

GIANFRANCO PERRI

**Nel 1871 si inaugurò il traforo del Frejus: il più lungo tunnel ferroviario al mondo
“diede impulso alla Valigia delle Indie e delineò lo sviluppo urbanistico di Brindisi”**

Pubblicato, parzialmente, su il7 Magazine del 6 agosto 2021

Il traforo ferroviario del Frejus che collega la Francia all'Italia, corre sotto il Monte Frejus fra le città di Modane in Francia e Bardonecchia in Italia. Lo scavo della galleria, comunemente detta anche del Cenisio, iniziò nel 1857 e venne completato il 25 dicembre del 1870. Il traforo fu inaugurato 150 anni fa, il 17 settembre 1871 e il 5 gennaio 1872 vi transitò per la prima volta il treno del collegamento tra Londra e Brindisi della Valigia delle Indie. Al momento dell'apertura il Frejus era il più lungo – 12.820 metri – tunnel ferroviario del mondo e rimase tale per più di dieci anni, fino al giugno 1882.

La cessione della Savoia alla Francia da parte del Regno di Sardegna nel marzo 1860 mise in forse il proseguimento dell'opera, ma Cavour – che prima ancora che si parlasse del taglio di un canale a Suez, intuendo il buon partito che poteva trarsi dalla peculiare configurazione geografica della Penisola, aveva avviato quell'ambizioso progetto che l'Europa guardò lungamente con ironica meraviglia – decise farla proseguire allorché i francesi accettarono che i lavori venissero continuati dagli italiani impegnandosi a versare la metà del costo totale preventivato a condizione che il tunnel fosse concluso entro i 25 anni stimati, con inoltre un premio per ogni anno di anticipo sulla scadenza. Nonostante le enormi complessità tecniche affrontate, il tunnel fu concluso in soli nove anni dall'accordo, dopo un totale di 13 anni di lavori ininterrotti, condotti a felice termine scavando parallelamente da entrambi gli imbocchi.

Quella che era stata indicata come “ironica meraviglia europea” invece, fu presa abbastanza seriamente dal romanziere francese Jules Verne, il quale forse non avrebbe mai scritto – lo fece infatti proprio tra il 1871 e il 1872 – il suo famoso “Giro del mondo in ottanta giorni” se non avesse appreso che quella nuova galleria ferroviaria del Moncenisio avrebbe permesso – senza la necessità di dover valicare le Alpi – di compiere il tragitto in treno da Londra a Brindisi in sole 42 ore e quindi, attraverso il recentemente aperto istmo di Suez, far rotta direttamente verso l'Asia meridionale.

Secondo il *Morning Chronicle*, che nel romanzo ispirava il protagonista Phileas Fogg, per andare da Londra a Bombay via Suez prendendo il treno via Moncenisio fino a Brindisi, si impiegavano appena una ventina di giorni – in realtà erano 22 – di cui solo 7 fino a Suez e poi altri 13 fino a Bombay. Quindi, le tappe successive prevedevano 3 giorni in treno per Calcutta, poi via mare 13 a Hong-Kong, 6 a Yokohama, 22 a San Francisco e da lì altri 7 giorni di nuovo in treno per New York e infine gli ultimi 9 giorni in nave per Londra, con un totale pertanto, di 80 giorni.

Certo è però – Verne a parte – che non furono soltanto i tre giorni di risparmio offerti da Brindisi rispetto a Marsiglia – il percorso Londra Bombay via Marsiglia durava 25 giorni – ad inclinare la risoluzione britannica in modo nettamente favorevole all'alternativa italiana. Il determinante appoggio britannico a suo tempo fornito all'unificazione politica dell'intera Penisola, infatti, non solo aveva mirato al vantaggio di poterla inserire nelle reti di comunicazioni ferroviarie, marittime e telegrafiche dell'Impero Britannico, ma aveva anche messo in conto di poter creare un contrappeso geopolitico alla Francia, non più aperta nemica ma pur sempre concorrente in Africa, nell'Impero Ottomano e in Estremo Oriente.

