

# Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale\*

Roberto Perrone

...Scendendo dal “bivio”  
di notte  
quella porta della Stazione  
era l'unica luce  
fredda ma sicura  
avvicinarsi  
nella nebbia della Mezzana.  
Punto luminoso  
della nostra coscienza.<sup>2</sup>

«Dal dicembre 1920 al maggio 1921 venivano portati sul posto a mezzo ferrovia oltre 200 vagoni di materiali. In meno di quattro mesi erano pronti gli alloggi per 400 operai in comode baracche, con ogni protezione antimalarica...»<sup>3</sup>.

Il progetto per la *Bonifica della Stornara*, presentato dall'Opera

---

\* Estratto da *Il Parco Comunale dalle origini all'attualità di Marina di Ginosa. Storia progetti prospettive*, Bernalda, Grafiche Salluce, 2010, pp.23-44.

<sup>2</sup> R. Perrone, *Elegia per una stazione*, in «La Goccia», n.25, 16 dicembre 1995, p.30.

<sup>3</sup> OPERA NAZIONALE PER I COMBATTENTI, *La Bonifica della Stornara*, fascicolo tratto da «ITALIA AUGUSTA», rassegna dell'O.N.C., n.5, maggio 1928, p.11; una prima versione più sintetica di questo fascicolo, con lo stesso titolo, apparve già nel 1925, sempre a cura dell'O.N.C, Roma, Cooperativa Tip. Castaldi, pp.20, in cui si illustravano i lavori eseguiti a quella data. Per entrambi i fascicoli, l'autore è l'Ing. Carlo Savoia, direttore dei lavori di bonifica.



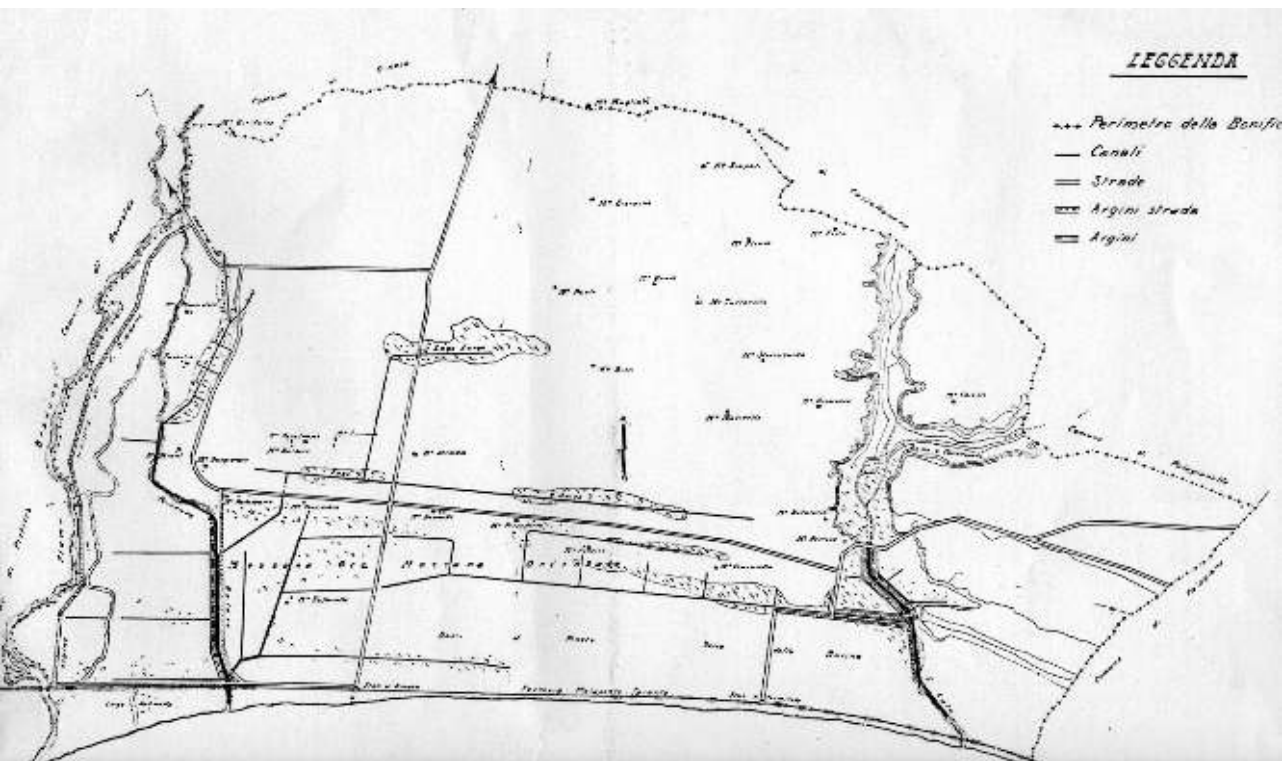
Il primo casello (n.25) e, a destra in fondo, la nuova stazione ferroviaria sul litorale di Ginosa.

Nazionale per i Combattenti il 1° maggio 1920, non nasce *ex novo*, pur ricevendo forte impulso nel quadro del vasto disegno nazionale di colonizzazione agraria post-bellica a favore dei reduci, e che diventerà poi uno dei cardini delle strategie riformatrici e dell’ideologia antiurbana del fascismo, a dispetto della parallela fondazione di nuove città.

A partire dall’attività a vasto raggio in tema di bonifiche intrapresa dalle amministrazioni borboniche, sia sul versante legislativo che delle opere realizzate, tutto il XIX secolo è disseminato di tentativi e progetti di sistemazione idraulica riguardanti anche le vaste zone paludose del tratto costiero ad ovest di Taranto. Risale già al 1852 il primo organico progetto per il prosciugamento del *Pantano Stornara*, in agro di Ginosa, redatto dall’architetto Davide Conversano. Progetto che non troverà attuazione come numerosi altri che lo seguiranno, il cui frutto tuttavia sarà duplice almeno: quello di incentivare e perfezionare la conoscenza dei territori interessati con rilievi e statistiche; rendere chiara e definitiva l’importanza dei bacini idrografici sia nell’analisi del problema sia in quanto matrice di ordinamento degli interventi.

Per successive approssimazioni legislative dunque, e grazie a rilievi sul campo sempre più precisi, a cavallo fra ‘800 e ‘900 giungono a maturazione i progetti preliminari, della Provincia di Lecce prima e del Genio Civile poi; progetti che, subito dopo il 1° conflitto mondiale, servono da base al definitivo, più ampio progetto dell’O.N.C. Questo interessa, in una prima fase, un’estensione di 17.800 ettari di territorio costiero esteso fra i fiumi Bradano e Lato;

Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale



O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Planimetria generale di progetto del comprensorio di bonifica, con l'indicazione dei principali interventi da realizzarsi, 1920.

si salderà in seguito col parallelo progetto per le paludi di *Pantano* e *Caggiuni* nel bacino del Tara, alle porte di Taranto, e con la costituzione, nel 1934, dell'omonimo Consorzio di Bonifica Stornara e Tara e dell'Ente Irrigazione nel 1949.

