

**VITTORIO AMEDEO CARAVAGLIOS**

# **IL PORTO DI BRINDISI**

**- Introduzione storica dalle origini al 1940 -**

**NAPOLI - 1942 - XX**

**GUIDA PORTUALE DEL MEDITERRANEO**

**NAPOLI - 1942 - XX**

**GUIDA PORTUALE DEL MEDITERRANEO**

## INDICE

1. - La secolare importanza del Porto e della Città di Brindisi . . . . . 17
2. - Brindisi apre a Roma le vie per la conquista dell'Oriente . . . . . 25
3. - « Apulia, cuius Metropolis est Brundiston, per istam navigatur in Terram Sanctam... » . . . 37
4. - Decadenza e rinascita del Porto e della Città di Brindisi . . . . . 55
5. - Brindisi diventa la vigile sentinella d'Italia sull'Adriatico . . . . . 75
6. - Il porto di Brindisi in funzione imperiale . . . . 89
7. - Sviluppo topografico del porto di Brindisi . . . . 95
8. - Corografia attuale del porto di Brindisi . . . . 113

## 1. La secolare importanza del Porto e della Città di Brindisi

« Ove il mare Adriatico, bagnando l'estrema parte d'Italia, si distende entro la penisola che *Iapygia* dagli antichi si nominava, quivi è formato dalla natura il porto di Brindisi; porto il più celebre che immaginar si possa in tutta l'antichità, e che, racchiudendo in se stesso più porti, oltremodo si rendette rinomato ne' tempi della Romana repubblica ».

« I suoi pregi consistono non solo nella sua vaghezza e deliziosa situazione, e nell'abbondanza delle dolci acque, che d'intorno per ogni parte gli scaturiscono; ma molto più nella sua ampiezza, e nella sua sicurezza » (1).

\* \* \*

La felice posizione geografica del porto di Brindisi è stata concordemente lodata, sin dai tempi più remoti, da geografi, storici, poeti. Strabone (Lib. VI) afferma: *In primis etiam Brundusii por-*

(1) Così il *De Leo*, nella sua dotta opera: *Dell'antichissima città di Brindisi e suo celebre porto*. Tutte le opere consultate ed utilizzate per la compilazione del presente volume sono citate nella *parte bibliografica*, che tuttavia si limita ai soli aspetti marittimi e portuali brindisini.

*tus sua excellentia praestat; multi enim ore uno portus includuntur, qui nulla fluctuum agitatione turbantur.*

Ma più felici ancora sono le lapidarie parole con le quali lo stesso Strabone (Lib. VI) precisa la vera e secolare importanza della posizione di Brindisi e la sua funzione in rapporto al Levante, funzione riconosciutagli da ogni secolo che, fra i succedutisi con alterna fortuna in Italia, abbia avuto splendore di traffici e fulgidi bagliori di civiltà: *Praeterea e Graecia et Asia rectus est Brundisium trajectus, omnesque huc deferuntur, quibus inde Romam iter est* (1).

\* \* \*

Già Ennio, a dire di Gellio, (*Noctium Atticarum*, Lib. VI, 6) ne cantava la bellezza e la « rapidità » con questo verso: *Brundisium pulchro praecinctum praepete portu*. Lo stesso Gellio, nello stesso luogo, si sofferma sulla interpretazione del significato dell'attributo *praepete*, che sta appunto ad indicare il corso veloce e facile sulle rotte brindisine (2). Più tardi anche Tacito, nei suoi *Annali* (Lib. III), ne mette in risalto questo privilegio: *Brundisium quod naviganti celerrimum fidissimumque appulsu*.

---

(1) Una nota ad una edizione princeps di Strabone (Oxonii, 1807, vol. I, pag. 407) informa: *Geog. Nubiensis Brundisium tanquam urbem conspicuam tribus e lateribus, ad modum Constantinopolis magnae, mari clausam describit.*

(2) Un felice commento ad una pregevole edizione di Gellio (Lugduni Batavorum, 1706) così si esprime: « *praepete* » ad quem facilis et fausta navigatio.

Livio, da parte sua, assicura che il Console Paolo Emilio si recò con la sua flotta da Brindisi a Corfù in solo otto ore (Lib. XLV, 41): *Profectus ex Italia, classem a Brundisio sole orto solvi; nona diei hora cum omnibus meis navibus Corcyram tenui*; e che il Console Sulpicio Galba, partitosene con la sua armata, arrivò in un sol giorno nella Macedonia (Lib. XXXI, 14): *altera die, quam a Brundisio solvit, in Macedoniam trajecit*. In epoca meno lontana, Zonara, nei suoi *Annali* (Lib. III), torna a mettere in risalto queste peculiari doti nautiche della posizione geografica di Brindisi, affermando che spirando lo stesso vento non solo si poteva far vela da Brindisi per la Grecia, ma altresì dalla Grecia per Brindisi: *Propter portuum in uno plurium commoditatem, et facilem cum Illyrico, Graeciaque ultro citro citroque trajectum. Eodem enim vento spirante, et solvi ex eo portu, et appelli licere*.

\* \* \*

Lucano ce ne ha lasciato una vivida descrizione, per essere Brindisi uno dei più movimentati teatri della Guerra civile, (*Pharsalia*, Lib. II, 613-627) mettendone soprattutto in evidenza la sicurezza nautica e la felice posizione geografica.

Dove si ricurva, egli canta, il lembo d'Italia, si prolunga nel mare una sottile lingua di terra, che, con vari seni a guisa di corna, abbraccia le onde adriatiche:

*Qua latus angustum iam se cogentis in arcum  
Hesperiae, tenuem producit in aequora linguam,  
Hadriacas flexis claudit qua cornibus undas.*

Ma tuttavia le acque racchiuse in queste sinuose fauci, non formerebbero un porto, se un'isola non fermasse i violenti maestrali, respingendo le onde infrante:

*Nec tamen hoc artis inmissum faucibus aequor  
Portus erat, si non violentos insula Coros  
Eciperet faxis, lassasque retunderet undas.*

Da ogni lato la natura ha opposto rocciose rupi al mare e ai venti, che vengono respinti affinché le navi restino immobili al tremulo freno di una sola fune:

*Hinc illinc montes scopulosae rupis aperto  
Opposuit natura mari, flatusque removit,  
Ut tremulo starent contentae fune carinae.*

Oltre di qui, si apre spazioso, in ogni verso, il mare; o che si voglia veleggiare verso Corcira o che, volgendo a l'onde jonie, si voglia andare verso l'illirica Durazzo:

*Hinc late patet omne fretum, seu vela ferantur  
In portus, Coreyra, tuos, seu laeva petatur  
Illyris Ionias vergens Epidamnos in undas.*

Quivi trova rifugio il nocchiero, allorchè l'Adriatico scatena tutte le sue ire, e i monti dell'Epiro vengono coperti dai nubi, e la calabro isola Sason scompare fra le onde spumeggianti:

*Huc fuga nautarum, cum totas Hadria vires  
Movit, et in nubes abiere Ceraunia, cumque  
Spumoso Calaber perfunditur aequore Sason.*

Ritornando ancora sulla sicurezza del porto (*Pharsalia*, Lib. V, 406-408), Lucano aggiunge che a Brindisi il mare è chiuso ai venti forieri di procelle e le navi vi sostano senza temer tempeste:

... curvique tenens Minota tecta  
Brundisii, clausas ventis brumalibus undas  
Invenit, et pavidas hyberno sidere classes.

\* \*

« Inclito porto » lo chiamarono Gellio (*Noctium Atticarum*, Lib. IX, 4) e Floro (Lib. I, 20); il primo dicendo: *cum e Graecia in Italiam rediremus et Brundisium iremus, egressisque e navi in terram, in portu illo inclyto spatiaremur*; Floro così si esprime: *caputque regionis Brundisium cum inclyto portu*.

Plinio (*Hist. Nat.*, Lib. III, 106) ne loda le acque incorruttibili di una fonte alla quale evidentemente usavano attingere i marinai: *Brundisii in portu fons incorruptas praestat aquas navigantibus* (1).

Per l'amenità della posizione, il Galateo (*De situ Japygiae*, ediz. di Basilea 1558, pag. 63) ebbe a dirne: *viditur ludentis ac providae naturae sagaci industria factus*; aggiungendo che dalla fama mondiale di quel porto, *portus toto terrarum orbe notissimus*, nacque il proverbio: *tres esse in orbe portus, Junii, Julii et Brundisii* (2).

---

(1) Questa sorgente pare che si identifichi con quella oggi detta *Abisso* o *Pozzo di Plinio*, in contrada *Posillipo*, sulla sponda destra del Canale Pigionati.

(2) L'interpretazione di questo proverbio ha dato luogo a

Furono appunto queste prerogative nautiche e naturali del porto di Brindisi, ed il facile passaggio dall'Italia in Oriente che esso offriva, la ragione prima dell'occupazione romana. Lo conferma Dione quando dice (Lib. X) che i Romani, dopo che ebbero domato i Picentini, si volsero con-

---

varie congetture; comunemente lo trovo così tradotto: *tre sono i porti del mondo, giugno, luglio e Brindisi*.

Evidentemente si tratta di una interpretazione dovuta alla tradizione popolare, che non può soddisfare lo studioso.

Anzitutto, la limitazione a *tre soli* porti va intesa riferita a porti per antonomasia, ai veri porti, ai migliori porti: facile ed ovvia essendo l'identificazione non solo del *portus Brundisii*, ma anche del *portus Julii*, cade la volgarizzazione comune.

Il *portus Julii*, infatti, era quello, sicurissimo, costruito da Augusto nell'Averno, come da Svetonio, nella *Vita* di quell'imperatore: *portum Julium apud Baias, immisso in Lucrinum et Avernum lacum mari, effecit*; come da Virgilio nelle *Georgiche* (Lib. II, 163): *Julia qua ponto longe sonat unda refuso*; e da altri ancora.

Dubbia, invece, resta la identificazione del *portus Junii*: una congettura felice potrebbe essere quella di riconoscervi il porto di Luna (La Spezia), che, chiuso e sicuro al pari degli altri due, era porto di adunata generale di tutta la flotta romana ed era stato la base della talassocrazia etrusca.

Avvalora l'ipotesi il fatto che nella tarda età e nel Medio evo, la città di Luna venne detta *Luni*, donde è facile argomentare che *portus Junii* possa essere una corruzione di *portus Luni*.

Il porto di Luna, come Brindisi e Porto Giulio, è celebrato ampiamente da geografi, storici e poeti. Ennio, come ci tramanda Persio Flacco (*Saure*, VI, 9), cantava: *Lunai portum est operae cognoscere, cives*; Plinio (III, 8) lo definiva porto nobile: *Primum Etruriae oppidum Luna portu nobile*; Silio Italico (VIII, 481) ne parla con entusiasmo: *Luna... insignis portu, quo non spatiosior alter, innumeras cepisse rates, et claudere pontum*; Strabone (Lib. V) lo dice porto grandissimo e bellissimo, quale si conveniva a gente che aveva tenuto il dominio di tanto mare per tanti anni.

tro i Salentini, col pretesto che avessero ricevuto Pirro, ma in effetti con lo scopo di impadronirsi di Brindisi: *arma Calabriae intulerunt, praetextu quidem quod recepissent Pyrrhum, et socios infestassent: revera tamen quod Brundisium propter commoditatem, facilemque in Illyricum et Hel-ladem trajectum subigere intendebant.*

La necessità del possesso di Brindisi per dominare l'intero Adriatico e, ad un tempo, la Grecia e l'Oriente, è ribadita da Cesare (*De bello civili*, I, 25) quando scrive: *Neque certum inveniri poterat, obtinendine Brundisii causa ibi (Pompeius) remansisset, quo facilius omne Hadriaticum mare ab extremis Italiae partibus regionibusque Graeciae in potestate haberet atque ex utraque parte bellum administrare posset.*

\* \* \*

Questa peculiare necessità fu sentita non solo nell'epoca romana, ma anche in seguito, da ogni mente politica che abbia avuto mire egemoniche sull'Adriatico e sull'Oriente.

La sentirono i Bizantini, quando, nell'alto Medio Evo, ebbero nelle mani i traffici del Levante; la sentirono i Saraceni, quando, stabilita a Candia la base delle loro scorrerie, si spingevano audacemente a devastare tutto il Mediterraneo; la sentirono i Normanni, quando concepirono il vasto disegno di espandersi in Grecia ed in Albania; la senti appieno anche Federico II, il grande svevo.

Venezia, nel periodo più fulgido della sua tallasocrazia, non rinunciò mai al programma di impadronirsi anche territorialmente, oltre che commercialmente, di Brindisi e degli scali puglie-

si per dominare le porte dell'Adriatico; e perseverò in questo intento sino a realizzarlo, come vedremo, sia pure per breve tempo, agli inizi del 1500.

\* \* \*

Ma sarebbe prolisso, e certamente al di sopra degli scopi di questo volume, riportare tutte le numerose citazioni sul porto di Brindisi (1) e ci limitiamo, pertanto, ad averne ampiamente documentata la secolare importanza.

Passiamo, invece, a dare una rapida rassegna delle vicende economiche, particolarmente marine e portuali, della Città attraverso i secoli.

---

(1) Con monografia a parte, mi propongo di raccogliere, come in un *corpus*, tutti i riferimenti epigrafici e letterari, classici, medioevali e moderni, sul porto di Brindisi e sulla sua perennemente rinnovantesi missione sul mare, attraverso il tempo e la civiltà.

## 2. Brindisi apre a Roma le vie per la conquista dell' Oriente

La storia della città di Brindisi si compendia e si lega strettamente con la storia del suo celebre porto: l'alterne vicende dell'uno hanno segnato costantemente e concordemente la floridezza o la decadenza dell'altra.

Che lo stesso porto abbia dato nome alla città sembra cosa fuor d'ogni dubbio, assicurandolo i due antichi geografi Strabone e Stefano, e quest'ultimo apporta pure l'autorità di Seleuco.

Strabone (Lib. VI): *figuram exprimat cervi cornuum, a quo est nomen; nam locus una cum ipsa Urbe cervini maxime capitis speciem offert, quod Messapiorum lingua Brention dicitur.*

E Stefano Bizantino, nel suo libro *De urbibus*, così si esprime al riguardo: *Brundisium urbs Italiae ad Hadriaticum mare a Brento Herculis filio, vel quia portuosa est, quippe unico ore plures includuntur portus, unde quod figuram capitis cervini habet nomen ei quaesitum est. Brention Messapio dicitur caput cervinum, ut auctor est Seleucus.*

Come pure è fuor di dubbio che, nella più remota antichità, i primi coloni che occuparono il paese, a volta a volta detto *Messapia*, *Calabria* o

Regione dei Salentini, in Brindisi stabilirono la loro Capitale (1).

Brindisi divenne in breve l'occhio della Regione sull'Adriatico, rivolto all'Oriente, come ne divenne dal secolo V in poi il primo porto. Alcune fonti sembrano, anzi, accennare ad una derivazione indigena messapica dell'importanza di Brindisi, il che sarebbe confermato dalla lotta politica, congiunta a concorrenza commerciale, che essa sostenne sempre con la greca Taranto. Tuttavia furono le relazioni con la Grecia e l'Oriente che formarono la grandezza di Brindisi.

Il suo porto era molto frequentato sin dai secoli V e IV; è mentovato da Erodoto; l'animavano le nascenti attività indigene, già miranti all'Oriente, e quelle che, partendo da Levante, in esso affluivano.

Vasta e fertile era la regione intorno; i suoi campi davano in abbondanza frutta, olio, vino, miele e lana; famosi ne erano i cavalli, e ricca era la pesca lungo il litorale: Plinio ne ricorda le vigne (XVII 35), le ostriche (IX, 79), il sargo (IX, 30, 74; XXXII, 53). Vi fiorivano le industrie, per-

(1) Il luogo dell'antica Calabria era appunto quello intorno a Brindisi, e perciò Frontino, Tacito, Mela, Tolomeo e Zonara collocano Brindisi nella Calabria, e l'estremo elogio di Virgilio canta *Calabri rapuere*. Un chiaro passo di Strabone (Lib. VI) precisa: *Incolae alios Salentinos dicunt, qui circa Japygium habitant Promontorium; alios Calabros. Super hos, versus septentrionem, sunt Peucetii graeco sermone Daunii cognominati. Incolae, quidquid post Calabros est, Apuliam vocant...*

Cfr. pure: F. Ribezzo - *Origine osco-sabellica del nome Apulia*, in: « Neapolis ». Rivista di Archeologia, Epigrafia e Numismatica - Anno I, 1913, Fascicolo I, pag. 68-79; ed altri moltissimi.

chè industri dovevano esserne gli abitanti: Plinio ricorda che a Brindisi furono costruite le prime gabbie per volatili (X, 72) e che famosi e diffusi in tutti i mercati antichi ne erano gli specchi fabbricati con stagno e rame (XXXIII, 45).

Sembra che Brindisi abbia sempre cercato la pace nella vita politica appunto per evitare la desolazione della guerra ai suoi fertili campi ed ai suoi commerci: e per conservare questa pace, strinse un patto politico e commerciale con la potente città di Turio.

Da allora Brindisi cominciò a superare l'importanza di Taranto, che, secondo l'autorità di Polibio, era l'emporio commerciale più importante, anche dell'Adriatico.

\* \* \*

Nell'anno di Roma 486 i Romani erano già divenuti padroni di tutta l'Italia; restava loro da occupare il solo paese dei Salentini. Domati i Picentini, qui rivolsero le loro armi, sotto il consolato di M. Attilio Regolo e L. Giulio Libone. Come abbiamo già detto, il pretesto della guerra fu che i Salentini avessero ricevuto Pirro nel loro paese ed avessero arrecato molestie agli alleati del popolo romano; ma, come pure abbiamo detto, la vera ragione, oltre il dar fine al dominio di tutta l'Italia, era la conquista del porto di Brindisi, per il facile passaggio che già pensavano di aprirsi verso l'Oriente.

Domati così anche i Salentini, e ridotto tutto il loro paese alla condizione di provincia romana, la città di Brindisi, benchè avesse cessato di es-

sere capitale, cominciò non di meno ad essere assai più celebre di quel che fosse mai stata: da allora nel suo porto si videro frequentemente radunate tutte le forze navali della Repubblica e vi ebbero base le spedizioni più gloriose per la conquista dell'Oriente.

Anzitutto i Romani vi spedirono una importante Colonia, che fu la prima tra quante se ne stabilirono in tutta la Japigia; ad essa si unirono molte famiglie nobili e consolari.

L'ingresso dei coloni nella città avvenne nel quinto giorno del mese Sestile dell'anno 509 di Roma. Tale giorno, in seguito, fu solennemente celebrato come natalizio della Colonia.

Brindisi divenne così una delle Colonie più fedeli; di quelle, cioè, che in ogni guerra non esitavano a sostenere la Repubblica, meritandosi perfino pubblici ringraziamenti nel Senato Romano.

Dopo la guerra sociale, i Brindisini godettero subito del diritto del *Municipio*, avendo la facoltà di vivere secondo le loro leggi, per aver saputo mantenere inviolati i sacri doveri dell'ospitalità verso i capitani ed ambasciatori romani, contro le insidie di Perseo, re della Macedonia.

Che il Municipio godesse delle più ampie potestà, è dimostrato dal diritto che conservarono i brindisini di coniare monete, che quasi tutte documentano il primato marittimo della Città (1).

(1) In alcune di esse, da una parte si vede la testa barbata di Nettuno, con dietro il tridente, ed alla quale una Vittoria impone una corona; in altre, invece di Nettuno si vede o Giove, o Ercole. Nel verso un uomo ignudo pileato, o talora galeato, sedente sopra di un delfino, colla destra sostiene un'altra Vittoriola con corona in mano, e colla sinistra una lira.

\*  
\* \*

Consolidata in Brindisi la Colonia, i Romani avevano ormai aperta la strada alla conquista dell'Oriente, disponendo di una base adatta alle loro spedizioni, per l'ampiezza e la sicurezza del suo porto e per il facile passaggio nella Grecia. Anzitutto a renderne più agevole l'accesso da terra, vi prolungarono la celebre via Appia, che da Roma a Benevento era stata spianata da Appio Claudio il Cieco, facendola passare per Venosa e per Oria. Via divenuta subito celebratissima per la sua frequenza: così Strabone (lib. V): *Via Appia strata a Roma usque Brundisium, ac plurimum peregrata*; Cicerone (*Filipp.*, I) dice: *Brundisium iterque illud quod tritum in Graeciam est*; e Stazio (*Silvarum*, Lib. II, 2, 12) canta: *Appiu longarum regina viarum*, mentre che, in altri luoghi della stessa opera, la definisce *annosa* (IV, 3, 102 e 163) e *nobilis* (V, 1, 223).

I ruderi delle due tradizionali colonne, ritenute terminali di questa *regina delle strade*, in vista del mare Adriatico, simboleggiano ancora oggi la Città di Brindisi (1).

---

(1) Le due colonne figurano, sin dal 1496, nello stemma della Città e nelle monete. La colonna intatta, alta circa 19 metri, è su alto basamento, con fusto di marmo bigio orientale e con uno dei più grandi capitelli figurati dell'antichità. L'altra colonna cadde il 20 novembre 1528, ed uno dei rocchi si fermò trasversalmente e pittorescamente sulla base, come vedesi tuttora: i rimanenti 7 rocchi vennero trasportati nel 1661 a Lecce, ove furono ricomposti per ergergli la statua del patrono S. Oronzo.

Sulle vicende di questo movimentato trasferimento, vedi l'opera citata nella bibliografia: *Camassa - La romanità di Brindisi*, ect., pagg. 116-121.

In seguito, crescendo il traffico con l'Oriente attraverso Brindisi, Traiano fece spianare un'altra strada da Benevento a quel porto attraverso il paese dei Peucezj, che fu detta *via Trajana* od *Egnazia*, perchè passava per l'antica Egnazia. Da Brindisi questa via menava a Taranto, passando per Baleso, e quindi per Lupia e Rudia.