Passare per Brindisi infatti, avrebbe consentito, all'occorrenza, poter bypassare anche Lione, Parigi e Calais e poter scendere quindi al Mediterraneo via Ostenda e il Sempione. Senza trascurare

inoltre, la grande importanza strategica del tacco dello stivale – con il porto di Brindisi in primis e già ben compresa da Napoleone fin dal 1801 – come cerniera tra Malta e le Ionie e come perfetta proiezione verso il Levante: quello vicino e quello lontano.

«...Di fatto, comunque, per il giovane regno d'Italia [e per Brindisi] Moncenisio e Suez avrebbero modificato la stessa struttura geoeconomica della penisola [e della città]: non più solo “ponte” tra Est e Ovest, come nell’era degli antichi Stati e delle Repubbliche marinare, ma anche “ponte” tra Nord e Sud. Tornava l’antica Italia augustea, perfetto segmento centrale della Peutingeriana, tra Britannia e Taprobane: Ceylon. Sbarrata dal nazionalismo liberale la Porta del Vicino Oriente e decaduta la Venezia italiana a provincia di frontiera brevemente supplita da Trieste in attesa di essere a sua volta sostituita da Fiume, da Brindisi in cambio – e poi anche da Napoli – l’Italia unita si affacciava all’Oriente Estremo.» [L’unità italiana e il controllo inglese di Suez di A. Perrone - Quaderno SISM, 2019].



London – Brindisi – Ceylon

A supporto della Valigia – ad esempio – nel 1873 la società *Anglo Mediterranean Telegraph* realizzò la posa del cavo telegrafico sottomarino tra Brindisi e Alessandria, in base a una convenzione stipulata due anni prima con la Direzione generale dei telegrafi italiani. Quell’accordo del 1871 prevede la cessione da parte della società britannica al governo italiano della lunga linea telegrafica di terra che tagliava l’intera penisola per, in cambio, la concessione sullo strategico cordone sottomarino tra Brindisi e l’Egitto.

Inoltre, proprio in vista del nuovo contesto geopolitico internazionale che si andava delineando all’indomani della nascita stessa del regno unitario italiano, per Brindisi il progetto ferroviario del Moncenisio, ancor prima d’essere completato, rappresentò lo stimolo opportuno e necessario per farvi giungere la ferrovia adriatica che era rimasta sospesa ad Ancona. Un collegamento che era stato posposto a lungo anche a causa della disunità politica della penisola italiana la cui costa adriatica era appartenuta a quattro, a tre, e infine a due diversi Stati. Un collegamento ferroviario che, d’altra parte e soprattutto, oltre a costituire certamente

l'indispensabile e indiscutibile premessa per la Valigia delle Indie, sarebbe risultato fondamentale per lo sviluppo in sé della città.

Così, infatti e a mo' d'esempio, inaugurata la stazione ferroviaria di Brindisi nel 1865, le valige postali da Brindisi passarono dall'essere 559 nel 1870 a 5.084 nel 1875, a 9.240 nel 1880, a 12.427 nel 1884. Mentre quelle per Brindisi passarono da 1.295 nel 1870 a 10.638 nel 1875, a 23.764 nel 1880, a 43.103 nel 1884.