Il casello n. 25 della linea ferroviaria Taranto-Napoli diventa così, a partire dal 1° gennaio 1921, il varco, la testa di ponte per aggredire, al pari dei perduranti e gravi effetti della malaria, il disordine idraulico di questo tratto costiero, gettando le basi per l'assetto strutturale del paesaggio attuale. È dunque il risanamento idraulico che impegna, in una prima fase, tecnici ed operai con opere imponenti per estensione, materiali e mezzi meccanici impiegati, per

somme impegnate. Contestualmente, ha inizio la costruzione degli edifici principali di quella *Azienda Agraria della Bonifica della Stornara* che trent’anni dopo sarà la borgata rurale di *Ginosa Marina*.



Con canalizzazioni principali e secondarie di deflusso verso i due emissari principali del Torrente Gàlaso e del Fiume Lato; con una fitta rete drenante secondaria, arginature semplici e carrabili; con una rete stradale con relativi ponti e altre opere d’arte sui corsi d’acqua, torrenti e canali, nel primo lustro i lavori effettivi interessano già circa il 40% della superficie totale interessata, non considerando i lavori estensivi di spianamento e colmataura. Impossibile non rimarcare, soprattutto per il primo decennio dei lavori, il più alacre e denso di risultati, l’enorme sforzo umano di un gran numero di persone, sotto il flagello della malaria e che, fuori da ogni retorica, caratterizza un quadro di eventi sotto un’aura grandiosa dai tratti epici, oggi inconcepibili. “Colonizzazione” e “ferrovia”, del resto, insieme all’immagine dei carrelli sui piccoli binari

O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Rilievi dello stato dei luoghi preliminari al progetto: in alto, il "Pantano Stornara"; in basso, la "Palude Mezzana", 1920.

## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale

“Decauville” semoventi che avanzano, sono evidentemente i termini e le icone ricorrenti del mito contemporaneo della “frontiera”, ovunque essa si situi.

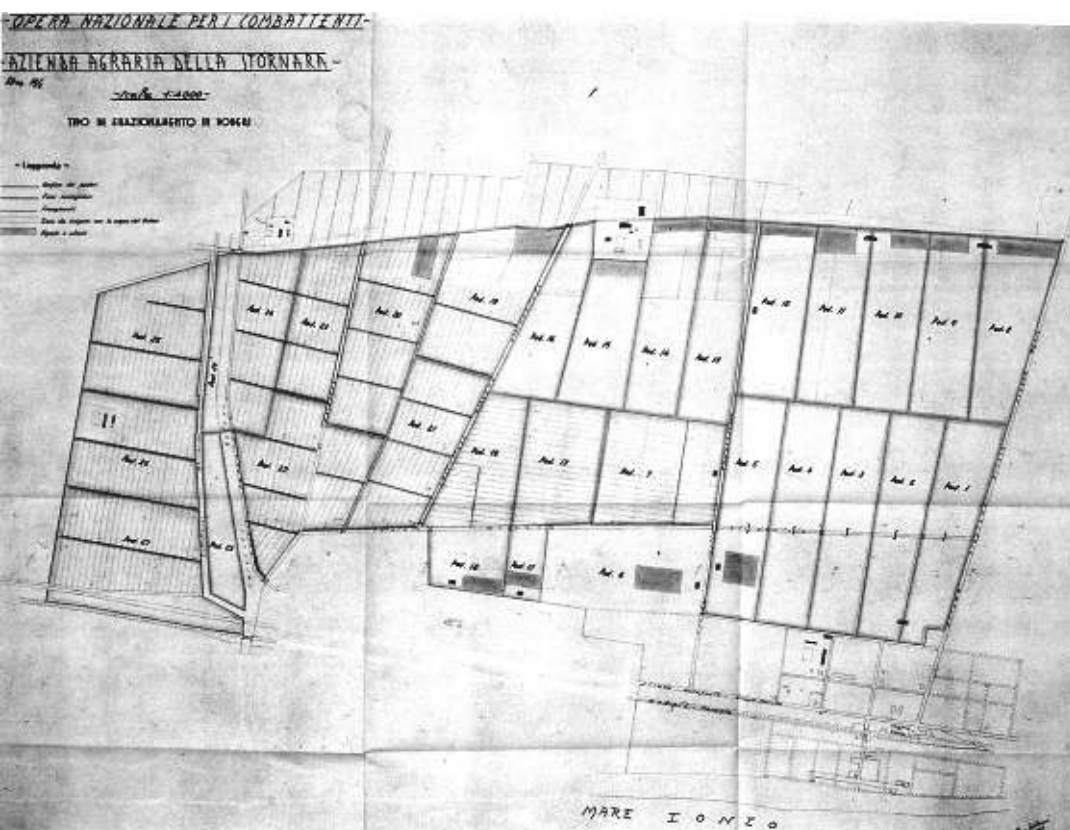
Alla prima fase di risanamento idraulico segue, per rendere effettiva l'utilizzazione agraria delle terre, la serie di operazioni sui suoli che rendano l'opera di bonifica aderente al concetto, nel frattempo maturatosi legislativamente con la cosiddetta “Legge Serpieri” del 1933, di “bonifica integrale”. La trasformazione agraria vera e propria impegnò dunque tutta la seconda fase dei lavori fino al 2° conflitto mondiale; tuttavia, il carattere eminentemente idraulico del riassetto primario del suolo, e la limitata capacità produttiva iniziale, condizioneranno le tipologie colturali entro il tradizionale seminativo asciutto, almeno per quel che riguarda i settori direttamente gestiti dall'O.N.C; questi faranno capo all'Azienda Stornara che, a regime, renderà conto in seguito di cospicue statistiche di produzione granaria, fra tutti i



O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Dall'alto: il primo cantiere con la "Decauville" parallela alla ferrovia, sulla sede dell'attuale Viale Jonio, 1921; il collettore della "Mezzana occidentale", 1922; lavori per la strada Litoranea "Jonica", 1920-25.

## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale

comprensori di bonifica in via di attuazione in Italia. Il più esteso latifondo privato invece, avvantaggiandosi della bonifica, potrà incrementare nel tempo le colture arborate e legnose già esistenti come ulivi, mandorli, viti, e introdurre poi più estensivamente quelle specializzate degli agrumeti. Pertanto, pur ricevendo il quadro ambientale di partenza un deciso riassetto strutturale, i caratteri visibili del paesaggio agrario non mutano in modo sensibile nei tempi brevi, se non nelle lande più prossime al mare, dove nel frattempo, attorno al nucleo dell’Azienda, vanno eseguendosi gli appoderamenti.