Ma prima di Traiano, altra via doveva esservi che, per Bari ed Egnazia, menava anche a Brindisi; essa fu percorsa da Orazio nel viaggio descritto nelle *Satire* (Lib. I, 5).

Questa via doveva essere ben differente dall'Appia, come chiaramente deducesi da Strabone (Lib. VI) il quale attesta che da Brindisi a Roma vi erano due vie, una, cioè, a man diritta, per i Peucezi, o Pedicoli, Dauni e Sanniti; l'altra, l'Appia, a man sinistra, che tirando per Oria, piegava sino a Taranto e si dirigeva per Venosa, unendosi alla prima a Benevento: *Sunt autem a Brundisio Romam duae viae, una qua multi ire possunt per Peucetios, qui Pediculi dicuntur, et Daunios et Sannites Beneventum usque.... Via per Tarentum paululum ad laevam deflectit, unius diei ambitu confecto, in Appiam pervenitur, quae plaustris patet. In ea sunt Uruae, Venusia.... Coeunt a Brundisio ambae viae apud Beneventum ad Campaniam.*

Ed in altro luogo (Lib. VI) asserisce che l'Appia non passava per altre città marittime, se non per Terracina, Formia, Minturno e Sinuessa, e che solo al suo termine toccava Taranto e Brindisi.

Ma la via percorsa da Orazio conduceva, per Bari ed Egnazia, lungo l'Adriatico; e perciò era ben diversa dall'Appia. Forse si trattava della via Minucia di cui lo stesso poeta (*Epist.*, XVIII, 20)

scrisse: *Brundisium Minuci melius via ducat an Appi.*

Dall'autorità di Strabone, però, si ha che non solo l'Appia era più comoda, come quella che si poteva percorrere con i carri, ma anche più breve (Lib. VI).

Ecco perchè Pompeo, invitando Cicerone a recarsi a Brindisi, lo avverte (*Cicerone - Ad Atticum*, Lib. VIII, 14) di preferire la via Appia: *Censeo via Appia iter facias, et celeriter Brundisium ventas.*

\* \* \*

Reso agevole dalle comode vie il cammino da Roma a Brindisi, la Città divenne l'emporio dei Romani per i loro traffici con l'Oriente. Vi si raccolsero le armate più formidabili della Repubblica e vi ebbero inizio le più gloriose imprese (1).

La storia documenta ampiamente la funzione riconosciuta dai Romani al porto di Brindisi. Una lapide, custodita nel Museo brindisino, dedicata a

(1) Dopo la sistemazione stradale romana, i rapporti con le opposte sponde dell'Adriatico, e col vicino Oriente, divennero così intensi da far pensare perfino all'incredibile idea di gettare un ponte di barche sul Canale di Otranto!

Interessante, a tal riguardo, è il seguente passo a pag. 81 del volume: *Il devotissimo viaggio di Gierusalemme, fatto e descritto in sei libri dal Signor Giovanni Zuallardo, Cavaliere del Santiss. Sepolcro di N. S., l'Anno 1586 (Roma, 1595, appresso Domenico Basa):* « La detta Isola o Scoglio de Sassene, è discosto da Otranto, la quale è l'Idronto degli Antichi, 60 o 70 miglia, e come dice Plinio di 50 solamente, e perchè ivi è il più stretto del Mare, Pirro Re degli Epiroti, e dipoi Marco Varrone Capitano di Pompeo, vi volsero fare un ponte di navi per passare, e congiungere la Grecia con l'Italia, ma non vennero mai all'effetto ».

tale Lucio Aurelio Epafrodito, distributore delle armi e magazzino dei generi alimentari per gli eserciti dell'Asia, ci lascia intendere quale vitale base di rifornimento fosse Brindisi per le Aquile di Roma.

Oltre a grandiosi magazzini, vi sorgeva pure l'Arsenale e vi erano i quartieri d'inverno degli eserciti romani, come è logico arguire, e come può rilevarsi da Cicerone nella sua orazione a difesa della Legge Manilia: *exercitus nostri Brundisio nunquam, nisi summa hieme, transmiserint.*

Nei bacini del suo porto fermavansi spesso le navi in avaria per le riparazioni, e, come testimonia Cesare, (*De bello civili* - Lib. III, 24) vi si costruivano navi nuove: *naves triremes duas, quas Brundisii faciendas curaverat, per causam exercendorum remigum ad fauces portus prodire iussit.*

\* \* \*

Ma oltre alle spedizioni che dal suo porto recavano i segni di Roma a conquistare tutto l'Oriente, oltre alle grandi armate che vi si raccoglievano, intensi dovevano esservi anche i traffici commerciali.

La facilità di trovare imbarco nel suo movimentato porto e la comodità delle strade di accesso, rendevano la città popolatissima e frequentata. Mercanti d'ogni genere accorrevano da tutto l'Oriente e ci viveva, in mezzo alla indigena, una popolazione esotica di liberi e di schiavi, venuti dalla Grecia, d'Asia, d'Africa: professionisti, negozianti, marinai, viaggiatori.

L'urna cineraria marmorea di Caio Ostilio Ipa-

to, negoziante della Bitinia, morto a Brindisi a 34 anni di età, che si conserva nel Museo brindisino, documenta i rapporti commerciali che correvano fra Brindisi e l'Asia Minore all'epoca del re Prussia II, a cui risalgono le monete trovate fra le ceneri dell'infelice commerciante.

Rumorosa e movimentata doveva fervere la vita sui moli brindisini, tra turbe di marinai e di viaggiatori di varie nazioni, e venditori e trafficanti di ogni genere.

Narra Cicerone (*De divinatione* - Lib. II, 40) che allorchè M. Crasso imbarcava il suo esercito per la infelice spedizione contro i Parti, venivano, fra l'altro, venduti sui moli piccoli fichi di Cauno, città della Caria. Il venditore, offrendo i suoi fichi secchi, gridava *Cauneas, Cauneas*, e dalla maniera di pronunziare una tal voce, sembrava che dicesse *Cave ne eas*, cioè *guardati di partire*: i superstiziosi vi riconobbero un avviso degli Dei a Crasso, per distoglierlo dalla sua impresa coll'annunziargli funesti insuccessi.

Un pittoresco e colorito passo di Aulo Gellio (*Noctium Atticarum*, Lib. IX, 4) ci fa sapere che vi si vendevano perfino libri: *fascēs librorum venalium expositos vidimus*; si doveva trattare di libri buoni, e, se pure, come testimonia Gellio, erano usati e di seconda mano, tuttavia riuscivano a soddisfare il più avido bibliofilo — *atque ego avide statim pergo ad libros* — che vi trovava da fare buoni acquisti ad ottimo prezzo: *libros plurimos aere paucō emo* (1).

(1) Oltre i già citati, altri luoghi di Gellio che ricordano il porto di Brindisi, sono: XVI, 6, 1; XIX, 1, 1 e 12.

La intensità e la portata dei traffici brindisini trovano documentazione negli scritti dei più illustri giureconsulti. Particolarmente alcuni luoghi di Scevola, di Ulpiano e di Pomponio pongono in risalto l'importanza del commercio marittimo di Brindisi.

Scevola nei suoi *Digesta* (Lib. XXXVIII) riferisce il caso della *pecunia nautica* ricevuta in Brindisi coll'ipoteca delle merci che si dovevano portare in Brindisi, e di quelle che qui caricate, si dovevano portare a Brindisi: *Callimachus mutuum pecuniam nauticam accepit a Stichio servo Seii in provincia Syria usque Brentesium, idque creditum esse in omnes navigii dies ducentos sub pignoribus et hypothecis mercibus a Beryto comparatis, et Brentesium perferendis, et quas Brentesio empturus esset, et per navem Beryto invectorus.*

Segue Scevola ad esporre la opportunità di non differire la partenza da Brindisi oltre gli Idi di settembre, onde apprendiamo come si regolasse in quei tempi la navigazione per evitare i pericoli delle tempeste: *Convenitque inter eos, uti cum Callimachus Brentesium pervenisset, inde intra idus septembres, quae tunc proximae futurae essent, aliis mercibus emptis, et in navem missis, ipse in Syriam per navigium proficiscatur.*

Ulpiano (*Ad Edictum*, Lib. XXXVIII) tratta delle navi onerarie che venivano a Brindisi da Casiope e da Durazzo: *Quaedam enim naves onerariae, quaedam (ut ipsi dicunt) vectorum ductrices, sunt, et plerosque mandare scio, ne vectores recipiant, et sic ut certa regione, et certo mari negotietur: ut ecce sunt naves quae Brundisium a Casiope vel a Dyrrachio vectores traiciunt ad onera inhabiles, etc....*

Il giureconsulto Pomponio (*Digesta*, Lib. XIX, 1, 3) ci dà notizia dei vini che si commerciavano e si caricavano a Brindisi: *Item non oportet ejus loci pretia spectari in quo agatur; sed ejus ubi vina tradi oportet: nam quod a Brundisio vinum venit, etsi venditio alibi facta sit, Brundisii tradi oportet.*

In altro luogo lo stesso Pomponio, come è riferito dal Casimiro (*Ep. Apol.*), vanta la squisitezza dei vini brindisini, che, fra l'altro, anche essendo per caso cattivi, purchè non andati in aceto, avevano la prerogativa di diventare ottimi se trasportati per mare: *Vini quidem brundusiani ea est ingenita vis, ut pessimum, modo non acescat, si mare transierit, mirabile dictu, optimum fiat.*

Del traffico dei servi venali, che vi si sbarcavano, fa menzione Svetonio (*De claris rethoribus*) con queste parole: *venalicii cum Brundusii gregem venalium e navi educerent, ect....*

\* \* \*

Il commercio arricchiva la gente, e molti dovevano essere a Brindisi i cittadini ritirati dai traffici con una serena agiatezza. Ecco, ad esempio, cosa può tradarsi, fra l'altro, da una singolare iscrizione lapidaria conservata nel Museo Brindisino, che secondo il Mommsen risale alla fine del primo secolo:

*Passeggero, se non ti arreca molestia, fermati e leggi: ho spesso traversato il vasto mare su navi a vela; mi son recato in molti paesi, ma questa è la mia estrema sosta, e già me lo predissero le Parche il giorno della mia nascita. Qui ho dime-*

*so i miei affari ed i miei travagli: qui non temo più le stelle, le burrasche e l'insidioso mare, nè temo più che le spese possano superare il guadagno.*

Le armate romane, reduci vittoriose dall'Oriente, traevano in patria gran numero di prigionieri, che venivano anche utilizzati per dissodare le terre incolte: portavano, inoltre, ricchi bottini di statue e di oggetti preziosi. Ma tributi assai più duraturi ci venivano allora dal Levante: il *pesco* dalla Persia, l'*albicocco* dall'Armenia, il *susino* dalla Susiana, il *ciliegio* da Cerasonte sul Mar Nero, il *fagiuolo* ed il *fagiano* dalle sponde del fiume Fasi; dalla Grecia veniva l'aromatica pianta che serba ancora oggi immutato il suo nome di *basilico* che significa *regia*.

\* \* \*

Nella Brindisi romana si coltivavano pure gli studi e le belle lettere: gli elogi di Cicerone a M. Lenio Flacco, suo ospite e da lui chiamato *uomo dottissimo*, ci fanno pensare che il retaggio di Pacuvio, padre della tragedia latina, non era andato disperso nella più vasta Brindisi mercantile.

La città doveva essere assai bella anche architettonicamente, e statue e monumenti l'ornavano; se pochi sono i ruderi che ci restano delle antiche vestigia, ciò si deve alla spoliazione che se ne fece nell'età barbara, per costruire fortezze e castella.

### 3. «Apulia, cuius Metropolis est Brundiston, per istam navigatur in Terram Sanctam...».

In tutto l'alto medioevo il commercio marittimo mediterraneo rimase nelle mani dei Bizantini, fino a quando, dal secolo IX in poi, non vennero gli arabi a contenderne la supremazia.

Come nell'antichità i Greci, così nell'alto medioevo i Bizantini ebbero grande azione su tutto il Mediterraneo, e la civiltà bizantina fu elemento importantissimo di progresso nella formazione, allora in atto, delle nazioni europee. Insieme con la politica e col commercio orientale, i Bizantini vi spargevano e diffondevano il pensiero neoclassico, le lettere, le scienze e le arti; pertanto un velo bizantino ricopre la civiltà dell'Europa di quei secoli. La costa italica orientale, più d'ogni altra, ne sentì la benefica azione a tal punto, che i monumenti d'arte bizantina più splendidi e grandiosi non sono a Costantinopoli, ma a Ravenna.

Le merci orientali e tutti gli articoli di confezione bizantina, i generi di lusso, quelli riguardanti il culto cristiano in ispecie, pervenivano in Apulia donde si diffondevano in Italia. Le droghe e le spezie, la seta, il cotone ed i manufatti rispettivi, vestiari di lusso, libri, mobili, paramenti ed oggetti sacri, vi erano altresì importati.

Nelle città costiere dell'Apulia fiorivano più vi-

ve che mai le tradizioni marinare, perchè, soggette com'erano direttamente a Bisanzio, godevano di particolari concessioni nei mercati levantini.

Brindisi per vari secoli si mantenne popolosa, munitissima e ricca: ne abbiamo sicura conferma dall' Ughelli (*Italia Sacra*, Tomo IX) che, negli Atti di San Pelino (1), così la descrive: *civitas enim haec mirae magnitudinis atque fortitudinis esse dignoscebatur, et magna frequentia civium incolebatur divitiis plena....*

Alla metà del secolo XI quasi tutte le città dell'Apulia, politicamente ancora sotto l'alta potestà dell'Imperatore d'Oriente, reggevasi in realtà a comune libero, ma quelle che più si avvantaggiarono della libertà e prosperarono nei commerci, furono le città marittime.

Esse erano fra le più importanti dell'Italia meridionale, e gareggiavano in attività con le consorelle della costa tirrena. Fra le loro associazioni artigiane la più ricca e più potente era quella della Parte del mare, che, come dimostrano gli *Ordinamenti marittimi* del 1063, aveva raggiunto in Trani una perfetta organizzazione corporativa.

Ma, tuttavia, fra le città dell'Apulia, Brindisi, ed in genere tutte quelle dell'estrema penisola, ebbero la sorte peggiore. Trascorso il glorioso periodo romano, passarono su Brindisi ire di Alani, Ostrogoti, Vandali, Longobardi; contesa dai Goti e dai Greci, fu devastata sei volte solo in questa

---

(1) Martire, Vescovo di Brindisi, morto nel 361 a Pentina degli Abruzzi; protettore della Città. La sua festa è il 5 dicembre; sono suoi attributi: la ruota, gl'idoli, i denti. Iconografia: *Il martirio del santo*, nel quadro di Scuola veneta del secolo XVIII, nella *Pinacoteca di Brera*, a Milano.

lotta; fu incendiata nell'853, e successivamente più volte saccheggiata, dai Saraceni, che avevano stabilito a Candia il centro del loro mercato di schiavi.

Più arditi e più potenti sul mare dei Greci, i Saraceni giunsero perfino a prendere possesso di Bari, facendone la base delle loro nefaste scorrerie, agevolati dalle rivalità tra i principi longobardi, dominatori della Puglia interna, ed i capi bizantini che reggevano a nome del loro imperatore le città della Puglia marittima ancora in loro possesso.

Solo i Normanni riuscirono a dare una certa tregua alle disgraziate vicende di queste regioni, scacciandone Bizantini e Saraceni, e facendo della penisola messapica una Contea alla dipendenza del Ducato di Puglia e di Calabria.

\* \*

Quando i Normanni si resero padroni di Brindisi, dovettero ritrovarla piena di famiglie bizantine, sia perchè esse scacciate dalle città interne, avevano cercato un più sicuro asilo in una città fortificata sul litorale, onde aver salva la via del mare quando la necessità lo avesse suggerito, e sia perchè avevano avuta cura di restaurare e ripopolare la città durante il loro dominio. Entrati i Normanni, quelle famiglie allettate dalla dolcezza del governo dei nuovi padroni, che fra tutti i barbari furono certamente i menò nefasti, e già proprietarie di abitazioni e di campi, continuarono a risiedere in Brindisi.

Sebbene la politica accentratrice della monarchia normanna tendesse ad eliminare le autonomie

locali, pure le istituzioni cittadine furono quasi tutte salve.

Nelle città pugliesi sopravvenne allora un'epoca di floridezza, sia per la maggiore sicurezza del paese, sia per lo sviluppo dei traffici marittimi, promossi dai disegni di espansione dei re Normanni sulle coste greche ed albanesi, e dal rinnovato movimento dei popoli europei sulle vie del Mediterraneo.

L'unificazione politica dell'Italia meridionale sotto uno stesso dominio era la condizione alla fortuna, non solo del Mezzogiorno, ma di tutta la Penisola; lo splendore dell'età comunale dei secoli XII e XIII non sarebbe stato così rigoglioso se l'Italia meridionale fosse restata nell'anarchia del secolo X e se le grandi isole italiane fossero rimaste in potere dei Musulmani.

L'attività marittima delle Comunità pugliesi, che non si era spenta nel periodo bizantino, rifiorì con i Normanni, sino a consentire la creazione di una forte marineria a Roberto il Guiscardo.

Verso la fine del secolo XI, l'attività normanna sul mare gareggiava coi Veneziani e coi Bizantini: coll'estendersi alle opposte coste dell'Epiro e dell'Albania, minacciava di chiudere l'Adriatico ai primi, e coll'espandersi sull'Jonio, strapava ai secondi gli ultimi traffici su quel mare.

Quando le relazioni fra Venezia ed i Normanni divennero pacifiche, si stabilirono anche rapporti commerciali fra quella città e le comunità pugliesi. Mercè tali rapporti, Venezia riuscì a mantenere una forte posizione economica sul basso Adriatico, congiungendo ai vantaggi commerciali quelli politici derivanti dall'amicizia con quelle popolazioni che altrimenti avrebbero potuto mi-

nacciarle la libertà di transito per il Canale d'Otranto. Bari si accordò, infatti, con la potente repubblica nel 1119, e Brindisi solo nel 1199.

I principi normanni cooperarono molto al risorgimento edilizio, economico e commerciale di Brindisi: Ruggiero vi fece costruire, fra l'altro, una superba Basilica, distrutta poi dal terremoto del 1763, e Tancredi una bella fontana che porta ancora il suo nome.

\* \* \*

Succeduta alla normanna la dinastia sveva, per i diritti fatti valere da Costanza moglie di Enrico VI, Brindisi ebbe nuovi favori e privilegi. Federico II, che soleva entusiasticamente salutarla dicendo: *Filia solis, ave, nostro gratissima cordi*, fece alla città larghe concessioni; vi edificò il colossale Castello (1), secolare testimone di formidabili attacchi e di epiche difese, ed un nuovo edificio per la già famosa Zecca (2).

Sotto Federico II la Puglia ebbe una delle epoche più luminose di tutta la sua storia: l'amore che quell'Imperatore le portò fino alla morte;

(1) Il *Castello Svevo*, che sorge, granitico e solenne, sul Seno di Ponente, fu eretto nel 1227, con i ricchi materiali dell'Anfiteatro e di altri edifici romani. Successivamente lo modificarono Ferdinando I d'Aragona e Carlo V.

(2) La *Zecca sveva* doveva trovarsi dove ora sorgono il Palazzo del Governo e la Chiesa di S. Paolo. A Brindisi si erano già coniate monete nell'età classica (ved. la nota a pag. 28) e sotto i Normanni. I *denari*, coniatì a Brindisi dal 1222 per ordine di Federico II, ebbero corso in tutto il Regno, in sostituzione ufficiale dei *tari* o *tareni* amalfitani. Nel 1231 vi furono coniatì gli *augustali* ed i *mezzo augustali*, di oro, e nel 1236 gli *imperiali*, d'argento.



il frequente soggiorno che faceva nelle sue città, che abbelliva di templi e monumenti; le lotte sostenutevi, legano indissolubilmente il nome del grande svevo alla Puglia, sì da farlo considerare come uno dei suoi figli. Come accrebbe le fortificazioni nell'interno della regione, così curò che tutta la costa adriatica del Regno, già ricca di porti e di approdi favorevoli al commercio, fosse anche ricca di difese temibili ad ogni nemico.

Brindisi, per la sua felice posizione, diventò il suo porto militare per eccellenza. Durante il decennio di lotta con Venezia, la squadra sveva, al comando dell'ammiraglio Niccolino Spinola, risiedeva appunto a Brindisi, dove riceveva continui ordini dell'Imperatore che la esortava a mantenersi in costante assetto di guerra ed a rendersi superiore a quella nemica, e donde arrecava gravi danni al commercio veneziano.

Le *carovane* o flottiglie mercantili veneziane che tornavano cariche dall'Oriente, spiante dall'armata pugliese ancorata nelle acque di Brindisi, ne rimanevano spesso preda.

Federico ebbe netta la percezione della importanza del possesso di Brindisi per dominare tutto l'Adriatico, ed ordinava al suo ammiraglio continue crociere di navi che lo rendessero padrone dell'entrata e dei traffici di quel mare, a danno di Venezia.

Nè ebbe debolezze con le altre repubbliche marinare italiane: faceva concessioni solo in cambio di altre a favore dei suoi sudditi; anche Genova, dalla quale tuttavia egli aveva tratto i suoi migliori uomini di mare — come lo stesso Spinola, il Doria e Ansaldo Mari — fu da lui trattata energicamente.

E, intanto, egli apportava continue innovazioni per migliorare le condizioni economiche del Regno e per riordinare la legislazione.

Volle conoscere tutto quanto si era fatto dai tempi di Ruggiero in poi, sia per il governo generale che pel reggimento dei singoli Comuni, ai quali volle rispettati i *bonos usus* e le *consuetudines approbatas*. Perciò non contento di attingere alle costituzioni scritte lasciate da Ruggiero e dai successori, si rivolse ai più vecchi e savi cittadini. Nel 1230 ordinò a ciascuno dei *Güstizieri* del Regno d'inviargli quattro cittadini che sapessero informarlo a questo riguardo; e fu da tutto questo lavoro che venne fuori, l'anno dopo, il *codice di Melfi*.