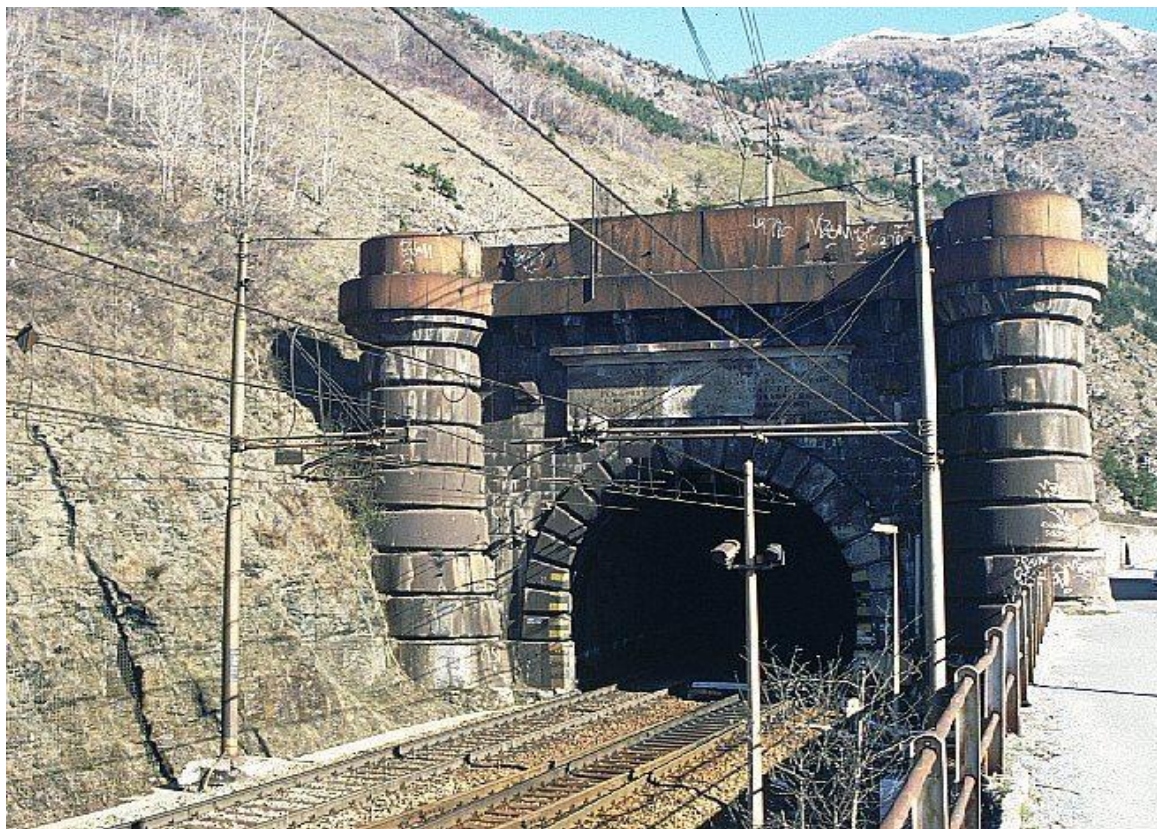
Quella congiuntura internazionale quindi, si rivelò estremamente positiva per Brindisi, nella misura in cui già nel 1862 il neoparlamento nazionale insediato a Torino approvò inserire nella programmazione generale delle infrastrutture da realizzare prioritariamente, il completamento della linea ferroviaria lungo la costa adriatica con la costruzione delle tratte Ancona-Foggia e Foggia-Brindisi. Una linea ferroviaria considerata dall'ingegnere Quintino Sella, ministro delle finanze, come "una delle principali arterie d'Europa destinata ad avere grande importanza nel commercio e nei traffici in generale con tutto l'Oriente".

«...La realizzazione delle opere fu affidata alla Società delle Ferrovie Meridionali, fondata per l'occasione da 92 banchieri italiani con un capitale di cento milioni di lire, che avviò l'attività nel 1863 con i progetti per i tronchi Ancona-Brindisi, Foggia-Napoli e Pescara-Sulmona. La linea Ancona-Pescara-Foggia fu aperta al traffico verso la fine dello stesso anno, la Foggia-Bari nell'anno successivo ed il tronco finale Bari-Brindisi, aperto il 29 gennaio 1865, fu solennemente inaugurato qualche mese dopo, ovvero il 25 maggio dello stesso anno... La tratta ferroviaria Brindisi-Lecce fu aperta ufficialmente pochi mesi dopo, il 15 gennaio del 1866, mentre saranno necessari altri venti anni per l'apertura al traffico passeggeri della linea ferroviaria tra Brindisi e Taranto.» [1865: *Inaugurazione della ferrovia che unisce Brindisi a Bari* di G. Membola - il7 MAGAZINE, 2018].