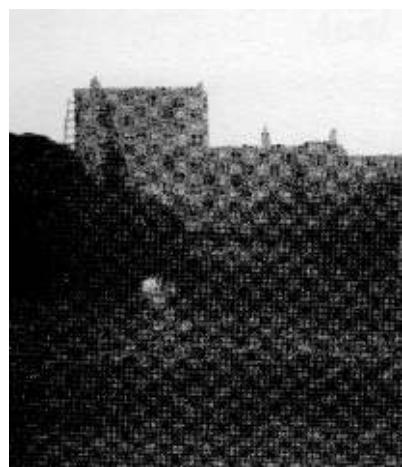
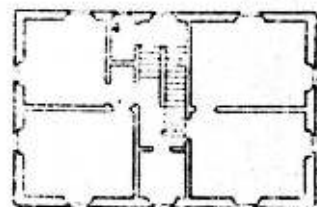
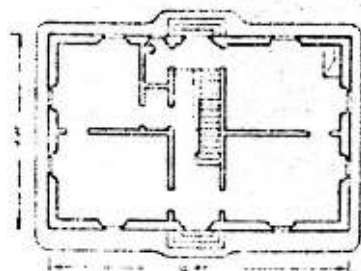
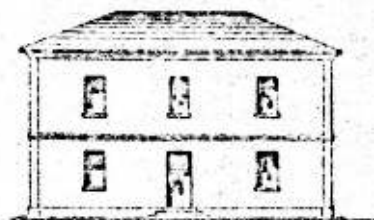


O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Tipo di frazionamento di poderi sui terreni dell’Azienda Agraria della Stornara, 1940.

Racchiusa e integrante alla rete dei canali o ad altri limiti naturali, la superficie sottoposta a trasformazione direttamente disponibile all'O.N.C., 1.835 ettari, è suddivisa per la consegna ai primi assegnatari. Essa è la più prossima all'area del primo insediamento dei cantieri, ove si vanno realizzando gli edifici dell'Azienda Agraria della Stornara. Il disegno topografico e la tipologia funzionale dei poderi da assegnare delineano già la fisionomia del contesto ambientale che connoterà il futuro centro abitato; i primi edifici per abitazione dei contadini, costruiti direttamente dall'Opera, hanno caratteri di essenzialità con due tipi di accorpamento plurifamiliare: il tipo per il podere da venti ettari per non più di due famiglie; il tipo per maggiori quote di terreno, in media quaranta ettari, per più di due famiglie ("Venti ettari" sarà poi denominata, nell'uso locale, una delle nuove masserie, in contrada *Tufarelle*).

Nel frattempo, acquisisce fisionomia topografica e architettonica il pelago degli edifici costruiti o in costruzione del Centro Agrario dell'Azienda: è subito evidente il ruolo essenziale che, fin dall'inizio, ha svolto e continuerà a svolgere la ferrovia esistente. Insieme al preesistente faro per i naviganti sulla spiaggia, la stazione ferroviaria completerà la coppia di presidio centrale, aggiuntasi all'altra già vista, di origine e carattere diversi, di *Torre*

O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Dall'alto: progetto per casa colonica bifamiliare, 1920; L'ovile dell'Azienda Agraria della Stornara, poi denominato "jazzo", 1940.



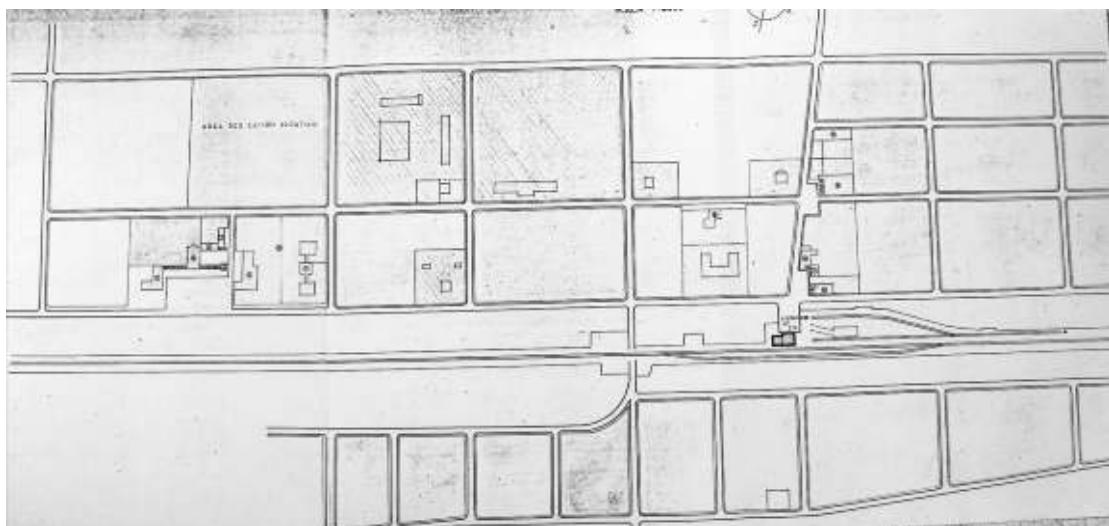
## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale



O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Il grande magazzino granario dell'Azienda Agraria della Stornara e il primo nucleo di edifici della futura borgata visti dal faro sulla spiaggia, 1925-40.

*Mattoni* e del *Casone*. È accanto alla stazione, fra la *Pineta della Regina* a est e la ferrovia a sud, che si impianta e continuerà a gemmare nel tempo il futuro nucleo della borgata, a partire dai primi grandi edifici a servizio dell'Azienda: un grande deposito per i prodotti agricoli, le stalle, le palazzine di abitazione per il personale tecnico che sostituiranno i primi baraccamenti delle origini. Nella distesa sabbiosa più vicino al Gàlaso, un grande ovile, che qui chiamano “jazzo”, per le produzioni casearie dell'Azienda. A questi primi edifici seguirà il grande “palazzone” per ospitare gli uffici e la scuola e poi la stazione dei carabinieri. Assieme al faro per i naviganti e ad un nucleo di case per i pescatori sulla spiaggia, questo impianto originario rimarrà pressoché inalterato fin quasi alla fine del 2° conflitto mondiale; vi si aggiungeranno poi qualche rimessa e alcune abitazioni e, a sud della ferrovia, casematte militari con una torre di vedetta e qualche altra abitazione privata.