Alla guardia dei porti veniva eletto, dall'Università, il *protontino*; ma Federico vi aggiunse altri ufficiali perchè meglio vigilassero, di giorno e di notte, che non avvenissero furti e contrabbandi; che si visitassero le navi nuove arrivate, per saperne e registrarne le generalità; che si custodissero i resti di naufragi accaduti sulle spiagge, tenendoli a disposizione della R. Curia, e così via.

La politica commerciale fatta da Federico II, per larghezza ed originalità di vedute, è tale che soltanto trova un riscontro con quella seguita dai maggiori stati d'Europa alla fine del secolo XIX: si può affermare che verso la metà del secolo XIII il Regno di Sicilia predominava nel Mediterraneo, dai mari d'Oriente alle colonne d'Ercole.

\* \* \*

Col più prospero e luminoso periodo delle città pugliesi, coincide una delle epoche più importanti

che la millenaria storia del Mediterraneo abbia mai registrato: quella delle Crociate.

L'Apulia vi prese parte assai saliente, perchè la costa pugliese, con i suoi porti spingentisi quasi fino nel centro del Mediterraneo, era come la scolta più avanzata di tutto l'Occidente verso il Levante.

Ma già prima delle Crociate parecchie torme di pellegrini, diretti in Terrasanta, transitavano per l'Adriatico, provenendo dalla Germania e dalla Francia, perchè il transito per il Tirreno, infestato dai Mussulmani di Spagna e di Berberia, non era sicuro.

I pugliesi, pertanto, già conoscevano i lidi e i mari di levante; la loro esperienza tuttavia crebbe; i rapporti con la Romania, la Siria, l'Egitto moltiplicaronsi.

I mercanti pugliesi si incontravano in tutto l'Oriente: Beniamino da Tudela testimonia di averne trovati ad Alessandria d'Egitto.

Brindisi, Barletta, Bari e Trauni avevano una popolazione d'armatori i quali non si limitavano al trasporto dei pellegrini e dei crociati, ma si occupavano anche di quello delle mercanzie. Le stesse città erano rappresentate a Bisanzio e trafficavano con Cipro.

In esse sorgevano *Ospizi* per i pellegrini e *Stazioni* per i Cavalieri; un intenso movimento animava i loro porti: ne partivano e vi tornavano navi pugliesi, veneziane, normanne, dalmate, amalfitane, pisane, ed altre ancora. Vi si armavano e vi si riparavano nei loro arsenali, le galee dell'*Ordine gerosolimitano*.

Essendo insufficienti i traffici normali, vi si formavano speciali convogli che salpavano ad epo-

che determinate, come, ad esempio, a *Pasqua* ed a *S. Giovanni Battista*.

Brindisi, in particolare, per la sua posizione privilegiata e per le sue eccellenti doti nautiche, oltre ad essere la base delle galee militari normanno-pugliesi che facevano rotta per i lidi di Soria, divenne il vero e proprio « porto dei pellegrini », come irrefutabilmente testimonia il *Mapamondo di Rainolfo Hyggeden*, risalente al 1360, che reca la seguente didascalia: *Apulia, cujus Metropolis est Brundiston, per istam navigatur in Terram Sanctam.*

Questi pellegrinaggi mettevano sempre più in contatto l'Oriente con l'Occidente, e i popoli cristiani dell'Europa tra di loro. Per la sua posizione geografica, l'Italia era il paese destinato al maggiore e più rapido incremento della sua ricchezza, perchè di queste condizioni commerciali favorevoli profittavano in larga misura le città marinare, mentre che quelle dell'interno della Penisola sfruttavano il commercio di transito.

Mercanti ed armatori facevano ottimi affari, trasportando uomini, vettovaglie e merci; aprivano banchi dappertutto; acquistavano negli scali del Levante e dell'Africa le *granaglie*, le *pelli*, le *sete*, le *lane*, e le *tinture*; le trasportavano per via di mare nelle città litoranee, e di là nelle interne; le trasformavano in merci manufatte, secondo i gusti dei Francesi, degli Spagnoli, dei Fiamminghi e degli Inglesi, cui le rivendevano; portavano nelle città native i segreti della nascente industria, fra cui quelli della tessitura e della tintura di alcune stoffe, che poi fabbricavano in patria. Noi chiamiamo tuttavia *mussola* il tessuto di cotone, che

originariamente fabbricavasi a Mossul, ed *ermisino* la stoffa di seta che tessevasi ad Ormuz.

Il traffico e la relativa abbondanza di capitali fecero salire molte città ad una floridezza non conosciuta prima d'allora. Fu in quel tempo che le città italiane superarono tutte le altre per magnificenza di palazzi, di monumenti, di chiese. Le più insigni opere architettoniche, di cui molte ancora oggi gloria dell'arte ed oggetto di ammirazione da parte di italiani e di stranieri, furono edificate col risparmio fatto sopra i proventi del commercio di allora, in massima parte marittimo.

\*  
\*  
\*

Particolare menzione meritano le relazioni commerciali di Brindisi con Amalfi.

Nel commercio pugliese già da tempo comparivano gli articoli dell'industria amalfitana, in particolare tessuti ed ornamenti. Ma nel Secolo XII le colonie amalfitane in Puglia crebbero di importanza: non vi era porto di mare o città interna, dove non si fossero stabilite e dove non si mostrassero attivissime. Specialmente dopo la distruzione della libertà ed indipendenza politica della loro patria, moltissime famiglie amalfitane di Scala e Ravello esularono in Puglia, dove trovarono accoglienze assai favorevoli (1).

---

(1) A Brindisi gli Amalfitani possedevano moltissime case nelle vicinanze del porto. Tanto risulta evidente dal Fatto di vendita di una casa di tal *Joh. Pirontus* a tal *Pantaleo de Maurone fil. Mauri de Mauroni*, stipulato il 14 ottobre 1208 e riportato dal Camera (*Memorie storiche e diplomatiche dell'antica Città e Ducato di Amalfi* — Salerno 1876, 1881 — Vol. 2°, pag. 341). Sappiano ancora

Come a Bari, Barletta, Trani, ed in altre città della costa e dell'interno, gli Amalfitani, a Brindisi, o acquistavano i diritti di cittadinanza pugliese o vi conservavano i propri, nel qual caso avevano riconosciute anche le loro consuetudini civili e commerciali. Erano nobili e plebei, mercanti e marinai, tutti rassegnati a vivere nella nuova patria, ove portavano le loro industrie e le loro arti.

\* \* \*

Con la inattesa scomparsa di Federico, protagonista di una delle lotte più grandiose che la storia ricordi, il Regno ebbe anni di grande depressione economica.

Tali condizioni migliorarono per poco sotto Manfredi, nonostante che la lotta con la Chiesa fosse entrata nel periodo più acuto. L'attività commerciale pugliese-veneziana tornò a farsi viva; i prodotti agricoli, che in tanta abbondanza l'Apulia produceva, ripresero la via di Venezia, della Dalmazia e dell'Oriente, e gli articoli del commercio orientale e i prodotti delle industrie veneziane ebbero smercio su tutti i mercati pugliesi. Appunto perchè questi scambi fossero più frequenti e proficui, i principi Svevi allargarono la mano nel concedere franchigie e libertà di commercio, sia ai mercanti regnicoli che ai forestieri.

Manfredi favorì e protesse i rapporti con l'Oriente e la Romania, alla quale era legato anche

---

dal Di Giovanni (*Archivio Storico Siciliano*, anno 1886, pag. 353) e dal Winkelmann (*Acta*, vol. 1<sup>o</sup>, pag. 470) che, nell'anno 1199, tal *Maurus Pironus* era *iudex* dei Ravellesi residenti a Brindisi; e si ha motivo di credere che tale carica, qui come altrove, esistesse già da tempo.

da parentele. Con le repubbliche marittime italiane, le quali avevano accumulato molti interessi in Puglia, si attenne alla politica dei trattati di commercio. In uno stesso anno, 1257, concluse il trattato con Venezia e quello con Genova.

\* \* \*

Il passaggio avvenuto poco dopo la metà del secolo XIII, dalla dinastia sveva a quella angioina, fu per il reame di Puglia e Sicilia come uno strappo rapido e violentissimo da un'età di grandezze politiche, civili e morali ad un'altra di decadimento grave ed esiziale. Arrigo VI, ed ancor meglio Costanza ed il figlio Federico II, eransi sforzati di far scomparire, nel governo del regno, ogni soluzione di continuità fra loro ed i predecessori principi normanni. Invece gli Angioini, stranieri affatto all'Italia, operarono, in un primo tempo, tutto in odio e contro quanto avevan fatto lo scomunicato imperatore e gli esacrati suoi figli: gli stessi pontefici aizzarono quest'odio, volendo cancellare ogni memoria della casa di Svevia.

Tuttavia anche gli Angioini presero molto a cuore le sorti di Brindisi. Carlo I accordò varie franchigie ai cittadini; ridiede alla Città la regale prerogativa della Zecca, allogandola in un nuovo edificio (1); restaurò il Castello e fortificò la costa

---

(1) La Zecca angioina doveva sorgere nei pressi della Cattedrale: si ritiene di vederne gli avanzi nella magnifica loggia trecentesca dell'attuale Palazzo Balsamo. La prerogativa di coniare monete, che in Brindisi risaliva al periodo preromano (ved. le note a pag. 28 e 41) era stata tolta alla Città da Manfredi, che, indignato contro i cit-

con varie torri, fra le quali famosa quella detta *del Cavallo* (1); sistemò il porto, rimuovendo gli avanzi delle ostruzioni che vi aveva fatto Cesare al tempo della Guerra Civile, migliorando la direzione del canale di accesso, e, per meglio assicurare l'incolumità della Città dai pirati, co-

tadini che gli si erano ribellati, l'aveva trasferita a Siponto, da lui ricostruita col nome di Manfredonia.

All'epoca angioina la Zecca dovette essere attivissima, se riusciva a battere sino a 42 mila libbre all'anno di sole monete d'oro, ed espertissimi ne dovettero essere gli zecchieri, perchè richiesti ed inviati presso le altre aurifine del Regno (Cfr. CAMASSA - *La romanità di Brindisi*, etc.).

Risulta, infatti, che nel 1278 fu ordinato agli zecchieri Sergio Serano, Andrea Bonito e Goffredo Buchinaco di mandare a Castel dell'Ovo, di Napoli, alcuni fonditori di oro, un incisore di conii, un battitore di monete piccole e un monetiere, tutti dei più esperti.

Nell'anno seguente furono richiesti altri 18 zecchieri, ed altri 14 nel 1284. Capi operai della Zecca brindisina furono, inoltre, richiesti dal Re per recarsi a Clarenza, ove si recarono, infatti, con 1600 libbre di bolzonaglia, per coniare i nuovi piccoli tornesi.

(1) Carlo I dovette, forse, solo restaurare questa Torre, che si lega alla seguente leggenda risalente a Federico II: *S. Lodovico di Francia, tornando di Soria dalla schiavitù di Saladino, venne in Brindisi, per rendere grazia a Federico II imperatore, che gli faceva prestare 30.000 monete di oro per il riscatto. Volendosi poi Lodovico partire non fu possibile, arrendendosi la nave presso la Torre, laonde il re, giudicando essere per il sacro pegno che seco portava, avvisò la Città. Si recò in quel luogo l'imperatore colla nobiltà, il popolo ed il clero; nonchè l'Arcivescovo Pietro III; e poichè questi era carico di anni, fu necessario che il SS. Sacramento si portasse a cavallo, tenendosi da una parte la briglia dall'Imperatore e dall'altra da re Lodovico. Donde in Brindisi venne l'uso di portare, nel giorno del Corpus Domini, processionalmente il Sacramento a cavallo.*

struendo, sugli opposti argini dello stesso canale, due piccole torri, tra le quali veniva tesa, al calar della sera, una robusta catena (1); vi impiantò, infine, un *Arsenale* attrezzato per la costruzione di ogni sorta di navi.

Ciò non toglie che l'epoca angioina segni per la Puglia l'inizio di una decadenza crescente, che doveva purtroppo durare vari secoli, sino a rendere, verso la fine del 1700, questa regione già così florida, una delle più povere d'Italia.

Il commercio, le dogane ed i privilegi passarono in mani altrui.

Tutti gli articoli che i porti pugliesi ricevevano dapprima direttamente dai porti orientali, ora si aspettavano dalle navi venete o genovesi, essendo caduto in potere di quelle repubbliche il commercio marittimo con l'Oriente.

Matteo Villani, nella sua *Cronica*, così descrive le condizioni dell'ultimo Angioino: *povero di avere e di consiglio, non ubbidito dai suoi regnicoli, impotente di gente d'arme, maldestro a poter reggere o guardare il Regno, non sufficiente di armare dieci galere nè di reprimere un solo Barone.*

Le condizioni della Monarchia impersonavano quelle di tutto il Regno, e le città più fiorenti per ricchezza di navi e di commerci decadevano miseramente.

Anche Brindisi, devastata dalla peste del 1348, saccheggiata da Ludovico I d'Ungheria, nel 1352,

---

(1) Questo sistema di chiusura era appunto in atto al tempo del Galateo, che descrivendoci il porto (*De situ Japygiae*) dice: *interior portus turribus et catena clauditur.* Gli avanzi della catena, ritrovati nel 1883, si conservano nel Museo brindisino.

e poi da Luigi d'Angiò, nel 1383, subiva la sorte comune. Ma tempi più tristi dovevano ancora sopravvenire.

La pace di Caltabellotta (1302), ponendo la Sicilia sotto gli Aragonesi, aveva aperto il dominio d'Italia agli Spagnuoli. Era fatale che dalla Sicilia la potenza spagnuola si avanzasse sul continente: un forte Regno di Napoli senza la Sicilia, guardiana dei mari d'Italia, non era possibile. E da allora che il centro della vita politica ed economica italiana, che nei Secoli XII e XIII era stato il Mezzogiorno, si sposta a Nord.

\* \* \*

L'epoca aragonese, sotto il cui dominio Brindisi passò nel 1442, segna, nonostante le provvidenze di Ferdinando I, e nonostante le prove di gratitudine di Ferdinando II, la decadenza totale del porto e della Città.

La poca sicurezza del territorio, infestato da ladroni e taglieggiato da avidi feudatari; l'entrata del Regno nella sfera degli interessi spagnuoli, volti tutt'altro che ad Oriente; la fiorente attività marittima dei Veneziani, nelle cui mani si andavano monopolizzando i traffici con il Levante, e nelle cui mani Brindisi rimase, con Otranto e Trani, dal 1496 al 1509, portarono al depauperamento della vita economica e civile della Città.

Pestilenze e calamità contribuivano fatalmente alla sua rovina: il terremoto del 1456 la distrusse quasi del tutto, decimandone la popolazione e sconvolgendone il porto.

Ferdinando I volle riedificarla, munirla di ga-

gliarde mura (1), accordarle diritti, franchigie, privilegi ed immunità speciali, che vi richiamassero nuova gente per risollevarla a vita novella.

Memori di tanti benefici, i Brindisini rimasero fedeli alla dinastia aragonese quando Carlo VIII, incitando ribellioni, perfidie e tradimenti, mosse alla conquista del conteso Reame di Napoli. La maggior parte delle provincie dovette cedere all'esercito vittorioso, ma l'animoso Brindisi, fedele al suo sovrano, resistette fermamente all'esercito francese, e mantenne sopra i suoi baluardi il vessillo aragonese, rimanendo il principale sostegno di Ferdinando II nel riacquisto della perduta corona (2).

---

(1) Risale a tale epoca la costruzione del *Castello Alfonso*, detto pure *Castello Rosso* per la tinta della sua pietra; è situato sull'Isola Bara, all'ingresso del porto estero. La sua costruzione fu iniziata verso il 1480 da Ferdinando I e completata più tardi da suo figlio Alfonso, dal quale trasse il nome. Consiste in una maschia mole rafforzata da torrioni e da vari baluardi. Oppose memorabile resistenza alla flotta veneziana nel 1516; durante l'epoca borbonica, adibito a penitenziario, vi soffrirono martiri e patrioti della libertà italiana.

(2) A perpetuare il ricordo di questa esemplare fedeltà di sudditi, Ferdinando II faceva coniare, nel 1495, monete in argento ed in rame che vi alludono.

Quelle di argento hanno nel *recto* l'effigie di S. Teodoro (di *Tiro*, morto nel 306; *martire e soldato, protettore della Città; invocato contro la tempesta; la sua festa cade il 9 novembre; i suoi attributi sono: l'armatura di cui è vestito, un cavallo, un drago, gli idoli, una face accesa, una corona di spine. Iconografia: immagine del Santo, dipinta da Gentile Bellini, sullo sportello d'organo nel Museo della Chiesa di S. Marco, a Venezia*) e nel *verso* l'epigrafe «brundusina fidelitas»; quelle di rame hanno nel *recto* la testa del Re, con corona radiata e con il nome, e nel *verso* la stessa epigrafe, intorno alle

\* \*

Ma nemmeno la gratitudine degli Aragonesi riuscì a riportare agli antichi fastigi la vetusta Città: la scoperta di nuove terre e la formazione di grandi marine atlantiche rendevano deserto il Mediterraneo, desolato dalle scorrerie dei Turchi che predavano, saccheggiavano e massacravano le popolazioni costiere, giungendo, nel 1480, perfino ad impadronirsi di Otranto ove portarono la devastazione e la carneficina.

\* \*

Brindisi, come in ogni epoca della sua storia, seguiva le sorti del suo porto.

Il porto interno veniva ostruito nel 1449, per impedirne l'accesso ai Veneziani e mediante l'affondamento nel canale di entrata di navi cariche di macigni, da Giovanni Antonio Orsini del Balzo, Principe di Taranto e Conte di Lecce, con l'ausilio di Teodoro Scolmafora, abate di S. Andrea dell'Isola.

Nel 1523, lo stesso porto veniva di nuovo ostruito, e questa volta definitivamente, da Giacomo de Napoli, Sindaco di Brindisi, che per opporsi all'ingresso di navi francesi, affondava nel canale una feluca carica di piombo!

Cosicchè il vero e proprio porto di Brindisi da

---

due colonne, consueta impresa di Brindisi. Sembra, però, che questa epigrafe già si legga in un calco di moneta, o medaglia, risalente ad Alfonso I d'Aragona (Cfr. CAGIATI, *La Zecca di Brindisi*, in « *Apulia* », Anno 1914, pag. 125).

quell'epoca rimase completamente precluso al movimento delle navi per oltre 250 anni!

L'occlusione del porto, oltre a condurre al crollo economico la Città, ne provocava anche l'inquinamento dell'aria per le pestilenziali esalazioni delle acque che impaludavano ed ammorbavano le campagne circostanti.

Era la rovina: *magna urbs magna solitudo*, esclama il Galateo (*De situ Japygiae*, ediz. di Basilea, pagg. 71, 72) a vederla, già ai suoi tempi, quasi deserta e vuota, ed aggiunge: *haec urbs quondam populosissima, nunc crebris seditonibus et coeli intemperie pene deserta est, et majori ex parte vacua...., sed civium negligentia urbem hanc infamavit: quae si aquae suos exitus apertos habuissent, nunquam tale nomen assecuta fuisset.*

#### 4. Decadenza e rinascita del Porto e della Città di Brindisi

Nel primo secolo dell'Evo moderno un insieme di avvenimenti concomitanti doveva confermare purtroppo la decadenza di Brindisi.

Le cause che diremmo *locali*, come la disgraziata occlusione del porto interno, furono aggravate dal sopravvenire di fattori di ben più vasta portata geografica e storica.

I grandi viaggi di esplorazione — particolarmente il doppiamento del Capo di Buona Speranza, che apriva la via delle Indie ai Portoghesi — e la scoperta dell'America, attribuivano i traffici mondiali alle rotte oceaniche, a danno del Mediterraneo, che era stato fino allora il centro della civiltà europea.

Un cronista veneziano contemporaneo, dando notizia dell'arrivo a Lisbona delle prime navi dall'India, cariche di *spezierie*, con accorata chiarezza, osserva che mai, dalle origini di Venezia in poi, malanno peggiore era capitato alla Repubblica. Il malanno di Venezia si identificava con quello di tutti i paesi mediterranei.

I Veneziani vollero correre ai ripari, stringendo viepiù le loro relazioni con il Sultano di Egitto. E fu allora che concepirono l'audace disegno del taglio dell'istmo di Suez, esortando il Sultano a

*fare cum molta facilità e brevità de tempo una ca-  
va dal mar Rosso che metteva a drectura in questo  
mare de qua.*

Ma ormai alla fortuna economica delle nostre città marinare si era sostituita quella dei paesi europei bagnati dall'Oceano Atlantico.

Queste premesse sono necessarie per giudicare serenamente il dominio spagnolo in Italia, perchè, malgrado i suoi perniciosi effetti, non bisogna tuttavia dimenticare che il decadimento morale ed economico dell'Italia precede, nel tempo, questo dominio, e si ricollega a fatti indipendenti dalla volontà dei dominatori.

\* \* \*

Sorvolando le competizioni fra Spagna e Francia per impadronirsi del Mezzogiorno, e tacendo i noti avvenimenti che condussero al predominio spagnolo, esaminiamo rapidamente le disgraziate vicende economiche di Brindisi dal 1500 al 1700.

La solà volta che il nome di Brindisi si lega ad un grande avvenimento marittimo in tutto questo infelice periodo, è nel 1571, quando da essa salpava una parte di quell'armata cristiana che doveva debellare clamorosamente a Lepanto l'improntitudine turca sul mare. Oltre di questo rapido bagliore, tutto è crescente decadenza.

Il carattere della dominazione spagnola fu soprattutto fiscale e militare; imporre ogni sorta di balzelli, senza curarsi di promuovere la ricchezza del paese; costruire fortezze e caserme: questa fu l'opera spiegata dai Vicerè.

La piaga più grave che rodeva il paese era la

pessima amministrazione della finanza e la gravanza esorbitante delle imposte, che distrusse ed annientò in breve tempo tutte le sorgenti della ricchezza pubblica e privata ed impoverì estremamente il Regno. *Mai non fu inventata una imposta, dice il Sismondi, che non sembrasse destinata a schiacciare l'industria od a ruinare l'agricoltura* (1).

