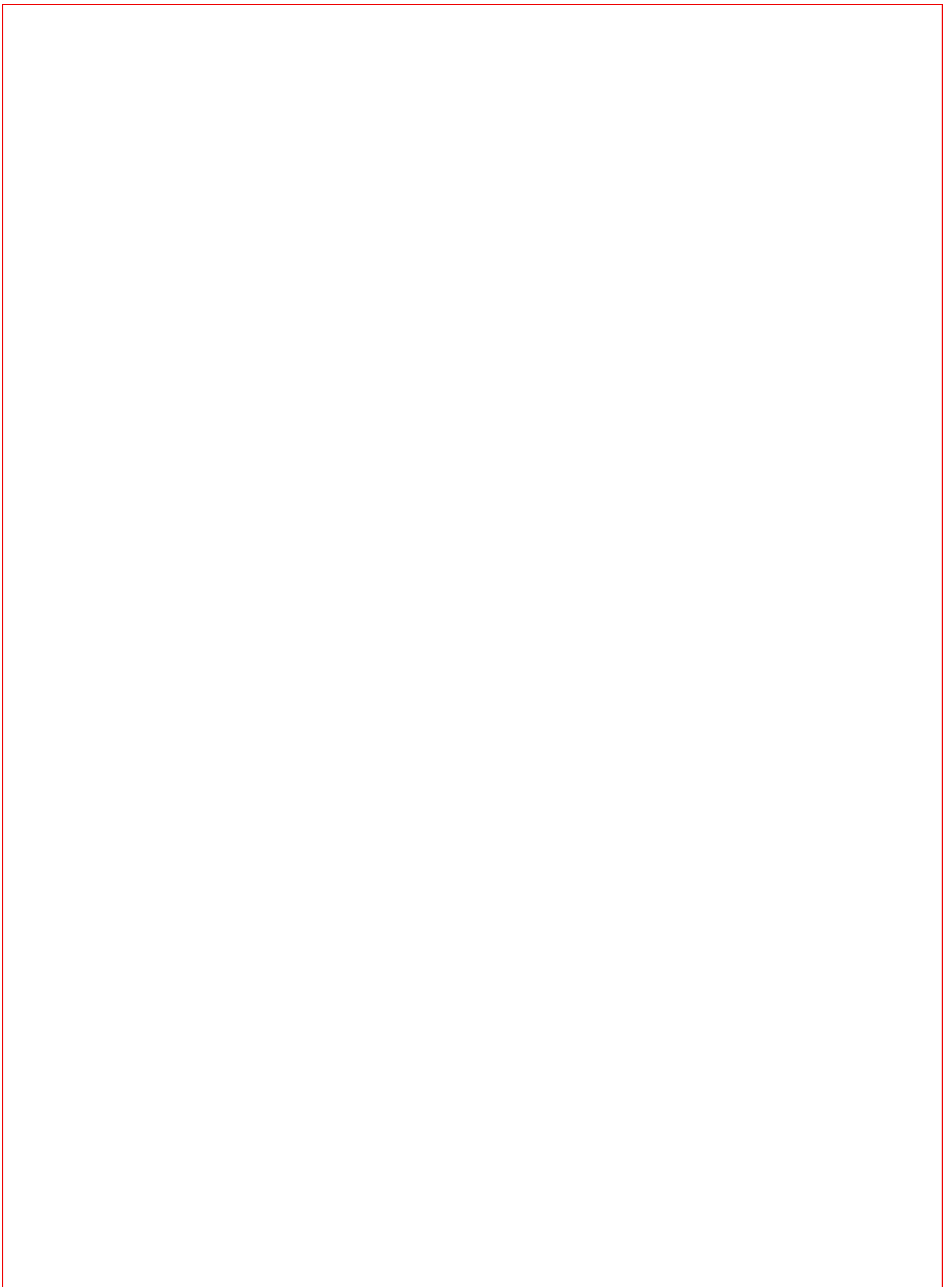


**Gli articoli di Gianfranco Perri  
su “il7 MAGAZINE” di Brindisi  
*Vol.4 (2025)***

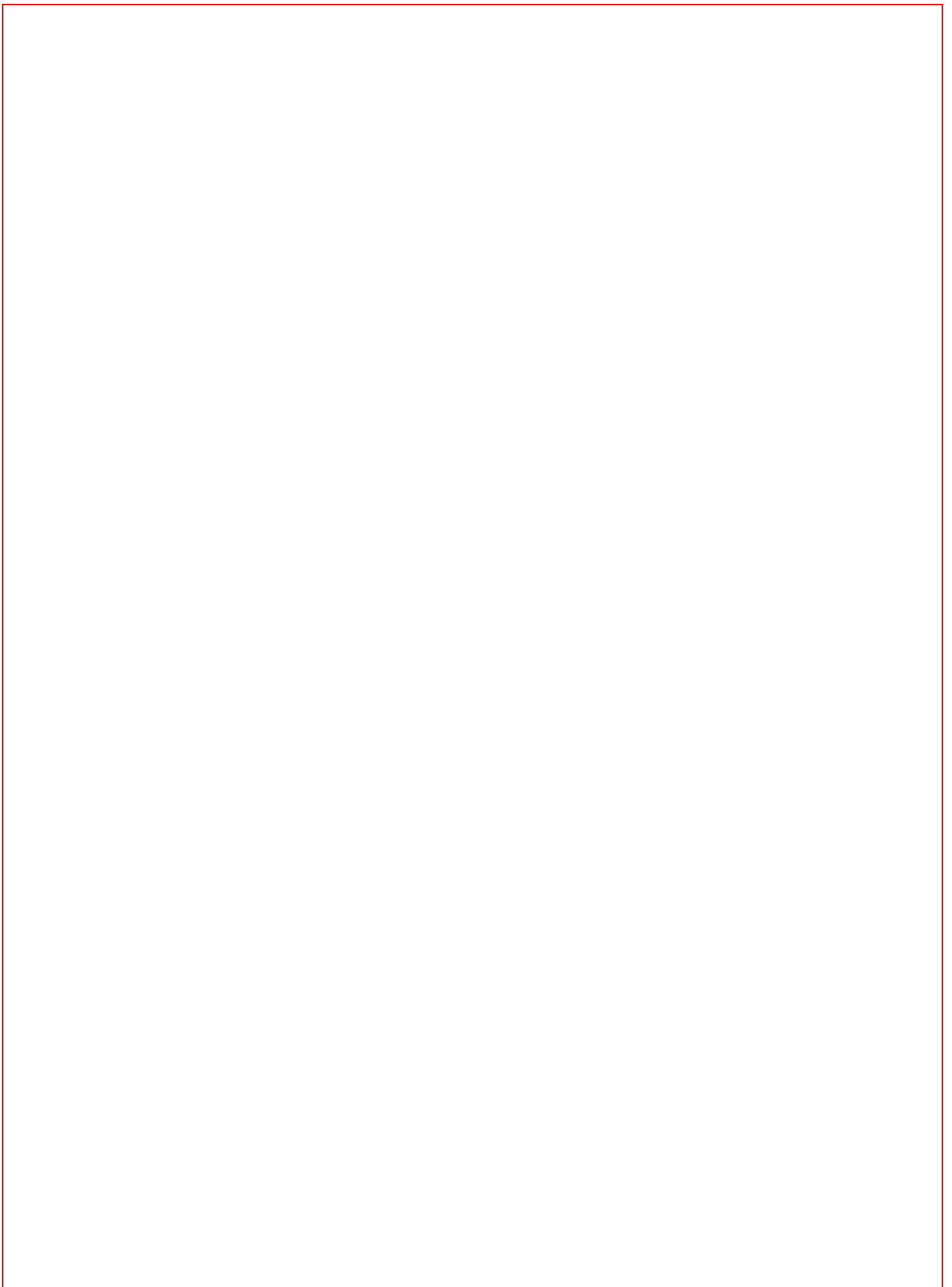




**Gli articoli di Gianfranco Perri  
su “il7 MAGAZINE” di Brindisi**

*Vol.4 (2025)*







## **Gli articoli di Gianfranco Perri su “il7 MAGAZINE” di Brindisi**

**2025**

*Questi i miei trentotto articoli pubblicati sul settimanale di Brindisi “il7 MAGAZINE” nel corso di quest’anno 2025, fino all’ultimo numero pubblicato il 19 dicembre 2025, sommando in questo modo 243 miei articoli – 1000 pagine – pubblicati tra il primo e l’ultimo numero, il N.432, che dal 2017 ad oggi sono stati editati di questo prestigioso magazine settimanale, che è passato alla storia scandendo la vita, la cronaca e la storia cittadina di Brindisi per ben nove anni.*

*Brindisi, una città dalla più che bimillenaria storia. Ed è proprio della storia di Brindisi che, nella loro quasi totalità, trattano gli articoli qui raccolti in questo volume di quasi 500 pagine. Articoli non certo propriamente di storia, ma più semplicemente di “divulgazione storica”, di divulgazione della intrigata e affascinante storia della città che fu chiamata Brunda in lingua messapica e poi Brundisium dai Romani che la conquistarono nel 267 a.C., l’ultima città italica ad essere incorporata ai domini di Roma. Brindisi, la “filia solis” del grande re e imperatore Federico II, la “sentinella dell’Adriatico” dei convulsi anni del secolo XX.*

*Gli articoli, sempre necessariamente brevi, trattano indistintamente sia di episodi e personaggi appartenenti alla storia “grande” e sia di episodi e personaggi storicamente meno eclatanti o meno conosciuti, tutti comunque appartenenti a pieno titolo alla memoria storica della città, quella memoria che mai dovrebbe affievolirsi nei suoi cittadini, specialmente nei più giovani.*

*L’ordine con cui gli articoli sono qui presentati è quello cronologico relativo alla data della pubblicazione e non segue pertanto alcuna altra logica. In questo modo, la lettura può essere del tutto aleatoria e selettiva e, naturalmente, con la sequenza liberamente scelta dal lettore.*

*Buona lettura,*

**Gianfranco Perri**

Brindisi, 31 dicembre 2025

## **Gli articoli di Gianfranco Perri su “il7 MAGAZINE” di Brindisi**

**2025**

Le tante storiche epigrafi cittadine scomparse tra l'incuria e indifferenza  
Celebrato il Memoriale Nicola Poli a due anni dalla scomparsa  
Terminò a Brindisi la prigionia del generale Dumas: ispiratore del Conte di Montecristo  
Brindisi longobarda, secondo l'intelligenza artificiale  
Duecento anni fa la travagliata nascita del cimitero di Brindisi  
Il viceré di Napoli duca di Osuna, Venezia, gli Uscocchi e Brindisi  
L'onorevole Bono e il generale Luigi Martinesi per 20 anni ai vertici di Brindisi un secolo fa  
Ottocento anni delle nozze a Brindisi di Federico II. Ci sarà un convegno con “Storia patria”  
I “marchesi di Brindisi” Francisco Josè de Ovando e Lucio Boccapianola  
Società di Storia Patria: ecco il volume V dell'Archivio storico brindisino  
L'Accademia navale per 3 anni al Tommaseo: dal 1943 al 1946  
Marina Militare: due navi hanno portato il nome Brindisi. Una fu silurata  
Almeno cinque navi mercantili hanno portato il nome Brindisi. Per ultima l'Espresso Brindisi  
La Grande guerra e l'epopea dei Mas: Brindisi negli anni '70 fu la loro ultima base  
Milite Ignoto, i 58 brindisini dispersi in guerra  
Gianfranco Perri: Storia di Brindisi in un sito web tra libri e articoli  
L'Aeroporto militare di Brindisi. Racconti, storie e aneddoti, di guerra e di pace  
110 anni fa il primo bombardamento aereo della storia su Brindisi: era giugno 1915  
Maramonte, il criminale che diventò arcivescovo  
Brindisi, una città al limite: da meta per la fuga, a fuga per l'immaginario  
Sant'Apollinare? Sì, ma prima dove facevano il bagno i brindisini?  
Da don a don: Pizzigallo ricorda Pasqualino Camassa  
La scuola marinara di Brindisi: nel Novecento forgiati tanti ottimi uomini di mare  
L'immaginario castello Angioino di Brindisi: una 'storica' cantonata  
I militari brindisini negli eserciti della corona spagnola  
7 settembre 2025: Cinquanta anni dalla tragica morte del cantante Gianni D'Errico  
Brindisi bizantina: per due secoli città 'quasi' senza una storia propria  
Anche Bianca Lancia madre del re Manfredi fu “comitissa” di Brindisi  
110 anni fa la tragedia dello scoppio della Benedetto Brin nel porto di Brindisi

**180 anni fa moriva Teodoro Monticelli: illustre scientifico e patriota brindisino**

**Tra XVIII e XIX Secolo Brindisi fu al centro di un drammatico conflitto**

**Giacomo Pipino, illustre medico e accademico brindisino vissuto nel XIV Secolo**

**Quando, prima di san Teodoro e san Lorenzo, i santi patroni di Brindisi erano Leucio e Pelino**

**I centosettanta marinai brindisini caduti in guerra onorati nella cripta del Monumento**

**Tempi bui e violenti nel Sessantennio dei tre re angioino-durazzeschi sul trono di Napoli**

**La Brindisi di fine 1917 nel racconto di una corrispondente di guerra australiana**

**Novantadue anni fa l'aeroporto di Brindisi e l'idroscalo avveniristici hub internazionali**

**I 16 sindaci di Brindisi nel regno delle Due Sicilie: tra azione ed inazione politica**

**Brindisi negli Ann '50 e negli Anni '60 Uno sguardo al passato per... e per pensare al futuro**

# Le tante storiche epigrafi cittadine scomparse tra l'incuria e indifferenza

di Gianfranco Perri

**M**olto ed in molti abbiamo ripetutamente detto e scritto, raccontando e stigmatizzando la pessima e triste vecchia abitudine dei brindisini, specialmente degli amministratori di turno di questa nostra città, di voler sempre "ricostruire" e soprattutto di voler "abbattere per poi – eventualmente – ricostruire": il teatro Verdi, la torre dell'orologio, il rione sciabiche, l'edificio del banco di Napoli, il parco della rimembranza, la fontanella dei giardinetti, etc., etc. Ebbene, un capitolo meno noto, ma ugualmente riprovevole e triste, è quello dell'abbattimento o, quanto meno, della rimozione e puntuale smarrimento, delle epigrafi cittadine.