Quella ferrovia costituì di fatto il reale delineatore dell'espansione urbanistica di Brindisi, alimentata – negli anni a cavallo tra l'800 e il '900 – dall'immigrazione legata alla cosiddetta "trionfale avanzata del vigneto" conseguenza della crisi di produzione in Francia. Con la costruzione della stazione centrale prima e di quella marittima dopo infatti, e con la conseguente necessità di collegarle anche su strada, si crearono i nuovi assi di sviluppo urbano: i corsi Umberto I e Garibaldi-Roma che ricondussero i limiti del perimetro abitato fino all'originario circuito perimetrale delle antiche mura vicereali – un circuito in parte ricalcato sul suo lato esterno dalla stessa via ferrea – riscattando gradualmente tutti gli ampi spazi che da tempo erano stati via via occupati da più o meno coltivati terreni agricoli. Mentre, lungo le adiacenze parallele alla stessa via ferrea – prossima appunto al perimetro cittadino – si furono costruendo in sequenza i numerosi stabilimenti vinicoli legati anch'essi, per definizione propria, alla già citata trionfale avanzata del vigneto.

Purtroppo, le amministrazioni comunali e le classi dirigenti cittadine dell'epoca, al netto di rare eccezioni non si mostrarono all'altezza di quelle obiettivamente favorevoli circostanze – nazionali ed internazionali – e neanche l'amministrazione centrale dello Stato seppe – anzi volle – favorire lo sviluppo razionale di Brindisi consono a quella congiuntura positiva, che eventualmente non sarebbe durata troppo a lungo.

I problemi – vedi la crisi dell'infezione fillosserica del 1913-14 – le inefficienze, i ritardi, le omissioni e gli errori, non tardarono a manifestarsi, e tutte quelle straordinarie vie di comunicazione – postaltelegrafica ferroviaria e marittima – che erano divenute operanti, non furono adeguatamente alimentate dalla creazione di un altrettanto straordinario polo produttivo, che per certo sarebbe stato il solo modo effettivo per poterle sostenere in attività e farle quindi



Imbocco del traforo ferroviario del Frejus tra Italia e Francia inaugurato il 17 settembre 1871



Stazione Centrale di Brindisi – Foto Alinari 1880

consolidare e finanche crescere¹. Poi, in effetti e puntualmente, arrivarono tempi peggiori, tempi di guerra, quelli della Grande guerra, e con quella tutto a Brindisi si fermò per poi cambiare... in peggio.

¹ CARITO GIACOMO *Brindisi nel primo quindicennio del ventesimo secolo* negli Atti del Convegno “La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande guerra” conferenza del 13 maggio 2015:

«... La città cresceva in popolazione grazie all’afflusso costante d’immigrati: il 1908 si erano trasferite a Brindisi cento famiglie per complessive 329 persone; 43 famiglie provenivano da comuni della stessa provincia, 65 da altre province e una dall’estero. Fra i nuovi residenti, si annoveravano in gran parte anche professionisti, artisti e impiegati... Sul finire del primo decennio del Novecento, un fenomeno di notevole crescita aveva investito la città, giunta il 1908 a contare 27.000 abitanti, anche per il ruolo centrale attribuitole dal governo in vista della auspicata penetrazione nei Balcani. Brindisi è fra le prime città d’Italia per incremento percentuale di popolazione; fatto pari a 100 l’esito del censimento del 1871, si hanno valori pari a 121 nel 1881, 184 nel 1901 e 205 nel 1911. Considerando il solo centro urbano i valori, per gli stessi anni, sono pari a 119, 172 e 217... In conseguenza l’attività edilizia risultò intensa; nel 1908 si costruirono 47 nuovi edifici, 32 si sopraelevarono ottenendosi 27 nuovi alloggi per un totale di 285 vani e 7 edifici a uso industriale o commerciale, con 11 ambienti. Si erano demoliti 19 edifici corrispondenti a 24 alloggi, articolati su 60 vani, nonché 6 edifici industriali comprensivi di 8 vani... La questione della casa era diventata centrale nel dibattito cittadino, per le evidenti ricadute su quanti qui affluivano in conseguenza delle opportunità di lavoro che vi si prospettavano. Nell’autunno 1911 il consiglio comunale deliberò dapprima la formazione di un demanio municipale di aree fabbricabili e poi l’intervento diretto, con l’intenzione di gestire le case in economia ed appaltare i lavori pubblici...