Di un primo “Piano Regolatore” che interessa la Marina si parla già in documenti del 1930 ma, con ogni probabilità, la definizione è da riferirsi all'intero progetto di bonifica, poiché non sono stati reperiti i disegni riguardanti nello specifico un ipotetico tracciato viario della borgata risalenti a quella data; in ogni caso, tutti gli studi

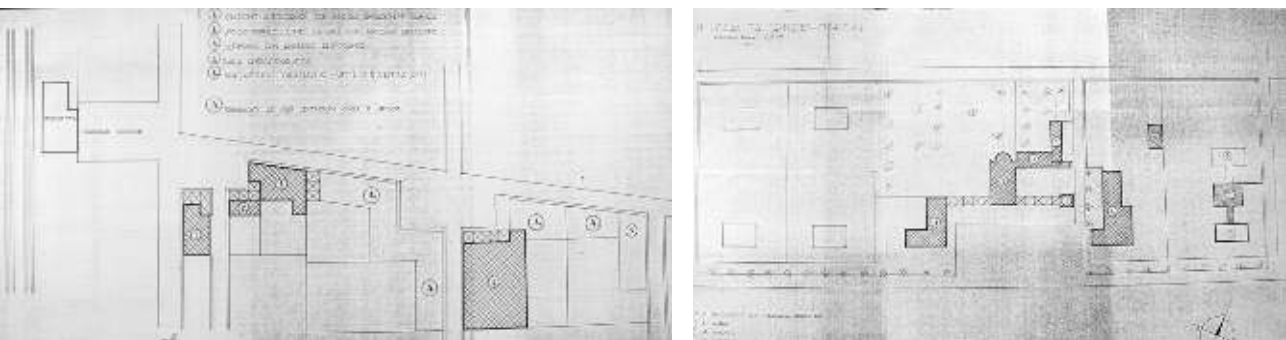


O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Piano Regolatore per la Borgata di Ginosa Marina, su progetto dell'Ing. Dino Malossi, 1949.

eseguiti in precedenza saranno la base del successivo, *inedito* finora, Piano Regolatore del nucleo abitato, datato 1949, e redatto dall'ing. Dino Malossi. Si tratta dello studio particolareggiato dell'insediamento urbano e degli altri insediamenti rurali pianificati, all'interno del più generale progetto di trasformazione fondiaria del comprensorio, siglato da Ugo Todaro, che sarà ripresentato nel 1951.

Il piano Malossi per Ginosa Marina è in qualche modo preordinato dalle barriere della ferrovia e della grande pineta ad ovest; esso anticipa essenzialmente la trama urbana ortogonale di oggi, ma limitatamente alle maglie più centrali dell'abitato, fra gli attuali Viali Jonio e Pitagora, con prolungamento verso le aree adiacenti la Pineta della Regina. È in parte differente invece, rispetto all'attuale, l'ubicazione di progetto degli edifici di pubblico interesse. Sulla via che collega la stazione ferroviaria con Ginosa è previsto un aggregato di edifici diviso in due settori; in quello più vicino alla ferrovia vi sono la stazione per autoservizi con relativa rimessa, l'ufficio postale, l'ufficio per l'Ente Turismo con annessa abitazione,

## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale



O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Progetto Malossi per la Borgata di Ginosa Marina; da sinistra: settore nord-est, adiacente alla stazione sull'attuale Viale Trieste; settore sud-ovest fra gli attuali Viali Jonio e Virgilio, col nucleo civico-religioso che lambisce l'area dell'attuale Parco Comunale, 1949.

un albergo ristorante e altre aree per abitazioni e negozi; nel secondo settore, superato il crocevia con l'attuale viale Virgilio, sono ubicati il cinematografo e un magazzino granario con altri spazi per negozi.

A est, verso il fiume Gàlaso, dopo sei isolati quadrilateri in cui sono ubicati i fabbricati esistenti a servizio dell'Azienda (“Palazzone” con adiacente stazione Carabinieri, palazzine uffici e mensa, magazzino principale e stalle), altri due isolati, corrispondenti all'attuale area fra l'Hotel Mille Pini e il Parco Comunale, contengono le restanti strutture. Nell'isolato su “Viale Pitagora” metà dell'area è destinata al campo sportivo; in quello che affaccia su “Viale Jonio” è ubicato il nucleo civico-religioso: la delegazione comunale, la chiesa con canonica e “ricreatorio”, l'asilo, la scuola e l'ambulatorio, l'ampliamento della preesistente infermeria del cantiere O.N.C.

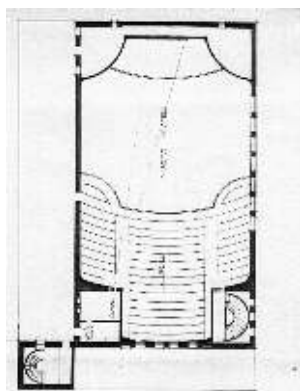
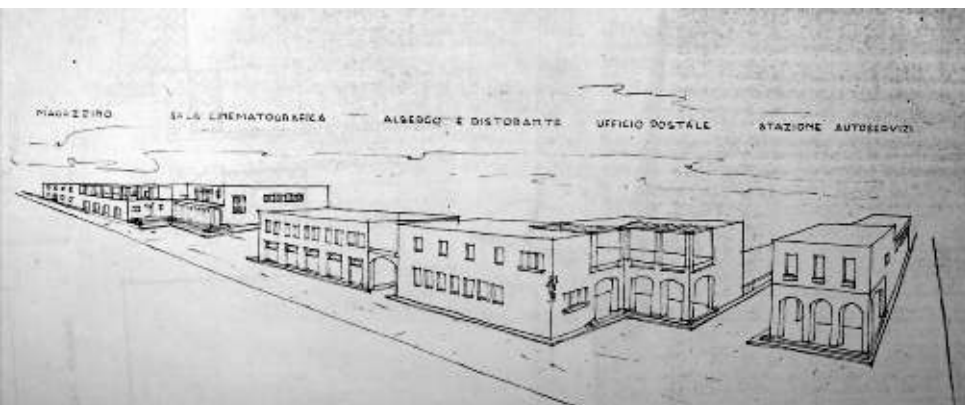
Nonostante l'Opera avesse stabilito, verso il Gàlaso, un limite ai lotti edificatori proprio a partire dall'infermeria, una parte dell'area dell'attuale Parco, subito dopo il nucleo civico-religioso, è divisa in quattro lotti quadrati con l'ubicazione di altrettanti blocchi edilizi non meglio specificati. Si parla ufficialmente di stabili per uffici o per altre non meglio precisate necessità dell'Opera. Certo appaiono quantomeno sovradimensionati per quelle ipotesi e inoltre sono

## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale

ubicati in un lotto boscato di un’area ritenuta “sensibile” già in questi anni, come più volte registrerà Luigi Strada nelle sue memorie. Quel disegno, per fortuna, non verrà attuato ma costituisce, a mio parere, uno dei precedenti delle insistenti mire speculative su quell’area di cui, fondate o presunte che fossero, si è per lungo tempo paventato il rischio.

Occorre precisare però, a onor del vero, che il disegno dei lotti prevede il prolungamento di Viale Virgilio con innesto su viale Tufarelle, fiancheggiando il lotto con gli stabili; se questo asse fosse stato realizzato, e tenendo conto dell’area vicina destinata ad attività sportive, la residua area boscata da destinare a Parco sarebbe risultata già in origine di superficie ben inferiore a quella che ci ritroviamo oggi.

Altra riflessione da fare, rilevante per noi oggi, è che in questa prima versione del progetto, il centro civico, il cuore comunitario della futura borgata venga pensato e disegnato proprio al margine di quella che abbiamo ereditato come l’area dell’attuale Parco Comunale, in corrispondenza quasi perfetta con l’ingresso principale di oggi su Viale Jonio: come a monito ulteriore della vocazione



O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Progetto Malossi per la Borgata di Ginosa Marina; vista prospettica degli edifici di pubblico interesse previsti nel settore nord-est (Viale Trieste) e progetto per il cinematografo, pianta al livello galleria, 1949.

