un paio d’anni e poi prolungata, anzi ed incredibilmente raddoppiata, a causa di un banale ed imperdonabile errore di progettazione che ha impedito il naturale attracco della motobarca e ha indotto alla costruzione di un nuovo costoso pontile galleggiante, originalmente non previsto. Pazienza, ormai ci siamo... quasi! Propizia, quindi, l’occasione per raccontare una pagina abbastanza originale, di storia brindisina.

Il popolarissimo servizio di trasporto passeggeri via mare nelle acque portuali interne del porto di Brindisi, all’attuale operatore - la Società Trasporti Pubblici di Brindisi STP - fu formalmente affidato dal Comune nel novembre 2001, determinando quell’atto amministrativo il definitivo passaggio sotto il controllo diretto della città di Brindisi dello storico servizio pubblico che durante tanti secoli aveva ininterrottamente operato ‘in concessione’ sul mare del Seno di Ponente, tra la banchina del quartiere marinaro delle Sciabiche e l’opposta sponda del Casale.

La STP infatti, è la società di capitale pubblico proprietà del Comune di Brindisi e della Provincia di Brindisi che opera l’intero trasporto pubblico urbano nel Comune di Brindisi. Fondata nel 1969 con il nome di Azienda Municipalizzata Autotrasporti Brindisi AMAB, nel 1975 assunse il nome e l’assetto azionario attuale.

Prima del novembre 2001 e per circa una settantina d’anni, il servizio di traghettamento tra Brindisi e il Casale era stato via via gestito da tutta una serie di società private da quando, nell’anno 1931, il comandante del porto Silvio Fontanella, aveva segnalato l’incompatibilità legale dell’esclusività del traghettamento mantenuta per secoli da parte della Mensa Arcivescovile di Brindisi; una incompatibilità poi ratificata dall’Avvocatura dello Stato che ritenne tale diritto ‘non provato’. L’allora arcivescovo Tommaso Valeri, protestò prontamente presso il Procuratore di Bari ‘il procedere lesivo per gli interessi della Mensa Arcivescovile da parte del comandante del porto di Brindisi’ ma, nel dicembre dello stesso anno, la Direzione Generale della Marina Mercantile, riconfermò la piena libertà di circolazione nel porto e quindi, la conseguente inconsistenza del preteso diritto esclusivo della Mensa Arcivescovile.

Decaduta quindi quell’esclusività, il servizio si fu gradualmente diversificando e privatizzando finché, nell’anno 1958, la società cooperativa ‘Contramare’, proprietà di Guadalupi, Gigante, Piliogo e De Marco, commissionò alla SACA la costruzione di tre motobarche - Giuseppina, Annamaria e Augusto - che furono adibite alla prestazione del servizio a visitatori e abitanti di Brindisi. Qualche anno dopo, nel 1962, la cooperativa fu rilevata da Cosimo Gioia che la liquidò sostituendola con la C.C.I.A.A. ditta individuale di sua proprietà che gestì a lungo il servizio Brindisi-Casale con un contributo del Comune a copertura del disavanzo sul costo del biglietto. Nel 1978, la società passata in proprietà alla figlia di Cosimo Gioia, Elena, fu liquidata e sostituita dalla società ‘Casalmare’ che poi, nel 1994, fu assorbita dalla nuova società ‘Brindisi mare’ che fu quella che mantenne la concessione del servizio con il relativo contributo comunale fino a tutto il 2001.

Ma cos’era, in che consisteva e da quando era stato in vigore, quel diritto di esclusività di traghettamento di cui aveva usufruito la Mensa Arcivescovile di Brindisi durante secoli? Ebbene, a tale proposito bisogna cominciare con il premettere che il servizio regolare di traghettamento Brindisi-Casale sicuramente sorse - in principio, anche se comunque senza mai escludere altri usi civili - legato ai continui pellegrinaggi che avevano come meta la trecentesca chiesa di Santa Maria del Casale.

