

Perché Pigonati “NO” e Monticelli “SI”

Il canale d’accesso al porto interno sarebbe più giusto intitolarlo a Monticelli-Marzolla, o a Monticelli-Mati, o anche a Monticelli-Bixio

di *Gianfranco Perri*

Qualche anno fa – il 3 novembre 2014 – scrissi su Senza Colonne News un articolo tuttora consultabile [online](#), che aveva più o meno lo stesso titolo – “Pigonati” No, “Monticelli” Sì – di questo mio nuovo scritto, in cui mi preme ratificare, 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 ‘riaprimiento’ 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 siracusano 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 gradualmente 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 il perché del “Pigonati No” e vorrei farlo anche perché – ironia della sorte – è proprio solo a lui che sembrerebbe 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 gli appartenenti alla nobile 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 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 sembrerebbe non abbia avuto responsabilità.

Colpe e nefandezze in effetti inverosimili, di cui Nazareno Valente ha stilato un dettagliato 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 l’origine della secca, chiamata anch’essa angioina; in questo caso, oltre a depauperare la città d’un bene artistico, Pigonati causò anche un dissesto ambientale. Di malefatta in malefatta si è narrato che persino ponte Grande, ancora in piedi quando l’ingegnere faceva da decenni parte del mondo dei più, fosse stato da lui demolito. 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 secolo ed era quindi ancora visibile quando Pigonati 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 grazie a Nazareno per aver segnalato quei discrediti relativi 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 fede o meno, in tutto o solo in parte – ragione sulle 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 la sola diversa angolazione avrebbe impedito il rinterramento: i lavori che includevano la correzione dell'orientamento intrapresi dall'ingegnere Albino Mayo, infatti – malamente avviati e condotti 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 dell'idea.

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 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 fossero tutti i processi che portavano 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 il solo obiettivo di approfondire ed allargare il varco? Vabbè, forse non sarebbe stato del tutto così facile e neanche – probabilmente – sarebbe stato per sé sufficiente, ma perlomeno non c'è prova certa che sarebbe stato inutile come invece certamente 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 tecnica e scientifica per farlo, e così, per meglio dettagliare quei già citati errori del Pigonati, preferisco invece riportare – tra le tante autorevoli, disponibili e pienamente condivisibili – le opinioni dei due, Giovanni e Francescantonio, Monticelli e di Benedetto Marzolla, illustri brindisini ed in certa misura quasi 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 50 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 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 artifizi e la spiaggia. Lo stesso avviene nell’altro angolo tra gli artifizi 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 artifizi 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 più di un secolo, fu per il porto di Brindisi una storia tribolata e sofferta, fatta di tentativi sventati in extremis di condannare la città o quanto meno il porto interno di Brindisi alla scomparsa e di progetti – spesso condotti tra sprechi e ritardi – di opere alle volte malamente, e comunque quasi mai completamente, realizzate. Nei migliori dei casi furono opere palliative e mai del tutto risolutive [vedi il dettagliato saggio: *“Dall’alba della nuova Italia all’Unità. Progettualità e azioni politiche in Brindisi”* di Giacomo Carito, 2020-22]. Il tutto, infatti, nonostante le enormi risorse finanziarie destinatevi a più riprese dal governo di Napoli non fu sufficiente a garantire piena agibilità al porto e ulteriori notevolissimi interventi si sarebbero resi comunque necessari – e per vari decenni ancora – anche nel periodo postunitario.

Nel luglio del 1861 l’ingegnere Tommaso Mati fu incaricato di studiare il problema e proporre una soluzione. Mati studiò a fondo la situazione e suppose che all’interrimento del canale concorrevano in buona misura gli apporti solidi provenienti dalle già più volte segnalate erosioni delle coste Guacina e Morena prodotte dai flutti e dalle correnti marine, ed in base anche a quella corretta considerazione articolò, formulò e, nel novembre dello stesso anno, presentò il suo progetto:

“La già avviata riapertura del canale tra porto esterno e porto interno – da approfondire a 10 metri e allargare alla foce a non meno di 80 metri, corredandola in entrambi i lati da robusti muri di sponda – sarebbe stata integrata da nuove 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. Integrando il tutto e creando un grande avamposto protetto, oltre ad elevare enormemente lo status dell’intero porto e per conseguenza dell’intera città, avrebbe al contempo risolto il problema degli interrimenti.”