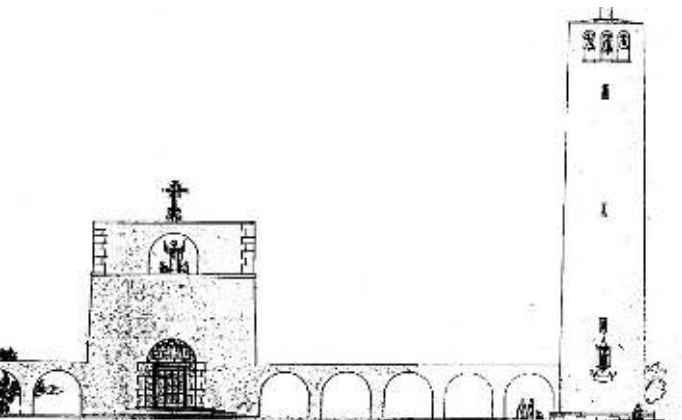
## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale

naturale, per questa isola di patriarchi verdi centenari, a restare quale centro simbolico della Comunità futura. Monito che era già stato espresso, come meglio non si sarebbe potuto fare, da Luigi Strada già nel 1960:

«Nostro desiderio è di vedere quest'area conservata intatta per il beneficio dei cittadini e dei numerosi ospiti che ci onorano della loro presenza. Essa deve essere per noi *sacra* non solo perché costituita da alberi secolari ma anche perché, "vero Parco della Rimembranza", ognuno di quei pini potrebbe ricordarci i valorosi i quali, nei tempi passati, caddero sul lavoro in questa zona, troncati dalla malefica perniciosa».

Nel piano Malossi, altre maglie ortogonali per le future espansioni sono disegnate fra l'area dell'attuale campo sportivo e la ferrovia e, a valle di questa, altri isolati che prefigurano quelli attuali sul Lungomare.

Di tutti gli edifici previsti sono allegati i progetti architettonici in cui è evidente la monotonia tipologica che rispecchia, da una parte, motivazioni economiche, ma che risente, non secondariamente, della



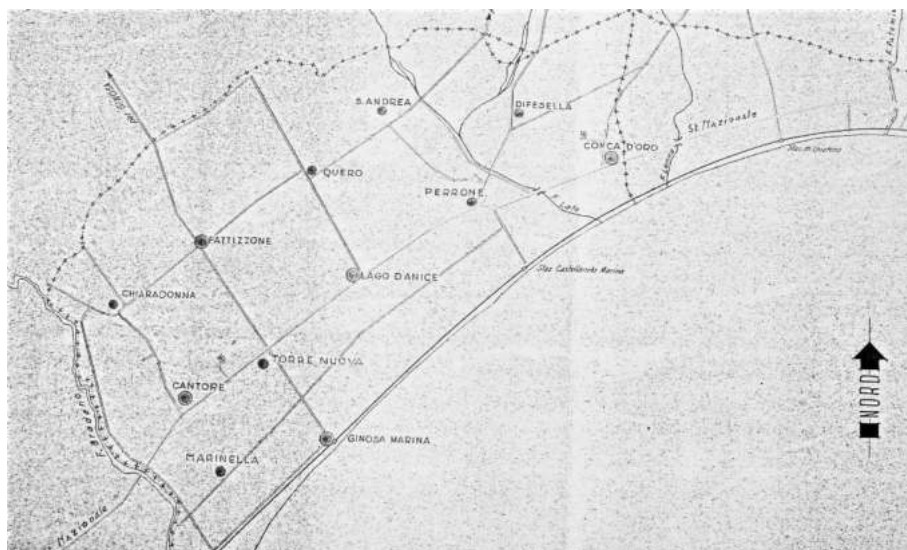
O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Progetto Malossi per la Borgata di Ginosa Marina; da destra: prospetto principale della chiesa e annessi, 1949.



ENTE RIFORMA FONDIARIA, Progetto per il nucleo didattico-religioso per la Borgata di Ginosa Marina, con vista prospettica della chiesa nella versione definitiva, Arch. F. Padula - Ing. D. Rossini, 1955.

## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale

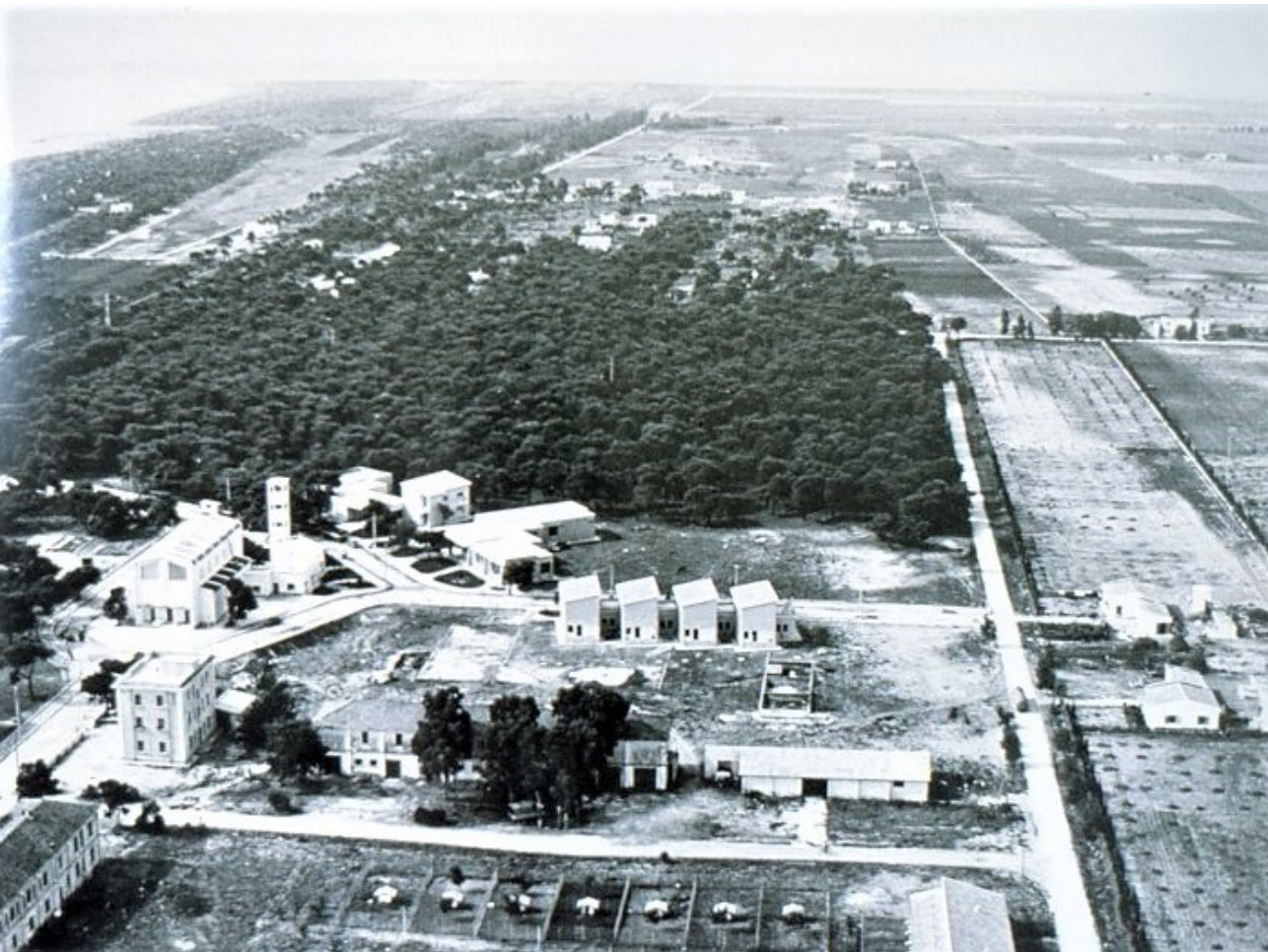
tradizione stilistica pre-bellica; a questa si sommano gli influssi delle iniziative urbanistiche già pianificate e realizzate nel Ventennio, in cui è rinvenibile un vero e proprio abaco stilistico che lascerà tracce anche dopo la guerra, in tutte le aree di trasformazione fondiaria del Mezzogiorno e non solo. Ne sono visibili notevoli esempi nel vicino comprensorio di bonifica del Metapontino, nelle borgate coeve di Scanzano-Policoro e, più tardi, dello stesso borgo di Metaponto. Nel comprensorio della *Stornara*, nel villaggio di *Conca d'Oro*.