Eventualmente, non risultando documentato un qualche antico atto legale formale che lo avesse concesso in forma esplicita, quel diritto di servizio di trasporto fu ritenuto esclusivo da parte della Mensa Arcivescovile, in ragione del fatto che lo stesso si originò in tempi in cui tra la città ed il Casale, di fatto completamente disabitato, era costituito solamente dai pellegrini che si recavano presso la Chiesa di Santa Maria del Casale:

«... La genesi della chiesa, ai margini di un frequentatissimo itinerario quale quello costituito dall'Appia Traiana e non distante dalle cale portuali di ponente in cui era ampia disponibilità d'acqua dolce, si determina nell'avanzare della linea dei coltivi che caratterizza il XIII secolo... Lo sviluppo di Santa Maria va dunque intrecciato con quello della fortuna della grande via dei pellegrini, della frequentazione delle cale portuali vicine e dello sviluppo dell'abitato, in cui non dovevano mancare strutture d'ospitalità, cui ineriva. Ospizi o ospedali per i crocesignati o i pellegrini diretti in Terra Santa erano ovviamente lungo il grande itinerario che aveva uno snodo essenziale nei porti pugliesi e fra questi, in particolare, Brindisi. Frequenti sono le tracce lasciate nella chiesa da quanti si dirigevano o tornavano dalla Palestina...» [G. Carito, 2010]

Anche se certamente ne esistono di precedenti, il riferimento esplicito più antico che ho reperito in relazione al servizio di traghettamento tra Brindisi e il Casale, risale al 1568, anno in cui l'arcivescovo di Brindisi Giovanni Carlo Bovio (1564-70) cedette la chiesa di Santa Maria del Casale e annessi fabbricati ai frati Minori Osservanti della provincia di San Nicola, i quali il giorno 26 aprile vi piantarono la croce dando inizio alla fabbrica del monastero, che fu poi completato, fra 1635 e 1638, dai frati Minori Osservanti Riformati, subentrati ai primi nel 1859. Tra l'arcivescovo e il provinciale frate Lorenzo da Tricase, in quel 1568, si convenne: "Lo arcivescovo di Brindisi da et concede in perpetuo alli frati di San Francesco osservanti la chiesa di Santa Maria del Casale posta fora della città de Brindisi qual è dell'Arcivescovale Mensa con li edificij di case et torre et con lo giardeno e terreno adiacente et contigui ad essa Chiesa con li patti conditioni [...] Item si riserva *la barcha de Santa Maria et il draghetto del portu chiamatu il varcaturo*".

Il padre Bonaventura da Lama nella sua [Cronica... Lecce, 1724] rileva che, comunque, inizialmente i Padri Osservanti ricevevano una grossa limosina di ducati 90 per l'affitto della barca che tragitta i passeggeri e poi, quando si riformarono, si contentarono di soli 24 ducati, rinunciando al resto a favore della Mensa Arcivescovile.

Un altro importante riferimento esplicito al traghettamento, lo si ritrova nel classico testo sulla storia di Brindisi, notoriamente plagiato dal padre carmelitano Andrea Della Monaca e da questi fatto dare alle stampe nel 1674:

«...Si celebra ogn'anno in detta chiesa alli otto di settembre la solennità della nascita della Vergine, e vi è una fiera competente, ma il concorso della gente forestiera è grande, che rende la festa più celebre. Il camino ordinario che si fa per andare alla detta devotione, e al monasterio de' padri, parte è per mare, e parte per terra; per mare perché bisogna passare tutta la larghezza del corno destro del porto interiore, che è di duecento cinquanta passi, per il che vi sono molte barche in quel giorno ornate di tendali, e bandiere per fine di condurre, e ricondurre le genti dall'una, e l'altra riva, aggiungendosi per maggior diletto de' spettatori la vista dell'emulazione grande che è tra marinari, ch'in voga arrancator s'affatigano gli uni per superar gl'altri nella prestezza del viaggio per far maggior guadagno; *oltre la barca ordinaria fatta à modo di scafa, che vi tiene tutto l'anno l'arcivescovo, essendo ciò sua giurisdittione per far traggitto delle genti che vanno à lavorare i campi, che sono di là del mare*; si va anco per terra, poiché uscendosi dalla barca è di bisogno camminare per giungere al monasterio de' padri passi ottocento, per una strada amena, spalleggiata dall'ombre delle siepi, delle vigne, de' giardini, e d'oliveti, che vi sono dall'una, e l'altra parte del camino. Si può andare anco sempre per terra senza toccar mare, ma il viaggio è un poco più lungo, e alquanto faticoso.»