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, tra difficoltà e con la solita lentezza, si avviarono nel maggio del 1866, iniziandosi a eseguire più o meno 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 continuano tuttora con dragaggi e banchinamenti, però già dopo qualche anno dal loro avvio il porto interno aveva raggiunto una funzionalità sufficiente a poter ricevere, non senza difficoltà e tra numerose interruzioni, ogni tipo di navi all’epoca in circolazione, tra cui i bastimenti della Valigia delle Indie [*“La Peninsular and Oriental Company, la Valigia delle Indie e Brindisi”* di Franco A. Mastrolia, 2020-22].

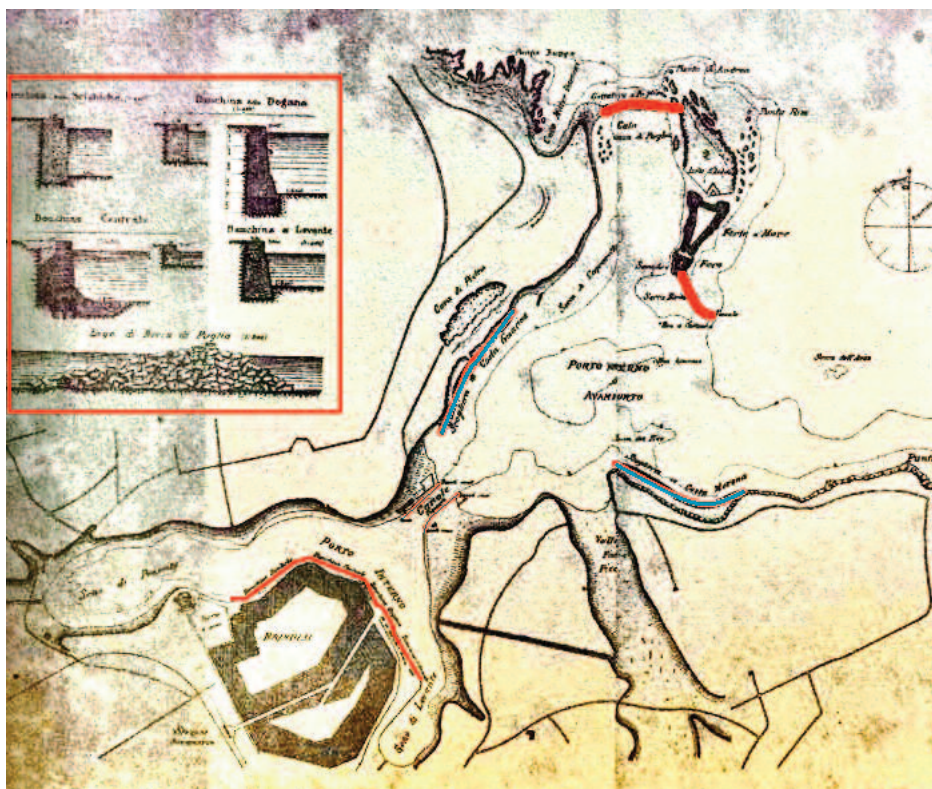
Peccato che Pigonati non ebbe quella stessa intuizione di Mati, quella stessa accortezza nello studiare con intelligenza il problema, quella stessa forza per sostenere le proprie tesi e quella stessa capacità di progettare accertatamente opere utili alla vera soluzione dei problemi. Fosse stato chiamato 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 e dare alle cose – alle opere, per esempio – il loro corretto attributo: “sbagliata e inutile quella di Andrea Pigonati, corretta e risolutiva quella di Tommaso Mati”.

PERCHÈ PIGONATI NO E MONTICELLI SÌ

**Il canale d'accesso al porto interno
sarebbe più giusto
intitolarlo a Monticelli-Marzolla,
o a Monticelli-Mati,
o finanche a Monticelli-Bixio**

di Gianfranco Perri

Qualche anno fa – il 3 novembre 2014 – scrissi su Senza Colonne News un articolo tuttora consultabile online, che aveva più o meno lo stesso titolo – “Pigonati” No, “Monticelli” SÌ – di questo mio nuovo scritto, in cui mi preme ratificare, 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 ‘riapri-mento’ 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 siracusano 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





LE IMMAGINI Sopra il canale d'ingresso al porto interno di Brindisi, a sinistra la Mappa dell'ing. Telleri del 1900 con le opere principali del progetto Mati già eseguite

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 gradualmente 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 il perché del "Pigonati No" e vorrei farlo anche perché – ironia della sorte – è proprio solo a lui che sembrerebbe 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 gli appartenenti alla nobile 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 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 sembrerebbe non abbia avuto responsabilità.