O.N.C., *Bonifica della Stornara*. Progetto Malossi per la Borgata di Ginosa Marina; ubicazione delle nuove "borgate principali" e dei "nuclei di servizio" nel comprensorio di bonifica, 1949-51.

La realizzazione di nuove borgate rurali, di prima e seconda importanza, è uno degli aspetti più rilevanti delle vaste opere di bonifica dei territori, necessario completamento alle trasformazioni fondiarie, con cui garantire l'aggregazione stabile della popolazione rurale in esse coinvolta. Per la *Stornara*, già il piano Malossi prevede l'impianto di ben 12 nuclei abitati, distinti in: una *borgata principale* in Ginosa Marina, ex Azienda Stornara; quattro borgate di *tipo grande*

Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale



Vista aerea del nucleo didattico-religioso della Borgata di Ginosa Marina, realizzato secondo il progetto Padula-Rossini, 1957; in basso a destra, una parte del magazzino granario, una delle palazzine per gli impiegati dell'ex O.N.C. e le vecchie stalle dell'Azienda Agraria; a destra della chiesa, l'asilo, la scuola elementare e le quattro nuove palazzine per gli impiegati dell'E.R.F. Sul fondo, i lembi della foresta originaria che si spingono fino al Torrente Gàlaso, inframmezzati, a sinistra, dalle radure disboscate per la "battaglia del grano"; alle spalle degli edifici, la grande area boscata dell'attuale Parco Comunale. (Fototeca E.R.F., Bari)

nelle località *Conca d'Oro* (con cimitero), *Lago d'Anice*, *Cantore*, presso cui era previsto il cimitero per la borgata principale, e *Fattizzzone*; infine sette borgate di *tipo piccolo* o *nuclei di servizio*, in località *Perrone*

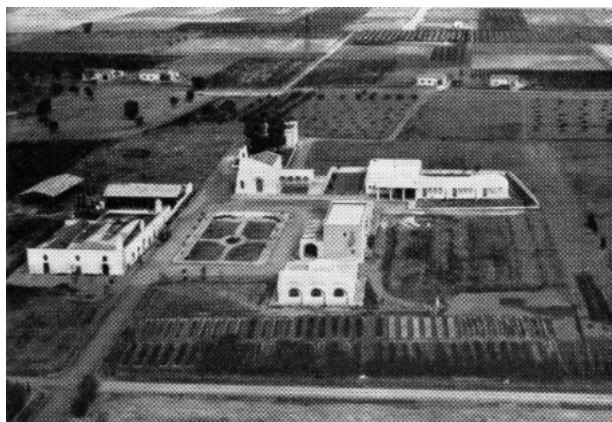
## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale

(con stabili O.N.C. già esistenti), *Torre Nuova, Chiaradonna, Difesella, S. Andrea, Quero, Marinella.*

Nei decenni successivi al progetto, oltre a Ginosa Marina, Borgo Perrone e Conca d'Oro, la gran parte degli altri nuclei non sarà realizzata per evidenti necessità di ricalibrare strategie di intervento, soprattutto economicamente; in alcuni casi, come Chiaradonna, Cantore e Torre Nuova (accanto al successivo “Villaggio Redenta”) ci si limiterà ai manufatti per l'ammasso granario o di servizio e soccorso alle elementari esigenze della vita rurale. Per ogni nucleo semplice sono infatti previsti, nelle ultime versioni del progetto, almeno una scuola rurale e un asilo con alloggi per insegnanti, un ambulatorio, per alcuni una caserma dei Carabinieri, magazzini, una locanda con rivendita di generi di prima necessità e l'edificio religioso con locali annessi.

Si tratta dunque di previsioni sovradimensionate, sia in termini edilizi che territoriali; esse riflettono il clima ottimistico e il fervore ricostruttivo del primo periodo post-bellico, in cui tuttavia anche la ripianificazione delle campagne poté giovare di occasioni e mezzi reali la cui portata, fatte le debite proporzioni, non sarà più dato vedere fino ad oggi, e che trovò ispirazione nel modello della “Tennessee Valley Authority” degli Stati Uniti degli anni '30.