All'anno 1722 invece, risale un documento notarile compilato dal notaio Giuseppe Matteo Bonavoglia su incarico dell'arcivescovo di Brindisi Paolo De Vilana Perla, nobile della Catalogna nativo della città di Barcellona. Il documento è una Patea di tutte le entrate, cioè il reddito dell'arcivescovo, da beni mobili ed immobili e tassazioni. Ebbene, fra le entrate figura l'esercizio di traghettamento nel porto con la "*Barca di Santa Maria*" tra le due sponde del seno di ponente, tra Brindisi in riva Sciabiche e il Casale in località Santa Maria.

Un altro riferimento al monopolio del traghettamento Brindisi-Casale è contenuto nella 'Cronica dei Sindaci di Brindisi dall'anno 1529 al 1787' di Pietro Cagnes e Nicola Scalese. Dopo la trentennale (1714-1734) parentesi del governo austriaco sul regno di Napoli, con l'avvento di Carlo Borbone sul trono, a Brindisi erano sorte serie tensioni tra i pubblici amministratori civili, gli eletti consiglieri il sindaco e il governatore da una parte, e il clero nella persona dell'arcivescovo Andrea Maddalena, napoletano, dall'altra e le tensioni accumulate si concretizzarono in occasione di alcuni episodi specifici, uno dei quali ebbe al centro della disputa proprio il traghettamento al Casale:

«Il giorno 11 settembre 1738, il sindaco di Brindisi Tomaso Cantamessa, radunò nel Sedile il parlamento cittadino e decretò decaduto il diritto del quale godeva l'arcivescovo relativo allo '*jus prohibendi per la barca del Casale*', una concessione dalla quale a quel tempo l'arcivescovo otteneva, affittandone il diritto, da 60 a 70 ducati l'anno». Il decreto cittadino fu immediatamente impugnato e rimesso ai tribunali e, a proposito di quel litigio, nell'Archivio di Stato di Brindisi [III, B-1-1-XXVII, a. 1738] riposano gli atti che citano «...una piccola gabella per lo Jus barcagni seu dell'imbarcaturo, per trasportare, seu *passare con la barca, seu scafa tutte le genti che vogliono passare da una banda all'altra; tanto per andare alla Chiesa di Santa Maria del Casale de Padri Riformati, quanto per andare alle loro Masserie, giardini e territori e loro beni*, tenendovi una sua barca seu scafa propria della sua Mensa Arcivescovile che l'affitta per triennio...»

Alla fine si ritornò allo status quo, per cui l'arcivescovo di Brindisi continuò - durante altri 200 anni - a riscuotere per quella concessione. Ancora nel 1923, infatti, il canonico Salvatore Polmone "concede in locazione a Teodoro Pilego il *diritto di passaggio che la Mensa Arcivescovile possiede per il trasporto delle persone e delle merci dalla sponda delle Sciabiche nel porto di Brindisi, all'altra opposta di Santa Maria del Casale*" [Archivio Storico Diocesano, Brindisi, Fondo Amministrazione, Serie Mensa Arcivescovile, cart. 40, fasc. 2].

## LA STORIA

Il traghettamento tra Brindisi e il Casale documentato già nel 1568.