Ed il riferimento non è certo alle antichissime epigrafi romane, o preromane, o altomedievali ma, ed è incredibile, alle epigrafi meno antiche e finanche recenti, a quelle che i nostri bisnonni, o i nostri nonni, o i nostri padri, hanno letto o hanno, addirittura, loro stessi visto murare. Capitolo a parte sarebbe poi quello relativo alle epigrafi che, invece, a Brindisi non sono mai state affisse. Mi riferisco alla sistematica mancanza di valorizzazione di luoghi, strutture, eventi e personaggi storici che ben meriterebbero d'essere opportunamente segnalati con una qualche epigrafe a doveroso riguardo e preservazione della troppo spesso bistrattata memoria storica cittadina.

In quasi ogni città, piccola o grande, d'Italia, d'Europa e del mondo intero, dove più e dove meno, è molto comune incontrare apposte sulle



PIÙ CHE SUL MARMO  
E' INCISO  
NELLA GRATITUDINE DELLA PATRIA  
E NELL'ORGOGGIO DI BRINDISI  
IL RICORDO DEL NOBILE OLOCAUSTO  
DEL GIOVANE S. TEN. PILOTA  
**LEONARDO FERRULLI**  
DEL 4° STORMO CACCIA  
CADUTO IN COMBATTIMENTO AEREO  
PER L'ITALIA  
IL 5 LUGLIO 1943  
LA SPOGLIA MORTALE SPLENDE  
DI QUATTRO MEDAGLIE D'ARGEN  
RIDISCESE DAI CIELI AUREOLAT  
DI MEDAGLIA D'ORO AL V. M.  
LO SPIRITO ELETTO RISALÌ NEI C  
NELLA GLORIA DEGLI EROI

L'ASSOCIAZ. PROVINCIA  
GENTE DELL'ARIA – PO  
5 · VII · 19

**PIÙ CHE SUL MARMO È INCISO NELLA GRATITUDINE DELLA PATRIA  
E NELL'ORGOGGIO DI BRINDISI IL RICORDO DEL NOBILE  
OLOCAUSTO DEL GIOVANE S. TEN. PILOTA DEL 4° STORMO CACCIA  
LEONARDO FERRULLI  
CADUTO IN COMBATTIMENTO AEREO PER L'ITALIA IL 5 LUGLIO 1943  
LA SPOGLIA MORTALE SPLENDENTE DI 4 MEDAGLIE D'ARGENTO  
RIDISCESE DAI CIELI AUREOLATA DI MEDAGLIA D'ORO AL V.M.  
LO SPIRITO ELETTO RISALÌ NEI CIELI NELLA GLORIA DEGLI EROI**





**IL 28 APRILE 1897 IN QUESTA CASA ALBERGÒ  
ANTONIO FRATTI  
QUANDO SPARGEVA QUELLA FEDE CHE DAL TIROLO A DOMOKOS  
EBBE TERMINI LA SPERANZA E LA MORTE**

pareti di facciata di case o di edifici, epigrafi che, per esempio, ricordano che “proprio lì” sia nato – o che sia morto – il tale scrittore, poeta, politico, militare, artista, condottiero, eccetera; oppure che vi sia solo vissuto per qualche anno, o che vi sia passato ed eventualmente soggiornato, magari anche una sola volta. Ed è altrettanto comune che una epigrafe, o solo un semplice cartello, ricordi un qualche importante episodio o evento storico, o comunque emblematico, accaduto in un luogo specifico della città, per esempio in una strada, in una piazza, in un palazzo, pubblico o privato che sia, eccetera, eccetera. A Brindisi, invece... , e non certo per mancanza di personaggi, o di eventi da commemorare o da ricordare, o solo da segnalare; anzi!

Vabbè, ma torniamo alle tante epigrafi scomparse. Perché sono state rimosse e non più diligentemente riposte, e quindi abbandonate ed in gran parte definitivamente smarrite? Dove sono andate a finire quelle tuttora introvabili? Le potremo mai riscoprire? Provo a fare solo qualche esempio, procedendo in ordine cronologico, all'indietro.

•Antonio Varisco nacque a Zara il 29 maggio del 1927 e morì a Roma il 13 luglio del 1979, tenente colonnello dei carabinieri assassinato dalle Brigate rosse – terrorismo d'altri tempi, verrebbe da dire, ma purtroppo terrorismo altrettanto reale ed altrettanto doloroso – e medaglia d'oro al valor civile alla memoria. Antonio Varisco appartenne a quell'incredibile generazione di giovani e giovanissimi profughi – li Giuliani –

istriani e dalmati che alla fine della Seconda guerra mondiale furono ospitati per vari anni a Brindisi nel Collegio Navale Nicolò Tommaseo, mentre frequentarono le varie scuole superiori in città fino al conseguimento del diploma. Antonio Varisco frequentò, fino a diplomarsi nel 1947, l'Istituto Commerciale Marconi, quello che funzionò per tanti anni nelle strutture riabitate dello storico convento dei Domenicani adiacente alla Chiesa del Cristo, in pieno centro storico di Brindisi. L'11 maggio 2009, nell'Istituto G. Marconi fu scoperta una targa in sua memoria, in memoria di Antonio Varisco, che dai Muli del Tommaseo e dai suoi amici brindisini, era chiamato affettuosamente Tonci. Ebbene, come è noto, l'Istituto Marconi dal 1977 è stato trasferito nella sua nuova sede in via Brandi e lo storico edificio versa da allora in stato di abbandono, senza che la targa commemorativa di Varisco sia stata protetta, conservata e ricollocata in un'altrettanta degna sede. Una situazione che, dati i tanti precedenti cittadini, desta non poca preoccupazione sul presente e, soprattutto, sul futuro dell'epigrafe. Questo il testo dell'epigrafe:

ISTITUTO TECNICO COMMERCIALE MARCONI DI BRINDISI IN RICORDO DEL TENENTE COLONNELLO DEI CARABINIERI ANTONIO VARISCO MEDAGLIA D'ORO AL VALORE CIVILE PER LA DIFESA DELLA COLLETTIVITA' E DELLE ISTITUZIONI DEMOCRATICHE. ROMA 13 LUGLIO 1979 - BRINDISI 9 MAG-

GIO 2009

• Nel corso della Seconda guerra mondiale, anche Brindisi ebbe a soffrire un grande numero di vittime, militari e civili, e ben due militari brindisini meritavano di essere condecorati con la medaglia d'oro alla memoria: Leonardo Ferrulli, tenente pilota nato a Brindisi il 19.1.1918 e Aldo Spagnolo, camicia nera nato a Brindisi il 15.5.1920. Ebbene, finita la guerra e proclamata la repubblica, due targhe marmoree furono affisse sulla parete dell'edificio del Banco di Napoli che affacciava su piazza Vittoria, a orgoglioso ricordo dei cittadini e a commemorazione di quelle due medaglie d'oro brindisine. Poi, nelche, in perfetto stile liberty, era stato inaugurato dal re Vittorio Emanuele III nel 1931 stile liberty, era stato inaugurato dal re Vittorio Emanuele III nel 1931, fu deciso di abbatterlo per sostituirlo con uno "più funzionale". Le due targhe furono divelte ed in seguito se ne persero le tracce. Dopo tanti anni, il collezionista di antichità brindisine, il compianto amico Giancarlo Cafiero, si mise alla ricerca dell'epigrafe di Aldo Spagnolo e finalmente, alcuni anni fa, la ritrovò in un deposito comunale: abbandonata, dimenticata, impolverata e con un angolo frantumato. Fu così riportata alla luce, riparata ed affissa sulla facciata della palestra Galiano. Questo il testo dell'epigrafe:

BRINDISI MADRE DI EROI MARTIRI E SANTI ADDITA ALLE FUTURE GENERAZIONI ALDO SPAGNOLO MEDAGLIA DI ORO AL VALORE MILITARE ALLA MEMORIA ESPRESSIONE FULGIDA DELLA GIOVINEZZA EROICA ITALIANA ESEMPIO SUPERBO DI LEGGENDARIO ARDIMENTO MEMORE DEL SUO SUPREMO SACRIFICIO PER LA PATRIA. 4 NOVEMBRE 1958 - FRONTE GRECO 9 GENNAIO 1941

La lapide di Leonardo Ferrulli fu invece ritrovata, solo grazie alla fatalità, dal compianto generale Giuseppe Genghi, abbandonata ed iriconoscibile in un altro deposito comunale. Fu pazientemente diligentemente e gratuitamente restaurata da un artigiano brindisino del marmo e fu, finalmente, riposta presso la sede dell'Associazione Arma Aeronautica di via Nicola Brandi. Questo il testo dell'epigrafe:

PIÙ CHE SUL MARMO È INCISO NELLA GRATITUDINE DELLA PATRIA E NELL'ORGOGGIO DI BRINDISI IL RICORDO DEL NOBILE OLOCAUSTO DEL GIOVANE S. TEN. PILOTA DEL 4° STORMO CACCIA LEONARDO FERRULLI CADUTO IN COMBATTIMENTO AEREO PER L'ITALIA IL 5 LUGLIO 1943 LA SPOGLIA



MORTALE SPLENDEnte DI 4 MEDAGLIE D'ARGENTO RIDISCESE DAI CIELI AU-REOLATA DI MEDAGLIA D'ORO AL V.M. LO SPIRITO ELETTO RISALÌ NEI CIELI NELLA GLORIA DEGLI EROI

• Il 28 aprile del 1897, quando nell'elegante e sobrio edificio situato nel pieno centro della città al vertice tra corso Roma e corso Umberto I, costruito nella seconda metà dell'800 da Natale Pinto da cui prese il nome, era ospitato l'Hotel d'Europe, vi soggiornò il noto garibaldino e parlamentare repubblicano Antonio Fratti in attesa dell'imbarco per Corfù, dove era diretto per combattere al fianco degli ellenici nella guerra contro i turchi. In una delle sale del palazzo, il deputato originario di Forlì, approntò un ufficio per il reclutamento di volontari disposti a partire e combattere con lui al seguito del generale Ricciotti Garibaldi. Imbarcatosi quindi da Brindisi con i suoi volontari, quattro giorni dopo essere sbarcato in Grecia, il 17 maggio, Antonio Fratti fu colpito al cuore e morì mentre era in trincea nel villaggio di Domokos in Tessaglia: fu il primo dei volontari italiani a perire nel conflitto. La notizia causò ovunque grande commozione e a Brindisi fu commissionata a Giovanni Bovio

una epigrafe ed allo scultore Ettore Ferrari un busto marmoreo, opere poi collocate sulla facciata del palazzo Pinto, sul lato di corso Umberto, inaugurate nel 1902 a ricordo dell'eroico parlamentare. Poi, entrambe le opere marmoree furono rimosse nel 1928 per fare spazio ad una insegna pubblicitaria voluta da un commerciante dell'epoca ed abbandonate in un deposito comunale e mai più ricollocate, quindi, apparentemente, purtroppo del tutto smarrite. Questo il testo dell'epigrafe:

IL 28 APRILE 1897 IN QUESTA CASA ALBERGÒ ANTONIO FRATTI QUANDO SPARGEA QUELLA FEDE CHE DAL TIROLO A DOMOKOS EBBE TERMINI LA SPERANZA E LA MORTE

• La settecentesca torre dell'orologio, nel febbraio 1956 fu ignominiosamente abbattuta per decisione degli amministratori che all'epoca signoreggiavano la vita politica cittadina. Ebbene, al secondo piano della torre, nel 1889 e nonostante il solido regime monarchico in vigore, fu murata dalla massoneria brindisina una lapide in omaggio al famoso politico repubblicano Giuseppe Mazzini. Quando la torre fu abbattuta, nessuno si preoccupò di preservarne i tanti cimeli, a cominciare dallo

**A GIUSEPPE MAZZINI**

**LA RICONOSCENZA DELL'UMANITÀ E DELLA PATRIA LA FAMIGLIA  
BRINDISINA TESTIMONIAVA A X MARZO MDCCCLXXXIX**





**ISTITUTO TECNICO COMMERCIALE MARCONI DI BRINDISI  
IN RICORDO DEL TENENTE COLONNELLO DEI CARABINIERI  
ANTONIO VARISCO  
MEDAGLIA D'ORO AL VALORE CIVILE PER LA DIFESA DELLA  
COLLETTIVITA' E DELLE ISTITUZIONI DEMOCRATICHE  
ROMA 13 LUGLIO 1979 BRINDISI 9 MAGGIO 2009**