Le dogane erano affidate ad uomini avidissimi che erano investiti di poteri amministrativi e giudiziari assolutamente indipendenti da quelli del governo. Gli abusi e le spoliazioni che da questo stato di cose derivavano erano infiniti: ci limiteremo a dire soltanto che le contravvenzioni ed i contrabbandi potevano esser puniti senza nessuna prova, bastando la pura e semplice denuncia.

Le strade andavano in rovina: lo straripare dei fiumi e la mancanza di ponti interrompevano, durante l'inverno, ogni comunicazione fra le provincie del Regno, onde preferivasi trasportare per mare il grano dalla Puglia a Napoli.

Ma nemmeno la navigazione era facile: anche i porti di Puglia andavano in rovina; la fabbricazione dei vascelli era vietata, ogni commercio veniva impedito.

Le marine indifese tornarono ad essere preda dei barbareschi, che, dalla metà del secolo XVI in poi, le saccheggiarono a loro piacimento. Quasi tutte le città della costa pugliese ricordano di aver dovuto subire, impunemente, simili affronti.

(1) Sotto Filippo II, e fino al 1647, fra le massime di governo sembra che vi fosse quella che *depauperandam esse regionem*, secondo quanto riferisce M. SCHIRA in « Il Regno di Napoli descritto da M. Doria » — (*Archivio Storico Napoletano* . Anno 1857 - pag. 57).

Si giunse a dare aiuto ai pirati, assumendone la protezione, pur di recar danno alla odiata Repubblica di Venezia. Ad essi si regalarono perfino navi e si concesse scalo franco per tutti i porti e le marine del regno!

Si ricostituirono i vasti feudi, quasi sempre tenuti in uno stato di vero abbandono ed appartenenti per lo più ad istituti ecclesiastici: queste immense proprietà, essendo inalienabili, dettero inizio alla *manomorta*.

Traiano Boccalini, vissuto dal 1556 al 1613, scrittore dallo spirito spregiudicato, ci presenta il Regno di Napoli di quell'epoca sotto le sembianze di un cavallo miseramente malmenato dai suoi padroni spagnoli.

Al dominio spagnuolo successe per circa un trentennio (1707-1734) quello austriaco, senza tuttavia che le sorti del Mezzogiorno si risollevarono.

\* \* \*

Solo la costituzione in stato indipendente, sotto l'infante di Spagna Don Carlo di Borbone, terzo-genito di Filippo V, riuscì a migliorare le condizioni di vita del Regno, attraverso una sagace opera rinnovatrice, propagatasi anche nel campo economico e commerciale.

Carlo III stipulò trattati con le principali potenze d'Europa e con l'Impero Ottomano: in tutti gli accordi non tralasciava di comprendervi vantaggi d'ordine mercantile. Nominò consoli in tutti i paesi coi quali si avevano rapporti di traffico; riorganizzò la marina; riformò la legislazione

commerciale, con varie, se non sempre felici, disposizioni, e quella civile, col codice Carolino.

Un soffio di rinnovata vitalità si ebbe anche in Puglia, per virtù di pugliesi illuminati che seppero suggerire opere e riforme: miglioramento di porti e di strade, spartizione di terre tolte alla *manomorta*, primi tentativi di colonizzazione del vasto Tavoliere, ed altre provvide iniziative.

\* \* \*

Anche Brindisi si avvantaggiò, sia pure relativamente, di questo fervore di uomini e di opere: a Carlo III, come a tutte le grandi menti di stato di ogni epoca, non poteva sfuggire l'importanza della posizione di Brindisi nei rapporti col Levante. E se non riuscì a risollevarne le sorti, lo fu perchè arduo ne sarebbe stato il compito, dato lo stato pietoso in cui si era ridotta la Città, dove vivacchiava una sparuta popolazione scesa ad appena tremila anime ed angustiata dalle esalazioni malsane dei bacini del porto interno, che l'insabbiamento e l'oclusione avevano ridotto a veri e propri stagni pestilenziali.

Tuttavia Carlo III vi fece sistemare la bocca del porto esterno, che ormai era il solo ad essere utilizzato; fece costruire un Lazzaretto nell'Isola di S. Andrea; vi istituì un Tribunale di Commercio, provvedimento che dimostra come i traffici, ed in particolare quelli marittimi, non vi fossero del tutto spenti; e vi fondò un Seminario.

Ma la comprensione delle possibilità di Brindisi che ebbe quel Re, trova conferma nell'averla scelta a testa di ponte di un servizio postale quindi-

cinale, celerissimo per i mezzi di allora, fra Napoli e Costantinopoli.

Questa coraggiosa iniziativa fu realizzata nel 1742, sotto il benemerito ministero di Bernardo Tanucci: ogni quindici giorni partiva da Napoli un corriere che raggiungeva Brindisi per via di terra; a Brindisi si trovava pronta una *tartana*, che, caricata la posta, la sbarcava a Durazzo, donde partiva un secondo corriere per via di terra; fatta una sosta ed un primo smistamento della corrispondenza a Salonicco, questo corriere raggiungeva Costantinopoli, iniziando quindi il viaggio di ritorno in senso inverso (1).

---

(1) Un accenno a questo servizio postale diretto fra Napoli e Costantinopoli si trova in GIUSEPPE MARIA GALANTI (*Descrizione storica e geografica delle Sicilie*. 5 voll. in 8° - Napoli, 1786-90 - vol. 1°, pag. 259) ed in uno studio di MICHELANGELO SCHIPIA (*Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*. 2ª edizione - 2 voll. in 16° - Napoli, 1923 - vol. 2°, pag. 123).

Ma le seguenti dettagliate notizie, particolarmente interessanti per Brindisi, le dobbiamo all'Ing. GIACOMO BUONOMO (*La Transbalcanica italiana Roma - Valona - Costantinopoli* — op. in 8°, con carte, edito a Milano, nel 1918, dall'Istituto italiano per l'espansione commerciale e coloniale) che le ha laboriosamente tratte dai fascicoli del R. Archivio di Stato di Napoli, contenenti la corrispondenza interceduta fra il Governo delle Due Sicilie ed il suo Ministro plenipotenziario presso la Sublime Porta.

Le notizie più organiche sono contenute in un *Rapporto* indirizzato al Conte Finocchietti, Ministro Plenipotenziario di Re Carlo a Costantinopoli, dal sig. Jean Chevrier, console del Regno delle due Sicilie a Durazzo. Il documento porta la data dell'11 luglio 1740, ed è scritto in un francese dall'ortografia errata ed antiquata.

L'iniziativa era allora allo stato di proposta, e Chevrier propone difatti un servizio diretto di corrieri per Costantinopoli, e ciò per un movente politico: *pour détourner les*

La felice iniziativa, che avrebbe accentrato nel Regno di Napoli la posta degli Stati europei per l'Oriente, e che costava all'erario 20.248 piastre

*projects de la Maison d'Autriche ennemie et envieuse a tous égards, contre les couronnes de France, d'Espagne et des Siciles, et particulièrement contre cette dernière.*

Giusta il progetto, due tartane con sette marinai ognuna avrebbero dovuto essere sempre pronte, una a Durazzo e l'altra a Brindisi: *ce sont les deux ports de toute la mer Adriatique les plus convenables.*

Esaminata la condizione degli altri approdi, Chevrier, conclude: *on peut m'objecter que de Brindisi a Naples la route est plus longue et par un pays de montagnes au lieu que par un beau chemin; je crois que la brieveté de la traversée par mer doit avoir la préférence sur toutes autres considerations.*

Da Napoli doveva partire ogni quindici giorni un corriere per Brindisi, che avrebbe consegnato *ses paquets* alla tartana pronta a salpare per Durazzo. A Salonico il corriere doveva sostare con le lettere e *paquets* destinati a quella piazza, e per consegnare ad un altro corriere la corrispondenza indirizzata a Costantinopoli.

Per la direzione di tale servizio si proponevano cinque uffici, rispettivamente a Napoli, Brindisi, Durazzo, Salonico e Costantinopoli.

Il corriere in partenza da Napoli, in tre giorni doveva trovarsi a Brindisi. La traversata da Brindisi a Durazzo, dice lo Chevrier, *je la suppose communément de trois jours, quoiqu'il arriveroit le plus souvent quelle se feroit en moins de 24 heures.* Il corriere da Durazzo doveva recarsi a Salonico in quattro giorni, ed in cinque da Salonico a Costantinopoli, e così si sarebbero impiegati solo quindici giorni da Napoli a Costantinopoli.

Lo Chevrier fa notare ancora che le tartane caricherebbero anche merci da scambiare fra Durazzo e Brindisi; infine, propone di divulgare sulle gazzette di tutti i *Pays de la Chrétienneté* la istituzione del servizio, sembrandogli evidente che la Francia, l'Inghilterra, l'Olanda, la Germania e l'Italia, si sarebbero affrettate a giovare di questo mezzo di corrispondenza *parce que cette route est la plus droite et la plus aisée pour toutes ces Nations.*

all'anno, pari a circa 400.000 lire, fu subito ostacolata da mene diplomatiche straniere, e durò solamente due anni.

\*  
\* \*

Il retaggio di Carlo III, chiamato al trono di Spagna nel 1759, non andò perduto: il regno del figlio Ferdinando, IV re di Napoli e III di Sicilia di questo nome, e divenuto, dopo la restaurazione del 1816, Ferdinando I delle Due Sicilie, segnò il risorgimento di Brindisi a nuova vita, perchè a nuova vita veniva richiamato il suo porto millenario.

Il miscrando stato della popolazione e la possibilità di riutilizzare una stazione così importante per la marina militare e mercantile, fecero decidere il sovrano borbonico ad ordinare la riapertura del canale di accesso ai seni interni del porto, ed a promuovere in pari tempo la bonifica del territorio.

L'incarico della riapertura venne dato all'ing. cav. Andrea Pigonati, tenente colonnello del Genio, che diede inizio ai lavori nel luglio del 1775, portandoli a compimento il 26 novembre del 1778, con una spesa complessiva di 56.758 ducati.

Il lavoro del Pigonati fu successivamente modificato, nel 1789, dall'ing. Carlo Pollio, coll'ausilio dell'ing. C. Forte; gli stagni pestilenziali furono, nella maggior parte, colmati, in modo che nel 1797 queste prime fondamentali opere avevano già portato un soffio di vita nuova nella popolazione e di risanamento alla Città che vede-

va rifiorire di gente e di traffici il porto, le case e le strade (1).

\* \* \*

Proclamata la Repubblica Partenopea, i Francesi entrarono a Brindisi il 10 aprile 1798, ma il sopraggiungere in quel porto di una flotta turco-russa li costringeva ad uscirne dopo appena una settimana.

Sotto Gioacchino Murat, Brindisi fu dichiarata Centro del Quarto Quartiere Marittimo, ed aveva una Capitaneria di porto di 1<sup>a</sup> classe. All'atto della restaurazione borbonica, nel 1816, il Distretto di Brindisi già contava 77.500 abitanti, distribuiti in 8 Circondari, con 17 Comuni.

---

(1) Sugli sviluppi tecnici dei lavori di riapertura del canale di accesso ai seni interni, ved. la parte topografica di questo volume.

A tramandare il ricordo del felice risorgimento della Città, veniva eretto, nella piazza principale ed appunto nel 1797, un obelisco con la seguente epigrafe, dettata da Nicola Vivenzio, presidente del supremo Tribunale di Commercio: FERDINANDO IV — REGI OPTIMO — QUOD PORTUM AMPLISSIMUM — AD FREQUENTANDA ORIENTIS COMMERCIA ROMANIS — CILEBRATUM — CLASSIQUE FIDISSIMAM STATIONEM — POSTERIORUM TEMPORUM INCURIA SQUALENTEM — ET SORDIBUS — REPLETUM — ANTIQVIS FAUCIBUS EFFOSSIS ATQUE EXPLICATIS — ET QUO ALTIUS AQUA CONTINERETUR — PER MOLES ET AGGERES MUNITIS — NAVICANTIBUS OPPORTUNUM TUTOREMQUE — REDDIDERIT — AD HAEC VADOSIS UNDIS STACNISQUE — ALLUENTIS FLUCTUS — QUAE, VERSUS EXSICCATIS — STRATISQUE VIIS ET POMERIO EXTRACTO AERIS — SALUBRITATEM — RESTITUERIT — POSTREMO QUOD CIVIVM VOTA FELICITER — COMPLETURUS — IX KAL. MAI AN. MDCCXCVIII — AD HANC URBEM DIVERTERIT — EAMQUE NUMINE SUO ET MAJESTATE IMPLERIT — BRUNDUSINI — GRATI ANIMI MONUMENTUM — POSUERE.

\* \*

Fra i successivi re borbonici, quello che si occupò particolarmente di Brindisi, fu Ferdinando II, salito al trono nel 1830.

Egli volle essere largo di privilegi alla Città adriatica, che prediligeva: fece continuare i lavori di escavazione e di sistemazione del porto, nonchè quelli di bonifica delle zone circostanti; vi richiamò nuova popolazione, esentando per dieci anni dalla leva militare gli abitanti del luogo e tutti quelli che vi fissavano il loro domicilio; curò il risorgimento edilizio urbano.

\* \*

I lavori nelle provincie erano allora regolati da un *Testo di istruzioni per il servizio delle opere pubbliche provinciali*, approvato con decreto sovrano del 16 febbraio 1841.

Ma Brindisi godette di particolari provvedimenti: già nel 1835 era stata formata ed aveva iniziato i lavori, una *Commissione mista* per lo studio del problema brindisino.

Frutto di questi lavori fu la elaborazione di un *Piano d'arte dell'opera del porto e della bonifica di Brindisi*, approvato dal sovrano con decreto dell'8 aprile 1842. Il 27 luglio dello stesso anno il giornale ufficiale pubblicava il decreto di *Sovrana risoluzione sulla esecuzione della restaurazione dell'antico porto di Brindisi, e della bonifica dei suoi terreni*.

Il successivo 17 ottobre 1843, per far procede-

re la grande opera nel modo il più semplice e spedito, e con mezzi facilitativi per l'andamento dei lavori, veniva pubblicato un Regolamento sull'amministrazione, condotta e contabilità dei lavori per l'opera del porto e della bonifica di Brindisi.

Questo regolamento veniva approvato con decreto reale n. 8395, emesso in pari data, ed entrava in vigore il 1° gennaio 1844. Era presidente interino del Consiglio dei Ministri il marchese di Pietracatella (1).

Studi, proposte e polemiche accompagnarono, precedettero e seguirono questi provvedimenti; un opuscolo del capitano del Genio Idraulico Domenico Cervati, stampato a Napoli nel 1843 (ved. Bibliografia) oltre a darci dettagliata notizia di un progetto dell'autore sulla stabile restaurazione del porto con metodo facile, sicuro e il meno dispendioso, ci documenta tutto il fervore delle discussioni intorno alla grande opera.

È già gran tempo — scrive il Cervati — che si agita grave questione sulla possibilità e sul modo di riparare il porto di Brindisi...; e in più tempi e più guise si videro venir fuori svariati progetti che giovar potessero al divisato fine...; l'amor di pa-

(1) Può interessare leggere quanto disponeva il primo articolo di questo Regolamento:

*L'amministrazione dell'opera del porto e della bonifica di Brindisi, secondo il piano d'arte sovranamente approvato agli 8 di aprile 1842, sarà devoluta alla Deputazione speciale già nominata dal Re, composta di tre membri, e presieduta dal Sottintendente del Distretto invece dell'Intendente della Provincia, poichè questi risiedendo in Lecce non può assistere alle deliberazioni, ed agli atti che la deputazione speciale debbe giornalmente stabilire.*

tria dei Brindisini, la memoria sempre viva del loro passato splendore, non li contiene mai di levar libere voci perchè più prospera divenisse la loro condizione...; malgrado l'oscitanza generale che l'avea ridotto in abbandono, e gli antichi e recenti artifizi operati per deturparlo, è questo tuttavia l'unico porto militare e commerciale che v'abbia sulla costa dell'Adriatico.

\* \* \*

Ma l'opera di Ferdinando II non si limitò solamente alle provvidenze edilizie e topografiche, egli, bensì, dimostrò una precisa comprensione delle possibilità marinare di Brindisi, e cercò di ravvivarvi i traffici con una serie di felici provvedimenti.

Il più importante di essi fu preso quando nel porto di Brindisi venne istituita una *Scala-franca*: indice di una politica economica antesignana, che tendeva a valorizzare quelle che sono state e che sono le caratteristiche del porto adriatico: testa di ponte dei traffici fra l'Italia ed il Levante; porto di smistamento e congiunzione; porto di velocità.

Un primo accenno alla *Scala-franca* si rinviene nella già citata *Sovrana risoluzione sulla esecuzione dell'opera della restaurazione dell'antico porto di Brindisi*, del 27 luglio 1842, ma solo il 29 ottobre 1844 veniva pubblicato il *Decreto Reale n. 9488*, col quale veniva stabilita la *Scala-franca* e si determinavano le norme da osservarsi nella formazione e nel mantenimento della medesima.

\* \* \*

Il decreto si componeva di cinque capitoli che regolavano, rispettivamente, la seguente materia:

1. Creazione della *Scala-franca* in Brindisi;
2. Importazioni, transiti, e travasi dei generi esteri;
3. Riesportazione dei generi esteri dal deposito per lo straniero;
4. Estrazioni dei generi esteri dal deposito per la circolazione e consumo nei Reali Dominii;
5. Importazioni ed esportazioni delle produzioni e dei generi indigeni.

Ecco quanto disponevano i primi articoli del decreto:

1. *Vi sarà in Brindisi una Scala-franca di merci e generi forestieri, che saranno custoditi in magazzini chiusi da alto muro di cinta con delle porte d'immissione distinte da quelle di estrazione.*

2. *Il Ministro Segretario di Stato delle finanze darà gli opportuni provvedimenti perché i locali che trovansi già designati e destinati per uso della Scala-franca, e delle varie officine di dogana e di navigazione, siano renduti adatti per gli approdi de' bastimenti, e per la discarica, conservazione ed imbarchi delle mercanzie che dovranno depositarsi, ed indi spedirsi per lo consumo, o riesportarsi per lo straniero.*

3. *Sarà permesso d'immettere nel deposito di Brindisi per la via di mare ogni produzione, merce e manifattura straniera proveniente da qualunque luogo; ad eccezione de' sali, tabacchi, polveri da*

*spuro, nitri e carte da gioco, stante la privativa del Real Governo su tali generi.*

La *Scala-franca* fu, in seguito, oggetto di numerosi provvedimenti legislativi intesi a renderla sempre più rispondente agli scopi. Diamo precisa notizia dei più salienti di essi, in ordine cronologico:

17 Gennaio 1845 — Decreto Reale n. 9497 che stabiliva la pianta organica del personale per il servizio della *Scala-franca* di Brindisi.

Il decreto aveva lo scopo di provvedere quello stabilimento di un numero corrispondente d'impiegati onde tutte le operazioni di *scala-franca*, di dogana e di navigazione venissero eseguite con la maggiore speditezza.

Il decreto indicava, anche nominativamente, i funzionari e le rispettive mansioni. Da notare che vi erano due « piazze » di commessi bollatori col soldo di ducati dodici mensuali, coperte da due sordomuti.

In base all'art. 1 di tale decreto, per il servizio della *Scala-franca* di Brindisi vi erano un direttore di terza classe, un segretario, un contabile, tre controllori sedentanci di seconda classe, un capo di scrittura libro maggiore, tre commessi di scrittura, un ricevitore di prima classe, tre commessi visitatori, due commessi liquidatori, un commesso alla navigazione, due commessi alle dichiarazioni, tre commessi pesatori, due commessi alle porte, due commessi bollatori, due soprannumerarii, e due facchini.

29 Luglio 1845 — Decreto Reale n. 9573, datato da Palermo, col quale veniva autorizzata l'istallazione presso la *Scala-franca* di Brindisi di agenti speditionieri giurati.

Il provvedimento aveva lo scopo di andare incontro al bisogno ed al comodo del commercio che reclamavano quella istituzione.

In un primo tempo il numero di tali agenti era di due; per garantire i disimpegni che venivano loro affidati, essi prima di entrare nell'esercizio della carica davano una cauzione di ducati cinquecento in beni immobili regolarmente ipotecati per mezzo di pubblico istrumento, oppure di ducati venticinque di rendita iscritta sul gran libro.

**30 Novembre 1845** — Decreto Reale n. 9777 col quale si accordavano ulteriori beneficii e facilitazioni ai bastimenti ed alle mercanzie che giungevano nel porto di Brindisi.

Il provvedimento aveva lo scopo di estendere i beneficii della scala-franca per dare maggiore movimento al commercio. Può riuscire interessante la lettura dei primi quattro articoli del decreto:

*Art. 1. La durata al godimento d'interposito delle mercanzie, stabilita per un solo anno, sarà estesa ad anni tre; restando concesso a' commercianti que' mesi ed i giorni che decorrono dalla data del manifesto o della dichiarazione in dettaglio fino al trentuno dicembre dell'anno medesimo, conformemente alla disposizione dell'articolo 199 della legge doganale de' 19 di giugno 1826.*

*2. Rimane concessa la diminuzione della metà de' diritti di navigazione a' bastimenti stranieri non assimilati a' legni nazionali che arriveranno con carichi di mercanzie nel porto ed interposito di Brindisi.*

*3. Le mercanzie estere che, sdaziate nella competente dogana di Brindisi, si destinassero per tutte le dogane delle provincie dell'una e dell'altra parte de' nostri reali domini, godranno sull'ammontare de' dazii una bonifica dell'otto per cento.*

*4. Sarà pure permesso potersi spedire le mercanzie straniere con la bonifica dell'uno per cento per le sole gran dogane di Napoli e di Palermo.*

**29 Maggio 1846** — Decreto Reale n. 10136 col quale venivano diminuiti i dazii da riscuotersi nella spedizione dei generi dal deposito di Scala-franca in Brindisi.

Il provvedimento aveva lo scopo di ampliare i favori concessuti a quella istituzione, onde farvi maggiormente prosperare il commercio.