Da allora è parte della nostra città

# MOTOBARCA

## da una sponda all'altra della nostra vita

di Gianfranco Perri

**F**inalmente, dopo “soli” quattro anni circa di sospensione, sta per essere ripristinata la tradizionale fermata della motobarca ai piedi della scalinata del Casale: un'interruzione iniziata per dare spazio ai lavori di ristrutturazione della banchina durati un paio d'anni e poi prolungata, anzi ed incredibilmente raddoppiata, a causa di un banale ed imperdonabile errore di progettazione che ha impedito il naturale attracco della motobarca e ha indotto alla costruzione di un nuovo costoso pontile galleggiante, originalmente non previsto. Pazienza, ormai ci siamo... quasi! Propizia, quindi, l'occasione per raccontare una pagina abbastanza originale, di storia brindisina.

Il popolarissimo servizio di trasporto passeggeri via mare nelle acque portuali interne del porto di Brindisi, all'attuale operatore - la Società Trasporti Pubblici di Brindisi STP - fu formalmente affidato dal Comune nel novembre 2001, determinando quell'atto amministrativo il definitivo passaggio sotto il controllo diretto della città di Brindisi dello storico servizio pubblico che durante tanti secoli aveva ininterrottamente operato 'in concessione' sul mare del Seno di Ponente, tra la banchina del quartiere marinaro delle Sciabiche e l'opposta sponda del Casale.

La STP infatti, è la società di capitale pub-

blico proprietà del Comune di Brindisi e della Provincia di Brindisi che opera l'intero trasporto pubblico urbano nel Comune di Brindisi. Fondata nel 1969 con il nome di Azienda Municipalizzata Autotrasporti Brindisi AMAB, nel 1975 assunse il nome e l'assetto azionario attuale.

Prima del novembre 2001 e per circa una settantina d'anni, il servizio di traghettamento tra Brindisi e il Casale era stato via via gestito da tutta una serie di società private da quando, nell'anno 1931, il comandante del porto Silvio Fontanella, aveva segnalato l'incompatibilità legale dell'esclusività del traghettamento mantenuta per secoli da parte della Mensa Arcivescovile di Brindisi; una incompatibilità poi ratificata dall'Avvocatura dello Stato che ritenne tale diritto 'non provato'. L'allora arcivescovo Tommaso Valeri, protestò prontamente presso il Procuratore di Bari 'il procedere lesivo per gli interessi della Mensa Arcivescovile da parte del comandante del porto di Brindisi' ma, nel dicembre dello stesso anno, la Direzione Generale della Marina Mercantile, riconfermò la piena libertà di circolazione nel porto e quindi, la conseguente inconsistenza del preteso diritto esclusivo della Mensa Arcivescovile. Decaduta quindi quell'esclusività, il servizio si fu gradualmente diversificando e privatizzando finché, nell'anno 1958, la società cooperativa 'Contramare', proprietà di Guadalupi, Gigante, Piliago e De Marco, commissionò alla SACA la costruzione di



tre motobarce - Giuseppina, Annamaria e Augusto - che furono adibite alla prestazione del servizio a visitatori e abitanti di Brindisi. Qualche anno dopo, nel 1962, la cooperativa fu rilevata da Cosimo Gioia che la liquidò sostituendola con la C.C.I.A.A. ditta individuale di sua proprietà che gestì a lungo il servizio Brindisi-Casale con un contributo del Comune a copertura del disavanzo sul costo del biglietto. Nel 1978, la società passata in proprietà alla figlia di Cosimo Gioia, Elena, fu liquidata e sostituita





**Qui accanto la motobarca a Brindisi negli anni Sessanta mentre al centro una splendida foto degli anni Cinquanta**



dalla società 'Casalmare' che poi, nel 1994, fu assorbita dalla nuova società 'Brindisi mare' che fu quella che mantenne la concessione del servizio con il relativo contributo comunale fino a tutto il 2001. Ma cos'era, in che consisteva e da quando era stato in vigore, quel diritto di esclusività di traghettamento di cui aveva usufruito la Mensa Arcivescovile di Brindisi durante secoli? Ebbene, a tale proposito bisogna cominciare con il premettere che il servizio regolare di traghettamento Brindisi-Casale

sicuramente sorse - in principio, anche se comunque senza mai escludere altri usi civili - legato ai continui pellegrinaggi che avevano come meta la trecentesca chiesa di Santa Maria del Casale.