**BRINDISI MADRE DI EROI MARTIRI E SANTI  
ADDITA ALLE FUTURE GENERAZIONI  
ALDO SPAGNOLE  
MEDAGLIA DI ORO AL VALORE MILITARE ALLA MEMORIA  
ESPRESSIONE FULGIDA DELLA GIOVINEZZA EROICA ITALIANA  
ESEMPIO SUPERBO DI LEGGENDARIO ARDIMENTO  
MEMORE DEL SUO SUPREMO SACRIFICIO PER LA PATRIA  
4 NOVEMBRE 1958 FRONTE GRECO 9-1-1941**

stesso orologio e, tanto meno, ci si preoccupò dell'epigrafe mazziniana. Unica eccezione la maschera di Crono, recuperata solo grazie all'impegno dei giovani di Archeo ed oggi conservata nel palazzo Granafei Nervegna. Questo il testo dell'epigrafe:

**A GIUSEPPE MAZZINI LA RICONOSCENZA DELL'UMANITÀ E DELLA PATRIA LA FAMIGLIA BRINDISINA TESTIMONIAVA A X MARZO MDCCCLXXXIX**

• Carlo De Marco, fu un illustre uomo di stato, nato a Brindisi nel 1711. Fu nominato nel 1759 dal re Carlo III Borbone ministro di Grazia e Giustizia e ministro degli Affari Ecclesiastici e poi, con il re successore, Ferdinando IV Borbone, entrò a far parte del Consiglio di Stato e nel 1789 divenne titolare del dicastero della Casa Reale. Sua madre fu Anna Baovich, e suo padre Giovanni aveva fatto ristrutturare il palazzo Baovich che in piazza duomo aveva ereditato la moglie, palazzo che, con il nome di palazzo De Marco, toccò in eredità al ministro De Marco. Quando l'ex ministro Carlo de Marco nel 1804 morì senza eredi, in accordo con quanto suo zio materno Carlo Baovich aveva stabilito con testamento del 1746, il palazzo fu ereditato dalla famiglia Salsedo, che ne fu proprietaria per parecchi anni. Acquistato poi dai Balsamo, il palazzo nel 1887 fu infine ceduto alla Comunità delle suore Vincenziane, che tuttora ne è la proprietaria e che inspiegabilmente da qualche anno ha fatto rimuovere la più che centenaria, di fatto storica, targa marmorea che affissa sulla destra del portone d'ingresso lo identificava come "PALAZZO DE MARCO ex BAOXICH". Immagino si sia trattato di una eliminazione del tutto arbitraria, decisa - tra la solita generale indifferenza - forse solo per... così, tanto per cancellare un po' di memoria cittadina. Questo il testo dell'epigrafe:

**PALAZZO DE MARCO (ex BAOXICH)**

• Nel 1483 i veneziani, con una flotta forte di 56 vele salpata da Corfù, sbarcati sulla spiaggia di Guaceto, occupate e saccheggiate Carovigno e San Vito degli Schiavoni - oggi dei Normanni - si diressero, capitanati da Giacomo Marcello, alla volta di Brindisi, piazzaforte aragonese, con il proposito di occuparla dal lato terra, visto l'impossibilità di poterlo fare dal lato mare, dove era molto ben difesa. Pompeo Azzolino, una singolare figura di condottiero brindisino, messi a capo di un gruppo di giovani concittadini volontari, affrontò i veneziani sul campo intercettandoli lungo la strada per Brindisi, e li fece retrocedere. Costrinse quindi a precipitosa fuga i superstiti, tra cui lo stesso Marcello, incalzandoli fino al porto di Guaceto, nelle cui acque era alla fonda l'armata veneta che, dopo aver raccolto i malconci fuggitivi, sciolse le ancore e prese il largo. Ritornato in città, Azzolino fu ricevuto con grandi onori dai suoi concittadini, che lo salutarono come salvatore della patria e, per volontà del re aragonese Ferdinando II - Ferrante - fu ricordato per quel suo atto eroico, con una epigrafe apposta sul muro della sua casa, nel quartiere marinaro delle Sciabiche. Una targa marmorea in seguito, definitivamente scomparsa. Questo il testo dell'epigrafe: **POMPEUM CAESAR FUGAT: HIN FORTISSIMUS UNUS POMPEUS NOSTER SUSTINET INNUMEROS AZZOLINA DOMUS FELIX CONSUGART AD ASTRA TALIA**

**QUI PROFERT PECTORA IN ARMA VIRUM**

\*\*\*

E allora? Fino a quando in questa nostra bi-strattata città si continuerà a maltrattare, disdegnare, trascurare e finalmente cancellare ogni elemento, piccolo o grande, prominente o secondario, che rimanda al passato prossimo o remoto che sia, e solo perché non rispondente all'utile misurato con il metro del rendiconto del tangibile immediato?

È ormai giunto il momento di richiamare l'attenzione sul rischio che si possa finire con il perdere del tutto e irrimediabilmente la memoria storica della nostra città. È tempo di cambiare marcia! La storia e la città con le sue future generazioni, certamente ne rimarrebbero molto grate, perché - dovrebbe esser cosa alquanto nota - "la rimozione del passato corrisponde inesorabilmente alla rimozione del futuro". E non è certo questa una novità, anzi, tutt'altro. Ed infatti, alla città ed ai suoi cittadini non sono certo mancati i moniti a tale proposito. Un esempio: «Il recupero della memoria storica deve rappresentare il momento fondamentale di ogni esperienza civica. La consapevolezza del nostro passato qualifica il rapporto con la città. Il corredo di testimonianze a noi vicine, alcune ritrovate e altre perdute o recuperate, sono tratti di un'identità alla quale una comunità ha il dovere di conformarsi allorché progetta il suo futuro» - Domenico Mennitti, 2005.

**POMPEUM CAESAR FUGAT: HIN FORTISSIMUS UNUS  
POMPEUS NOSTER SUSTINET INNUMEROS  
AZZOLINA DOMUS FELIX CONSUGART AD ASTRA  
TALIA QUI PROFERT PECTORA IN ARMA VIRUM**

# Celebrato il Memoriale **Nicola Poli** a due anni dalla scomparsa

di Gianfranco Perri

**D**omenica scorsa, 12 gennaio, nell'auditorio dell'ex convento di Santa Chiara, con la gentile sponsorizzazione del Comune di Brindisi e dello Spazio culturale Yeahjasi, si è celebrato il Memoriale dell'amatissimo musicista brindisino Nicola Poli, commemorando i due anni dalla sua improvvisa scomparsa. In una cornice molto bella, in una atmosfera magica suggestiva ed emotiva, si sono rincontrati tantissimi musicisti brindisini che con Nicola hanno per anni ed anni condiviso indimenticabili momenti di buona musica e di autentica amicizia, accompagnati da numerosi musicisti più giovani e da un folto pubblico interessato ed attento alle esibizioni musicali degli undici gruppi che si sono alternati sulla pedana. Impossibile, senza tralasciare involontariamente ma inevitabilmente qualche nome, tentare qui di citare tutti i partecipanti, e pertanto ci limitiamo, tutti noi musicisti brindisini, a ringraziare la graditissima presenza delle nipoti del nostro grande amico Nicola: Claudia e Patrizia Scorsone. E grazie anche a tutti, assolutamente tutti, coloro che hanno voluto contribuire al successo della manifestazione, con la loro collaborazione, con la loro partecipazione e con la loro presenza.

Questi gli undici gruppi che hanno animato la serata del Memoriale, avvicinandosi puntualmente in pedana, presentati ognuno







**LE IMMAGINI** Nicola Poli in una foto di Agenda Brindisi, a sinistra la locandina del memoriale

di loro dal noto animatore dj radiofonico Massimo Miceli:  
 AROUND THE BLUES - LIGA ROCK - NOBODY SANE - THE  
 NEW WOODOO - PAUL & ANNY - SGURA BROS - HAPPY  
 SOUND - HOOPS - ANNA TOMMASI DUO - LA NOTTE DEI  
 MODA' - THE GRISY BAND.

Il programma è stato aperto da Giuseppe Albertini, che ha illustrato le ragioni e gli obiettivi della celebrazione, nonché i propositi di mantenere anche in futuro sempre vivo il ricordo di Nicola con altre nuove ed importanti manifestazioni. Gianfranco Perri ha quindi tracciato un breve profilo biografico di Nicola Poli – che è trascritto in calce a questo articolo – affinché il ricordo del grande musicista appartenga anche nelle nuove generazioni dei musicisti brindisini ed affinché il suo mirabile lascito continui a rimanere sempre presente. Efisio Panzano ha curato e coordinato ineccepibilmente tutta la complessa organizzazione tecnica delle esibizioni, e per questa sua ennesima dedizione non saranno mai abbastanza i ringraziamenti di tutta la comunità dei musicisti brindisini. Grandissima emozione ha fatto trapelare il chitarrista Joshua, quando ha mostrato la chitarra con cui si è esibito: gliela aveva data Nicola ed era appartenuta al suo amato Giovanni.

A questo punto sarebbe veramente arduo provare a trasmettere tutta la bellezza e tutte le emozioni che hanno regnato nella celebrazione aggiungendo altre parole; ed allora... è certamente molto più appropriato sostituire alle parole le immagini, alcune delle tante belle immagini fotografiche del bravo fotografo e amico Maurizio De Virgiliis. Mille grazie Maurizio!

**Biografia di Nicola Poli**

Nicola Poli - Nik per tutti i suoi tantissimi amici - nacque a Brindisi l'11 marzo del 1948, da Giovanni e Dina Ferroni, vedendo la luce parecchi anni dopo la sua amata sorella Maria Teresa. Era molto affezionato ad una bellissima foto familiare che mostrava sempre con

molto orgoglio: lo ritrattava con appena due anni d'età alla spiaggia Santa Apollinare, assieme al padre, alla madre e alla sorella. Sorridendo, la commentava dicendo: "già a due anni mi muovevo a ritmo..."

A soli 10 anni strimpellava con la sua prima chitarra; a 13 già suonava la sua prima elettrica e fin da ragazzino cominciò ad organizzare gruppi musicali, i complessi come si chiamavano a Brindisi nei primissimi Anni Sessanta. Da quei primi Anni '60 in avanti, e per sempre a Brindisi senza mai abbandonare la musica, Nicola Poli si sarebbe convertito in un poliedrico talentoso musicista: chitarrista, pianista, compositore, maestro. Suonava infatti una gran varietà di strumenti, dalla chitarra, il suo primo amore che riusciva a far vibrare e quasi cantare con le sue espertissime mani, al pianoforte, con cui più volentieri nel trascorso degli ultimi anni, accompagnato dal suo immancabile cappello deliziava chiunque lo ascoltasse, passando per il basso, la batteria, la tastiera, il violino, l'armonica e quant'altro, senza naturalmente dimenticare il suo sitar indiano, di cui andava molto fiero.

Artista talentoso e versatile, Nicola comprò il suo primo strumento, una chitarra pagata 5.000 lire, con i risparmi dagli spiccioli per l'acquisto delle merende da consumare durante la ricreazione alla scuola media e con quella chitarra, nel gennaio 1961, fece il suo esordio pubblico nel cinema Astra, al "Musichiere" una festa organizzata dalle matricole universitarie. Il brano da lui proposto fu la celebre "Fascination" che imparò seguendo l'esecuzione della sorella Maria Teresa al pianoforte.

Nel 1964 - indossando ancora giovanissimo la serissima divisa di quel complesso - Nicola fu la chitarra solista dei Moderni, accompagnato da Rino Fusco alla chitarra ritmica, Tonino Magno al basso e dai quattro bravi amici batteristi che si furono succedendo, Giulio Barcone, Salvatore Cocciolo, Tonino Fusco e Fulvio Forleo. Poi, nel 1971, fu la chitarra dei Liceum, con Fulvio Forleo, Aldo Rizzo e Sergio Frascaro. Poi, tanti altri gruppi ancora.

«Nello stesso 1971, con il complesso Broads, Nicola aveva partecipato al Festival degli Sconosciuti di Ariccia, un evento organizzato



da Teddy Reno e Rita Pavone. Il suo gruppo classificò al terzo posto su cinquantaquattro partecipanti. La canzone eseguita fu "Oggi è festa" il cui testo nacque durante il viaggio in una Ford Taunus pagata 80.000 lire, stravolta nel colore originale e ridisegnata con un pennello in stile barocco, sulla quale erano impressi i nomi dei componenti dei Broads. Nik poi, percorse ininterrottamente la strada della musica con un catalogo enorme di esibizioni, collaborazioni e prospettive, fungendo da ponte per portare l'arte della musica anche alla radio, a Tele Radio Trans e a Radio Video Brindisi.» [Marco Greco]

La radiofonia, in effetti, era stata un'altra importante e precoce passione di Nicola, in questo caso figlio d'arte: suo padre era stato un professionista precursore nel settore, sia come radioamatore e sia come marconista radiotelegrafista di bordo. Musicista radioamatore, appassionato di walkie talkie, col suo baracchino - IU7JOX ex I7PLI - Nicola Poli coltivò fino all'ultimo anche quella destrezza: dalle chiamate in CW dal suo verticale, ai primi QSO a 27MHz, fino agli ultimi UHF. Inoltre, per molti anni fu responsabile del laboratorio di Radiocomunicazioni Morse dell'Istituto Nautico Carnaro di Brindisi, prima di passare al Laboratorio di Elettrotecnica dello stesso Istituto.