Ecco i più interessanti articoli del decreto:

*Art. 1. Il beneficio della diminuzione de' dazii, accordato con gli articoli tre e quattro del mentovato decreto de' 30 di novembre 1845 nella spedizione de' generi dal deposito della Scala-franca al consumo delle varie provincie, sarà ampliato come segue:*

*Per le sei provincie, cioè per le provincie di Lecce, Bari, Foggia, Campobasso, Chieti, e Teramo, sarà del quindici*

per cento; per le altre province del regno sarà del dieci per cento; e per la sola gran dogana di Napoli e Palermo sarà del due e mezzo per cento.

2. Non sarà riscosso alcun diritto di stallaggio da sopra que' bastimenti che approdando nel porto di Brindisi non discarichino, né facciano operazioni di Scala-franca.

3. Modificando l'articolo 17 del decreto de' 29 di ottobre 1844, saranno permesse per tre anni le riesportazioni per lo straniero con bastimenti non minori di cinquanta tonnellate.

28 Luglio 1847 — Decreto Reale n. 10966 col quale venivano ancora ampliati i favori conceduti alla Scala-franca di Brindisi.

Il provvedimento è di grande portata e di grande interesse; per darsene conto basta leggerne i due seguenti articoli:

*Art. 1. La durata del godimento dell'interposito delle mercanzie, stabilita per tre anni col citato decreto de' 30 di novembre 1845, sarà estesa ad anni cinque; restando concesso a' commercianti que' mesi ed i giorni che decorrono dalla data del manifesto, o della dichiarazione in dettaglio, sino a' 31 dicembre dell'anno medesimo, giusta l'articolo 199 della legge doganale de' 19 di giugno 1826.*

Saranno quindi permesse per lo stesso periodo di anni cinque le riesportazioni per lo straniero.

2. I legni stranieri che approderanno nella Scala-franca di Brindisi, saranno ivi trattati, in quanto a' dritti di navigazione, come i bastimenti coperti di real bandiera. In conseguenza i legni forestieri saranno sottoposti al pagamento de' dritti di navigazione che trovansi imposti su i bastimenti del Regno; e ne' casi in cui questi ultimi sieno esenti dal pagamento, ne saranno ugualmente esenti i primi, nello stesso modo che praticasi nel porto-franco di Messina, a' termini dell'articolo 82 della legge di navigazione.

Altro porto franco del Reame, come risulta da questo decreto, era Messina, e lo era da tempo, risalendo al 1802 la pubblicazione della relativa Tariffa per la riscossione dei dritti d'istallaggio in quel porto.

13 Agosto 1847 — Decreto Reale n. 11000 col quale si aboliva la carica di direttore della Scala-franca di Brindisi e gli si sostituiva un ispettore.

Con lo stesso decreto che istituiva la *Scala-franca*, venivano presi altri provvedimenti a favore del porto di Brindisi; veniva così stabilito che il *fruttato* del dritto del tonnello, stallaggio, porto ed altro, doveva essere impiegato esclusivamente *per lo continuo nettamento del porto, cui dovevano essere addetti due cavafanghi, uno dei quali a vapore*, e che nell'isola avanti al Forte a mare doveva sorgere un nuovo Lazzaretto.

Provvedimenti collaterali, inoltre, accordavano ai cittadini esenzioni fiscali di vario genere, quali tributi e gabelle, e concedevano facilitazioni considerevoli ai commerci, per dare vita alla Città risorta ed al porto ripristinato.

L'efficacia di queste sagaci provvidenze è dimostrata dal fatto che i 77.500 abitanti del Distretto di Brindisi, quanti erano, come si è visto, nel 1816, già salivano, nel 1848, ad oltre 91.000.

Difatti, in base alla legge organica del 1° Maggio 1816 e posteriori modificazioni, sulla divisione amministrativa e statistica delle provincie del Regno, Brindisi era Capoluogo del Distretto omonimo della provincia di Terra d'Otranto. Il Distretto comprendeva 16 Comuni e 3 aggregati, e, secondo, il censimento del 1848, contava 91.206 abitanti.

In base alle Bolle Pontificie emanate in virtù del Concordato del 1819, Brindisi era capoluogo di Diocesi con sede Arcivescovile. Il titolare della Diocesi era anche amministratore della Chiesa Vescovile di Ostuni.

In base alla Legge organica del 19 Giugno 1829 e atti posteriori, Brindisi aveva una Dogana di 1<sup>a</sup> classe. Aveva, inoltre, il *Fondaco delle private* del Real Governo; era Piazza d'armi di terzo or-

dine, e vi si teneva una frequentata *Fiera* dal 3 al 5 maggio di ogni anno.

La Città, come tutte le altre della provincia, era ricca di buoni artigiani; vi sorgevano fabbriche di sapone, di cremore di tartaro, di ceri, di pomate, di fiori artificiali, di trine, veli, felpe, cappelli di paglia e di feltro, pannilana, coperte di bambagia, tele di lino e di cotone; di botti da olio e da vino; concerie di pelli, e svariati altri stabilimenti.

Il commercio vi era considerevole, sia per il traffico interno e sia per l'esportazione all'estero.

La Provincia di Terra d'Otranto produceva olio di uliva in gran quantità, che era ricercatissimo all'estero; grano, granone, biade, patate, cotone, lino, robbia, tabacco, vino in gran copia e di ottima qualità; buoni ortaggi, legumi, agrumi eccellenti; frutta di ogni specie, gelsi, giuggiole, mandorle, carrubbe.

I boschi fornivano gran copia di legname; dai pini si traeva la pece greca, l'acqua di ragia e la trementina; dagli olivi la resina, detta gomma di olivo; la palma vi cresceva vigorosamente, dando frutto dolcissimo.

La caccia vi era ricca in volatili, lepri, volpi, cinghiali; il mare pescoso.

In tutta la Provincia allevavasi molto bestiame grosso e minuto, specialmente pecore, buoni cavalli, muli e robusti asini; vi si allevavano, inoltre, diffusamente le api ed i bachi da seta.

Rinomati ne erano i salami, le alici salate, i formaggi ed i latticini in genere; particolarmente note ne erano le mozzarelle e le ricotte *schiantate* e *marzotiche*. Le paste minute che si lavoravano a Brindisi erano ricercatissime. Assai stimati ne erano i guanti, le calze e altri lavori di *lana-piùna*, che

traevasi in Taranto da un testaceo che si pesca in quelle acque.

Anche urbanisticamente la Città era risorta a nuova vita; era divisa in quattro quartieri, e cioè: la *Marina*, dove sorgevano le nuove fabbriche; *S. Paolo*, con la bella Cattedrale (1); *S. Martino*, ricco di belle chiese; ed infine il quartiere di *via Lata*.

Distante ugualmente dalle mura, sorgeva la *Piazza del Popolo*, quadrata e circondata da botteghe

(1) L'attuale Cattedrale fu riedificata, sotto Carlo III, nel 1746, sulle rovine della precedente, distrutta dal terremoto del 1743; il vecchio Duomo, ove nel 1225 si celebrarono le nozze di Federico II con Iolanda di Gerusalemme, era stato fondato nel 1140. Nella Cattedrale si conserva un importante *Archivio capitolare*, con diplomi di re normanni, svevi, angioini, e bolle pontificie.

La fede in Brindisi fu predicata da San Leucio, che iniziò il suo apostolato nel 164 (Cfr. P. D. BACCI dei Minori - *Cattedrale Brindisina*, Brindisi, 1924; il rarissimo opuscolo settecentesco P. PIETRO D'ONOFRI dell'Oratorio - *Vita di Santo Leucio, primo Vescovo di Brindisi*, Napoli, s. a. in 4°, scritta per uso delle maestranze delle seterie di San Leucio, nel distretto di Caserta; il v. VIII, cap. II, di ORTENSIO DE LEO - *De Sancto Martyre Leucio primo Brundisiorum Pontifice*; ed, infine, la *Storia dei Vescovi di Brindisi*, aggiunta da DON VITO GUERRIERO alla edizione, da lui curata, dell'opera già citata: ANNIBALE DE LEO - *Dell'antichissima città di Brindisi e suo celebre porto*, Napoli, 1846).

Oltre San Leucio, sono *patroni* o *protettori* di Brindisi: San Teodoro (ved. nota a pag. 52); San Pelino (ved. nota a pag. 38); ed il beato Lorenzo da Brindisi (nato ivi, nel 1559; morto nel 1619; protettore della Città e dei Cappuccini, dei quali fu *Generale*. La sua festa è il 6 luglio; sono suoi attributi: la Croce, il vessillo, le elemosine, l'apparizione di Gesù Bambino. Iconografia: *Il santo risana un infermo*, quadro di Pompeo Randi, nella Chiesa di S. Maria del Fiore, a Forlì).

di commestibili, con in mezzo una superba fontana; altra piazza importante era quella dei *Nobili*, circondata da fondachi mercantili e da botteghe di orefici, ed abbellita dal Palazzo della Giustizia. Queste due piazze erano state appianate e basolate di pietre vive quadrate sin dal 1702, per cura del sindaco Gregorio Leanza.

La posizione topografica della Città era già bella, come bellissima è oggi; a chi la mirava dall'alto mare, proveniendo d'austro, sembrava di vedere non una, ma due città distinte, assise pittorescamente sopra due dolci colli.

Tali erano le condizioni economiche ed urbanistiche di Brindisi alla vigilia di due grandi avvenimenti che la dovevano riportare sulla via degli antichi fastigi: l'unificazione politica d'Italia e l'apertura del Canale di Suez.

## 5. Brindisi diventa la vigile sentinella d'Italia sull'Adriatico

Subito dopo l'unificazione del Regno, il Governo affrontava il problema del porto di Brindisi, malgrado le molte necessità nazionali di quei primissimi tempi.

Il Ministro dei Lavori Pubblici sin da 1862 disponeva che la Direzione dei lavori marittimi esaminasse i luoghi, riconoscesse la condizione delle opere esistenti, la portata dei lavori eseguiti, e progettasse infine un piano di lavori per mettere in grado quel porto di fronteggiare la nuova missione che gli sarebbe stata assegnata sulla via dell'Oriente dalla realizzazione dei trafori attraverso le Alpi e dal taglio dell'istmo di Suez.

Questi due avvenimenti avrebbero, infatti, posto Brindisi sulla diretta trasversale fra l'Europa occidentale ed il Levante.

Con legge 24 gennaio 1864, N. 1650, si autorizzava la spesa straordinaria di 6 milioni di lire per eseguire i più urgenti lavori di restaurazione del Porto.

La stessa legge prescriveva che questa somma dovesse essere stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, opportunamente ripartita in 6 esercizi, dal 1864 al 1869, in ragione di un milione di lire all'anno. I relativi capitoli di bilancio

avevano per titolo: *Grande restaurazione del Porto di Brindisi.*

La legge 24 gennaio 1864 si poggiava su un progetto dell'ingegnere T. Mati, a sua volta preceduto da moltissimi altri studi.

Quello del Mati era un progetto generale, quale naturalmente conveniva ad un'opera tanto vasta. Si prevedevano così due serie di lavori: quelli più urgenti e di immediata attuazione, e quelli da compiere gradualmente.

Fra i più urgenti vi era anche la costruzione di due bacini di carenaggio. Il progetto guardava decisamente all'avvenire.

Il progetto Mati fu alquanto modificato, in seguito, da una Commissione nominata dal Governo nel settembre del 1865.

L'appalto dei lavori fu dato alla Ditta Nepveu, con un contratto generale per tutti i porti del Regno. Il contratto in seguito venne sciolto per la morte dell'appaltatore, e gli ulteriori lavori vennero felicemente affidati ad industriali nazionali.

Le provvidenze per Brindisi non mancarono tuttavia di provocare qualche scena di « parlamentarismo ».

In tema di riduzioni di spese, e discutendosi una relazione della Sottocommissione del Bilancio dei Lavori Pubblici, costituita per lo scopo, si ebbero vivaci polemiche sulla legge per il porto di Brindisi nelle tornate del 10 ed 11 Giugno 1867 della Camera dei Deputati, sedente a Firenze, allora Capitale.

Fra gli oppositori vi fu purtroppo anche il Bixio che faceva constatare alla Camera come il « boforo » di Suez non fosse ancora aperto e come invece vi fossero molti e molti uomini « che me-

ritavano considerazione » i quali dubitavano assai di questa apertura (1).

Quasi contemporaneamente al problema della restaurazione del grande porto adriatico, veniva affrontato quello di allacciare con nuove linee ferroviarie le provincie meridionali alle centrali ed alle settentrionali (2).

Nel 1862, infatti, il Parlamento Italiano deliberava un primo vasto programma di costruzioni ferroviarie, fra le quali l'allacciamento di Ancona con Foggia, Bari e Brindisi.

Il tratto *Ancona-Pescara-Foggia* veniva inaugurato nel 1863; il tratto *Foggia-Bari-Brindisi* nel 1865. Si aveva così la celebre linea *Torino-Bologna-Ancona-Brindisi* dove veniva, in seguito, incarnata per lunghissimi anni la *Valigia delle Indie* (3).

(1) Ved. *Resoconti della Camera* (anno 1867, n. 167, 170, 171) ed il raro opuscolo « DISCUSSIONE INTORNO AL PORTO DI BRINDISI - Camera dei Deputati, tornate del 10 e 11 giugno 1867 » stampato a Firenze dagli Eredi Botta, nello stesso anno, a spese di alcuni elettori brindisini.

(2) Cfr. il raro opuscolo *Brindisi e la strada ferrata nelle Puglie*, stampato a Napoli nel 1861.

Quando si trattò della costruzione delle linee *Ancona-Brindisi; Foggia-Napoli, e Pescara-Sulmona*, deliberate nel 1862 dal Parlamento, respinte alcune proposte straniere non confacenti alla dignità nazionale, fra le quali quella del francese Thalabot che agiva per conto dell'ebreo parigino Rothschild, si riuscì a riunire 92 banchieri italiani che costituirono, con un capitale di 100 milioni in oro, la *Società delle Ferrovie Meridionali*; l'ente iniziava l'esercizio nel 1863 con 250 chilometri di binari, e lo continuava sino al passaggio delle reti ferroviarie allo Stato, e cioè fino al 1905, consegnando ben 5.850 chilometri di linee.

(3) Con il nome di *Valigia delle Indie* (*Overland Mail* oppure *Indian Mail*) si è definito il mezzo di comunicazione celere, per posta e passeggeri fra l'Inghilterra e l'India, il cui primo collegamento diretto risale al 1835. È noto

Nel 1866 Brindisi veniva allacciata a Lecce; ma solo nel 1874 la linea adriatica, con diramazione da Foggia, veniva allacciata a Napoli.

\* \* \*

Frattanto si realizzava l'avvenimento più importante della storia moderna dei paesi mediterranei:

che quando si trattò di stabilire il nuovo itinerario ferroviario-marittimo della *Valigia*, in vista dell'apertura del Canale di Suez, e precisamente nel 1866, l'Inghilterra mandava in Italia il Capitano Tyler, perchè facesse uno studio su tutti i nostri porti, non solo sotto l'aspetto geografico ed idrografico, ma anche dal punto di vista dell'igiene, delle condizioni sociali e di quelle ospitaliere.

Il Tyler riconobbe la opportunità che la *Valigia delle Indie* passasse per Brindisi, ed accenna anzi, nel suo rapporto, ad una promessa ricevuta dal governo italiano circa la messa in efficienza di quel porto.

In quell'epoca l'Inghilterra e l'Oriente si scambiavano merci per un valore di 4 miliardi all'anno, e si calcolava che il solo traffico dei passeggeri sulle nostre ferrovie avrebbe in breve tempo ripagata ogni spesa fatta per l'attrezzatura del porto di Brindisi.

Il percorso dal 1870 al 1914, fu appunto quello di *Londra-Calais-Brindisi*, via terra; *Brindisi-Suez-Bombay-Calcutta*, via mare.

Alla vera e propria *Valigia delle Indie* si abbinarono, in seguito, i servizi celeri per l'Australia e la Cina, detti a loro volta *Valigia australiana* (Australia Steamer) e *Valigia Cinese* (China Steamer).

Da allora, al servizio rapido, misto ferroviario e marittimo, si accompagnò un servizio esclusivamente marittimo: difatti, i grandi piroscafi della *Peninsular and Oriental Company*, provenendo da Londra, toccavano Brindisi e da qui proseguivano per Porto Said; in un secondo tempo, per evitare a questi grandi piroscafi la deviazione per Brindisi sulla rotta Gibilterra-Porto Said, fu istituito un servizio di veloci navi staffetta di medio tonnellaggio (tipo *Isis* e *Osiris*) che imbarcavano a Brindisi passeggeri e posta giun-

il taglio dell'Istmo di Suez. Rifiuivano così verso il vecchio mare i traffici commerciali con l'Oriente Medio ed Estremo che ne erano stati sviati dalla rotta aperta da Vasco da Gama e che erano stati decimati dai traffici atlantici sopravvenuti alla scoperta dell'America.

Il Mediterraneo ritornava ad essere uno dei mari più frequentati del mondo. L'Italia, favorita dalla sua situazione, era ricondotta alla secolare fun-

---

ti dall'Inghilterra con treno speciale, trasbordandoli a Porto Said sulle navi provenienti da Londra.

Durante la grande guerra, per la pericolosità del Canale d'Otranto e per la contingente lentezza delle comunicazioni ferroviarie attraverso l'Italia, fu preferita Marsiglia a Brindisi.

Da allora, e sino allo scoppio dell'attuale conflitto i piroscafi della *Peninsular and Oriental Company* partivano da Londra e imbarcavano a Marsiglia i passeggeri e la posta provenienti dall'Inghilterra, via Dover, Calais, Parigi, con treno speciale (*P. and O. Overland Express*).

Troppo lungo infatti sarebbe per i passeggeri e la posta il percorso marittimo Londra o Southampton-Porto Said. Il treno speciale impiegava ore 21.10' dalla londinese *Victoria Station* fin sotto bordo dei piroscafi a Marsiglia. Complessivamente occorrono circa 121 ore per il percorso ferroviario e marittimo Londra-Porto Said, via Marsiglia.

I vantaggi del ripristino delle comunicazioni dell'Europa Occidentale con l'Oriente attraverso Brindisi, sono quindi di carattere effettivo e si sintetizzano nella seguente comparazione dei tempi per il percorso Calais-Porto Said, attraverso Brindisi e attraverso Marsiglia:

*Calais-Modane-Brindisi*: ore 31; *Brindisi-Porto Said*: ore 45; totale ore 76;

*Calais-Marsiglia*: ore 17; *Marsiglia-Porto Said*: ore 100; totale ore 117;

Differenza in meno a favore di Brindisi: ore 41.

Per maggiori ragguagli sull'argomento, si può utilmente consultare la pubblicazione: A. d'AMORE — *La Valigia delle Indie* — Roma, 1923.

zione di transito fra i paesi dell'Europa Centrale ed Occidentale ed i paesi del vicino e lontano Oriente.

Il 21 Novembre 1871, qualche mese dopo l'apertura del traforo del Cenisio, nel discorso della Corona, Vittorio Emanuele II poteva proclamare: *La via mondiale che, percorrendo l'Italia, riesce a Brindisi e avvicina l'Europa alle Indie, troverà aperti tre varchi alla vaporiera per attraversare le Alpi.*

Da allora, posizione geografica, tradizioni storiche, necessità di espansione economica e demografica, hanno avvicinato sempre più l'Italia al Levante (1).

---

(1) Il Canale di Suez fu aperto al traffico il 17 novembre del 1869: esso ha accorciato del 63 per cento il tragitto fra l'Adriatico e Bombay; del 50 per cento quello fra l'Alto Tirreno e Bombay; del 44 per cento quello fra Londra e Bombay!

L'idea di tagliare l'istmo che divide il mar Rosso dal Mediterraneo risale a tempi antichissimi. I tentativi di costruzione di un primo tronco di canale vengono attribuiti al Faraone Neco Secondo: Erodoto vide, infatti, questo canale verso il 500 a. C., e ci dice che esso era stato iniziato dal Faraone qualche secolo prima; che i lavori erano stati interrotti sotto l'impressione di un oracolo avverso; che essi vennero ripresi da Dario re di Persia; che il canale sboccava nel mare Eritreo vicino a Patmos, i cui ruderi si rinvengono oggi ad una cinquantina di chilometri dalla riva del mare.

Ma anche Dario dopo la conquista dell'Egitto interruppe i lavori, temendo che le acque del mar Rosso, ritenute erroneamente più alte delle terre egiziane, inondassero il paese.

Solo Tolomeo II, verso il 250 a. C., riuscì a condurre a termine il canale ed a darvi accesso alle navi.

Di questo primo canale si parla spesso durante il periodo romano: sappiamo che Traiano lo migliorò e che

L'apertura del Canale di Suez segnava anche il rifiorire dei traffici brindisini, ed il ripristino del porto segnava ancora una volta il risorgere della Città: Brindisi, che nel 1861, e cioè all'atto della unificazione del Regno, contava appena 8.500 anime, nel 1881, e cioè dopo un solo ventennio, vedeva raddoppiato il numero degli abitanti, che erano saliti ad oltre 16.000.

\* \* \*

La sistemazione del porto di Brindisi, appoggiata da vari provvedimenti legislativi e finanziari,

---

sotto Antonino, verso il 160 d. C., esso era ancora in efficienza. Da allora il canale dovette andare in continua rovina, e solo i Musulmani riuscirono per qualche tempo, sotto il Califfo Omar, a riutilizzarlo in parte.

Scoperta la nuova strada delle Indie per il Capo di Buona Speranza, i paesi del Mediterraneo, ed in particolare Venezia, ripresero l'idea del canale (vedi a pag. 55 di questo volume), ma solamente nel 1846 veniva costituita una prima società per la realizzazione dello scopo. Il tecnico del gruppo italo-austriaco di questa società era l'ingegnere Luigi Negrelli, i cui geniali piani furono poi ricalcati da Ferdinando di Lesseps, il quale nel 1858 costituiva quella *Compagnia* che dopo varie e non sempre felici vicende doveva raggiungere finalmente lo scopo procedendo, dopo circa 10 anni di lavoro, alla inaugurazione della nuova via internazionale.