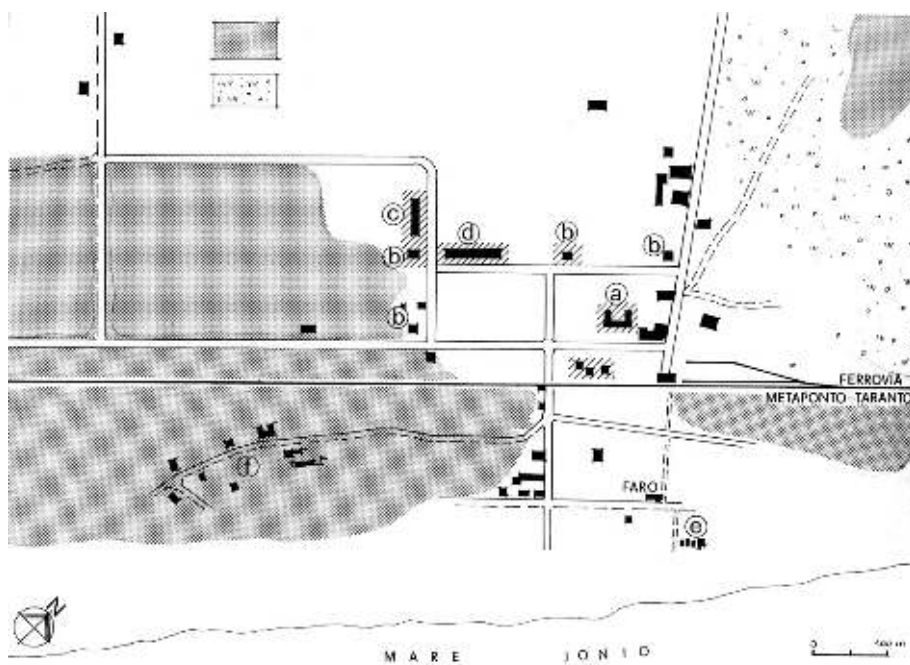
Il piano del 1949 è ripresentato e aggiornato nel 1951 mentre all'O.N.C. subentra, nella gestione delle trasformazioni fondiarie, L'Ente per lo Sviluppo dell'Irrigazione e la sezione speciale per la Riforma Fondiaria, poi usualmente definito come “Ente Riforma



Il "centro di servizio" di Conca d'Oro, in agro di Palagianò, inizialmente previsto come borgata di "tipo grande".  
(Fototeca E.R.F., Bari)

## Dalla "redenzione della terra" alla borgata rurale

Fondiarìa", (E.R.F. o E.R.) che, sotto sigle, vicende e presupposti diversi, operano ancora oggi (E.R.S.A.P.). Attraverso successive rielaborazioni che tengono conto delle mutate condizioni della borgata di Ginosa Marina, al progetto Malossi subentra, nei primi anni '50, il progetto Padula-Rossini, ma limitatamente al nucleo che comprende la chiesa e locali annessi, l'asilo, la scuola elementare e le abitazioni per insegnanti e impiegati dell'Ente, tutti nell'ubicazione odierna. Non è più nel progetto lo stabile per la delegazione comunale. La costruzione di questi edifici termina nel 1957 e la loro



La consistenza dell'abitato di Ginosa Marina nel 1947 come desunta dalla Carta d'Italia al 25.000 dell'I.G.M.; a) palazzo principale per uffici, scuole, Carabinieri; b) palazzine per abitazioni di impiegati O.N.C.; c) stalle dell'Azienda Agraria; d) magazzino per frumento e tabacco; e) primo nucleo abitato dei pescatori sulla spiaggia; f) edifici e strutture fortificate della Batteria antiaerea e antinave "Toscano". (Elab. grafica R. Perrone)

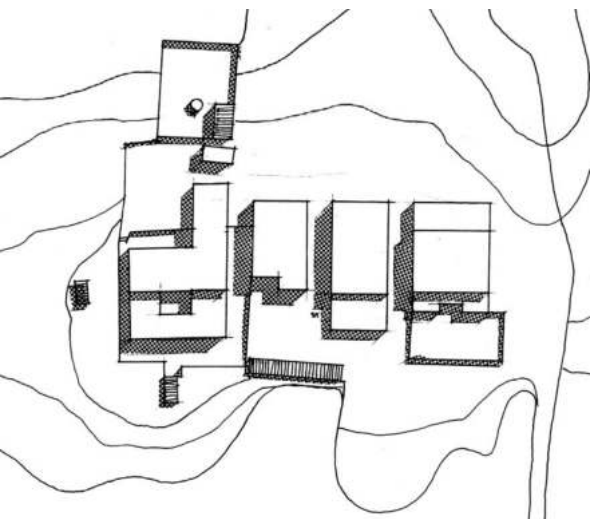
## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale

inaugurazione, nello stesso anno, diventa l'inaugurazione dell'intera borgata. Quasi contestualmente si andrà realizzando, sul sito del vecchio magazzino principale dell'ex Azienda Stornara, inglobandone la struttura, un nuovo e più grande opificio che sarà destinato alla lavorazione del tabacco, coltura da tempo intensificata nel comprensorio e che aveva comportato, fra le altre, la migrazione interna di numerose famiglie dal Salento.

Il generale clima di ottimismo e di crescita porta ad utilizzare spesso, in questi anni, la definizione di “città giardino” per la borgata nascente, ma che nella sostanza, per anni ancora, resterà solo un auspicio, fino a sfocare del tutto col disordine edilizio dei decenni successivi. Tuttavia a questo proposito è interessante notare come uno dei retaggi di quell'auspicato modello di “città verde”, è la denominazione di “Viali” dei principali assi viari di quei primi tracciati regolatori: Jonio, Pitagora, Tufarelle, Pola, Trieste, Virgilio. Viali che, con lungimiranza e non comune acutezza da urbanista, lo stesso Luigi Strada prefigurava di poter estendere, con adeguate alberature, ai principali assi di ingresso alla borgata: dall'asse proveniente dal Bradano e dal lungo-Gàlaso, al viale Trieste – a



L'abitato di Ginosa Marina nel secondo dopoguerra visto dalla torre della Batteria "Toscano".



Il primo nucleo delle case dei pescatori sulla spiaggia di Ginosa Marina, antistante il faro. Saranno demolite alla fine degli anni '70. (Elab. grafica R. Perrone)

partire dalla Statale “Jonica” – e il loro collegamento costituito dalla parte del tratturello “Pineto” in contrada Tufarelle.

Circa l’area dell’attuale Parco, Luigi Strada annota come nel 1951, essendosi concluse le assegnazioni dei suoli edificatori da parte dell’Opera, si ha notizia di un compromesso fra questa e un privato che intenderebbe praticarvi, ufficialmente, la raccolta della resina. L’allarme che si crea nella borgata, paventando altri danni, porta ad annullare quel ventilato accordo. Finalmente, è del

1952 la prima richiesta ufficiale dell’allora Sindaco di Ginosa perché la “piccola pineta”, come allora viene chiamata, venga ceduta al Comune, data la sua bellezza, e «poiché è costituita di pini centenari, questa Amministrazione vuole lasciarla intatta qual è oggi per farne il parco della borgata di Ginosa Marina».

Ma sarà solo con Delibera del C.d.A del 28 novembre 1961 e con autorizzazione del 12 dicembre successivo che l’E.R.F. “consegnerà” l’area del Parco al Comune di Ginosa, solo in “Concessione Amministrativa”, poi ratificata nel 1963. In essa si prescrive «la destinazione a Parco pubblico e la recinzione dell’area entro sei mesi dalla data del contratto di concessione, nonché la realizzazione del Parco con la sistemazione del suolo, dei viali e la posa in opera di panchine e di tutte le attrezzature necessarie al Parco medesimo entro due anni dalla data del contratto di concessione». La concessione sarà autorizzata dal Ministero Agricoltura e Foreste con nota del 2 agosto 1962 e dal presidente dell’E.R.F., Decio

Scardaccione, con nota dell'8 gennaio 1963.