Eventualmente, non risultando documentato un qualche antico atto legale formale che lo avesse concesso in forma esplicita, quel diritto di servizio di trasporto fu ritenuto esclusivo da parte della Mensa Arcivescovile, in ragione del fatto che lo stesso si originò in tempi in cui tra la città ed il Casale, di fatto completamente disabitato, era costituito solamente dai pellegrini che si recavano presso la Chiesa di Santa Maria del Casale:

«... La genesi della chiesa, ai margini di un frequentatissimo itinerario quale quello costituito dall'Appia Traiana e non distante dalle cale portuali di ponente in cui era ampia disponibilità d'acqua dolce, si determina nell'avanzare della linea dei coltivi che caratterizza il XIII secolo... Lo sviluppo di Santa Maria va dunque intrecciato con quello della fortuna della grande via dei pellegrini, della frequentazione delle cale portuali vicine e dello sviluppo dell'abitato, in cui non dovevano mancare strutture d'ospitalità, cui ineriva. Ospizi o ospedali per i crocesignati o i pellegrini diretti in Terra Santa erano ovviamente lungo il grande itinerario che aveva uno snodo essenziale nei porti pugliesi e fra questi, in particolare, Brindisi. Frequenti sono le tracce lasciate nella chiesa da quanti si dirigevano o tornavano dalla Palestina...» [G. Carito, 2010]

Anche se certamente ne esistono di precedenti, il riferimento esplicito più antico che ho reperito in relazione al servizio di traghettamento tra Brindisi e il Casale, risale al 1568, anno in cui l'arcivescovo di Brindisi Giovanni Carlo Bovio (1564-70) cedette la chiesa di Santa Maria del Casale e annessi fabbricati ai frati Minori Osservanti della provincia di San Nicola, i quali il giorno 26 aprile vi piantarono la croce dando inizio alla fabbrica del monastero, che fu poi completato, fra 1635 e 1638, dai frati Minori Osservanti Riformati, subentrati ai primi nel 1859. Tra l'arcivescovo e il provinciale frate Lorenzo da Tricase, in quel 1568, si convenne: "Lo arcivescovo di Brindisi da et concede in perpetuo alli frati di San Francesco osservanti la chiesa di Santa Maria del Casale posta fora della città de Brindisi qual è dell'Arcivescovato Mensa con li edificij di case et torre et con lo giardino e terreno adiacente et contigui ad essa Chiesa con li patti condizioni [...] Item si riserva la barcha de Santa Maria et il draghetto del portu chiamatu il varcaturo".

Il padre Bonaventura da Lama nella sua [Cronica... Lecce, 1724] rileva che, comunque, inizialmente i Padri Osservanti ricevevano una grossa limosina di ducati 90 per l'affitto della barca che tragitta i passeggeri e poi, quando si riformarono, si contentarono di soli 24 ducati, rinunciando al resto a favore della Mensa Arcivescovile. Un altro importante riferimento esplicito al traghettamento, lo si ritrova nel classico testo sulla storia di Brindisi, notoriamente plagiato dal padre carmelitano Andrea Della Monaca e da questi fatto dare alle stampe nel 1674:

«... Si celebra ogn'anno in detta chiesa alli otto di settembre la solennità della nascita della Vergine, e vi è una fiera competente, ma il concorso della gente forestiera è grande, che rende la festa più celebre. Il cammino ordinario che si fa per andare alla detta devotione, e al monasterio de' padri, parte è per mare, e parte per terra; per mare perché bisogna passare tutta la larghezza del corno destro del porto interiore, che è di duecento cinquanta passi, per il che vi sono molte barche in quel giorno ornate di tendali, e bandiere per fine di condurre, e ricondurre le genti dall'una, e l'altra riva, aggiugnendosi per maggior diletto de' spettatori la vista dell'emulazione grande che è tra marinari, ch'in voga arrancator s'affatigano gli uni per superar gl'altri nella prestezza del viaggio per far maggior