Nel pieno della sua gioventù, a venticinque anni, Nicola ebbe un figlio, Giovanni, il suo amatissimo e prediletto discepolo musicale, al quale dedicò tutte le migliori energie della sua vita. Giovanni Poli, divenuto presto un giovane e brillante musicista, scomparve tragicamente nel gennaio del 2008 a soli trentaquattro anni in un incidente stradale, mentre ritornava da un concerto. Una tragedia impossibile da superare per Nicola, che nell'immensità del suo dolore provò comunque a riannodare i fili della propria esistenza, riuscendo ad andare avanti, dando prova di grande sensibilità e coraggio, rifugiandosi nella sua arte musicale e nel ricordo di Giovanni.

A suo nome Nicola organizzò, promosse e diresse il "Fondo Giovanni Poli" con cui volle mettere gratuitamente a disposizione i suoi numerosi e preziosi strumenti musicali, per quei giovani che avessero voluto avvicinarsi alla musica. Numerosi furono i "Memorial Giovanni Poli" periodicamente organizzati da Nicola, accompagnati da manifestazioni musicali e fotografiche, come la mostra "Una vita per la musica" nel settembre del 2010 al ex Convento delle Scuole Pie. Nel 2014 Nicola raccolse in un CD dieci delle canzoni di Giovanni, un encomiabile lavoro amatoriale e artigianale destinato agli amici: "Un tributo a mio figlio Giovanni. Chi lo ha conosciuto non potrà dimenticare il suo sorriso, la sua voce e la sua passione per la chitarra. Con questo album rimarrà per sempre vicino a noi".

Nel novembre del 2017, il "Fondo Giovanni Poli" di Nicola, con l'appoggio del parroco di San Vito Martire organizzò nell'oratorio



**LE IMMAGINI** Il piccolissimo Nicola a Santa Apollinare con la madre, il padre e la sorella. A destra le immagini del memoriale

della parrocchia all'interno del parco "Antonio Di Giulio" una mostra radiantistica per gli studenti delle scuole medie, con la collaborazione dell'Istituto Nautico di Brindisi che fornì vari strumenti didattici d'epoca.

Un'altra importante creazione di Nik - la notte del 17 luglio 2011 con la collaborazione in remoto dell'amico musicista Gianfranco Perri - fu la pagina Facebook "Musicisti Brindisini". Da quella stessa notte Nik, ininterrottamente ed instancabilmente, fu non solo la mente ma anche il braccio e soprattutto l'anima di quel bellissimo e presto divenuto mitico gruppo Fb: in pochissimo tempo ci furono centinaia di entusiaste adesioni fino a raggiungere in pochi anni il numero mille. Un sodalizio che costituisce tuttora un notevole contributo di Nicola per tutta la comunità dei musicisti brindisini. Ed anche grazie al gruppo Fb, ecco organizzati dall'instancabile ed entusiasta Nik: il "1° Raduno Musicisti Brindisini" del 1° marzo 2012, il "50° Anniversario Beatles & Rolling Stones" del 9 agosto 2012, il "Revival Brindisium Band" del 29 maggio 2014 e il "Raduno 10° Anniversario Musicisti Brindisini" del 2 settembre 2021.

«Nicola, definitivamente, è stato una persona speciale. Innanzitutto, perché era un vero ed autentico musicista, che univa al talento naturale che tutti gli riconoscevano, una pas-

sione vera senza confini. Aveva una grande passione per la musica, con uno stile personalissimo e la straordinaria capacità di improvvisare praticamente tutto. La musica per lui è anche stata uno strumento con cui creare amicizia e condivisione, grazie alle sue doti di grande umanità, tolleranza e benevolenza, per le quali tutti coloro che lo hanno conosciuto e frequentato gli volevano bene. È stato un punto di riferimento per tanti musicisti brindisini. Un'icona della musica a Brindisi.» [Giuseppe Albertini]

«Silenziosamente, con la stessa discrezione a cui da ormai tanto tempo ci aveva abituato, Nicola, il musicista, il maestro, l'amico Nik, ci ha lasciato per sempre - il 19 gennaio 2023. Ha dato, durante gli ultimi sessant'anni della sua vita, il suo tempo, la sua creatività, la sua capacità organizzativa, la sua disponibilità a insegnare, la sua caparbià ed abilità nel raggiungere gli obiettivi, il suo entusiasmo discreto ed al contempo contagioso per la musica e per tutto quanto con la musica potesse aver a che vedere. Ci ha lasciato per intraprendere quel suo agognato viaggio all'incontro di chi, da ormai tanti anni, giusto quindici, gli mancava inconsolabilmente, Giovanni, il suo amatissimo figliolo nella cui costante memoria aveva trascorso gli anni più maturi della sua purtroppo non lunga esistenza terrena. Giovanni e la musica sono stati da sempre le due grandi passioni di Nicola, ed il costante ricordo di Giovanni assieme al permanente impegno per la musica, da già tanto tempo erano diventate le sue uniche ragioni di vita.» [Gianfranco Perri]



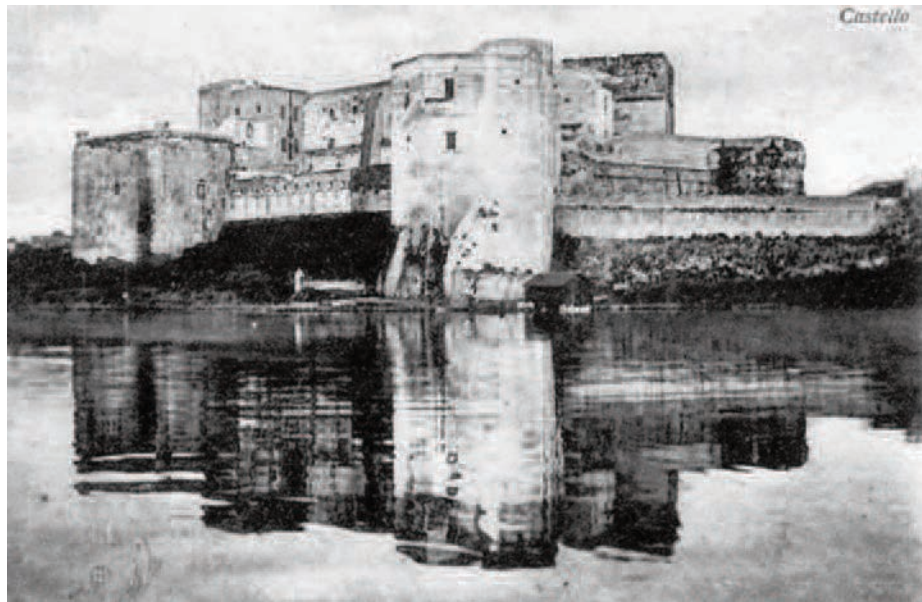




# Terminò a Brindisi la prigionia del generale **Dumas:** ispiratore del Conte di Montecristo

di Gianfranco Perri

Immagino non essere il solo ad aver perso il conto di quante versioni cinematografiche abbiamo visto del celeberrimo romanzo di Alexandre Dumas "Il conte di Montecristo". Quest'ultima versione, che sta andando in onda in quattro puntate sulla RAI, avevo avuto la possibilità di vederla parecchi mesi fa al cinema, in agosto a Madrid: un film in coproduzione italofrancese, diretto da Bille August, presentato fuori concorso al Festival di Cannes dello scorso anno, 2024. A me il film era piaciuto più delle precedenti versioni, sia per la accettabile fedeltà al racconto del romanziere francese e sia per la qualità della fotografia, dei costumi e degli attori, in primis quella del personaggio centrale del racconto, interpretato da Sam Claflin. «Quella di Dumas è la migliore storia mai raccontata sulla vendetta. Rendendo omaggio a questo romanzo complesso e articolato, ho cercato di condensare in tutta la sua epicità questa storia intensa attraverso uno stile visivo fortemente spettacolare ed un cast straordinario che ha saputo arricchire il viaggio del protagonista, Edmond Dantès, nel suo percorso di vendetta nei confronti degli uomini che gli hanno rubato venti anni di vita e il suo unico vero grande amore. In questa sua implacabile ricerca, Edmond tesse intrighi raffinatamente spietati, intrappolando non solo i suoi nemici, ma tutti quelli che entrano nella sua orbita, gettando luce e speranza sull'umanità e restituendo la fiducia nel potere salvifico dell'amore.» [Bille August]  
Un racconto, quello del conte di Montecristo, al quale mi ero affezionato fin da bambino ed



al quale ero ritornato con rinnovato interesse qualche anno fa, quando ebbi occasione di leggere il libro "The Black Count: Glory, Revolution, Betrayal, and the Real Count of Monte Cristo" di Tom Reiss - Crown Publishers - New York, 2012. Un libro che aveva vinto il Premio Pulitzer 2013 per la Biografia ed il cui soggetto centrale era il padre del famoso romanziere francese: il generale Thomas Alexandre Davy de la Pailleterie - Alex Dumas. Il libro di Reiss fu poi tradotto in varie lingue, ed in italiano fu pubblicato nel 2013 con il titolo "Il diario se-

greto del conte di Montecristo". Leggendo il libro di Reiss, ebbi modo di scoprire interessanti legami diretti del celeberrimo romanzo di Dumas con Brindisi. Il generale Alexandre Dumas, infatti, era stato imprigionato per circa sei mesi nel castello di Brindisi, e proprio la vita rocambolesca di quel padre generale aveva ispirato il romanziere a scrivere il suo presto divenuto famosissimo "Monte Cristo". Un capitolo del Vol.3 del mio "Pagine di storia brindisina" - Seconda Edizione, 2024 - è dedicato alla storia del generale Alexandre Dumas



**LE IMMAGINI** Il generale Alexandre Dumas che fu prigioniero per lungo tempo a Brindisi. A sinistra il castello di terra

ed alla sua prigionia nel castello di Brindisi; e qui di seguito, eccone un riassunto.

Il 7 marzo 1799 il generale francese Alexandre Dumas, dopo aver partecipato alla campagna napoleonica d'Egitto, s'imbarcò per la Francia, ma dopo qualche giorno di navigazione, le precarie condizioni della nave e il mare in tempesta lo costrinsero a cercare rifugio nel porto di Taranto, fiducioso d'incontrare accoglienza amica. Non fu così: tutti i francesi furono catturati e imprigionati dai sanfedisti del cardinale Fabrizio Ruffo che, per sfortuna di quei naufraghi, da qualche giorno avevano ricondotto la città sotto il controllo borbonico. Per il generale Dumas iniziò così una lunga e penosa prigionia che doveva concludersi a Brindisi due anni dopo.

Quel generale Dumas, sarebbe poi divenuto padre del romanziere Alexandre Dumas, autore dei Tre moschettieri e del Conte di Montecristo, i due archi famosi romanzi per i quali l'indubbio ispiratore fu proprio quel padre generale con la sua rocambolesca esistenza: Thomas Alexander Davy de la Pailleterie, o più semplicemente Alex Dumas, come preferì firmarsi dopo essere asceso per merito proprio fino al grado di generale di divisione.

Alex Dumas nacque il 25 marzo 1762 a Jérémie, nella colonia caraibica francese di Saint Domingue – la odierna Haiti – figlio di un nobile francese, il marchese Alexandre Antoine Davy de la Pailleterie e di Marie Cessette Dumas, la sua schiava nera concubina. Alexandre Antoine era il primogenito del marchese Alexandre Davy de la Pailleterie, aristocratico in declino della provincia di Caux, e suo fratello Charles nel 1732 ebbe un incarico militare nella colonia francese di Saint Domingue, dove sposò una ricca creola orfana, rilevandone la piantagione di canna da zucchero. Così, nel 1738, Antoine, il futuro padre del generale, si unì a suo fratello Charles, lavorando nella piantagione per dieci anni per poi abbandonarla dopo un violento litigio tra fratelli.

Quando il blocco britannico alle spedizioni francesi limitò le esportazioni di zucchero da Saint Domingue, Charles si dedicò a contrabbandare la merce da un territorio neutro, sul confine nordorientale della colonia, lo scoglio di Monte Christi, oggi in territorio della Repubblica Dominicana,

di fronte al quale si trovava un isolotto: Monte Cristo. Antoine, invece, rimasto in Saint Domingue, si guadagnò da vivere in Jérémie, come coltivatore di caffè e cacao in una sua più modesta piantagione. La Guinaudèe. Acquistò la schiava Marie Cessette, la tenne come concubina e nel 1762 nacque il loro primo figlio Thomas Alexandre; in seguito, nacquero anche due figlie, Adolphe e Jeannette, che affiancarono una prima figlia di Marie Cessette, Marie Rose.

Morti i suoi fratelli, Antoine rimase erede unico della famiglia Davy de la Pailleterie e nel 1775, già sessantenne, decise di tornare in Francia per riscattare il titolo nobiliare e le proprietà della famiglia. Non avendo però il denaro necessario per il viaggio, se lo procurò vendendo le tre figlie al miglior offerente. Il figlio Thomas Alexandre, invece, lo vendette al capitano francese Langlois con diritto di riscatto, ottenendo con ciò, sia un modo legale per mandare il figlio in Francia e sia un prestito temporaneo per completare le spese del suo viaggio.