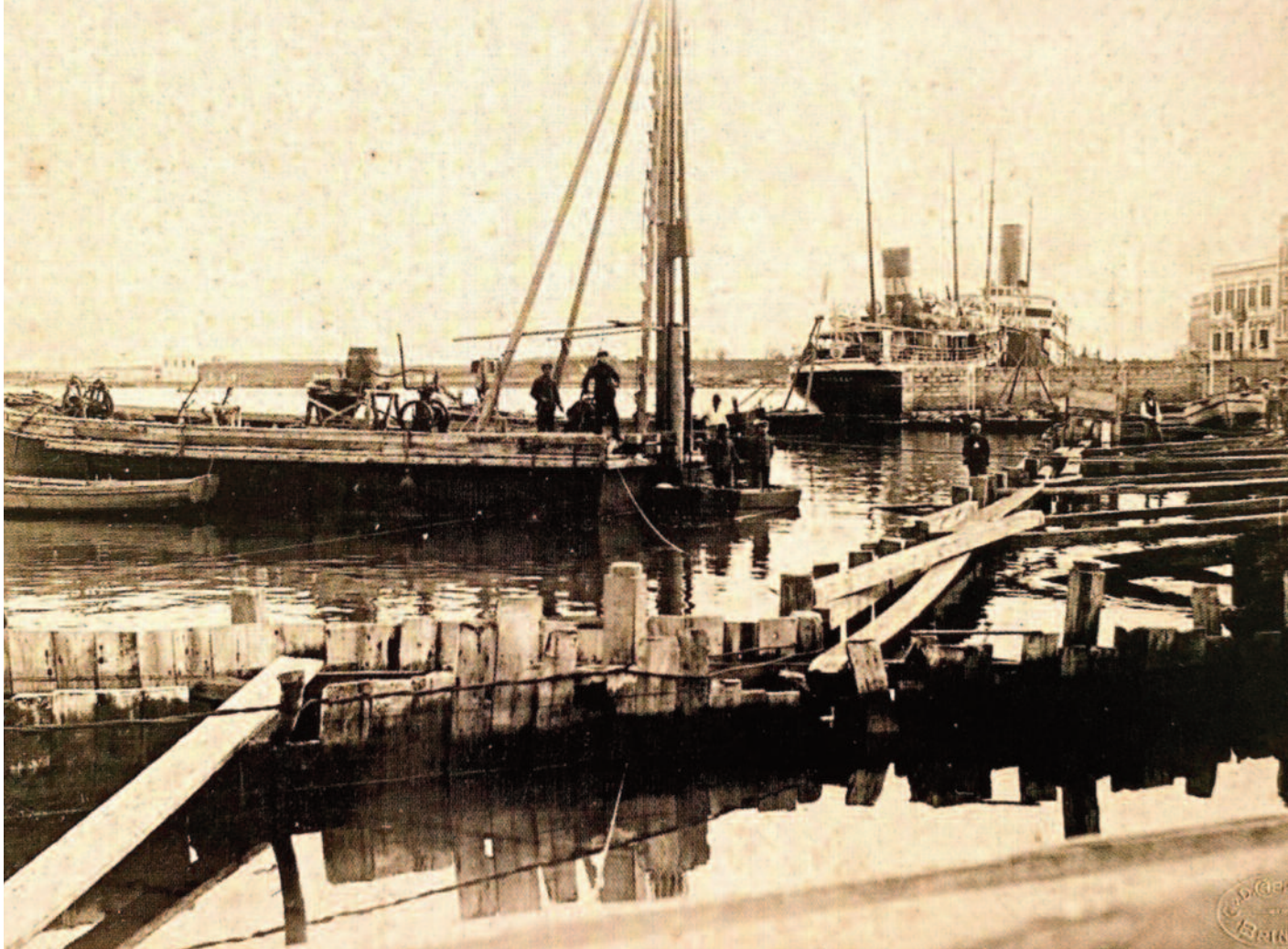
Colpe e nefandezze in effetti inverosimili, di cui Nazareno Valente ha stilato un dettagliato elenco: «Si racconta che Pigonati, avendo bisogno di pietre per mandare avanti i suoi lavori, se l'era procurate demolendo la porta Reale e la chiesa di Santa Maria de parvo ponte. Sempre per lo stesso motivo, si dice avesse fatto abbattere una delle due torrette angioine, alle cui fondamenta si attribuisce l'origine della secca, chiamata anch'essa angioina; in questo caso, oltre a depauperare la città d'un bene artistico, Pigonati causò anche un dissesto ambientale. Di malefatta in malefatta si è narrato che persino ponte Grande, ancora in piedi quando l'ingegnere faceva da decenni parte del mondo dei più, fosse stato da lui demolito. 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 secolo ed era quindi ancora visibile quando Pigonati 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 grazie a Nazareno per aver segnalato quei discrediti relativi 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 fede o meno, in tutto o solo in parte – ragione sulle 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 la sola diversa angolazione avrebbe impedito il rinterramento: i lavori che includevano la correzione dell'orientamento intrapresi dall'ingegnere Albino Mayo, infatti – malamente avviati e condotti 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 dell'idea.