L’attivismo della civica amministrazione sul piano delle opere pubbliche non valse tuttavia a evitare il commissariamento del Comune, che ebbe luogo sulla base della relazione del ministro di Stato per gli affari dell’interno, presidente del Consiglio dei ministri, presentata al re il 16 aprile 1914, che rilevava:

“L’amministrazione comunale di Brindisi, sorta in seguito alle elezioni parziali del 1910, invece di tradurre in atto i propositi espressi per lo sviluppo dei pubblici servizi, in rapporto alle crescenti esigenze della vita collettiva, ha dimostrato di non essere in grado di assicurare il normale funzionamento della pubblica azienda ed ha commesso gravi irregolarità, specialmente nella esecuzione dei lavori pubblici e nella erogazione delle spese. Tali sono le conclusioni dell’inchiesta, eseguita sulla fine dell’anno scorso, la quale ha rilevato le deficienze dei servizi di maggior interesse per il Comune e il disordine della finanza, per la mancanza di sincerità dei bilanci, non rispondenti a un esatto accertamento della situazione finanziaria e all’importanza dei pubblici bisogni. Abusi e inconvenienti di vario genere si verificarono nella gestione dei fondi del colera alla fine del 1910 e durante l’anno successivo. Mancano gl’inventari dei beni comunali e l’elenco dei poveri; difettoso è il registro di popolazione. Negletti sono i servizi pubblici nella frazione Tutturano. All’infuori delle formalità di legge e senza regolari contratti si è consentita la concessione e la rinnovazione dell’affitto di alcuni stabili di proprietà comunale ed è stata trascurata la tutela dei diritti del Comune sul patrimonio, la cui gestione si è rivelata deficiente ed inconsulta. Durante l’esercizio finanziario, ai bisogni, cui il bilancio comunale non è stato in grado di sopperire, si è cercato di provvedere con mezzi illegali e rovinosi, come gli storni di spese impegnate per contratto o per legge o il rinvio, non regolarmente autorizzato, dei pagamenti per l’estinzione di mutui, col conseguente prolungamento dell’onere degli interessi. Le difficoltà della pubblica azienda sono aggravate dalle anormali condizioni del Consiglio, che a stento delibera in seconda convocazione, con l’intervento di pochi consiglieri, essendosi parecchi dimessi ed astenendosi altri, per non incorrere in eventuali responsabilità, dall’intervenire alle sedute. In vista anche del grave malcontento, diffuso nella popolazione, con pericolo per l’ordine pubblico, urge porre termine e riparo agli inconvenienti e agli abusi, dipendenti dalle deficienze e dalle irregolarità dell’azione amministrativa, e continuati anche dopo l’inchiesta, nonostante la contestazione delle risultanze della medesima. Mi onoro per tali motivi, sul conforme parere del Consiglio di Stato del 10 aprile corrente, di sottoporre all’augusta firma di Vostra Maestà lo schema di decreto che scioglie quel Consiglio comunale.” Il re sottoscrisse il decreto in cui contestualmente si determinava la nomina di un commissario straordinario per l’amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all’insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge nella persona del signor cav. uff. dott. Giustino Pera...»