Così, il ragazzo Thomas arrivò in Francia il 30 agosto 1776, registrato sul manifesto della nave come lo schiavo Alexandre. Appena sbarcato, suo padre lo ricomprò e lo liberò, portandolo nella riscattata tenuta di famiglia a Belleville in Caux, Normandia, dove vissero per più di un anno finché, venduta quella proprietà si trasferirono in una casa in rue de l'Aigle d'Or, nel sobborgo parigino di Saint Germain en Laye. L'anno seguente, Antoine si sposò e poco dopo Thomas decise di arruolarsi: non potendo dimostrare almeno quattro generazioni di nobiltà dal lato paterno – anche se possedeva tale requisito – lo fece come soldato semplice di cavalleria nel 6° Reggimento dei Dragoni della Regina e lo fece assumendo il nome di Alexandre Dumas.

Il 15 agosto 1789, a un mese dall'inizio della Rivoluzione, l'unità di Dumas fu inviata nella città di Villers Cotterêts per controllare l'ondata di violenza rurale e Dumas, alloggiato presso l'Hôtel de l'Écu, si fidanzò con la figlia dell'albergatore, Marie Louise. Nel luglio 1791, il reggimento di Dumas fu inviato a Parigi in funzione antisommosa insieme alle unità della Guardia Nazionale, sotto il comando del marchese Lafayette e nel 1792, come caporale della Rivoluzione, Dumas si cominciò a distinguere per le sue temerarie azioni di guerra e la sua reputazione cominciò a crescere e a diffondersi tra i militari francesi. Così, nell'ottobre, con a Parigi già proclamata la repubblica, Dumas entrò con il grado di tenente colonnello nella Légion franche des Américains et du Midi, una legione libera, indipendente cioè dall'esercito regolare, composta da uomini di colore liberi.

Il 28 novembre 1792 il colonnello Dumas sposò Marie Louise Elisabeth Labouret a Villers Cotterêts, dove poi comprò una fattoria che abitò con la sua famiglia nei momenti liberi dalle sue campagne militari. Lì nacquero presto le sue due figlie, nel 1794 Marie Alexandrine e nel 1796 Louise Alexandrine, che morì bambina.

Sciolta la legione, nel luglio 1793 Dumas fu promosso a generale di brigata nell'esercito del Nord e un mese dopo fu promosso di nuovo, a generale di divisione, con l'incarico di comandare l'esercito dei Pirenei Occidentali. A dicembre fu inviato a comandare l'esercito delle Alpi contro le truppe austriache e piemontesi che difendevano il passo del Piccolo San Bernardo e nella primavera del 1794 conquistò il passo e poi la vetta del Moncenisio, facendo più di mille prigionieri: una strepitosa e strategica vittoria, che fece scalpore a Parigi. Tra agosto e ottobre del 1794, passò al comando dell'esercito d'Occidente per controllare la massiccia rivolta scoppiata nella regione della Vandea contro il governo rivoluzionario di Parigi e nel settembre 1795 fu incorporato all'esercito del Reno partecipando all'attacco a Düsseldorf, dove fu ferito.

Nel novembre del 1796, Dumas fu inviato a Milano per unirsi all'esercito d'Italia – comandato in capo dall'ancora poco conosciuto generale Napoleone Bonaparte – che era entrato in Piemonte ad aprile e quindi a Milano a maggio. Già in quel periodo, tra i due generali sorse una certa tensione, quando Dumas obiettò e provò a contrastare la politica di Napoleone di consentire indiscriminatamente alle truppe francesi di saccheggiare le proprietà nei territori che venivano occupati e di maltrattare gli abitanti. Nel dicembre Dumas fu messo a capo della divisione che assediava la strategica città di Mantova e, con una risoluta azione di controspionaggio e con pochi uomini, riuscì a bloccare il tentativo austriaco di rompere l'assedio, permettendo l'arrivo dei rinforzi francesi che finalmente ottennero la capitolazione della città.

Subito dopo Dumas si distinse permettendo all'esercito francese di spingere le truppe austriache verso nord e catturandone migliaia nell'inseguimento. Fu in quel periodo che, divenuto famoso anche tra i nemici, i soldati austriaci iniziarono a chiamarlo Schwarze Teufel (Diavolo Nero). L'apice della popolarità di Dumas in quella prima campagna napoleonica d'Italia arrivò quando, passato sotto il comando del



suo amico generale Joubert, combatté lungo le rive dell'Adige terrorizzando gli austriaci finché un giorno, il 23 marzo 1797, respinse da solo un intero squadrone su un ponte sul fiume Eisack a Klausen – oggi Chiusa, in Italia – e per quell'impresa i francesi iniziarono a riferirsi a lui come "l'Orazio coclita del Tirolo".

Un anno dopo, nel maggio 1798, al generale Dumas fu ordinato di presentarsi a Toulon per unirsi all'armata francese in partenza per la campagna d'Egitto di Napoleone e fu da questi nominato comandante della cavalleria dell'esercito d'Oriente. L'armata sbarcò presso Alessandria a fine giugno e il 2 luglio Dumas guidò i granatieri sotto le mura, penetrando la città con il resto delle truppe francesi. Poi, guidò la cavalleria nella lunga marcia verso sud, al Cairo, sostenendo vari scontri con la cavalleria mame-lucca.

Per le truppe francesi le condizioni nel deserto risultarono estremamente dure, per il calore, la sete, la stanchezza e la mancanza di rifornimenti adeguati, provocando finanche un certo numero di suicidi. Accampati a Damanhour, Dumas incontrò diversi altri generali, tra i quali Murat, con i quali esternò critiche alle modalità di conduzione dell'impresa da parte del comandante Napoleone. Così, conclusa vittoriosamente il 21 luglio la battaglia delle Piramidi, quando Napoleone apprese di quelle critiche del suo generale Dumas, lo affrontò adiratamente minacciando finanche di sparargli per sedizione. In risposta, Dumas solo gli chiese il permesso di tornare in Francia e Napoleone non si oppose a quella richiesta, giacché lo scontro tra i due generali della Rivoluzione, oltre che ideologico, era divenuto anche personale.

Però, a causa della quasi totale distruzione dell'armata francese nella baia di Abukir il 1° agosto a opera della flotta britannica dell'ammiraglio Orazio Nelson, Dumas non fu in grado di lasciare l'Egitto. Rimase quindi al Cairo prestando regolare servizio e in ottobre fu determinante nel reprimere una rivolta anti-francese, caricando a cavallo i ribelli nella moschea di Al Azhar.

Il 7 marzo 1799 Dumas finalmente lasciò l'Egitto a bordo della corvetta Belle Maltaise, una nave militare dismessa, in compagnia del suo amico, il generale Jean Baptiste Manscourt du Rozoy, del geologo Déodat Gratet de Dolomieu, di quaranta soldati francesi feriti e numerosi civili maltesi e genovesi per un totale di quasi 120 imbarcati. Durante la navigazione però, la vecchia nave cominciò a fare acqua e a causa del maltempo dovette rifugiarsi nel porto di Taranto, nel Regno di Napoli, dove Dumas e i suoi compagni si aspettavano un ricevimento amichevole, avendo saputo che il regno era stato rovesciato dalla Repubblica Partenopea instaurata sul modello di quella francese.

La repubblica costituita a Napoli il 24 gennaio 1799 però, era risultata precaria e nelle province del sud aveva presto ceduto alle forze filoborboniche dell'esercito della Santa Fede guidato dal cardinale Fabrizio Ruffo, che dalla Sicilia era sbarcato sulla penisola e la stava risalendo con l'intenzione, poi finalmente concretizzata, di raggiungere Napoli, la capitale del regno, per restaurare il potere monarchico.

A Brindisi le notizie di quegli eventi napoletani erano giunte l'8 febbraio, quattro giorni dopo che nel porto era arrivato un bastimento mer-

# IL CONTE DI MONTE-CRISTO

ROMANZO DI

ALESSANDRO DUMAS



**LE IMMAGINI** La prima edizione italiana del Conte di Montecristo - 1890. A destra lo sceneggiato Il conte di Montecristo della RAI nel 1966 con Andrea Giordana

cantile con a bordo Vittoria e Adelaide, due principesse francesi zie del re Luigi XVI accompagnate da un folto gruppo di nobili e alti prelati, in fuga dalle truppe napoleoniche che erano già penetrate nel regno di Napoli e in attesa di un imbarco sicuro verso Trieste, o verso Oriente dove flotte russe turche e inglesi tenevano assediata Corfù, destinata presto ad essere liberata dall'occupazione francese e dove, in effetti, dopo varie settimane d'attesa furono infine accompagnate le due principesse con il loro seguito.

Nella notte tra il 13 e il 14 di febbraio, mentre il popolo cittadino si era sollevato a difesa del re di Napoli, giunsero a Brindisi cinque corsi disertori della repubblica rivoluzionaria francese, guidati da un tal Buonafede Gerunda di Monteiasi, intenzionati a trovare un imbarco. Corse voce nel popolo in piena rivolta, che uno di quelli, Casimiro Raimondo Corbara, fosse il principe ereditario, Francesco, e che un altro, Giovanni Francesco Boccheciampe, fosse il fratello dello stesso re di Napoli.

Tanto bastò perché non si pensasse più a perseguire i giacobini locali, ma ad onorare il venuto principe, accogliendolo nella Cattedrale. Il supposto principe, consigliato dalle due principesse francesi e dalle stesse autorità cittadine a secondare quello scambio di identità, sostenne bene la sua parte, ottenendo che si sedesse il tumulto e che fossero posti in libertà tutti coloro che erano stati arrestati. Dopo di ciò il principe si

imbarcò per Corfù, via Otranto, "onde ottenere dalle potenze alleate del re di Napoli, soccorsi e truppe regolari per difendere la città dai rivoluzionari francesi". Rimasero a Brindisi due del suo seguito, Boccheciampe e Giovan Battista De Cesari, i quali assoldarono numerosi popolani volontari per la difesa armata sanfedista.

In quel clima politico-militare, a Taranto la cattura dei naufraghi della Belle Maltaise fu inevitabile e le autorità sanfediste che da una settimana, dall'8 marzo, ricontrollavano la piazza di Taranto, imprigionarono Dumas, Manscourt e il resto dei francesi. Durante i primi giorni da recluso a Taranto, nei quali gli fu impossibile riuscire a parlare con un qualche ufficiale di alto rango a cui chiedere spiegazioni sulla sua prigionia, il generale Dumas ricevette la visita di un personaggio enigmatico, proprio quello stesso Giovanni Francesco Boccheciampe, il presunto fratello del re di Spagna. Ma neanche da lui ebbe un qualche chiarimento circa la sua detenzione.

Qualche settimana dopo, il cardinale Ruffo fece chiedere ai due generali francesi prigionieri a Taranto, Dumas e Manscourt, di comunicare ai comandanti delle forze francesi ancora in Napoli, una proposta di scambio di prigionieri: loro due in cambio proprio di quello stesso controrivoluzionario corso, Boccheciampe, fatto prigioniero dalle truppe francesi che il 9 aprile erano giunte nel porto di Brindisi al seguito del vascello Généreux proveniente dall'Egitto, scampato dalla disfatta di Abukir, ed avevano conquistato la città.

Inviata a Napoli quella proposta però, il cardinale Ruffo perse interesse in quell'eventuale scambio di prigionieri, quando sospettò che il Boccheciampe fosse stato fucilato dai francesi



quale disertore, evento in effetti verosimilmente avvenuto tra il 18 e il 19 aprile nei pressi di Trani, per ordine del generale J. Sarrazin.

E così, sfumata ogni possibilità di liberazione immediata, dopo quasi sette settimane dalla loro detenzione, il 4 maggio Dumas e Manscourt furono dichiarati prigionieri di guerra dell'esercito della Santa Fede, mentre quasi tutti gli altri naufraghi della Belle Maltaise furono liberati. Il 13 giugno l'esercito sanfedista entrò a Napoli, la repubblica cadde e il regno borbonico napoletano fu restaurato. A Taranto, Dumas lo seppe perché gli comunicarono che la sua prigionia sarebbe passata ad un regime di carcere duro.

Nell'ottobre del 1799 Napoleone, finalmente ritornato in Francia, conquistò il potere eliminando il Direttorio con il colpo di stato del 18 brumaio – 10 novembre – e poco dopo non esitò a intraprendere la seconda campagna d'Italia, rifondando la Repubblica Cisalpina dopo la battaglia di Marengo del 14 giugno 1800. E a settembre, per disposizione del marchese Della Schiava – Vincenzo Maria Mastrilli, preside della provincia di Lecce – Dumas e Manscourt furono trasferiti da Taranto a Brindisi, dove furono reclusi e mantenuti, questa volta, in una situazione di gran lunga migliorata.

Durante la durissima prigionia a Taranto, infatti, Dumas era rimasto malnutrito e, ancor peggio, mal curato per circa diciotto mesi e così, quando giunse a Brindisi era zoppo, con la gancia destra paralizzata, quasi cieco dall'occhio destro e sordo dall'orecchio sinistro. Il suo fisico era quasi distrutto e arrivò a convincersi che tutti quei suoi malanni si produssero perché sottoposto a un lento e sistematico avvelenamento al quale era sopravvissuto solo perché aiutato da un gruppo locale filofrancese segreto, che gli aveva fornito alimenti medicine libri e altri conforti.