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 situa-





zione – tant'è che sostenne la 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 fossero tutti i processi che portavano 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 il solo obiettivo di approfondire ed allargare il varco? Vabbè, forse non sarebbe stato del tutto così facile e neanche – probabilmente – sarebbe stato per sé sufficiente, ma perlomeno non c'è prova certa che sarebbe stato inutile come invece certamente 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 tecnica e scientifica per farlo, e così, per meglio dettagliare quei già citati errori del Pigonati, preferisco invece riportare – tra le tante autorevoli, disponibili e pienamente condivisibili – le opinioni dei due, Giovanni e Franciscantonio, Monticelli e di Benedetto Marzolla, illustri brindisini ed in certa misura quasi 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.

LE IMMAGINI Sopra la costruzione della Banca Montenegro - Foto Dante Cappello

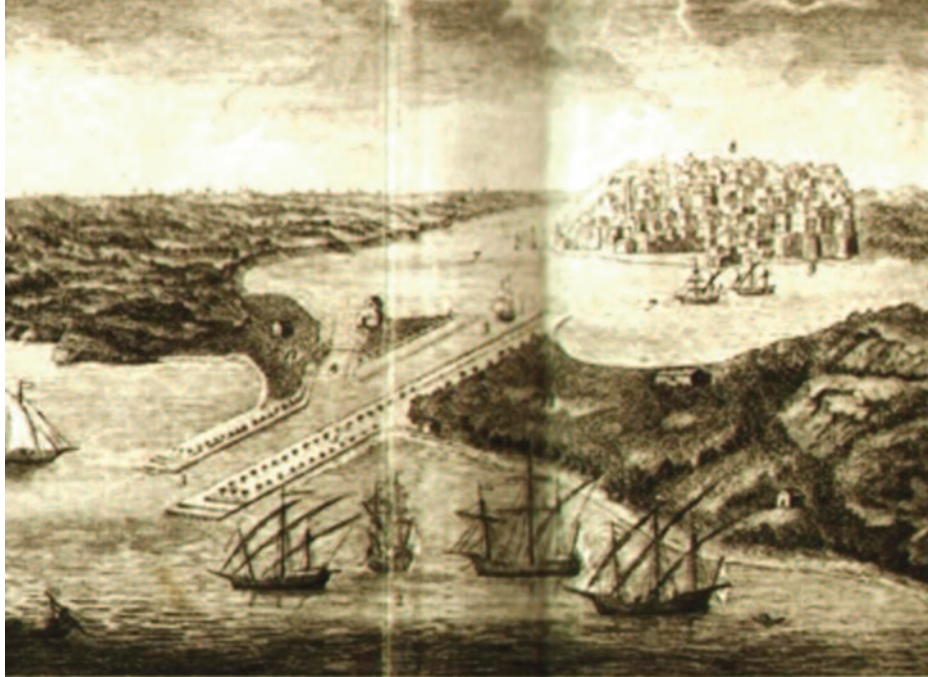
«...Pigonati sventuratamente, sulle spiagge laterali e di poca acqua di quella foce [lo stretto di comunicazione del porto interno con quello esterno] cavò un nuovo canale assai più lungo – 2752 palmi, circa 715 metri – della foce naturale e in diversa direzione, più largo – 200 palmi, circa 52 metri – 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 50 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 riapimento del porto di Brindisi" del 1781. Solo si augurò che il suo ca-

nale sarebbe stato durevole, perché avendo protrato i lati al di fuori della foce, tutte le alghe e tutte le arene che la traversa ed il flusso avrebbero menate verso di quella, bizzarramente immaginò che si sarebbero protrate 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 traversa 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 inondate 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 1832] «...Dalla bocca detta di Puglia scende una corrente assai potente, la quale erodendo la Cala