Giova ricordare che l'opposizione più aspra alla realizzazione dell'opera fu data dall'Inghilterra, e cioè da quella nazione che ne ha ricavato in seguito la maggiore utilità.

Il contributo italiano alla grande opera è esaurientemente trattato nei volumi: A. MONTI — *Gli italiani e il Canale di Suez* — Roma, 1936-XIV; A. MONTI — *Storia del Canale di Suez* — Milano, 1937-XV.

durante tutto il primo cinquantennio del nuovo Regno fu costante.

Le leggi del 23 Luglio 1881 e del 2 Luglio 1882 assegnavano complessivamente una somma di lire 1.040.000 per lavori di escavazione e di ricostruzione di alcuni tratti di banchine nel porto.

In base alla legge 14 Luglio 1889, n. 6280, che rappresentava la prima soluzione organica per la esecuzione di importanti lavori marittimi inquadrati nella visione generale dell'economia nazionale, e che autorizzava la spesa complessiva di lire 64.416.000 per opere diverse in 34 porti marittimi, a Brindisi veniva assegnata una quota di spese per 1.620.000 lire.

In base alla legge 13 Marzo 1904, n. 102, con la quale veniva deliberata una spesa di 32.000.000 di lire per nuovi lavori in 33 porti del Regno, a Brindisi veniva assegnata una quota di 1 milione per opere marittime.

Il provvedimento veniva modificato con la successiva legge 29 Dicembre 1904, n. 674, ma la modifica si limitava semplicemente alla destinazione della somma già deliberata, che restava invariata (1).

L'erogazione del 13 Marzo 1904 doveva servire alla realizzazione di un progetto presentato il 13 Gennaio 1903 e discusso dalla Commissione Centrale dei porti e dei fari nella seduta del 10 Dicembre 1903.

---

(1) Ogni provvedimento, come è facile comprendere, era preceduto da prolisse discussioni parlamentari. Oltre i già citati, cfr. gli *Atti Parlamentari* e l'opuscolo stampato a Roma nel 1902: PIETRO CHIMENTI - *Sul porto di Brindisi - Interpellanza alla Camera dei Deputati*.

\* \* \*

Ma un vero piano, moderno e razionale, di sistemazione del porto si ebbe solo nel 1907.

Con decreto 26 Gennaio 1904 veniva nominata una Commissione con l'incarico di studiare i bisogni dei principali porti del Regno e di proporre i provvedimenti opportuni a soddisfare convenientemente le esigenze del commercio e della navigazione, tenendo conto delle necessità che si sarebbero potute presumibilmente verificare entro un ventennio; bisognava inoltre redigere, per tutti quei porti che ne fossero mancanti, un piano regolatore da attuare razionalmente e gradualmente, secondo le disponibilità finanziarie, distinguendo pertanto i lavori in più gruppi, corrispondenti ad altrettanti periodi di esecuzioni.

La Commissione, allo scopo di meglio assicurarsi delle reali condizioni ed esigenze dei vari scali, ritenne opportuno di procedere a visite locali, convocando porto per porto, a pubblica conferenza, tutti i rappresentanti degli istituti governativi e locali aventi interessi allo sviluppo del movimento portuale; quali le Capitanerie di porto, le Direzioni di dogana, le Camere di Commercio, le Amministrazioni Comunali, i tecnici del luogo, e così via.

La Commissione espletò il suo compito, presentando il piano di sistemazione di 111 porti. Fu allora che il Ministro Giannurco dette ulteriore incarico alla Commissione di compilare un organico piano generale di proposte da servire di base ad un vasto provvedimento legislativo inteso a desti-

nare al miglioramento dei porti una somma adeguata ai loro più immediati bisogni.

La Commissione presentò, infatti, un completo ed organico programma che fu di base alla Legge 14 Luglio 1907, n. 542, con la quale veniva deliberata una spesa complessiva di oltre 137 milioni per lavori portuali, da distribuire in 15 esercizi successivi, da quello 1907-1908 a quello 1921-22.

Alla legge faceva seguito un regolamento per la esecuzione dei lavori, approvato con Decreto Reale n. 245, in data 28 Maggio 1908.

Per quanto riguarda Brindisi in particolare, risulta dagli Atti che il sopraluogo fu effettuato nei giorni 7 ed 8 marzo del 1904, e che esso ebbe per scopo principale quello di esaminare e decidere circa alcune proposte di sistemazione del porto che erano state già formulate e comunicate al Ministero dal Presidente della Commissione stessa Ing. Inglese, quale Ispettore Superiore del Genio Civile.

Ebbero luogo *vive discussioni*, alle quali presero parte le Autorità interessate al porto, fra cui il Sindaco, il Presidente della Camera di Commercio di Lecce, e vari rappresentanti del ceto marittimo e commerciale.

La Commissione, dopo aver fatto studiare dallo Ufficio del Genio Civile di Lecce una serie di progetti di massima, ritiene che con una spesa di altri due milioni di lire, di cui un milione già stanziato in base ai provvedimenti legislativi precedenti, ed in aggiunta alle somme che già erano in corso di erogazione per i lavori in via di esecuzione, il porto potesse convenientemente sistemarsi in modo da corrispondere ai bisogni di un ventennio.

La Commissione faceva inoltre alcune precise considerazioni sulla importanza dello scalo nei rapporti con l'Oriente, e, con visione lungimirante, in contrasto con l'opinione allora corrente, affermava che anche perdendo la *Valigia delle Indie*, come già si minacciava, il porto di Brindisi aveva sempre importanti esigenze per le altre linee di navigazione che lo toccavano.

Fu relatore per il porto di Brindisi, l'Ingegnere Capo del Genio Civile Domenico Lo Gatto.

Il piano regolatore del porto, concretato nella sua forma definitiva in base alla relazione, veniva approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 1092 del 17 settembre 1907.

I lavori furono sistematicamente condotti avanti: e se pure sembrò a taluno che il ritmo di essi non fosse troppo veloce, tuttavia bisogna riconoscere che il porto di Brindisi riuscì ad affermare le sue possibilità, vincendo non poche diffidenze, appunto in seguito alla costante opera di sistemazione, e soprattutto di escavazione, dei suoi bacini.

Un esempio valga per tutti: si era nel 1909, e ferveva il dibattito fra le autorità marine italiane e la Compagnia di navigazione della *Valigia Australiana* la quale asseriva che il Porto Interno di Brindisi, per l'insufficienza dei fondali, non fosse adatto a ricevere i piroscafi di vasta mole che dovevano servire la linea (1).

A tagliare corto ad ogni polemica intervenne con una dimostrazione praticissima, che parve a non pochi temeraria, il Capitano di Vascello Paolo Thaon di Revel, allora Comandante della *Vittorio*

---

(1) Ved. in « Gazzetta di Puglia », 27 agosto 1924.

*Emanuele.* Un bel giorno la prua maestosa della bella nave, solcando con sicurezza le azzurre acque del Porto Medio, attraversa il Canale Pignati e con audace e ferma manovra va ad ancorarsi a pochi metri dalla banchina di fronte al palazzo dell'Albergo Internazionale, tra l'attonita ammirazione di quanti fino allora avevano, o scettici o con poca buona fede, gridato l'impossibile.

Ma l'episodio doveva avere ripercussioni ben più vaste. Gli ammiragliati stranieri, che fino allora avevano attribuita una importanza molto relativa al porto di Brindisi, si accorgevano come la Marina italiana avesse di colpo acquistata una nuova formidabile base navale.

Si giunse così, in un continuo rifiorire di traffici e di vita, all'anno 1914, che doveva sconvolgere il mondo col più grande evento sino allora registrato dalla storia, e superato solamente oggi da quello che abbiamo la ventura di vivere mentre si stampano queste pagine.

Il porto di Brindisi registrava quell'anno oltre 360 mila tonnellate di merce sbarcata ed imbarcata, ed oltre 54 mila passeggeri, quasi interamente dovuti al traffico internazionale.

La vita economica e sociale della Città era in pieno fervore: gli 8.500 abitanti del 1861, che, come si è visto, si erano raddoppiati dopo un ventennio, nel 1914 già superavano i 28.000.

Brindisi aveva assolto felicemente alla sua missione di pace, e si apprestava ora ad affrontare il faticoso compito che la sua posizione nell'Adriatico e la intangibilità dei suoi bacini gli assegnavano: il suo porto si popolava solo di ferree prore da guerra e di trasporti militari, e la Città si tra-

sformava in vigile sentinella dell'Adriatico, dando al successo delle nostre Armi quel magnifico contributo che ha legato il suo nome alla storia.

Unico porto sicuro della sponda italiana dell'Adriatico, divenne la base naturale delle operazioni militari su quel mare. Il porto fu sistemato ed attrezzato in rapporto alle esigenze tattiche: vi furono iniziati e condotti a termine colossali lavori di escavazione. Fu costruito allora il molo di costa Morena, che si protende per 550 metri in direzione della testata del Molo del Forte a Mare, riducendo l'adito al Porto Medio a circa 280 m. con fondali di 11 metri; si portò a termine la chiusura dei passi fra le isole Pedagne, e venne dato inizio, in fondo al Seno di Ponente, alla costruzione d'un grandioso bacino di carenaggio (1).

Da Brindisi fu alimentata la spedizione d'Albania, iniziata con l'occupazione di Valona nel 1914; e da Brindisi l'Ammiragliato italiano diresse le operazioni di sgombero del governo, dell'esercito

---

(1) Il progetto di questo bacino si basava su dimensioni veramente grandiose per l'epoca: 320 metri di lunghezza, 40 metri di larghezza alla base e 70 metri in superficie. I lavori vennero sospesi alla fine delle ostilità e non sono stati mai più ripresi. Una lite giudiziaria fra l'impresa e lo Stato ha aggravato la situazione, provocando il totale abbandono del terreno e degli attrezzi usati nell'impianto del cantiere.

Appartiene al periodo bellico anche il progetto del *Canale navigabile Brindisi-Taranto*, che seguendo il corso dei vari canali di scolo che percorrono nella direzione progettata l'istmo salentino, oltre che congiungere le due basi militari, avrebbe arrecato grande utilità al progresso economico della regione.

e della popolazione serba, giunti profughi ai porti albanesi (1).

Alla Città fu concessa la *Croce di guerra* con la seguente motivazione del Duca del Mare:

*Alla gloriosa Città di Brindisi, la cui generosa popolazione nonostante le replicate offese dal mare e dal cielo, le numerose vittime della ferocia nemica e le privazioni indicibili causate dalla sospensione d'ogni traffico, mai piegò l'animo, conferisco la Croce al merito di guerra. All'ammirazione degli Italiani addito la Città decorata per la magnifica prova di coraggio e di fede che ha dato durante la lunga ed aspra guerra, e perchè, con la sua fierezza, efficacemente contribuì al raggiungimento della Vittoria finale.*

---

(1) Il salvataggio dell'esercito serbo è consacrato da una grande targa murata al porto, di fronte al mare, con questa epigrafe:

DAL DICEMBRE MCMXV AL FEBBRAIO MCMXVI — LE NAVI D'ITALIA — CON CINQUECENTOTTANTAQUATTRO CROCIERE PROTESERO — L'ESODO DELL'ESERCITO SERBO — E — CON DUECENTODUE VIAGGI TRASSERO IN SALVO — CENTOQUINDICIMILA DEI CENTOTTANTACINQUEMILA PROFUGHI — CHE DALLA OPPOSTA SPONDA TENEVANO LA MANO.

## 6. Il porto di Brindisi in funzione imperiale

Dopo la vittoria, anche Brindisi risentì del disordine sopravvenuto in Italia e perdurato, con le più infelici conseguenze per la Nazione, sino all'avvento del Fascismo: il 1922 riportava in Italia, con la Marcia su Roma, l'ordine e la disciplina. Rifiorivano gradualmente i traffici, riprendeva il commercio, risorgeva l'agricoltura.

Brindisi, come tutte le città della Penisola, sentiva il soffio vivificatore, e rimetteva all'ordine del giorno il suo problema portuale.

Il 26 agosto 1924 il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, Duca del Mare, al quale Brindisi aveva conferita la cittadinanza onoraria, parlando in un ricevimento in suo onore al Municipio, precisava felicemente i diritti della Città con queste parole: *...Brindisi compiuta la sua missione di guerra ne ha ora una di pace. Per compiere questa missione esprime i suoi desiderata, che sono poi suoi diritti. Per quanto dipenderà da me questi diritti farò valere, perchè il nuovo compito di questa grande Città sia agevolato...*

*...Il Presidente del Consiglio diceva testè che le cure del Governo siano rivolte ora al Mezzogiorno; e siccome Brindisi è parte importante di questo Mezzogiorno, dei benefici a questo destinati deve avere la sua parte...*

...Come Ammiraglio devo rivolgere a tutti voi il ringraziamento di tutti i Marinai d'Italia che in questo Porto trovano sempre conforto e incoraggiamento alle loro fatiche... (1).

Questa autorevole voce non rimase senza eco, e si rianimarono le discussioni e gli studi intorno al porto adriatico.

Si ebbero interpellanze al Parlamento, e in una seduta tenuta l'11 febbraio 1925 presso il Ministero dei Lavori Pubblici, in Roma, si discussero i problemi portuali brindisini. Durante la discussione fu anche letta, dall'attuale senatore Ugo Bono, la parte che interessava Brindisi di una Relazione fatta dal Senatore De Lorenzo in nome della Commissione Reale, e distribuita ai Deputati per disposizione del Ministro Ciano (2).

Il ritorno all'ordine del giorno della Nazione del problema portuale brindisino segnava l'inizio di una serie di felici provvedimenti che hanno riportato la millenaria Città adriatica alla sua funzione mediterranea.

Il più saliente di essi, quello che doveva segnare una svolta decisiva nell'avvenire di Brindisi, veniva deliberato, e la Città era matura per il nuovo ruolo: il due gennaio 1927-XV, con Regio Decreto Legge n. 1, veniva riordinata la circoscrizione di alcune

(1) Ved. *Gazzetta di Puglia*, 27 agosto 1924.

(2) L'interessamento del Senatore Ugo Bono ai problemi brindisini, ed a quello portuale in particolare, è stato costante.

Tralasciando le varie interpellanze ed i vari interventi, ci limitiamo a segnalare il discorso da lui pronunciato alla Camera il 5 maggio 1937, saliente soprattutto per la disamina che vi viene fatta dei problemi ferroviari, e di comunicazioni in genere, del retroterra brindisino.

province, e veniva creata la nuova Provincia di Brindisi.

Il 15 gennaio il Capo del Governo, ricevendo al Viminale le rappresentanze di Brindisi, Lecce e Taranto, segnava l'atto di nascita della nuova Provincia e ne fissava le mete con queste parole:

*« La Provincia di Brindisi l'ho voluta per vari motivi: per i meriti acquisiti dalla Città durante la guerra mondiale, per cui ho deciso che debba sorgere in Brindisi il Monumento al Marinaio italiano; perchè il suo porto conosciuto da tutti i navigatori del mondo; è ritenuto il più sicuro di tutti i mari e di tutti gli oceani; perchè Brindisi è destinata ad una alta missione per la nostra espansione; ed infine perchè Brindisi, potente al tempo dello Impero Romano, dovrà ritornare al suo antico splendore. Epperò non è senza significato che oggi la Città riprenda il posto che le compete nella storia d'Italia ».*

L'elevazione di Brindisi a Capoluogo di Provincia impose alle Amministrazioni locali la risoluzione di complessi ed onerosi problemi che furono tutti affrontati con volontà di decisione e con fervore di iniziative.

Fu anzitutto dato corso, senza indugi, ad un cospicuo numero di opere di pubblico interesse, e furono provveduti di degne sedi i nuovi uffici d'ordine provinciale, in modo da metterli in grado di rispondere adeguatamente ai maggiori compiti ed

alle maggiori esigenze che derivano alla Città dal suo nuovo ruolo.

Con R. D. L. 22 dicembre 1927, n. 2395, veniva disposto che i più grandi porti del Regno, fra i quali Brindisi, potessero essere dichiarati *porti franchi* in tutto o in parte, previo il parere di una apposita Commissione e mediante decreto reale.

Le condizioni necessarie e sufficienti per la creazione del porto franco di Brindisi furono riscontrate dalla competente Commissione in un sopralluogo effettuato nell'Aprile del 1928 (1).

Il 31 Maggio 1928, con Regio Decreto n. 1320, veniva istituito il Tribunale di Brindisi.

La visita del Duce, fatta a Brindisi l'8 settembre 1934, segnava un'altra tappa della rinascita brindisina: quando il Duce, impugnando nelle salde mani un comune piccone da sterratore, faceva spazio alla prima pietra del grande *Collegio Navale* della G.I.L. veniva più decisamente che mai riconsacrata la missione marinara della Città.

Il Duce, in quell'occasione, ricordò, con brevi parole, i progressi della Città dalla costituzione della Provincia a quel giorno; ricordò, inoltre, come la Marcia su Roma fosse stato un avvenimento storico di particolare interesse per il Mezzogiorno; ed aggiunse che il Regime non chiedeva altro ai brindisini che spirito di iniziativa, obbedienza alle leggi dello Stato, fedeltà assoluta alla causa della Rivoluzione e della Patria.

---

(1) Il problema del porto franco, che aspetta tuttora una soluzione, ed i suoi riflessi economici sono ampiamente trattati in un successivo capitolo di questo volume. Per i precedenti borbonici in merito si possono consultare le pagg. 66, 67, 68, 69, 70.

Con Decreto Legge 18 marzo 1935, n. 1000, veniva approvato il nuovo piano regolatore di Brindisi: la Città, a bonifica edilizia eseguita e ad opera di sistemazione e di abbellimento ultimata, assumerà una fisionomia urbanistica tutta nuova, ampia di respiro, decorosa di linee e di scorci, austera di forme architettoniche.

Ma soprattutto venivano intensificati i lavori portuali: solo la lettura della rapida rassegna, che facciamo in altro capitolo, delle più importanti opere realizzate nel grande Porto dimostra di quante cure esso sia stato e sia oggetto.

Il 30 Aprile 1939, in una riunione del Consiglio dei Ministri tenutasi a Palazzo Viminale sotto la presidenza del Duce, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici è stata approvata la legge che autorizza la spesa occorrente per l'esecuzione di opere straordinarie nel porto di Brindisi.

E le provvidenze sono più che meritate. La rapidità e la precisione con cui un intero corpo di spedizione ha potuto traversare l'Adriatico, per redimere il popolo albanese dallo squallore in cui era tenuto, hanno dimostrato ancora una volta tutte le magnifiche possibilità del porto di Brindisi: in brevissimo tempo migliaia e migliaia di soldati, di veicoli, di quadrupedi, di tonnellate di materiale hanno potuto essere agevolmente caricate sui piroscafi e sulle navi da guerra che gremivano il porto.

Brindisi ormai è in funzione imperiale, e ogni giorno più si avvia ad esserlo: già si delinea quale Città pulsante di traffici, vibrante di vita, in una luce di prosperità e di progresso.

La sua popolazione che nel 1914 aveva già superato i 28 mila abitanti, oggi tocca i 42 mila, e

Con Decreto Legge 18 marzo 1935, n. 1000, veniva approvato il nuovo piano regolatore di Brindisi: la Città, a bonifica edilizia eseguita e ad opera di sistemazione e di abbellimento ultimata, assumerà una fisionomia urbanistica tutta nuova, ampia di respiro, decorosa di linee e di scorci, austera di forme architettoniche.

Ma soprattutto venivano intensificati i lavori portuali: solo la lettura della rapida rassegna, che facciamo in altro capitolo, delle più importanti opere realizzate nel grande Porto dimostra di quante cure esso sia stato e sia oggetto.

Il 30 Aprile 1939, in una riunione del Consiglio dei Ministri tenutasi a Palazzo Viminale sotto la presidenza del Duce, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici è stata approvata la legge che autorizza la spesa occorrente per l'esecuzione di opere straordinarie nel porto di Brindisi.

E le provvidenze sono più che meritate. La rapidità e la precisione con cui un intero corpo di spedizione ha potuto traversare l'Adriatico, per redimere il popolo albanese dallo squallore in cui era tenuto, hanno dimostrato ancora una volta tutte le magnifiche possibilità del porto di Brindisi: in brevissimo tempo migliaia e migliaia di soldati, di veicoli, di quadrupedi, di tonnellate di materiale hanno potuto essere agevolmente caricate sui piroscafi e sulle navi da guerra che gremivano il porto.

Brindisi ormai è in funzione imperiale, e ogni giorno più si avvia ad esserlo: già si delinea quale Città pulsante di traffici, vibrante di vita, in una luce di prosperità e di progresso.

La sua popolazione che nel 1914 aveva già superato i 28 mila abitanti, oggi tocca i 42 mila, e

segna un indice demografico fra i più elevati del Regno.

La sua funzione storica, volta a Levante, inquadra ed assorbe l'evoluzione dei tempi e dei mezzi; porto di velocità per la navigazione marittima, lo è divenuto ancor più per quella aerea; e non soltanto per i traffici nazionali, ma anche per quelli internazionali ed intercontinentali. La rete di aviolinee che s'intesse ormai su tutto il mondo, ha determinato la costituzione di gangli fra i quali Brindisi ha già il suo posto cardinale.

Oggi la Città millenaria è ancora una volta scelta della Patria sull'Adriatico, e vive in operoso silenzio la sua vigilia d'armi; ma quando si scriverà la storia dell'attuale conflitto, urto titanico di proporzioni sinora sconosciute nelle vicende dell'umanità, la lotta nel Mediterraneo detterà uno dei capitoli più luminosi della edificante narrazione: e Brindisi vi avrà le sue nuove pagine di eroismo e di gloria.

## 7. Sviluppo topografico del porto di Brindisi

Tralasciando tutti i remoti precedenti, che avrebbero un puro interesse storico, e volendo passare in rassegna gli sviluppi topografici moderni del porto di Brindisi, bisogna risalire al 1775, epoca nella quale venne iniziata la riapertura del canale di accesso ai Seni interni.