Da recluso a Brindisi – forse nel castello Svevo, o forse nell'Alfonsino – Dumas poté conversare regolarmente con un sacerdote di nome Bonaventura Certezza, una specie di cappellano dei castelli, con il quale finì con istaurare una sincera amicizia. Nel museo Alexandre Dumas a Villers Cotterêts in Francia, è conservata una lettera che il padre Bonaventura scrisse a Dumas qualche mese dopo la sua liberazione, il 17 agosto 1801: «Sappi mio caro generale, che ho sempre mantenuto e sempre manterrò vivo dentro di me ciò che sento per te, sentimenti che mi obbligano a rivolgerti eternamente i miei rispetti. Di fatto, non ho tralasciato di muovere neanche una sola pietra, per trattare di ottenere tue notizie. So che ascoltare lodi ti incomoda, però, conscendo il calore del tuo cuore, oso parlarti in questo modo. Magari potessi abbracciarti! – maledetta distanza – Te lo dico di tutto cuore. E se un giorno vorrai visitarmi, a casa mia sempre sarai da me ricevuto a braccia aperte».

E anche con Giovanni Bianchi, il suo carceriere – castellano di Brindisi dal 1798 al 1802, nonché già sospetto giacobino – Dumas mantenne durante i circa sei mesi della sua permanenza nella prigione del castello una costante e, per quello che le circostanze potevano permettere, cordiale relazione personale e anche epistolare, come si evince da alcune di quelle loro epistole conservate nel Museo Alexandre Dumas.

Le cortesi lettere scambiate tra i due, spesso



trattavano questioni del tutto triviali, per esempio relative alle vettovaglie, agli indumenti, alle scarpe e quant'altro di cui il generale prigioniero potesse aver bisogno. Finanche, una volta annunciata la prossimità della liberazione, Bianchi inviò a Dumas campioni di stoffa affinché il generale scegliesse quella più adatta a fargli confezionare l'uniforme da indossare nel viaggio, nonché alcuni cappelli tra i quali scegliere il modello che ritenesse più consono per lui. Una relazione insomma che, se pur non esente da qualche screezio, fu migliorando con il passare dei mesi, probabilmente anche a riflesso degli eventi militari in corso sempre più prossimi alle porte del regno, che lasciavano facilmente presagire una imminente evoluzione pro-francese della situazione.

Difatti, verso la fine dell'anno 1800, le forze napoleoniche in Italia sotto il comando del generale Joachim Murat, misero in fuga l'esercito napoletano di Ferdinando IV, il cui governo riprese la via del rifugio a Palermo, e il 18 febbraio 1801 a Foligno fu concluso l'armistizio tra le truppe francesi e quelle del re di Napoli, con la firma del generale Murat per la Francia e del generale Damas per Ferdinando IV.

E così, subito dopo quelle vicende dell'inverno 1800-1801, alla fine del mese di marzo del 1801, si produsse, finalmente, la liberazione del generale Dumas, che fu inviato alla base navale francese di Ancona nel contesto di una situazione politico-militare estremamente confusa: Brindisi, ufficialmente sotto il re di Napoli che però era rifugiato a Palermo, dipendeva dalla provincia di Lecce presieduta dal borbonico marchese della Schiava, mentre a Mesagne era insediata una consistente guarnigione francese composta da circa 350 militari, senza uno status formale riconosciuto e ufficialmente in via di smobilitazione.

Di fatto, quei soldati francesi ritornati nei dintorni Brindisi fin dai primi giorni del 1801, non tolsero mai del tutto la loro ingombrante presenza da quel territorio, evidentemente troppo strategico. Una presenza che probabilmente aveva in qualche misura influito sulla libera-

zione del prigioniero Dumas, liberazione alla quale non doveva neanche essere rimasto estraneo lo stesso generale Murat che, forse non a caso, volle che tra le clausole dell'armistizio si inserisse quella relativa alla liberazione dei prigionieri francesi.

Dopo essere stato liberato dalla lunga prigionia, partito da Brindisi via mare e dopo lo scalo a Ancona, il 12 aprile Dumas arrivò a Firenze, dove sostò per un po' di giorni. Quindi raggiunse Parigi, dove consegnò la sua relazione di prigionia e poi, finalmente, a casa nel giugno di quell'anno 1801. Aveva da poco compiuto trentanove anni e da subito dovette cominciare a lottare per mantenere la sua famiglia, che aveva trascorso la sua assenza in grandi ristrettezze economiche. Scrisse ripetutamente al governo francese e a Napoleone Bonaparte, reclamando il compenso economico per il suo periodo di prigionia e chiedendo anche un nuovo incarico militare, ma senza mai ricevere risposte veramente positive al rispetto da parte del governo e senza mai ricevere risposta alcuna da Napoleone.

Il 24 luglio 1802, Marie Louise dette alla luce il terzo e ultimo figlio del suo matrimonio, Alexandre. Quattro anni dopo, il 26 febbraio 1806, Alex Dumas morì nella sua casa a Villers Cotterêts all'età di quarantaquattro anni. Alla sua morte, suo figlio Alexandre, il romanziere, aveva tre anni e sette mesi. Il ragazzo, sua sorella e sua madre vedova, rimasero in povertà, giacché Marie Louise non ricevette la pensione normalmente assegnata dal governo francese alle vedove dei generali e dovette lavorare come venditrice in una tabaccheria.

A Parigi il nome del generale Alexandre Dumas è inciso sulla parete sud dell'Arco di Trionfo e nel 1912, una statua del generale fu eretta in Place Malesherbes, ora Place du Général Catroux, dove rimase per trent'anni accanto alle statue dei suoi due famosi discendenti – Alexandre Dumas père, il romanziere e Alexandre Dumas fils, il drammaturgo – finché le truppe tedesche d'occupazione, l'abatterono, senza che mai più sia stata riposta.

# BRINDISI LONGOBARDA, SECONDO L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE



di Gianfranco Perri

**E**sattamente un anno e mezzo fa, su *il7 Magazine* del 28 luglio 2023, scrissi un articolo che aveva il titolo seguente: “Brindisi vista dall’intelligenza artificiale: ma ChatGPT sbaglia spesso” e nel sottotitolo, si poteva leggere: “Il bilancio della nostra «intervista» sulla storia di Brindisi sembra tutt’altro che rassicurante: le risposte del celebratissimo sistema digitale molto spesso sono clamorosamente sbagliate.”

L’articolo iniziava citando la rimbombante auto definizione di Intelligenza Artificiale “L’intelligenza artificiale è un campo della scienza informatica che si occupa di sviluppare sistemi e algoritmi in grado di eseguire compiti che richiedono solitamente l’intelligenza umana. L’obiettivo dell’IA è creare macchine in grado di apprendere, ragionare, comprendere, percepire e interagire con l’ambiente circostante in modo del tutto simile agli esseri umani” e continuava riportando una lunga serie di stravaganti errori che ChatGPT commetteva in relazione con tanti elementi emblematici – eventi, luoghi, personaggi, eccetera – relativi alla storia di Brindisi. Quindi concludevo, allarmando e mettendo in guardia, specialmente i giovani, contro i facili en-



tusiasmi e le serie conseguenze negative di un uso acritico di quel nuovo accattivante strumento tecnologico, ed allo stesso tempo anticipando quanto quello “strumento” sarebbe divenuto potente, utile e, infine, imprescindibile in sempre più vasti contesti del quotidiano vivere.

Ebbene, eccomi, non certo a ricredermi, ma a semplicemente commentare quanto incredibilmente veloce e vertiginosa sia stata negli ultimi mesi l’evoluzione dell’In-

telligenza Artificiale che, come del resto tutti abbiamo avuto modo di constatare, ha continuato ad occupare sempre più insistentemente gli interessi, i dibattiti e la ribalta di quel nostro quotidiano vivere. Fino al recentissimo fragore suscitato all’unisono nel mondo intero, dalla nuova versione “DeepSeek” resa disponibile per tutti, istantaneamente e gratuitamente. E non solo, ma disponibile con un salto qualitativo notevole che presto – lo si può





**LE IMMAGINI** Le immagini sono alcune di quelle elaborate dall'IA per rappresentare guerrieri longobardi che tra i secoli VI e VIII occuparono vaste regioni italiane

scommettere – sarà eguagliato e superato dalle tante altre piattaforme AI.

Vediamo, dunque, un esempio della citata differenza qualitativa tra l'IA di un anno e mezzo fa e quella di oggi, preparandoci ad accogliere, più presto che tardi, i prossimi risultati di una corsa verso l'inimmaginabile che appare essere inarrestabile. Per adesso rallegriamoci – senza perdere comunque il senso critico – di questo indubbiamente positivo avanzamento, al paragonare le risposte dell'IA riportate sul mio precedente articolo sopra citato, con quelle ottenute oggi, sempre su temi relativi alla storia di Brindisi.

• **GIANFRANCO: Brindisi è stata o non è stata conquistata dai Longobardi?**

IA: Brindisi, città portuale della Puglia, non fu conquistata dai Longobardi durante la loro espansione in Italia. I Longobardi, che invasero la penisola nel 568 d.C., stabilirono il loro regno principalmente nell'Italia settentrionale e in parte di quella centrale (ducato di Spoleto e Benevento), ma non riuscirono a consolidare il controllo di tutto il Sud Italia, dove rimasero attivi gli enclavi bizantini. Brindisi, insieme a gran parte della Puglia, rimase sotto il dominio dell'Impero Bizantino per gran parte dell'Alto Medioevo. La città faceva parte dei territori organizzati nel Catapanato d'Italia (o Catepanato), un'amministrazione bizantina con sede a Bari, attiva fino all'XI secolo. Solo con l'arrivo dei "Normanni", nell'XI secolo, Brindisi passò sotto un nuovo controllo, diventando parte del Regno di Sicilia. I Longobardi del Ducato di Benevento tentarono occasionalmente di espandersi verso la Puglia, ma non riuscirono a sottrarre Brindisi ai Bizantini in modo duraturo. La città mantenne quindi un legame forte con Costantinopoli, anche per la sua importanza strategica come porto verso

l'Adriatico e l'Oriente.

• **GIANFRANCO: Ma nell'anno 838 i Saraceni invasero Brindisi e il duca longobardo di Benevento andò a liberarla in quanto, evidentemente, era una città longobarda.**

IA: Hai sollevato un punto interessante che merita una precisazione storica. La situazione è complessa e richiede di contestualizzare le dinamiche del periodo. Ecco i dettagli: Nell'838 Brindisi subì effettivamente un attacco da parte dei Saraceni provenienti dal Nord Africa, probabilmente legati all'Emirato di Bari (fondato pochi anni dopo, nell'847). Questa incursione faceva parte delle prime scorrerie islamiche nel Sud Italia, precedenti all'istituzione di emirati stabili. In quegli anni, il Ducato longobardo di Benevento (formalmente autonomo dal Regno Longobardo del Nord, caduto nel 774) era una potenza regionale che cercava di espandersi in Puglia, contrastando sia i Bizantini che le incursioni saracene. Il duca Sicardo di Benevento (832–839) intervenne militarmente in Puglia in più occasioni, sfruttando le debolezze bizantine e le incursioni esterne per affermare il controllo longobardo. La cronaca dell'*Historia Langobardorum Beneventanorum* (X secolo) riferisce che Sicardo, dopo l'attacco saraceno a Brindisi, avrebbe liberato la città presentandosi come protettore della popolazione. Bisogna però chiedersi se Brindisi fosse davvero longobarda. La questione è ambigua e dal punto di vista politico bisogna distinguere tra "Dominio formale" e "Influenza reale". Brindisi nominalmente faceva ancora parte dei territori bizantini (il Thema di Langobardia, con capitale Bari), ma il controllo di Costantinopoli era spesso debole, soprattutto nelle zone interne della Puglia. I Longobardi di Benevento esercitavano pressioni militari e politiche sulla regione, cercando di sostituirsi ai Bizantini. Tuttavia, non ci sono prove certe che Brindisi fosse stabilmente sotto controllo longobardo prima dell'838. Più probabilmente, la città oscillava tra l'influenza bizantina, le incursioni saracene e le mire espansionistiche di Benevento. L'intervento di Sicardo potrebbe essere stato un tentativo di legittimare il dominio longobardo su Brindisi, approfittando del caos post-invasione. In conclusione: 1- L'episodio del 838 riflette la concorrenza tra Longobardi, Bizantini e Saraceni per il controllo della Puglia. 2- Sicardo di Benevento intervenne non perché Brindisi fosse una città longobarda in senso stretto, ma per sfruttare l'occasione ed estendere la sua egemonia su un centro strategico. 3- Di fatto, il dominio longobardo sulla città fu effimero e già nell'839, con l'assassinio di Sicardo e la guerra civile nel Ducato, i Bizantini ripresero il controllo della Puglia meridionale. 4- Brindisi rimase sostanzialmente nell'orbita bizantina fino all'arrivo dei Normanni nell'XI secolo, che unificarono il Sud Italia.