LE IMMAGINI A destra il prospetto orientale della città di Brindisi - Andrea Pigonati 1778

delle navi cammina all'ovest e di sbieco è arretrata 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 più di un secolo, fu per il porto di Brindisi una storia tribolata e sofferta, fatta di tentativi sventati in extremis di condannare la città o quanto meno il porto interno di Brindisi alla scomparsa e di progetti - spesso condotti tra sprechi e ritardi - di opere alle volte malamente, e comunque quasi mai completamente, realizzate. Nei migliori dei casi furono opere palliative e mai del tutto risolutive [vedi il dettagliato saggio: "Dall'alba della nuova Italia all'Unità. Progettualità e azioni politiche in Brindisi" di Giacomo Carito, 2020-22]. Il tutto, infatti, nonostante le enormi risorse finanziarie destinatevi a più riprese dal governo di Napoli non fu sufficiente a garantire piena agibilità al porto e ulteriori notevolissimi interventi si sarebbero resi comun-



que necessari - e per vari decenni ancora - anche nel periodo postunitario.

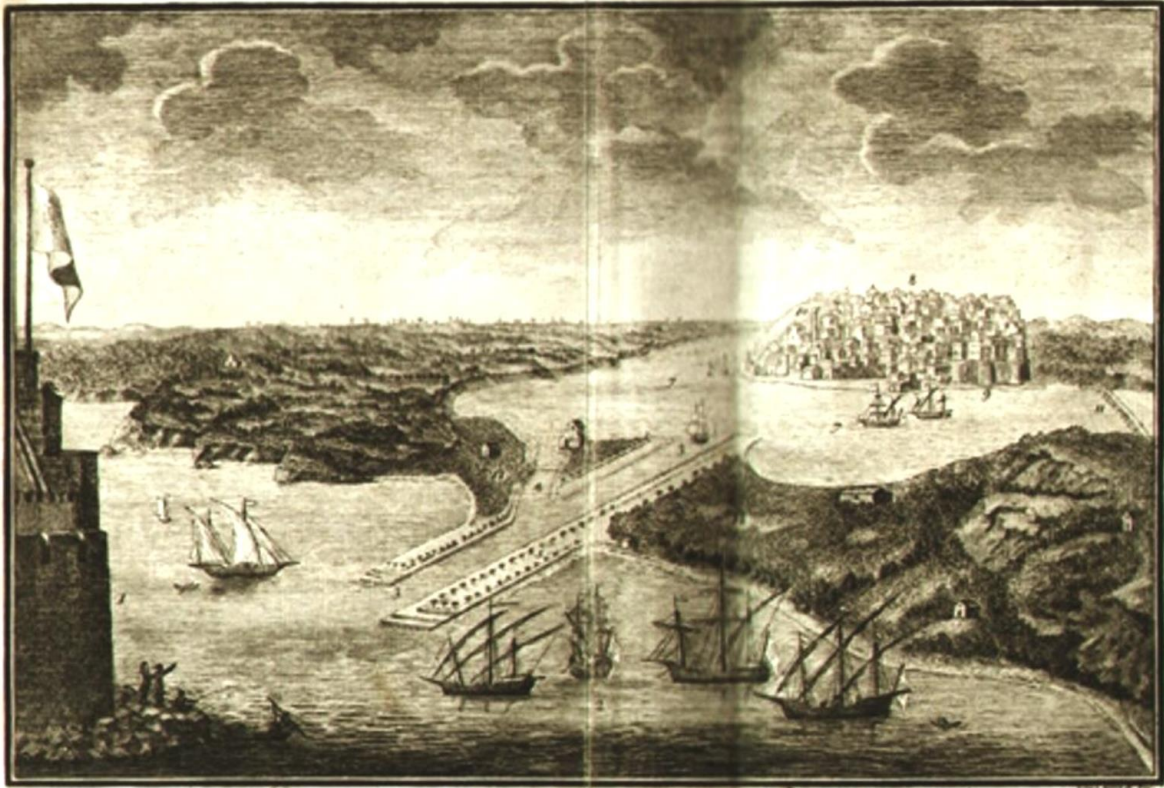
Nel luglio del 1861 l'ingegnere Tommaso Mati fu incaricato di studiare il problema e proporre una soluzione. Mati studiò a fondo la situazione e suppose che all'interrimento del canale concorrevano in buona misura gli apporti solidi provenienti dalle già più volte segnalate erosioni delle coste Guacina e Morena prodotte dai flutti e dalle correnti marine, ed in base anche a quella corretta considerazione articolò, formulò e, nel novembre dello stesso anno, presentò il suo progetto:

"La già avviata riapertura del canale tra porto esterno e porto interno - da approfondire a 10 metri e allargare alla foce a non meno di 80 metri, corredandola in entrambi i lati da robusti muri di sponda - sarebbe stata integrata da nuove 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. Integrando il tutto e creando un grande avamposto protetto, oltre ad elevare enormemente lo status dell'intero porto e per conseguenza dell'intera città, avrebbe al contempo risolto il problema degli interrimenti." Superati ostacoli di varia indole, politica, tecnica ed economica, il 22 luglio 1863 il progetto fu approvato dalla Camera dei deputati, di-

venne legge nel gennaio del 1864 e i lavori, tra difficoltà e con la solita lentezza, si avviarono nel maggio del 1866, iniziandosi a eseguire più o meno 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 continuano tuttora con dragaggi e banchinamenti, però già dopo qualche anno dal loro avvio il porto interno aveva raggiunto una funzionalità sufficiente a poter ricevere, non senza difficoltà e tra numerose interruzioni, ogni tipo di navi all'epoca in circolazione, tra cui i bastimenti della Valigia delle Indie ["La Peninsular and Oriental Company, la Valigia delle Indie e Brindisi" di Franco A. Mastrolia, 2020-22]. Peccato che 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 utili alla vera 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 sofferata 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 e dare alle cose - alle opere, per esempio - il loro corretto attributo: "sbagliata e inutile quella di Andrea Pigonati, corretta e risolutiva quella di Tommaso Mati".