Brindisi 1871



Piano regolatore 1883



IL TRAFORO DEL FREJUS «ARRIVÒ» SINO A BRINDISI

Fu inaugurato 150 anni fa il più lungo tunnel ferroviario del mondo: diede impulso alla Valigia delle Indie e delineò lo sviluppo urbanistico di Brindisi

di **Gianfranco Perri**

Il traforo ferroviario del Frejus che collega la Francia all'Italia, corre sotto il Monte Frejus fra le città di Modane in Francia e Bardonecchia in Italia. Lo scavo della galleria, comunemente detta anche del Ceniso, iniziò nel 1857 e venne completato il 25 dicembre del 1870. Il traforo fu inaugurato il 17 settembre 1871 e il 5 gennaio 1872 transitò nel tunnel per la prima volta il treno del collegamento Londra Brindisi della Valigia delle Indie. Al momento dell'apertura il Frejus era il più lungo tunnel ferroviario del mondo – 12.820 metri – e rimase tale per più di dieci anni..

La cessione della Savoia alla Francia da parte del Regno di Sardegna nel marzo 1860 mise in forse il proseguimento dell'opera, ma Cavour – che prima ancora che si parlasse del taglio di un canale a Suez, intuendo il buon partito che poteva trarsi dalla peculiare configurazione geografica della Penisola, aveva avviato quell'ambizioso progetto che l'Europa guardò lungamente con ironica meraviglia – decise farla proseguire allorché i francesi accettarono che i lavori venissero continuati dagli italiani impe-

gnandosi a versare la metà del costo totale preventivato a condizione che il tunnel fosse concluso entro i 25 anni stimati, con inoltre un premio per ogni anno di anticipo sulla scadenza. Nonostante le enormi complessità tecniche affrontate, il tunnel fu concluso in soli nove anni dall'accordo, dopo un totale di 13 anni di lavori ininterrotti, condotti a felice termine scavando parallelamente da entrambi gli imbocchi.

Quella indicata come “ironica meraviglia europea” invece, fu presa abbastanza seriamente dal romanziere francese Jules Verne, il quale forse non avrebbe mai scritto – lo fece infatti proprio tra il 1871 e il 1872 – il suo famoso “Giro del mondo in ottanta giorni” se non avesse appreso che quella nuova galleria ferroviaria del Moncenisio avrebbe permesso – senza la necessità di dover valicare le Alpi – di compiere il tragitto in

treno da Londra a Brindisi in sole 42 ore e quindi, attraverso il recentemente aperto istmo di Suez, far rotta direttamente verso l'Asia meridionale. Secondo il Morning Chronicle, che nel romanzo ispirava il protagonista Phileas Fogg, per andare da Londra a Bombay via Suez prendendo il treno via Moncenisio fino a Brindisi, si impiegavano appena una ventina di giorni – in realtà erano 22 – di cui solo 7 fino a Suez e poi altri 13 fino a Bombay. Quindi le tappe successive prevedevano





LE IMMAGINI L'imbocco del traforo ferroviario del Frejus tra Italia e Francia inaugurato il 17 settembre 1871, in basso Brindisi 1893-Foto Alinari di Achille Mauri. Nella pagina accanto Stazione Centrale di Brindisi - Foto Alinari 1880

solo "ponte" tra Est e Ovest, come nell'era degli antichi Stati e delle Repubbliche marinare, ma anche "ponte" tra Nord e Sud. Tornava l'antica Italia augustea, segmento centrale della Peutingeriana, tra Britannia e Taprobane: Ceylon. Sbarrata dal nazionalismo liberale la Porta del Vicino Oriente e decaduta la Venezia italiana a provincia di frontiera brevemente supplita da Trieste in attesa di essere a sua volta sostituita da Fiume, da Brindisi in cambio – e poi anche da Napoli – l'Italia unita si affacciava all'Oriente Estremo.» [“L'unità italiana e il controllo inglese di Suez” di A. Perrone - Quaderno SISM, 2019].