• **GIANFRANCO: Però già nel 674 i Longobardi avevano occupato Brindisi una prima volta.**

IA: La tua affermazione tocca un periodo storico complesso e meno documentato rispetto ad altre epoche. Esaminiamo i dati disponibili sul contesto storico e sull'espansione longobarda nel Sud d'Italia: Nel VII secolo, i Longobardi del Ducato di Benevento (formalmente autonomo dal Regno longobardo del Nord, caduto nel 774) cercarono di espandersi in Puglia, allora sotto controllo bizantino, mentre il ducato era governato da Romualdo I (671–687), figlio di Grimoaldo, re dei Longobardi. Sotto di lui, i Longobardi intensificarono le incursioni nelle zone costiere della Puglia, puntando a indebolire Bisanzio. Le cronache dell'epoca, come l'*Historia Langobardorum* di Paolo Diacono (VIII secolo), accennano a conflitti tra Longobardi e Bizantini in Puglia, ma non menzionano esplicitamente la conquista di Brindisi nel 674. Paolo Diacono scrive che Romualdo conquistò molte città pugliesi, tra cui Taranto e Oria, ma Brindisi non è citata direttamente. È plausibile che i Longobardi abbiano attaccato o temporanea-



mente occupato Brindisi nel VII secolo, data la sua posizione strategica, ma tuttora nessuna fonte coeva affidabile parla di una distruzione della città in quell'anno. Brindisi rimase un centro attivo anche dopo il VII secolo: nel IX secolo, ad esempio, fu coinvolta nelle guerre contro i Saraceni (come già commentato), segno che non era stata annientata. Una distruzione conosciuta di Brindisi avvenne nell'867 per mano dei Saraceni, che rasero al suolo la città dopo un assedio. È possibile che alcuni testi storici abbiano fuso eventi diversi, attribuendo la distruzione ai Longobardi, oppure potrebbe trattarsi di un'interpretazione moderna basata su alcuni indizi indiretti. La questione resta comunque incerta, a causa della scarsità di fonti. Il VII secolo, infatti, è poco documentato per l'Italia meridionale, soprattutto per le città minori. Le cronache bizantine si concentrano su Costantinopoli, mentre quelle longobarde privilegiano il Nord. Anche se i Longobardi riuscirono a occupare Brindisi, è improbabile che l'abbiano distrutta deliberatamente. La città, come porto chiave, aveva valore strategico e commerciale: di solito si preferiva controllarla, non annientarla.

• **GIANFRANCO: All'affermazione che "la città, come porto chiave, aveva valore strategico e commerciale: di solito si preferiva controllarla, non annientarla" si può replicare dicendo che "i Longobardi distrussero Brindisi perché, non essendo abili naviganti, preferivano non lasciarla all'eventuale uso dei Bizantini che, invece, lo erano".**

IA: La tua osservazione è interessante e solleva un punto strategico plausibile. Tuttavia, per valutarla correttamente, dobbiamo incrociare il ragionamento con i dati storici disponibili. Ecco un'analisi: "Distuggere per non far utilizzare" è una logica strategica, un'ipotesi che si basa su una strategia militare classica: se un attore non può sfruttare una risorsa (esempio un porto), potrebbe distruggerla per impedirne l'uso al nemico. Questo approccio è documentato in altri contesti storici (esempio la "terra bruciata" durante le invasioni). I Longobardi, effettivamente, non erano una potenza navale e il Ducato di Benevento controllava territori interni e preferiva guerre terrestri. I Bizantini, invece, dipendevano dal controllo dei porti per i rifornimenti e le comunicazioni con Costantinopoli e pertanto è plausibile che, se i Longobardi non potevano gestire il porto, distruggerlo avrebbe limitato la capacità bizantina di rioccupare la città e proiettare potere via mare, ma tuttavia non esistono prove dirette che i Longobardi abbiano deliberatamente distrutto Brindisi per questo



motivo. Una città intatta poteva essere tassata e sfruttata economicamente, anche senza il controllo navale. Il Ducato di Benevento mirava a espandersi verso la Campania e la Lucania, non a combattere battaglie navali. Controllare Brindisi (anche senza usare il porto) era comunque un modo per indebolire Bisanzio. In alcuni casi i Longobardi si allearono con pirati slavi o saraceni per attaccare via mare, dimostrando una certa flessibilità tattica. Se si vuole trovare un parallelo, i Longobardi distrussero Oderzo (in Veneto) nel VII secolo, ma per vendetta politica, e anche lì non si trattò di una strategia antinavale. Il comportamento usuale, del resto, indica che i Longobardi tendevano a integrarsi nelle città conquistate, non a radere tutto al suolo (ad esempio a Pavia, capitale del regno, mantennero l'infrastruttura romana). Vediamo infine cosa dicono le fonti: 1. Nel VII secolo, Paolo Diacono menziona conquiste longobarde in Puglia (esempio Taranto), ma non cita Brindisi, e non vi è alcun riferimento a una distruzione intenzionale. 2. Dal punto di vista archeologico, gli strati di distruzione a Brindisi risalgono all'867 (i Saraceni), non al VII secolo e non sembra indichino altre tracce di un annientamento sistematico riconducibile ai Longobardi. Però se troviamo fonti che supportano la tua tesi,

possiamo riesaminare il caso. Nel mentre possiamo supporre che la distruzione sistematica di Brindisi avvenne solo con i Saraceni nell'867, quando la logica era diversa: colpire simboli del potere nemico e destabilizzare la regione.

• **GIANFRANCO: Puoi dettagliare circa la distruzione di Brindisi nell'867 a mano dei Saraceni?**

IA: La distruzione di Brindisi nell'867 per mano dei Saraceni è un evento documentato e cruciale per la storia della città. Ecco una ricostruzione dettagliata basata sulle fonti storiche e gli studi moderni: Dopo la conquista saracena di Bari nell'847, gli Arabi stabilirono un emirato che divenne una base per razzie e campagne militari nel Sud Italia. Brindisi, città portuale strategica sulla via per l'Adriatico e l'Oriente bizantino, era un obiettivo naturale per ampliare il controllo sul territorio. L'Impero Bizantino, che nominalmente controllava la Puglia, era in difficoltà nel mantenere il dominio sulla regione a causa delle lotte interne e della pressione longobardo-saracena. L'assedio e la distruzione di Brindisi nell'867 sono citati nel *Chronicon Salernitanum* (una cronaca del X secolo) e in alcune cronache bizantine. Secondo questi testi, un esercito saraceno, probabilmente legato all'Emirato di Bari,



assediò e distrusse Brindisi. I Saraceni, guidati forse dall'emiro Sawdān (governatore di Bari dal 857 all'871), attaccarono Brindisi dopo aver consolidato il controllo su Taranto e altre città costiere. La città, già indebolita da precedenti conflitti tra Bizantini e Longobardi, non resistette a lungo. Le mura furono violate e gli abitanti massacrati o ridotti in schiavitù. Fonti sottolineano la distruzione sistematica: edifici sacri e civili furono incendiati, le fortificazioni smantellate e il porto reso inutilizzabile. Brindisi era un simbolo del potere bizantino in Puglia e un nodo commerciale vitale. Distruggerla serviva a indebolire Bisanzio e a terrorizzare le città vicine. Inoltre, i Saraceni miravano a controllare le rotte adriatiche per colpire Venezia e la Dalmazia, allora in ascesa. La distruzione di Brindisi nell'867 segnò un punto di non ritorno nella storia della città, che perse per secoli il suo ruolo di protagonista nell'Adriatico. Dopo l'867, Brindisi cadde in uno stato di abbandono. Le cronache la descrivono come "un cumulo di rovine" per decenni. La popolazione sopravvissuta si disperso nelle campagne o fuggì verso centri più sicuri, come Otranto o Lecce. L'Imperatore Basilio I il Macedone (867–886), fondatore della dinastia macedone, avviò una riconquista del Sud Italia circa l'anno 870 E Brindisi fu ripresa dai Bizantini intorno all'876, ma la ricostruzione fu lenta e parziale. La distruzione di Brindisi accelerò il crollo dell'Emirato di Bari, che fu riconquistato dai Bizantini nell'871 con l'aiuto di Ludovico II, imperatore del Sacro Romano Impero. Tuttavia, la Puglia rimase instabile fino all'arrivo dei Normanni nell'XI secolo. Le razzie saracene spesso miravano a destabilizzare i territori, non a occuparli stabilmente. Distruggere una città simbolo come Brindisi serviva a dimostrare la loro potenza. Senza un sostegno militare da Costantinopoli, Brindisi era vulnerabile e i Saraceni approfittarono del vuoto di potere. Controllare l'Adriatico era cruciale per contrastare la nascente potenza veneziana, che commerciava con l'Oriente. Gli scavi nel centro storico di Brindisi hanno evidenziato strati di distruzione databili al IX secolo, con tracce di incendi e crolli improvvisi. Reperti come monete arabo-longobarde e ceramiche bruciate, confermano l'impatto violento dell'invasione. Solo con i Normanni, che rifortificarono il porto e la ripopolarono, Brindisi rinacque come snodo commerciale e militare.

• **GIANFRANCO: Puoi indicarmi le fonti storiche su cui hai basato quanto hai sostenuto?**

IA: Ecco le fonti primarie e secondarie uti-



lizzate per le risposte precedenti, le Primarie, le Secondarie e le Archeologiche. Queste le Fonti Primarie (testi antichi e medievali): -1. Paolo Diacono (720–799 d.C.) nel Libro V-VI della "Historia Langobardorum" (Storia dei Longobardi), utile per contestualizzare l'espansione del Ducato di Benevento, descrive le conquiste longobarde in Italia meridionale nel VII secolo, citando Oria e Taranto, ma non Brindisi. L'edizione di riferimento è la traduzione italiana di Antonio Zanella (BUR, 1991). -2. Erchemperto (IX secolo) nella Historia Langobardorum Beneventanorum (Storia dei Longobardi di Benevento) cita l'intervento di Sicardo a Brindisi nell'838. Esiste un testo latino in "Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum rerum Langobardicarum" (MGH, 1878). -3. Un Autore Anonimo nei capitoli 100–110 della "Chronicon Salernitanum (X secolo) descrive la distruzione di Brindisi nell'867, collegandola all'Emirato di Bari. Esiste un'edizione critica a cura di Ulla Westerbergh (Stockholm, 1956). -4. Teofane Continuato (X secolo) nella "Continuazione della cronaca di Teofane Confessore" menziona la riconquista bizantina di Brindisi sotto Basilio I (867–886). Esiste una traduzione in inglese "The Chronicle of Theophanes Confessor" (Oxford, 1997). Queste le Fonti Secondarie (storiografia moderna): -1. Paul Arthur in "Brindisi medievale: Natura, storia e archeologia di una città portuale" (2012) analizza gli strati archeologici del IX secolo a Brindisi, confermando la distruzione saracena. Pubblicato da Edipuglia (Bari). -2. Giosuè Musca in "L'emirato di Bari, 847–871" (1964) ricostruisce le campagne militari saracene in Puglia, incluso l'attacco a Brindisi. Dedalo Edizioni. -3. Barbara M. Kreutz nel Capitolo 3 del "Before the Normans: Southern Italy in the Ninth and Tenth Centuries" (1996) spiega il vuoto di potere bizantino e l'ascesa dei Saraceni.

Disponibile nell'University of Pennsylvania Press. -4. André Guillou in "La civiltà bizantina in Italia" (1991) discute il ruolo di Brindisi come avamposto bizantino e il suo declino nel IX secolo. Editore Laterza. -5. Vera von Falkenhausen in "La dominazione bizantina nell'Italia meridionale" (2009) esamina le relazioni tra Bisanzio, Longobardi e Saraceni, citando Brindisi. Pubblicato da Einaudi in "Storia d'Italia Vol. III". Queste le Fonti Archeologiche: -1. Negli scavi nell'area di San Pietro degli Schiavoni furono scoperti strati di ceneri e di distruzione datati al IX secolo, pubblicati in "Archeologia Medievale Vol. 20" (1993). -2. Reperti numismatici, Dirham arabi e Folles bizantini, rinvenuti sono esposti nel "Museo Archeologico Provinciale Francesco Ribezzo".

\*\*\*

Naturalmente si potrebbe continuare ed approfondire molto di più il tema in questione, ma sospendiamo l'argomento perché non è certo lo scopo di questo scritto opinare e sostenere una specifica tesi storica. Ciò che, invece, mi interessa segnalare è che quanto fin qui esposto è certo sufficiente per poter notare le "enormi" differenze, sia di contenuto e sia di forma, tra la prima IA e l'attuale: non più tanti errori grossolani, non più tante affermazioni altisonanti da tipico saccente, non più tante arroganze seguite da clamorosi passi indietro e voltafaccia, eccetera. Naturalmente si è ancora molto lontani – e son convinto che forse mai si arriverà – dal poter con l'IA sostituire lo studio della storia, la ricerca storica e la seria divulgazione storica, ma il cammino è ormai tracciato: l'IA è sicuramente un potentissimo strumento da poter – e dover – "sapientemente" utilizzare anche nello studio, nella ricerca e nella seria divulgazione storica. Uno strumento da affiancare a quelli tradizionali e da integrare con gli stessi, uno strumento che è arrivato per "restare".