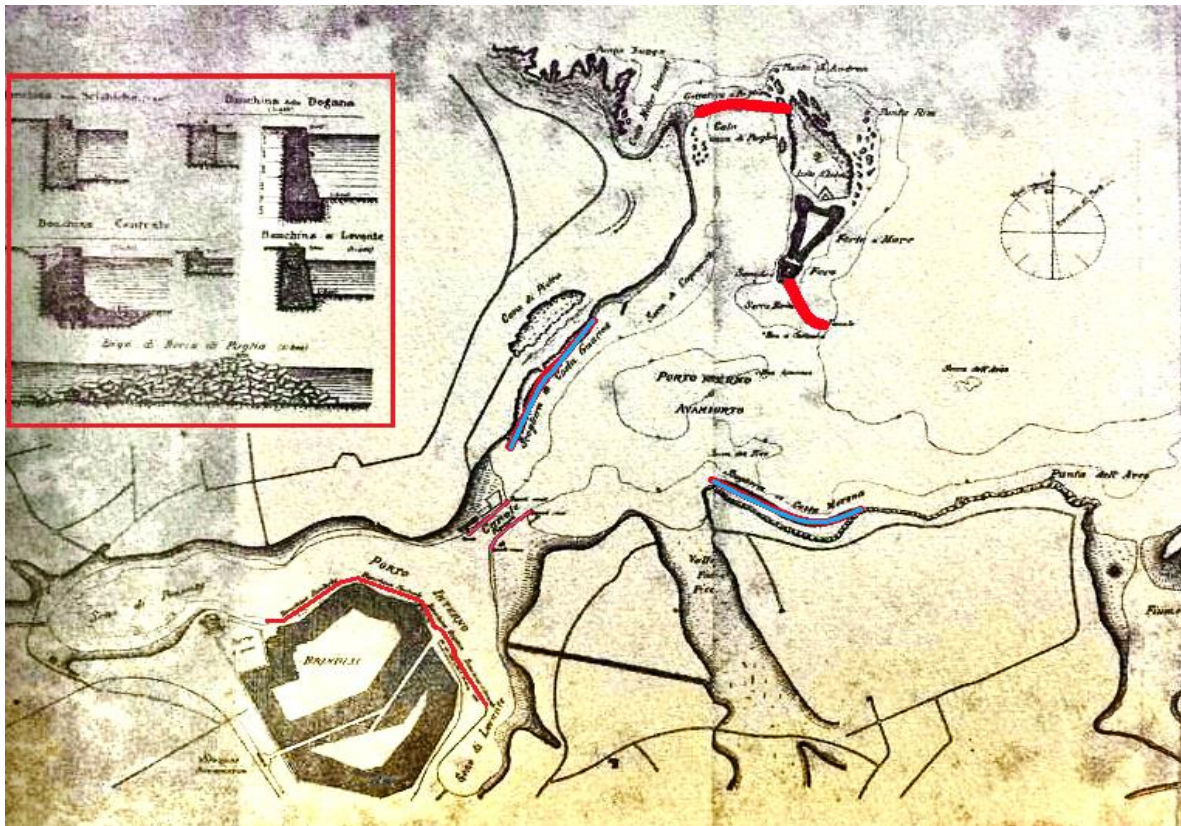
FB: Brunda Comix



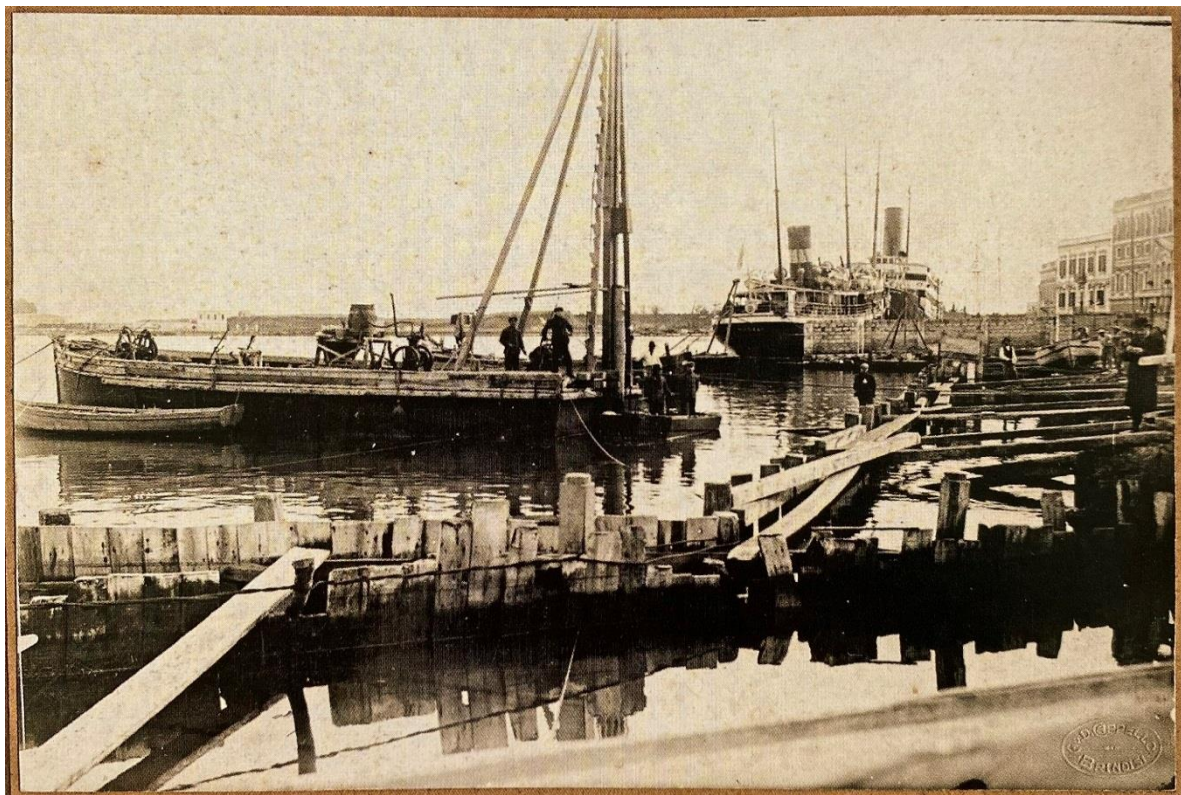
Prospetto orientale della città di Brindisi - Andrea Pignonati 1778



Il canale d'entrata al porto inteno



Mappa dell'ing. Tellera del 1900 con le opere principali del progetto Mati già eseguite



Costruzione della Banchina Montenegro – Foto Dante Cappello