A supporto della Valigia – ad esempio – nel 1873 la società Anglo-Mediterranean Telegraph realizzò la posa del cavo telegrafico sottomarino tra Brindisi e Alessandria, in base a una convenzione stipulata due anni prima con la Direzione generale dei telegrafi italiani. Quell'accordo del 1871 prevede la cessione da parte della società britannica al governo italiano della lunga linea telegrafica di terra che tagliava l'intera penisola per, in cambio, la concessione sullo strategico cordone sottomarino tra Brindisi e l'Egitto.

Inoltre, proprio in vista del nuovo contesto geopolitico internazionale che si andava delineando all'indomani della nascita stessa del regno unitario italiano, per Brindisi il progetto ferroviario del Moncenisio, ancor prima d'essere completato, rappresentò lo stimolo opportuno e necessario per farvi giungere la ferrovia adriatica che era rimasta sospesa ad Ancona. Un collegamento che era stato postposto a lungo anche a causa della disunità politica della penisola italiana la cui costa adriatica era appartenuta a quattro, a tre, e infine a due diversi Stati. Un collegamento ferroviario che, d'altra parte e soprattutto, oltre a costituire certamente l'indispensabile e indiscutibile premessa per la Valigia delle Indie, sarebbe risultato fondamentale per lo sviluppo in sé della città. Così, infatti e a mo' d'esempio, inaugurata la stazione ferroviaria di Brindisi nel 1865, le valige postali da Brindisi passarono dall'essere 559 nel 1870 a 5.084 nel 1875, a 9.240 nel 1880, a 12.427 nel 1884. Mentre quelle per Brindisi passarono da 1.295 nel 1870 a 10.638 nel 1875, a 23.764 nel 1880, a 43.103 nel 1884.

Quella congiuntura internazionale quindi, si rivelò estremamente positiva per Brindisi, nella misura in cui già nel 1862 il neoparlamento nazionale insediato a Torino approvò inserire nella programmazione generale delle infrastrutture da realizzare prioritariamente, il completamento della linea ferroviaria lungo la costa adriatica con la costruzione delle tratte Ancona-Foggia e Foggia-Brindisi. Una linea ferroviaria che fu considerata, già dall'ingegnere Quintino Sella ministro delle finanze, come “una delle principali arterie d'Europa destinata ad avere in un futuro prossimo grande importanza nel commercio e nei traffici in generale con tutto l'Oriente”.

«La realizzazione delle opere fu affidata alla Società delle Ferrovie Meridionali, fondata per l'occasione da 92

banchieri italiani con un capitale di cento milioni di lire, che avviò l'attività nel 1863 con i progetti per i tronchi Ancona-Brindisi, Foggia-Napoli e Pescara-Sulmona. La linea Ancona-Pescara-Foggia fu aperta al traffico verso la fine dello stesso anno, la Foggia-Bari nell'anno successivo ed il tronco finale Bari-Brindisi, aperto il 29 gennaio 1865, fu solennemente inaugurato qualche mese dopo, ovvero il 25 maggio dello stesso anno... La tratta ferroviaria Brindisi-Lecce fu aperta ufficialmente pochi mesi dopo, il 15 gennaio del 1866, mentre saranno necessari altri venti anni per l'apertura al traffico passeggeri della linea ferroviaria tra Brindisi

3 giorni in treno per Calcutta, poi via mare 13 giorni a Hong-Kong, 6 a Yokohama, 22 a San Francisco e da lì altri 7 giorni di nuovo in treno per New York e infine gli ultimi 9 giorni in nave per Londra, con un totale pertanto, di 80 giorni.