In realtà, come si dirà nel capitolo IV, l'iter concessorio si protrarrà più a lungo, e questo può giustificare il fatto che il Comune nulla abbia eseguito, delle condizioni richieste, in mancanza dell'atto effettivo della concessione, fino al 1972.

Sotto l'aspetto delle modificazioni del paesaggio, oltre quelle evidenti del centro abitato e aree limitrofe, nel comprensorio si effettuano, dagli anni '50, interventi importanti di carattere estensivo, dopo il pionieristico tracciato di tipo “strutturale”, fin dal 1925, della nuova Strada Statale n.106 “Jonica” e le relative alberature, oggi in gran parte oblierate. Da una parte, una fittissima piantumazione di schermi frangivento, soprattutto in *eucalyptus* e *cupressus arizonica*, lungo buona parte della rete stradale secondaria e dei canali in tutto il comprensorio; dall'altra, un massiccio rimboschimento di pini sulle prime dune del litorale, anche a copertura dei “vuoti” nella fascia boscata esistente. In particolare, in agro di Ginosa, sulla fascia che dal centro abitato supera il confine regionale fino al Fiume Bradano, inglobando Torre Mattoni e il Lago di Salinella. In entrambi i casi si tratta di interventi di natura protettiva dai venti marini, ma di fatto sono segni eminenti di quel ridisegno di grande respiro del paesaggio costiero, di questo palinsesto mutevole, di cui godiamo gli effetti ancora oggi.

L'intensificarsi delle lottizzazioni a scopo residenziale dei suoli nel centro abitato, già avviate dall'O.N.C., insieme al crescere del



Il faro in disuso sulla spiaggia di Marina di Ginosa prima della demolizione.

(Foto R. Perrone)



L'ingresso al Camping Internazionale di Marina di Ginosa, nella sua prima ubicazione nell'area boscata dell'attuale Parco Comunale; il campeggio venne istituito dalla Pro "Marina di Ginosa" fondata da Luigi Strada e fu inaugurato nel 1957.

(Foto E.P.T. - Taranto)

flusso antropico legato al mare, incentivato dalle più salubri condizioni ambientali, favoriscono negli anni seguenti un crescendo di iniziative private, commerciali e residenziali stabili, che portano all'istituzione e al miglioramento di servizi collettivi. Non mancano le prime forme di sensibilizzazione civica, culturale ed economica da parte di coraggiosi e illuminati pionieri del nuovo centro; fra questi è d'obbligo ricordare la figura e l'opera di Luigi Strada, primo medico stabile designato fin dal 1942, con precedenti esperienze di medicina tropicale nel Congo belga. Impegnato costantemente nella lotta antimalarica, cessata ufficialmente nel 1949, è artefice degli ulteriori presidi sanitari della borgata negli anni seguenti. Fondatore della Pro-Loce nel 1953 e suo presidente dal 1953 al 1962, con esemplare lungimiranza sa prevedere e incoraggiare, col sostegno di altri

pionieri locali, le enormi potenzialità turistiche e di sviluppo economico della località. Promuove e inaugura nel 1957, nell’area dell’attuale Parco Comunale, il primo campeggio del litorale occidentale, che già quell’anno ospita 398 turisti, in gran parte stranieri, e 738 nel 1961. A Luigi Strada si devono due importanti monografie sulla nascente borgata e la sua crescita: *Assistenza Sanitaria in Marina di Ginosa, 1952-1957*, del 1965, e *Marina di Ginosa e la sua Pro Loco, 1942-1962*, edito nel 1968. Si tratta di fonti dirette per una messe di informazioni altrove difficilmente reperibili, e da cui è imprescindibile attingere, come si è fatto anche per queste note. Il meno che si possa dire, su questa figura carismatica dallo slancio profetico, è che la Marina di Ginosa attuale appare lontanissima dalla sua visione e dai suoi sforzi consacrati all’edificazione di una Comunità umana e territoriale armonica.



La prima palazzina per uffici (poi mensa) nel cantiere O.N.C. per la Bonifica della Stornara. A sinistra, poco dopo la costruzione, 1925; al centro e a destra, prima e dopo la demolizione (a destra), avvenuta nel 1992.

Per quanto si è già detto e come si dirà anche nel capitolo IV, con sguardo storico occorre evidenziare dunque il ruolo determinante della Pro Loco nella più generale crescita della giovane Borgata, soprattutto nella costruzione della sua coesione sociale; ciò soprattutto nel periodo pionieristico dell’associazione, sotto la guida

di Luigi Strada, ma anche nelle gestioni immediatamente successive. Senza lo stimolo continuo, l'azione concreta e la dedizione anche personale profusi in quegli anni da questo benemerito sodalizio, anche la fisionomia di parti importanti della Borgata nascente, e forse lo stesso Parco, sarebbe oggi certamente diversa.

Il resto è storia che i cinquantenni di oggi ancora ricordano, ma merita di essere raccontata in dettaglio a beneficio dei più giovani e giovanissimi, cosa che non è possibile fare in questa occasione, se non mettendo a fuoco, con la documentazione disponibile e per brevi sussulti di memoria, la nostra attenzione sull'area del futuro Parco Comunale.

È opportuno osservare per ora come, in tutte le vicende di fondazione e di crescita della cittadina, l'area che ci interessa, pur correndo allora e in seguito qualche rischio di diverso destino, è sopravvissuta fino ad oggi nella sua sostanziale integrità territoriale, se si eccettuano le erosioni, per fortuna misurate, dovute nel tempo alla costruzione degli edifici su Viale della chiesa (Asilo, Hotel Emiliano e recenti annessi); non secondariamente, come si vedrà, l'area ha conservato la sua ubicazione baricentrica rispetto all'abitato e ai due primi presidî delle origini già ricordati, il Casone e la Torre; a questi si aggiunse la stazione ferroviaria, il cui destino attuale è già stato oggetto a suo tempo e in altro luogo, di ulteriori riflessioni. Inoltre, è interessante notare, in controcanto agli sguardi sull'ambiente originario del capitolo, come alle radure “vuote” già esistenti o create in parti del mantello boscato, le frange della vecchia foresta su cui si innesta il nuovo centro abitato sono destinate a divenire a loro volta, in modo perfettamente opposto, delle “isole”, ancor più col crescere della rete stradale urbana e della consistenza edilizia, fino a divenire residuali. D'altra parte, si noti ancora come il concetto di “isola”, ai fini delle nostre riflessioni, finisce per assorbire volentieri, in modo corrispettivo, il significato di “oasi”; tanto più oggi, in un contesto urbano profondamente mutato, in cui

## Dalla “redenzione della terra” alla borgata rurale

uno dei primi segni di passaggio è stata la scomparsa progressiva degli esemplari originari di pino d’Aleppo lungo la maglia viaria e nei giardini privati, per far posto ai marciapiedi e alle recinzioni, come già lamentava, puntualmente e lucidamente, Luigi Strada fin dagli anni '50.