I lavori di apertura del canale, diretti come si sa dal Pigonati, ebbero molte critiche, ed invero sembra che essi non fossero stati condotti con una perfetta conoscenza dei fenomeni idraulici e nautici locali.

Gli effetti non pienamente felici di questi lavori, fecero in seguito prospettare più volte la idea, fortunatamente mai presa in considerazione, di non utilizzare i seni interni per la navigazione.

« Gli ingegneri incaricati di una tale impresa — si legge in DE LUCA e MASTRIANI *Dizionario Corografico del Regno di Napoli* (ved. Bibliografia) — non seppero studiare la natura e le circostanze locali, nè prevedere l'effetto delle opere che facevano eseguire.

« Come avevano veduto colmato l'obliquo canale, pensarono aprirne un altro perpendicolarmente all'istmo, prolungando in mare due moli guardiani, fino ad incontrare la profondità d'acqua corrispondente alle fregate. Rispetto alle bonificazioni, i lavori si limitarono a colmare soltanto

gli stagni vicini alla città. Le due valli che sboccano nel porto, furono affatto trascurate, ed invece di servirsi delle torbide delle acque che vi affluiscono in tempo di piogge, per rialzare i bassi fondi, si lasciarono disperdere in mare ove producono una progressiva protrazione di spiaggia e di bassi fondi. Con queste opere, il porto fu riaperto, e nel tempo stesso essendosi colmati gli stagni vicini e per mezzo del canale rinnovandosi e rinfrescandosi le acque del porto interno al flusso e riflusso del mare, l'aria si migliorò.

« Parve allora di essersi ottenuto pieno successo nell'impresa, ma la natura non si adatta ai disegni degli uomini, quando si discostano essi dalle sue leggi. I due moli guardiani divennero nuovi limiti della spiaggia, e quindi l'istmo che separava il porto interno dall'esterno, acquistando una maggior larghezza, fece peggiorare la situazione delle cose. Nel corso di pochi anni, essendosi grandemente diminuita la profondità nell'ingresso del canale, la lezione che aveva dato la natura, non valse a far aprire gli occhi dei nuovi ingegneri, i quali, seguendo il medesimo disegno, prolungarono con gittate di scogli i due suddetti moli guardiani. Le scarpe dolcemente inclinate delle gittate di scogli, seguendo i nuovi limiti della spiaggia, ne accrebbero la protrazione, e non dandosi tempo al mare di estenderla gradatamente ai fianchi dei moli guardiani, vi rimasero indietro pestifere lagune. Per tali sconsigliate operazioni, si ottennero momentanei vantaggi, che però nel giro di pochi anni si dileguarono affatto, e dal rimedio fu aumentato il male.

« La Direzione generale de' porti e strade, tenendo presenti gli effetti degli errori commessi dagli antichi ingegneri, fu di avviso non potersi mantenere scavato un profondo canale attraverso dell'istmo e innanzi all'ingresso, poichè l'azione dei cavalloni del mare lo colmerbbe in breve tempo. Dall'altro canto la esperienza ha mostrato che per l'apertura del canale rinnovandosi e rinfrescandosi al flusso e riflusso del mare le acque del porto interno, l'aria di Brindisi si è grandemente migliorata.

« Or la prudenza consigliando di non trascurare alcun miglioramento che la esperienza ha dimostrato utile, si giudicò conveniente di mantenere aperta la maggiore comunicazione possibile tra le acque del porto interno con

quelle dell'esterno, per mezzo di continuati cavamenti, come si sta praticando dal 1833.

« Con queste operazioni non si può sperare di conservare una profondità maggiore di 10 in 12 palmi verso la bocca del canale quando non vi si volesse impiegare annualmente una somma molto speciosa. Si tratta di mantenere sgomberato con continui cavamenti un canale, che i cavalloni del mare si sforzano a tutta possa di colmare, per restituire l'inclinazione del fondo corrispondente all'azione delle diverse cause che vi operano ».

Fortunatamente vi furono calorosi sostenitori della opportunità di tenere aperti i seni interni alla navigazione, e il pericolo di una nuova occlusione totale o parziale del Canale fu eliminato.

« La semplice lettura del progredimento dei lavori quotidiani eseguiti dal Pigonati — scrive il Cervati (op. cit.; ved. Bibliografia) — indica il retto sentiero da doversi battere.

« Svolgendo quella memoria, con istupore ognuno scorderà, che niuna straordinaria operazione sottomarina dovette egli affrontare per aprire un nuovo canale a traverso degli argini di Cesare e del gran banco o istmo che ne precludeva l'entrata...

« Se dunque il Pigonati, anzi che far le meraviglie e costruire cattive banchine ed aprire a caso un canale che sotto gli occhi propri partoriva effetti ruinosi, avesse da più accorto Architetto seguito le orme che la facilità dei suoi lavori gl'indicavano, cioè a dire avesse tutto sfangato quell'istmo, non si sarebbe ora messa in campo dagli oppositori l'impossibilità del riapimento del porto di Brindisi, ed attribuito a cagioni naturali gli ostacoli che produssero il suo ingombramento. Egli avrebbe allora, più che non si può di presente, restituito al porto di Brindisi il primiero suo lustro.

« Ma a dilleguare sempre più i dubbii di coloro che in-seguibile osano supporre l'apertura di questo canale per gli immensi cavamenti che con celerità converrebbe intraprendere, e che s'ingegnano di avvalorare tale loro opinione coll'elevare strabocchevolmente la cifra della spesa neces-

saria per isfangare eggiorno il porto; uopo è il fare sull'oggetto alcune preliminari considerazioni...

« Ecco con ciò svanite le terre paludose ad ambi i lati dell'attuale canale, tagliati e disfatti gli argini di Cesare, slontanati i moli del Pigonati e del tutto annientate le sporgenti scegliere a guisa di pennelli del Pollio... ».

Fra gli altri lavori di rilevante importanza eseguiti durante il regime borbonico, e cioè fino al 1860, sono da annoverarsi: l'escavazione continua del porto; la bonifica di alcune zone paludose, quali quelle di *Ponte Grande* e *Ponte Piccolo*; la costruzione di un primo tratto di banchina lungo la zona cittadina; la costruzione di una scogliera di protezione sulla Costa Quagina; l'erezione, infine, dei primi fari di *Torre Penna*, delle *Pedagne* e del *Fortè a Mare*.

Fra il 1861 ed il 1870, e cioè subito dopo l'unificazione del Regno, si procedeva ad una ulteriore escavazione del Canale Pigonati e dei Seni del Porto Interno; ad una parziale estirpazione della Secca del Fico; alla costruzione della colossale diga di chiusura delle bocche di Puglia; alla gettata del molo e della scogliera del Castello a Mare; alla gettata di uno scogliera di protezione lungo la Costa Morena; alla costruzione di un muro di sponda sul lato occidentale del Canale Pigonati; alla sistemazione e costruzione di 506 metri di banchine lungo le rive dei Seni interni.

Fra il 1870 ed il 1907 si procedeva, principalmente, ai seguenti lavori: ulteriori escavazioni nei vari specchi d'acqua del porto; ricostruzione di vari tratti di banchine nel Porto Interno; ricostruzione di parte della banchina detta della *Dogana*, nel Seno di Levante; costruzione di un muro di sponda anche sul lato orientale del Canale Pigo-

nati; approfondamento e costruzione di muretti di sponda in giro al Seno di Ponente.

Ma solo con Legge 14 Luglio 1907, n. 542, come già si è avuto occasione di dire (1), si ebbe un primo ed armonico piano regolatore per il porto di Brindisi. Il piano era frutto degli studi e dei sopralluoghi della Commissione formata con Decreto 26 Gennaio 1904 con l'incarico di studiare i bisogni dei principali porti del Regno.

La Relazione presentata dalla Commissione, a chiusura dei lavori sul porto di Brindisi, prevedeva la seguente sistemazione ed i seguenti lavori:

#### I. — PER L' AVAMPORTO

Le questioni che si presentavano nell'Avamporto, in ordine ad una sistemazione, della quale si parlava da moltissimi anni e che conveniva una buona volta definire, erano di due specie, e si riferivano:

a) al miglioramento delle condizioni in cui si compiva la rotta di accesso delle navi al Porto interno, e propriamente alla rettificazione della rotta stessa, che era sovrachiamamente tortuosa; nonchè al miglioramento delle condizioni di accesso al seno Bocche di Puglia, allora difficili per la presenza delle Secche Bardet e Caprarella;

b) alla difesa contro il mare e gli interrimenti della bocca del canale di accesso al Porto interno (Canale Pignonati).

Ritenuto che la Secca Bardet, di natura rocciosa, era quindi di oltremodo costosa estirpazione, mentre la Secca Caprarella di natura attaccabile dalla draga, si poteva escavare con spesa moderata; ritenuto inoltre che la girata delle navi provenienti da levante e dirette al seno Bocche di Puglia non poteva farsi che su un circolo di evoluzioni tale da farle passare in franchia di tutta quella parte della secca Bardet a ridosso del molo di Forte a Mare, e che poteva bastare per la sicurezza della navigazione segnalare l'estremità oc-

---

(1) Ved. a pag. 83 e seguenti.

occidentale della Secca con una meda luminosa, mentre per l'accesso al seno, sia da levante sia da mezzogiorno, sarebbe riuscito efficace un sufficiente sgombrò della Secca Caprarella, con moderata spesa;

ritenuto che una rettificazione della rotta al Canale Pigionati non poteva ottenersi se non con lo smussamento della porzione settentrionale più sporgente della Secca del Fico, e che conveniva poi assolutamente, in una definitiva sistemazione, provvedere alla difesa contro il mare e gli interimenti della bocca del Canale stesso;

la Commissione fu di parere che convenisse:

1) limitare a piccolissima entità l'estirpazione della Secca Bardet, smussandone a 9 metri di profondità l'estremità più sporgente a Sud; segnalare con una meda luminosa l'estremità occidentale della Secca; provvedere ad un sufficiente scavo della Secca Caprarella;

2) estirpare a nove metri di profondità tutta quella parte settentrionale della secca del Fico a Nord della congiungente il Faro delle Pedagne col Fanale verde a destra entrando nel Canale Pigionati; e costruire sulla rimanente Secca sino a terra, un pennello di scogliera con fanale alla testata, realizzando così :

a) la rettificazione della rotta ed un cospicuo allargamento del canale di transito;

b) il segnalamento a sud del canale, in modo sicuro ed economico, mediante fanale accessibile in qualunque momento;

c) la difesa contro il mare della bocca del Canale Pigionati, in misura molto superiore a quella in atto; grazie all'aggiunta, sulla Secca, del frangionde;

d) la difesa della bocca stessa anche contro gli interimenti, che mancava affatto e che poteva riuscire perfettamente efficace grazie al detto pennello di scogliera;

e) la creazione nell'Avamposto di un ridosso che sarebbe riuscito utilissimo per evitare il ripetersi di naufragi di piccole navi, che purtroppo, di tempo in tempo, si erano lamentati.

## II. — PER IL PORTO INTERNO

Nel Porto interno, mentre con la costruzione della banchina dinanzi alla Stazione ferroviaria, era ben sistemato il

servizio della *Valigia delle Indie* e mentre erano già approvati e resi esecutivi i lavori di sfangamento del Seno di ponente e la sua recinzione con muretti, si presentavano le seguenti altre questioni: sistemazione del servizio di sbarco del carbon fossile del commercio (allora circa 100.000 tonnellate l'anno); sistemazione del servizio del rifornimento di combustibile ai postali; miglioramento delle condizioni in cui si faceva l'evoluzione dei grandi piroscafi; miglioramento del traffico sulla Banchina di Levante, dinanzi alla Stazione ferroviaria marittima.

A) *Sistemazione del servizio di sbarco del carbon fossile del commercio.*

Il traffico del carbon fossile del commercio si faceva quasi esclusivamente alla Banchina di Levante, dove si trovava anche la Carbonifera Raggio; in certi giorni l'ingombro su quella banchina era enorme, cosicchè era vivamente desiderato un decentramento di questo servizio.

La Commissione innanzi tutto considerò che conveniva tentare di indurre il Raggio a trasferire altrove il suo stabilimento, e precisamente sui terreni già da lui acquistati in fondo al Seno di Levante; ma indipendentemente da questo trasferimento, la Commissione riconosceva che conveniva estendere nello stesso Seno di Levante la zona profonda, dando ai carbonieri un altro specchio utile allo stazionamento, e rendendo anche possibile lo sbarco a terra del carbone in altri punti del Seno stesso, all'infuori della banchina, che avrebbe potuto così sgravarsi del traffico troppo intenso.

Per questo sbarco, ritenuto che a Brindisi il carbone si scaricava a spalla, in modo rapidissimo ed abbastanza economico, e che non era il caso — almeno per allora — di ricorrere ad apparecchi di trasbordo meccanici, la Commissione opinava che si poteva rinunciare alla costruzione di vere e proprie banchine atte all'accosto di navi, banchine che sarebbero costate somme ingenti, sproporzionate alla importanza del traffico, e che si poteva invece tollerare di tenere la nave a rispettosa distanza dalla sponda, trasbordando il carbone mediante ponti — ciò che già si faceva in una certa misura — e che quindi convenisse:

sistemare le sponde con sovralzamento dei muri di riva,

fondati in piccola profondità, prolungandoli nei tratti dove mancavano;

provvedere dei ponti di trasbordo adatti a valicare una distanza considerevole, valutata di circa 20 metri.

La prima sistemazione non presentava alcuna particolarità degna di nota; in quanto ai ponti, data la considerevole distanza di 20 metri circa che avrebbe dovuto rimanere fra la nave e la sponda, sarebbe stato indispensabile ricorrere a pontoni galleggianti.

Questi pontoni avrebbero potuto essere costituiti da casse di ferro, da mettere in corrispondenza di ciascun doppio boccaporto fra la nave e la sponda, e mediante praticabili avrebbero permesso perfettamente il rapido trasbordo del carbone.

Di questi pontoni, indispensabile corredo delle sponde, sarebbe bastato provvederne quattro (sufficienti per due vapori) che data la estrema facilità di spostamento avrebbero potuto rendere utili servigi anche in altri punti del porto.

B) *Sistemazione del servizio di rifornimento del combustibile ai postali ed altri piroscafi.*

Questo servizio in altro tempo si faceva esclusivamente sulla sponda di ponente del Canale Pigonati; ed i piroscafi, sia per sbarcare il carbone ai depositi, sia per fare l'approvvigionamento per la navigazione, si ormeggiavano lungo la detta sponda, occupando una parte del Canale stesso. Quando un piroscavo era nella posizione ora detta, ed entrava od usciva un altro piroscavo, si produceva nel Canale uno spostamento considerevole d'acqua che disturbava grandemente il piroscavo ormeggiato, facendolo sobbalzare con violenza, al punto talvolta da spezzare i cavi e le colonne di ormeggio.

Per ovviare a questi inconvenienti si tentò di trasportare il deposito del combustibile ed il servizio d'imbarco del medesimo al fondo S. Apollinare, costruendovi tre pontili in legno per l'accesso dei piroscafi. Peraltro questi pontili non corrisposero allo scopo e non furono adoperati, cosicchè il trasporto dei depositi del carbone al fondo di S. Apollinare non ebbe effettivamente luogo. D'altronde quei pontili si erano ormai ridotti in cattivo stato per la corrosione del mare.

Si ebbe tuttavia un miglioramento nelle condizioni del servizio di rifornimento di combustibile, perchè due dei depositi vennero impiantati nel Seno di Ponente, ed i due che rimasero sulla sponda occidentale del Canale si trovavano propriamente sul lato ovest della svasatura interna del Canale stesso.

Comunque, volendo definitivamente sistemare e concentrare il servizio di deposito e rifornimento di combustibile ai piroscafi, sembrò conveniente mantenere il concetto di trasportarlo al fondo S. Apollinare, tanto più che l'Ufficio del Genio Civile di Lecce aveva preparato un progetto per costruire dinanzi al detto fondo 320 metri di banchina in profondità di 8 metri.

Ma la Commissione, rilevato che la spesa era sproporzionata all'importanza del servizio da sistemare, e ritenuto che gli inconvenienti erano ormai molto minori che non un tempo, concludeva che non convenisse costruire a S. Apollinare la banchina progettata, e che per corrispondere all'eventualità di trasportarvi il servizio in parola, potevano bastare semplici muretti di riva fondati in piccola profondità e non accostabili dai piroscafi, dai quali, usando gli accennati pontili ausiliari galleggianti, si sarebbe potuto egualmente, volendo, caricare e scaricare il carbone.

*C) Miglioramento delle condizioni di evoluzione delle navi.*

Questo miglioramento non poteva ottenersi che mediante un conveniente allargamento dello specchio d'acqua in un punto del porto, e questo punto non poteva essere che nella riunione dei due Seni presso il Canale Pigonati ed il fondo S. Apollinare.

L'allargamento avrebbe dovuto compiersi intaccando questo fondo, e facendo luogo, nel contempo, alla sistemazione della sponda nel modo e per gli scopi di cui al precedente comma B). L'allargamento inoltre avrebbe potuto commisurarsi alle esigenze dell'epoca, senza grave pregiudizio dell'avvenire, giacchè, sistemata con muretto di riva, la sponda di S. Apollinare, in caso di ulteriore allargamento avrebbe potuto facilmente spostarsi più in dentro.

*D) Miglioramento del traffico di esportazione.*

Al traffico di esportazione il porto di Brindisi offriva poche, per non dire niuna, comodità, sebbene il traffico

stesso fosse importante, specialmente per la qualità dei prodotti (frutta fresche e secche, olii, vini ed altri prodotti agricoli). Si lamentava specialmente la mancanza di tettoie per il ricovero dei prodotti, i quali dovevano contentarsi di copertoni, spesso inefficaci.

La Commissione ritenne che in via di urgenza convenisse provvedere di tettoia innanzi tutto la Banchina delle Sciabiche, la quale era molto larga ed era poi in via di essere allacciata direttamente alla strada provinciale di San Vito; altre tettoie si sarebbero potute impiantare anche in altri punti del porto, come sul piazzale della Carbonifera, qualora fosse stato sgombrato da questo stabilimento, giusta il comma A).

E) *Miglioramento delle condizioni del traffico alla Banchina di Levante.*

Queste condizioni essendo infelici per la presenza di un risalto di 15 metri esistente fra la detta Banchina e quella contigua della Dogana, risalto che inutilizzava un buon tratto di sponda di approdo, la Commissione ritenne indispensabile proporre la soppressione del risalto mediante la costruzione di un tratto di 80 metri di calata nuova di raccordo fra le due calate anzidette.

\* \* \*

In base al programma sopra esposto, la Commissione chiese e ottenne dal Ministero che fosse studiata dall'Ufficio del Genio Civile di Lecce una serie di progetti di massima contemplanti le varie opere sopraccennate. Giusta le risultanze di tali progetti, le opere proposte avrebbero importato una complessiva spesa di circa due milioni di lire.

Nel caso speciale di Brindisi, essendovi già uno stanziamento di un milione di lire per « escavazione straordinaria, costruzione di scogliera e di banchine con relativo arredamento », la Commissione credette di indicare quali fossero a suo avviso le opere che più urgentemente occorreva eseguire, utilizzando lo stanziamento anzidetto, e quali quelle che si sarebbero potute rimandare a più tardi.

Pertanto ritenne:

1) che era indispensabile e urgente migliorare una buona volta le condizioni di accesso al Porto interno, rendendo

meno tortuosa la rotta, coll'aseguire sollecitamente la rimozione della parte della Secca del Fico prevista nel progetto;

2) che l'escavazione della Secca Caprarella, opera molto costosa, non sembrava urgente per lo scopo che essa avrebbe dovuto raggiungere, e cioè quello di permettere libero accesso alle navi nel seno Bocche di Puglia;

3) che invece l'estirpamento della secca Bardet, limitato alla misura indicata nel progetto, avrebbe giovato all'argamento del canale di accesso, già ammesso come urgente;

4) che erano urgenti: la sistemazione del servizio di rifornimento del carbone ai piroscafi; l'allargamento del bacino di evoluzione; la costruzione di una tettoia sulla Calata delle Sciabiche; la sistemazione del servizio di sbarco del carbone nel Seno di Levante; la costruzione dei muri di sponda a S. Apollinare, e di quelli nel Seno di Levante, con relativo sfangamento;

La spesa complessiva per le opere più urgenti risultava così di L. 978,500, somma poco diversa dal milione già stanziato.

Quanto ai pontili galleggianti, che si prevedevano indispensabili per il raccordo dei piroscafi coi muretti fondati in piccolo tirante d'acqua, non trovavano capienza nella somma anzidetta, ma probabilmente alla spesa per alcuni di essi avrebbe potuto farsi fronte con economie sugli appalti delle opere, od in altro modo.

In quanto alle altre opere, e cioè l'escavazione della secca Caprarella, il raccordo della Banchina di Levante con quella della Dogana, e la costruzione di una seconda tettoia, esse avrebbero potuto eseguirsi più tardi, quando vi fossero stati altri stanziamenti.

Sottoposto il piano regolatore formulato come sopra, alle Commissioni Locale e Centrale dei Porti e Fari, fu da quest'ultima emesso il voto, che fosse da rinunziarsi agli scavi previsti nella Cala delle Navi, sostituendo ad essi una maggiore escavazione della secca Bardet, in modo da realizzare sia un allargamento del canale di rotta al Porto interno,

sia un'agevolazione della rotta di accesso alla Cala delle Navi.

Inoltre fu dal Ministero della Marina riesaminata la questione dei fondali da realizzarsi nelle varie zone del Porto interno ed esterno, e, dopo un'istruttoria affidata al locale Ufficio del Genio civile e all'Ispettore Compartimentale, fu ammesso che conveniva avere fondali di 11 metri nella parte più foranea del canale di rotta nell'Avamposto.

E finalmente, su richiesta del Ministero della Marina, fu anche ammessa la convenienza di dare alla banchina di riva da costruirsi a S. Apollinare, un tirante d'acqua di 3 metri anzichè di m. 1,50, come era stato proposto in origine.