Certo è però – Verne a parte – che non furono soltanto i tre giorni di risparmio offerti da Brindisi rispetto a Marsiglia – il percorso Londra Bombay via Marsiglia durava 25 giorni – ad inclinare la risoluzione britannica in modo nettamente favorevole all'alternativa italiana. Il determinante appoggio britannico a suo tempo fornito all'unificazione politica dell'intera Penisola, infatti, non solo aveva mirato al vantaggio di poterla inserire nelle reti di comunicazioni ferroviarie, marittime e telegrafiche dell'Impero Britannico, ma aveva anche messo in conto di poter creare un contrappeso geopolitico alla Francia, non più aperta nemica ma pur sempre concorrente in Africa, nell'Impero Ottomano e in Estremo Oriente. Passare per Brindisi infatti, avrebbe consentito, all'occorrenza, poter bypassare anche Lione, Parigi e Calais e scendere quindi al Mediterraneo via Ostenda e il Sempione. Senza trascurare inoltre, la grande importanza strategica del tacco dello stivale – con il porto di Brindisi in primis e già ben compresa da Napoleone fin dal 1801 – come cerniera tra Malta e le Ionie e come perfetta proiezione verso il Levante: quello vicino e quello lontano.

«...Di fatto, comunque, per il giovane regno d'Italia [e per Brindisi] Moncenisio e Suez avrebbero modificato la stessa struttura geoeconomica della penisola [e della città]: non più





LE IMMAGINI L'asse London-Ceylon via Brindisi, a destra Il giro del mondo in 80 giorni via Brindisi-Julius Verne 1872

e Taranto.» [“1865: Inaugurazione della ferrovia che unisce Brindisi a Bari” di G. Membola - il 7 Magazine, 2018].

Quella ferrovia costituì di fatto il reale delineatore dell'espansione urbanistica di Brindisi, alimentata – negli anni a cavallo tra l'800 e il '900 – dall'immigrazione legata alla cosiddetta “trionfale avanzata del vigneto” conseguenza della crisi di produzione in Francia. Con la costruzione della stazione centrale prima e di quella marittima dopo infatti, e con la conseguente necessità di collegarle anche su strada, si crearono i nuovi assi di sviluppo urbano: i corsi Umberto I e Garibaldi-Roma che ricondussero i limiti del perimetro abitato fino all'originario circuito perimetrale delle antiche mura vicereali – un circuito in buona parte ricalcato sul suo lato esterno dalla stessa via ferrea – riscattando gradualmente tutti gli ampi spazi che da tempo erano stati via via occupati da più o meno coltivate, o più o meno abbandonate, terre agricole. Mentre, lungo le adiacenze parallele alla stessa via ferrea – prossima appunto al perimetro cittadino – si furono costruendo in sequenza i numerosi stabilimenti vinicoli legati anch'essi, per definizione propria, alla già citata trionfale avanzata del vigneto.

Purtroppo, le amministrazioni comunali e le classi dirigenti cittadine dell'epoca, al netto di rare eccezioni non si mostrarono all'altezza delle obiettivamente favorevoli circostanze – nazionali ed internazionali – e neanche l'amministrazione centrale dello Stato seppe – anzi volle – favorire lo sviluppo razionale di Brindisi consono a quella congiuntura positiva, che eventualmente non sarebbe durata troppo a lungo.

I problemi – vedi la crisi dell'infezione fillosserica del 1913-14 – le inefficienze, i ritardi, le omissioni e gli errori, non tardarono a manifestarsi, e tutte quelle straordinarie vie di comunicazione – postaltelegrafica ferroviaria e marittima – che erano divenute operanti, non furono adeguatamente alimentate dalla creazione di un altrettanto straordinario polo produttivo, che per certo sarebbe stato il solo modo effettivo per poterle sostenere in attività e farle quindi consolidare e crescere. Poi, in effetti e puntualmente, arrivarono tempi peggiori, tempi di guerra, quelli della grande guerra, e tutto a Brindisi si fermò e poi cambiò: in peggio.