La motobarca negli anni Novanta e in basso il traghetto che collega oggi le due sponde del porto

guadagno; oltre la barca ordinaria fatta a modo di scafa, che vi tiene tutto l'anno l'arcivescovo, essendo ciò sua giurisdizione per far tragitto delle genti che vanno a lavorare i campi, che sono di là del mare; si va anco per terra, poiché uscendosi dalla barca è di bisogno camminare per giungere al monasterio de' padri passi ottocento, per una strada amena, spalleggiata dall'ombra delle siepi, delle vigne, de' giardini, e d'olivi, che vi sono dall'una, e l'altra parte del camino. Si può andare anco sempre per terra senza toccar mare, ma il viaggio è un poco più lungo, e alquanto faticoso.»

All'anno 1722 invece, risale un documento notarile compilato dal notaio Giuseppe Matteo Bonavoglia su incarico dell'arcivescovo di Brindisi Paolo De Vilana Perla, nobile

della Catalogna nativo della città di Barcellona. Il documento è una Patea di tutte le entrate, cioè il reddito dell'arcivescovo, da beni mobili ed immobili e tassazioni. Ebbene, fra le entrate figura l'esercizio di traghetto nel porto con la "Barca di Santa Maria" tra le due sponde del seno di ponente, tra Brindisi in riva Sciabiche e il Casale in località Santa Maria.

Un altro riferimento al monopolio del traghetto Brindisi-Casale è contenuto nella 'Cronica dei Sindaci di Brindisi dall'anno 1529 al 1787' di Pietro Cagnes e Nicola Scalese. Dopo la trentennale (1714-1734) parentesi del governo austriaco sul regno di Napoli, con l'avvento di Carlo Borbone sul trono, a Brindisi erano sorte serie tensioni tra i pubblici amministratori

civili, gli eletti consiglieri il sindaco e il governatore da una parte, e il clero nella persona dell'arcivescovo Andrea Maddalena, napoletano, dall'altra e le tensioni accumulate si concretizzarono in occasione di alcuni episodi specifici, uno dei quali ebbe al centro della disputa proprio il traghetto al Casale:

«Il giorno 11 settembre 1738, il sindaco di Brindisi Tomaso Cantamessa, radunò nel Sedile il parlamento cittadino e decretò decaduto il diritto del quale godeva l'arcivescovo relativo allo 'jus prohibendi per la barca del Casale', una concessione dalla quale a quel tempo l'arcivescovo otteneva, affittandone il diritto, da 60 a 70 ducati l'anno». Il decreto cittadino fu immediatamente impugnato e rimesso ai tribunali e alla fine si ritornò allo status quo, per cui l'arcivescovo di Brindisi continuò - durante altri 200 anni - a riscuotere per quella concessione. Ancora nel 1923, infatti, il canonico Salvatore Polmone "concede in locazione a Teodoro Piliago il diritto di passaggio che la Mensa Arcivescovile possiede per il trasporto delle persone e delle merci dalla sponda delle Sciabiche nel porto di Brindisi, all'altra opposta di Santa Maria del Casale" [Archivio Storico Diocesano, Brindisi, Fondo Amministrazione, Serie Mensa Arcivescovile, cart. 40, fasc. 2].

A proposito di quel litigio, nell'Archivio di Sato di Brindisi [III, B-1-1-XXVII, a. 1738] riposano gli atti che citano «...una piccola gabella per lo Jus barcagni seu dell'imbarcaturo, per trasportare, seu passare con la barca, seu scafa tutte le genti che vogliono passare da una banda all'altra; tanto per andare alla Chiesa di Santa Maria del Casale de Padri Riformati, quanto per andare alle loro Masserie, giardini e territori e loro beni, tenendovi una sua barca seu scafa propria della sua Mensa Arcivescovile che l'affitta per triennio...»





*La motobarca del Casale negli anni 60'*



*La motobarca del Casale nei primi anni 50'*