\*  
\* \* \*

In base a tali modificazioni il piano regolatore per il porto di Brindisi rimaneva definitivamente così concretato:

#### A) NELL'AVAMPORTO.

##### *Opere di maggiore urgenza:*

Parziale rimozione, sino alla profondità di 11 metri, della Secca del Fico, e costruzione di un pennello di scogliera sulla rimanente parte della Secca; approfondamento anche ad 11 metri della parte più foranea del canale di rotta, ad est ed ovest della detta scogliera.

*Opere di minore urgenza:*

Estirpamento parziale della Secca Bardet, sia verso il canale di rotta, sia verso la Cala delle Navi, in modo da facilitarne l'accesso da levante, rinunciando all'impianto della meda luminosa; ed ulteriore regolarizzazione ed approfondamento, se necessari, del canale di rotta, anche verso la Secca del Fico.

B) NEL PORTO INTERNO.

*Opere di maggiore urgenza:*

Sistemazione del Seno di levante, mercè sovralzamento del muretto di recinzione, e sfangamento.

Costruzione di un muro di sponda con tirante d'acqua di 3 metri ed ovest della spiaggia di S. Apollinare, e sfangamento dello specchio antistante.

Costruzione di una tettoia metallica sulla Calata delle Sciabiche.

*Opere di minore urgenza:*

Ampliamento della Banchina di levante presso la Stazione ferroviaria del porto.

Costruzione di un'altra tettoia sul piazzale allora occupato dalla Società Carbonifera.

Provvista di 4 pontili galleggianti per il raccordo fra i piroscafi carbonieri e le sponde in piccola profondità.

I lavori di maggiore urgenza, che ammontavano alla somma di un milione già stanziata, avrebbero dovuto essere iniziati subito, e la Commissione faceva voti che effettivamente lo fossero.

Tutto il piano si manteneva nei limiti della proposta spesa complessiva di 2 milioni di lire, e veniva definitivamente approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto del 17 Settembre 1907, n. 1092.

\*  
\* \* \*

I lavori previsti da questo piano regolatore furono subito iniziati, e la loro sistematica attuazione, adattata tuttavia alle necessità che successivamente si presentavano in rapporto alle esigenze dei traffici, fu condotta avanti per vari anni; gran parte di essi, infatti, era in corso o ancora in programma allo scoppio della conflagrazione mondiale del 1914.

Fra il 1905 e questo storico anno si erano già realizzate le seguenti principali opere:

Banchina dello scalo ferroviario: sviluppo m. 152; tirante m. 9 (1906).

Banchina orientale del Canale d'accesso ai Seni interni; sviluppo m. 250; tirante m. 8 (1908).

Muri di sponda lungo le rive del Seno di ponente e sfangamento a 2.50 lungo le rive stesse: sviluppo m. 1700; tirante m. 1,50 (1910).

Capannone metallico di m. 46 × 16 sul piazzale delle « Sciabiche » per deposito di merci (1910).

Sovralzamento della banchina a nord-ovest del Seno di levante; sviluppo m. 400; tirante m. 1 (1911).

In occasione della guerra mondiale, in vista dell'importanza militare di Brindisi e sin dal periodo della neutralità, furono eseguiti importanti lavori nel porto.

Anzitutto si continuarono con più intensità i lavori di escavazione: i fondali delle zone utili del *Porto Medio* e del *Seno di Ponente* furono portati a m. 10,50 e quelli del *Seno di Levante* a m. 9,50 (1916); fu estirpata la *Secca Bardet*, che ostacolava l'ingresso al Seno di Bocche di Puglia; fu estirpata gran parte della *Secca del Fico* che ostacolava la rotta di transito nel Porto medio. Si calcola che durante il periodo delle ostilità siano stati dragati oltre 3 milioni di mc. di materiali, e demoliti vari milioni di mc. di scogli.

Fu costruito un tratto di 22 metri di scalo di alaggio per piccole imbarcazioni, presso il Pontile Santa Maria, sulla sponda settentrionale del Seno di Ponente (1915); fu portata a termine la *Banchina* a SE del Seno di Levante, con uno sviluppo lineare di 225 metri e con un tirante di 5 metri (1916).

Risale, inoltre, al 1917 la costruzione della diga e scogliera denominata di *Costa Morena*, al limite verso est del Porto medio, con uno sviluppo di 600 metri (1917).

Si portò a terminè anche la chiusura dei passi fra le isole Pedagne, iniziata già prima della guerra, con l'occlusione del passaggio dei Trapanelli.

Risale, come si è già avuto occasione di dire (1), appunto al periodo della guerra l'inizio dei lavori, in fondo al Seno di Ponente, per la costruzione di un grande bacino di carenaggio, e il progetto del Canale navigabile fra Brindisi e Taranto.

---

(1) Ved. la nota 1, a pag. 87.

\*  
\* \*

All'avvento del Fascismo la situazione topografica del porto di Brindisi si poteva così riassumere:

superficie complessiva degli specchi acquei per are 240, di cui are 80 dei Seni interni;

sviluppo complessivo delle banchine a forte tirante per metri lineari 1.691.

Da allora la sistemazione topografica del Porto ha avuto sviluppo metodico e costante, particolarmente negli anni più recenti.

Oggi il porto di Brindisi ha banchine per 2.292 metri lineari, di cui un chilometro per piroscafi di grossa portata e 700 metri per piccole navi a vapore; con le sistemazioni in atto l'efficienza lineare degli attracchi potrà essere portata a circa 2.700 metri.

Passando in rapida rassegna i lavori compiuti dal 1922 in poi, notiamo:

lo splatemento per 15.600 metri sulla sponda orientale del Seno di Levante, per trasferirvi la « Carboniera Raggio », risolvendo così un problema che si trascinava da decenni (1925);

la costruzione della banchina alla risvolta Montenegro, per metri lineari 207,50 e con tirante di 8 metri;

la costruzione della Banchina della Dogana, con uno sviluppo di 165 metri lineari e con tirante di 8 metri;

la costruzione del muro di sponda al piazzale per la nuova sede della « Carbonifera Raggio », con uno sviluppo di 220 metri lineari, e l'escava-

zione dello specchio antistante, con tirante di 8 metri;

il prolungamento per 93 metri lineari dello scalo di alaggio per piccole imbarcazioni, costruito nel 1915, sulla sponda settentrionale del Seno di Ponente;

la costruzione della banchina sulla sponda NE del bacino di evoluzione, con uno sviluppo di 237 metri lineari e con tirante di m. 8,25;

la ricostruzione della banchina di Levante, con allineamento sulla esistente Banchina ferroviaria, per metri lineari 310, su fondali di 11 m.;

il consolidamento ed il miglioramento di quasi tutte le preesistenti banchine;

il rifiorimento della diga di Costa Morena e della diga di Bocche di Puglia;

la sistemazione della base del fanale di Punta Riso e la colmatura delle caverne sotto il fanale delle Pedagne;

il rivestimento in calcestruzzo del canale di bonifica di Ponte Piccolo;

la costruzione di un pontile in cemento armato nel braccio N del Porto interno, per una lunghezza di 60 metri;

la costruzione di una banchina di raccordo fra lo spigolo E della banchina della nuova Stazione marittima e l'angolo E della vecchia Banchina carbonifera;

la costruzione della grande Stazione Marittima per passeggeri, sorta al posto della stazione ferroviaria di Brindisi marittima, su un'area di oltre 8 mila metri quadrati;

la costruzione della grande strada commercia-

le per il diretto accesso alle calate portuali senza dover passare per il centro cittadino;

la costruzione della aerostazione marittima (*Idroscalo*) e della prospiciente banchina in muratura;

la costruzione della aerostazione terrestre (*Aeroporto*) e delle relative piste ed aviorimesse.

## 8. Coreografia attuale del porto di Brindisi

Il litorale dell'Adriatico inferiore, compreso fra Capo S. Maria di Leuca e la testa del Gargano, si svolge secondo una linea molto regolare, sulla quale si aprono le sole insenature di Brindisi e di Manfredonia.

Quella di Brindisi si apre verso l'estremità meridionale della costa, fra il *Capo Cavallo* e il *Capo Gallo* detto pure *Punta Penna*, e racchiude un magnifico porto naturale: il più sicuro di tutto il litorale occidentale dell'Adriatico e *l'unico della costa meridionale adriatica italiana che possa dare sicuro rifugio a navi di grandi dimensioni* (1).

La genesi naturale del porto non pare dubbia: trattasi evidentemente di un lavoro dell'erosione fluviale (2). La cimosa litoranea pliocenica, sulla quale si apre l'insenatura, consta di argille sabbiose, di argille turchine, e, sulla costa, di calcare sabbioso frangiato da una panchina quaternaria. L'erosione fluviale ha inciso nelle argille due val-

---

(1) Ved. PORTOLANO DEL MEDITERRANEO dell'Istituto Idrografico della R. Marina - edizione 1939, vol. I, pag. 54.

(2) Ved. TEOBALDO FISCHER - *La Penisola italiana*, Torino, U. T. E. 1902, pag. 99; ved pure la *Parte bibliografica* di questo volume, ed in particolare gli scritti del prof. COSIMO DE GIORGI.

loni, che partendo da punti opposti convergono verso una bocca comune, la quale comunica con una baia a forma di mezza luna, scavata dal mare nel calcare più resistente e protetta da isole rocciose contro la furia delle onde.

Un lento moto di sommersione, che del resto dovette essere del tutto locale e che provocò anche il frastagliamento di questo breve pezzo di costa, aprì l'adito al mare, il quale occupò le estremità più basse di quei valloni. Pari origine hanno i due altri intacchi situati a mezzodi del porto, detti *Fiume Grande* e *Fiume Piccolo*, divenuti col tempo, per la formazione di dune sabbiose litoranee, due veri e propri stagni pestilenziali, oggi totalmente bonificati.

\* \* \*

Tutta la vasta e profonda insenatura si estende in direzione SW per circa 3 miglia con una superficie acquea complessiva di 630 mila mq., e si divide in tre distinti bacini: *L'Avamporto* o *Rada*, il *Porto Esterno* o *Porto Medio* ed il *Porto Interno*. Questi due ultimi comunicano per mezzo di un canale, detto *Canale Pigonati*.

## AVAMPORTO

*L'Avamporto* o *Rada*, aperto solamente ai mari del 1° quadrante, si estende per 360 mila mq., con fondali da 12 a 15 metri, fra la terraferma a sud; le isolette *Pedagne* ad est; l'isola di *S. Andrea* e i moli di *Forte a Mare* e di *Costa Morena*, fra i quali si apre l'adito al *Porto Esterno*, ad ovest.

Sul tratto di costa che limita l'*Avamporto* a mezzogiorno, sfocia il canale collettore di bonifica dello stagno di *Fiume Grande*, presso la punta dello stesso nome; verso est, e precisamente da Capo *Bianco*, si dirama la diga che chiude il *Passaggio dei Trapanelli*, fra la terraferma e la *Pedagna Grande*.

Le *Pedagne* sono 5 isolotti che sporgono appena qualche metro dal mare: si presume che il loro nome derivi dall'essere un tempo quasi possibile il guado fra l'una e l'altra. Particolarmente si distinguono con i nomi di *Pedagna Grande*, *Giorgio Treviso*, *La Chiesa*, *Monacello* e *Traversa*. Le prime tre sono congiunte fra di loro da dighe, mentre che la *Pedagna Grande*, come si è visto, è a sua volta congiunta alla terra ferma, e precisamente al Capo *Bianco*, da una diga lunga circa 500 metri; sull'isolotto *Traversa* sorge il Fanale delle *Pedagne*.

L'*Isola di S. Andrea* o del *Lazzaretto*, anticamente detta anche *Isola Bara*, si distingue in tre parti: quella maggiore, sulla quale, e precisamente a *Punta Riso*, sorge il Faro; quella media sulla quale sorge il Castello *Alfonsino* (1); e quella piccola, più a sud, sulla quale è il Forte a Mare: dall'estrema punta di quest'ultima si diparte un molo, con direzione SE che divide il *Porto Esterno* dall'*Avamporto*.

## PORTO ESTERNO

Il *Porto Esterno*, detto anche *Porto Medio*, si estende per 180 mila mq. con fondali in media

(1) Vedi la nota 1, a pag. 52 di questo volume.

fra i 10 e gli 11 metri, ed è cinto a sud dalla terraferma, e precisamente dallo sviluppo di *Costa Morena*; ad est, dove si apre la bocca, dal molo di *Costa Morena*, dal pennello del Forte a Mare e dall'Isola di S. Andrea; ad ovest, dove, verso l'estremo limite sud, si apre il Canale Pigonati che lo unisce al Porto interno, dalla terraferma e particolarmente dallo sviluppo di *Costa Quagina*; a nord, in fondo ad un vasto seno, dalla diga che, unendo la terraferma all'Isola di S. Andrea, chiude le antiche *Bocche di Puglia*, un tempo aperte alla navigazione.

Lo specchio d'acqua che viene ad essere racchiuso fra questa diga a settentrione, la *Costa Quagina* a ponente, l'Isola di S. Andrea e il pennello del Forte a Mare a levante, forma la profonda insenatura detta *Cala delle navi*, completamente riparata da tutti i venti, con fondali fra i 10 e gli 11 metri.

La diga che chiude questo seno, a nord, si svolge in direzione EO per 440 metri; trattasi di un'opera colossale costruita nel 1869, mediante una gettata di massi artificiali di calcestruzzo alla rinfusa, in fondali medi di m. 11, con scarpata di 1/4 verso l'esterno e di 1/2 verso l'interno, ergendosi sino a m. 4 sopra il livello medio del mare, e larga 30 metri al livello stesso. Essa ha deviato la corrente litoranea che rasenta la costa occidentale dell'Adriatico, chiudendo completamente il porto da quel settore.

Della stessa epoca e della stessa struttura della Diga di Bocche di Puglia è il pennello del *Forte a Mare*, che s'avvanza per 257 metri con direzione S-SE, mentre che il pennello che parte da *Costa*

*Morena* e s'avanza per 600 metri in direzione N NW, risale al 1917.

Prima della costruzione di questo pennello a Costa Morena non vi era netta distinzione fra l'*Avamposto* e il *Porto Medio*, ma l'uno e l'altro si fondevano, a mezzogiorno, in una vasta rada aperta ai mari del 1° quadrante.

Le secche di *Caprarella* e di *Bardet*, rispettivamente ad occidente ed a levante dell'ingresso alla Cala delle Navi, e la secca del *Fico* dinanzi a Costa Morena, limitavano un tempo gli spazi d'acqua utilizzabili: oggi le prime due sono eliminate, e la terza è ridotta in limiti che non intralciano il traffico.

A ponente, lungo la Costa Quagina, ed a sud lungo la Costa Morena, vi sono due scogliere a salvaripa, che si sviluppano rispettivamente per 650 e 686 metri: sono larghe circa 10 metri al livello medio del mare e ne emergono per m. 1,50, essendo alte complessivamente m. 5,50 in media.

Sul tratto di costa a mezzogiorno sfocia il collettore di bonifica di *Fiume Piccolo*.

Sul lato occidentale del Castello a Mare si apre una Darsena per imbarcazioni, ben riparata.

In direzione della spiaggia di *Mater Domini* sorge la Stazione sanitaria per disinfezioni e quarantene.

## CANALE PIGONATI

Verso l'angolo SW del Porto Medio si apre il *Canale Pigonati* con direzione parimenti a SW, lungo 250 metri, largo 100, con fondali di oltre 10 metri sulla rotta di utilizzazione. Il Canale è cinto da banchine: quella ad occidente, detta di *Po-*

*sillipo*, ha il muro di sponda fondato in parte a m. 9 ed in parte a m. 7, ed emergente m. 1,70 sulle acque medie; quella ad oriente, detta di *S. Apollinare*, ha il muro di sponda fondato a m. 9.

## PORTO INTERNO

Dal Canale Pigonati si accede al vetusto *Porto Interno*, che non conosce procelle e che si addentra verso sud-est e verso sud-ovest, con due profondi seni, detti appunto *Seno di Levante* e *Seno di Ponente*; essi racchiudono, come in un amplesso, la penisola sopra la quale, in pittoresca posizione, sorge la Città.

Di fronte allo sbocco del Canale Pigonati, sulla sommità di una gradinata, si erge bianca e slanciata la celebre colonna romana di marmo, sovrastata da un ricco capitello (1): dietro di essa si sviluppa il vecchio centro cittadino, dominato dal Castello Svevo (2) e dalla scura sagoma del Duomo con il campanile quadrangolare (3), mentre che la Città nuova si espande a sud.

A destra, sulla sponda opposta, alto, maestoso ed isolato, il Monumento al Marinaio delinea la sua sagoma a timone; visto dal largo, invece, ha l'aspetto di un grande uccello stilizzato.

Il *Porto Interno* ha una superficie acquea di 80 mila mq. con fondali fra gli 8 e i 12 metri e con uno sviluppo di 6.480 metri di rive: la zona più larga del porto è proprio alla congiunzione dei due

(1) Vedi nota 1 a pag. 29.

(2) Vedi nota 1 a pag. 41.

(3) Vedi nota 1 a pag. 73.

Seni, dinanzi allo sbocco del Canale Pigonati, e quivi manovrano liberamente le più grosse navi.

Le sponde meridionali ed occidentali dei due Seni sono banchinate; i piroscafi possono restarvi accostati per le operazioni commerciali. Sono altresì banchinati parte della sponda di S. Apollinare, il tratto di fronte alla Banchina di Levante ed il Canale Pigonati.

Procedendo dal Seno di Levante verso quello di Ponente, dal lato della Città, si ha dapprima la *Banchina di Levante*, poi la vecchia *Banchina Carbonifera*, e poi ancora, la *Banchina della Stazione Marittima*, la *Banchina della Dogana*, la *Banchina Centrale*, la *Banchina Montenegro*, la *Banchina delle Sciabiche*.

Lungo le banchine di Levante, vecchia *Carbonifera* e *Stazione Marittima* corre una linea ferroviaria raccordata con la Stazione Centrale.

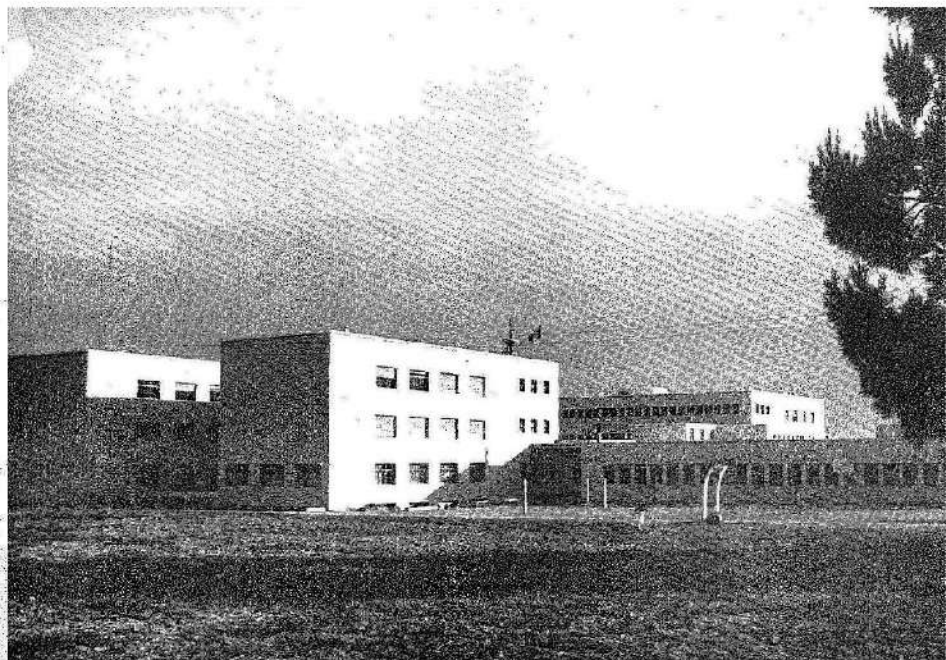
Procedendo dal Seno di Levante verso quello di Ponente, lungo le sponde opposte alla Città, si ha anzitutto un tratto banchinato di fronte alla Banchina di Levante, poi, più a nord, la *Banchina di S. Apollinare*, lo sbocco del *Canale Pigonati* e, nell'altra sponda, i nuovi *Depositi di Carbone*, e, dopo il Monumento al Marinaio e la *Banchina di S. Maria del Casale*, uno *Sculo di alaggio*.

La grande *Stazione Marittima per passeggeri*, in via di totale allestimento, risulta ben adeguata ai bisogni del movimento del porto; come in quella di Genova e in quella di Napoli, l'accesso alle navi, dall'interno della Stazione, si compie direttamente a mezzo di adatte opere a livello. Nessuno dei grandi impianti comuni a tutte le mag-

giori stazioni marittime mancherà in quella di Brindisi.

Sarà, inoltre, allestita anche una *Stazione merci*, con grandi impianti frigoriferi e nuovi magazzini generali, opere delle quali si sente la mancanza.

Dal piazzale della nuova *Stazione Marittima*, per Corso Garibaldi e Corso Umberto, attraversando tutta la città, si giunge direttamente alla *Stazione Centrale* delle Ferrovie dello Stato.



*Il COLLEGIO NAVALE DELLA GIL sorge in Contrada Casale: fu il Duce a volere che esso sorgesse a Brindisi, e l'8 settembre dell'Anno XII, lo stesso Mussolini, impugnando nelle salde mani un comune piccone da sterratore, faceva spazio alla prima pietra del grandioso edificio. L'opera è costata oltre sei milioni di lire, di cui circa la metà è stata spesa dall'allora Opera Nazionale Balilla, ed il rimanente dall'Amministrazione Provinciale e dal Comune di Brindisi. Per costruirlo occorsero 110 mila giornate lavorative; esso occupa 67 mila mq. di superficie, di cui oltre 13 mila coperti dagli edifici ed il rimanente dal parco, dai giardini, dai campi sportivi, dal teatro all'aperto, etc.; già da vari anni in funzione, si è brillantemente affermato come un istituto modello per l'educazione della gioventù italiana, e particolarmente per quella che vuole darsi al mare (Foto Enit).*