# Duecento anni fa la travagliata nascita del cimitero di Brindisi

di Gianfranco Perri

**L**a deposizione dei cadaveri presso le tombe dei martiri già praticata nei primi secoli del cristianesimo, si estese progressivamente anche alle chiese più in generale, dapprima a quelle rurali più remote e poi via via a quelle urbane e più vicine ai borghi. Fu la diffusa volontà dei cattolici di riposare all'interno delle chiese, o comunque nelle vicinanze di esse, che determinò l'uso sepolcrale generalizzato delle chiese, dei chiostrini e delle loro altre dipendenze. Le postazioni più ricercate erano naturalmente quelle adiacenti alle reliquie o comunque agli altari ed erano appannaggio dei canonici e dei più ricchi, che venivano depositati sotto le lastre del pavimento. I poveri, invece, erano seppelliti in fosse comuni dove venivano composti i loro cadaveri, quando senza bara, cuciti nei loro sudari. Quando le fosse non erano più in grado di contenere altre salme, venivano chiuse e se ne aprivano altre, nuove o riusate liberate opportunamente dalle ossa ormai disseccate, poste a loro volta nelle gallerie dei chiostrini o in chiesa, nei solai, sotto i fianchi delle volte e anche contro i muri, componendo gli ossari.

L'editto napoleonico di Saint Cloud del 1804, che imponeva realizzare le sepolture al di fuori dei centri urbani, durante l'occupazione francese del regno di Napoli non fu applicato e si dovette attendere che, dopo la



restaurazione dei Borbone, fosse pubblicata la legge sui cimiteri dell'11 marzo 1817 «... perché il costume di seppellire i cadaveri umani in sepolture stabilite dentro, o vicino i luoghi abitati, abolito fra le più colte nazioni, non potrebbe ulteriormente essere tollerato nel nostro regno, senza pregiudizio grave della salute pubblica». In essa veniva stabilito che in ogni comune fosse costruito un camposanto al di fuori dell'abitato, per garantire la salute pubblica nel rispetto reli-

gioso per le spoglie umane.

L'edificazione dei camposanti doveva concludersi nel 1820. Le spese per la costruzione dei cimiteri erano a carico dei comuni, anche se gli amministratori – i decurioni – avevano facoltà di chiedere oboli a ricchi proprietari, o a prelati. I fondi su cui dovevano sorgere i cimiteri potevano essere pubblici, in tal caso i comuni non dovevano accordare nessun compenso, o privati e quindi si doveva corrispondere ai proprietari un canone adeguato.





**LE IMMAGINI** Un corteo funebre in via Porta Lecce e a sinistra un altro nel centro della città. Sotto la Chiesa Madonna di Loreto e piazzale d'ingresso al Cimitero

Non fu possibile rispettare quella data del 1820 e nel dicembre 1828 si emanò un nuovo decreto che, rifacendosi alla legge precedente, stabiliva che nei comuni dove non fossero ancora stati costruiti i camposanti, i decurioni dovevano provvedere perentoriamente alla scelta del luogo e che, per andare incontro alla consolidata tradizione di seppellire i morti nelle chiese, qualora nel fondo prescelto vi fosse una cappella rurale, quella poteva utilizzarsi.



Si confermò il permesso di sepoltura nelle chiese urbane ai vescovi ed ai componenti del Capitolo e, alle famiglie gentilizie che possedevano il patronato sulle loro cappelle, si diede il permesso di seppellirvi i congiunti. Inoltre, le congregazioni furono autorizzate ad acquistare suoli lungo il muro di cinta dei camposanti per costruire cappelle dove seppellire i propri confratelli.

A Brindisi, il 7 aprile dello stesso 1817, il decurionato deliberò far costruire il camposanto e il sindaco Giovanni Sala nominò una apposita commissione composta dai canonici Francesco Scolmafora e Tommaso Cinoso e da Giacomo Capodieci, Vincenzo Carasco, Francesco Balsamo e Teodoro Vavotici. Selezionato un fondo proprietà del Comune, sito a Sud fuori le mura in adiacenze Perrino, l'11 settembre 1819 fu stipulato l'atto con il quale il sindaco aggiudicava a Giacomo Bruni l'appalto per la costruzione del camposanto, sul pre-disegno realizzato da Francesco Bruni e Benedetto Marzolla.

Anche se tra difficoltà e ritardi si completò dopo qualche anno la conformazione e recinzione muraria dell'area cimiteriale selezionata, tuttavia, i morti comuni di Brindisi continuavano ad essere seppelliti in città e, naturalmente, ancora nelle chiese urbane: essenzialmente in quella della Pietà e in quella di San Domenico, detta anche di Cristo o del Crocifisso, non esistendo chiese fuori dall'abitato da utilizzare per la sepoltura dei cadaveri. Invero, c'erano tre chiese al di fuori delle mura cittadine: l'antica chiesa del 1604 'de lo Rito' – di Santa Maria di Loreto – in agro Perrino, quella dei frati cappuccini adiacente al loro convento e quella dei frati riformati al Casale. Però, la prima, di proprietà del Comune, veniva utilizzata per seppellire i carcerati del bagno penale, la seconda per seppellire i padri cappuccini e la terza era troppo lontana.

La situazione era divenuta così grave, che nella riunione decurionale del 3 agosto di quel 1828, dovette intervenire con veemenza il sottintendente del distretto: «...La morte a piena falce sta mietendo sulla vita dell'abitanti e così i sepolcri delle chiese sono giornalmente in opera con aprirsi frequentemente nel punto della più completa macerazione e passeggiare per certe zone della città è imprati-





cabile per lo stomachevole lezzo dei cadaveri umani che sbocca dalle porte di certe chiese. L'atmosfera circostante quelle chiese è peggiorata dai venti meridionali dominanti, inonda tutta l'atmosfera soprastante all'abitato della città. Ecco, dunque, una causa permanente e potentissima a minacciare la pubblica salute...

»  
Trascorsero altri dieci anni senza sostanziali novità finché, nel maggio del 1839, essendovi ormai a Brindisi una popolazione di 8000 abitanti, il sottintendente ordinò la chiusura di tutte le sepolture urbane comuni. Così, il 23 di agosto, il decurionato deliberò avviare lavori urgenti per il cimitero, a partire dal ricondizionamento dell'antica chiesetta comunale "de lo Rito" adiacente al perimetro già predisposto per il camposanto, che fu intitolata Santa Maria di Loreto e approvandone anche la compra della campana e degli arredi sacri. Inoltre, si dispose riparare la casa adiacente alla chiesa, per adibirla ad alloggio del custode e dei becchini, con la costruzione di un cancello di legno per l'entrata al recinto cimiteriale.

Si deliberò la compra del carro funebre con rispettivo cavallo, disponendo che i cadaveri si dovessero trasportare con carretta tirata da "animale cavallino" già che per giungere al camposanto c'era da coprire la distanza di un miglio e più, e si stanziarono i fondi per la costruzione di una strada rotabile che, dalla

**LE IMMAGINI** Porta Lecce agli inizi del secolo scorso, sotto rappresentazione della palude di Porta Lecce - disegno del canonico G. Pacelli - 1803. A destra un altro funerale in via Porta Lecce e l'edicola Madonna della Luce nel sottarco di Porta Lecce

città, permettesse raggiungere il cimitero con un carro.

Per la nomina a cappellano del camposanto si propose la terna composta da don Crescenzo Guadalupi, don Fausto Laviano e don Antonio Miceli, stabilendone lo stipendio in 36 ducati annui. Lo stipendio per il custode fu invece stabilito in 84 ducati annui e furono nominati seppellitori Angelo Taurisano e Pie-

tro Chionna con stipendio di 54 ducati annui ciascuno. Il primo rettore del cimitero fu, quindi, don Crescenzo Guadalupi, che era anche il parroco della chiesa del Cristo: un personaggio molto carismatico, proprio come i nostri più recenti, fortemente carismatici e ben ricordati, rettori: papa Pascalinu, papa Pizzigallu e don Vincenzo.

Fu così che, finalmente, il cimitero di Brindisi, con chiesa, cappellano, custode, becchini e carro funebre con cavallo, fu definitivamente attivato nel 1840. Però, i cadaveri continuarono ad essere portati a spalla perché mancava ancora una strada rotabile e per anni, anche se vi era il carro, non lo si poté usare. Perciò, il 16 giugno, si deliberò di dare un compenso di 10 carlini al mese al sacrestano della chiesa di San Domenico, per potervi depositare i cadaveri prima di traghettarli per il braccio di levante del porto interno e poterli quindi trasportare a spalla fino al camposanto. Però, un paio d'anni dopo, nel maggio 1842, un demente bruciò il battello che si usava per il trasporto dei cadaveri e bruciò anche una parte dei sotterranei contigui alla cappella.

Ancora fino a quasi tutto l'800, poco dopo superato l'arco si addensava la palude di Porta Lecce causa di infermità e di morti tra







i brindisini che abitavano nelle zone limitrofe e adiacenti. Un disegno degli inizi di quel secolo, del canonico Giuseppe Pacelli, evidenzia come a quel tempo la palude fosse molto vicina alla porta. Nazareno Valente racconta che "...tra noi ragazzini dei primi anni '50 girava il racconto che anche i carri funebri, superata la porta, prendessero velocità per giungere il prima possibile al camposanto, e per quanto le versioni dei vecchi d'allora fos-

sero vaghe, conservavano memoria della letalità di quella zona e qualcuno di noi li aveva sentiti parlare di brutta area che, ancora, non aveva smesso del tutto di procurare danni".

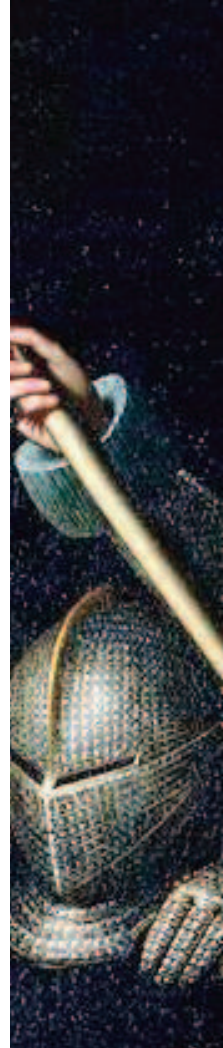
Dopo qualche tempo d'esser rimasti i brindisini senza il battello funerario, e a tappe forzate, fu finalmente sistemata la via rotabile tra la città e il cimitero e solo così i funerali poterono utilizzare il famoso carro funebre

tirato da "animale cavallino", una usanza che divenne tradizione ininterrotta e che, come in molti ben ricordiamo, perdurò fino ai nostri anni '50, quando la processione funeraria si snodava fino a Porta Lecce, dove il prete i chierichetti e gli accompagnanti meno intimi accomiatarono il defunto e da lì in avanti solo i parenti più stretti e gli amici più intimi proseguivano, sempre a piedi, dietro il carro, fino al cimitero. "L'obbligo era finitu prima ti lu ponti ti pietra".

E nel sottarco di Porta Lecce c'è un'edicola – in origine eretta da un alfiere aragonese di Alfonso I d'Aragona con la costruzione stessa della porta aperta circa la metà del XV secolo incassata in un taglio della collina di Levante – dove oggi vi è un dipinto molto delicato, realizzato nel 1940 da un pittore mesagnese, che riproduce l'immagine della Madonna della luce, detta anche del Buon passaggio. Nella adiacente chiesa di Cristo dei Domenicani, invece, una pregevole statua lignea rappresenta la Madonna della Luce come una vera regina "Ego sum lux mundi – Io sono la luce del mondo". La Madonna, detta anche Madonna in trono o della Pisara, si mostra eretta solenne con lo sguardo austero ed è essa stessa trono per il piccolo Re benedicente che sorregge col braccio sinistro. Un luogo brindisino quindi, emblema d'altri tempi: luogo per l'addio al defunto e ai suoi familiari, per poi, immancabilmente, di fretta a visitare una cantina vicina. Questi alcuni dei commenti al post Fb di Raffaele Giove del 4 luglio 2024: "...Bellissimo il saluto ai defunti sotto la benedizione della Madonna, un ricordo che mi emoziona ancora; ...la banda, quando c'era, si ritirava mentre i cavalli, col pennacchio o senza, completavano il loro percorso per gli altri due chilometri che restavano fino al cimitero; e gli uomini, ma non esclusivamente, salutato il defunto prendevano d'assalto la prima cantina; ...ricordo che mia mamma diceva che dopo il funerale prima di andare a casa ci si fermava in un bar; ... dopo il funerale con mio nonno andavamo sempre alla cantina di Monaco."



# Il viceré di Napoli duca di Osuna, Venezia, gli Uscococchi e Brindisi



di Gianfranco Perri

**A**i lettori delle storie di Brindisi, il nome di don Pedro Téllez-Girón duca di Osuna, viceré di Napoli dal 1616 al 1620, evoca anzitutto San Lorenzo e le vicissitudini che il santo padre cappuccino brindisino patì nella sua ultima missione diplomatica, incaricatagli dal papa Paolo V per denunciare presso il re di Spagna Felipe III le angherie del perfido viceré di Napoli, che lo portò in Spagna e Portogallo dove, a Lisbona, lo colse la morte il 22 luglio del 1619, giorno del suo sessantesimo compleanno. «Più volte, dopo il 1604, fra' Lorenzo pensa di tornare a Brindisi e nel 1618 vi è ormai diretto quando a Napoli è convinto dal patriziato napoletano a recarsi in Spagna per esporre al re Filippo III le malversazioni del viceré don Pietro Girón duca di Ossuna. Il 25 maggio 1619, evitati sicari e ostacoli d'ogni genere, padre Lorenzo raggiunge il re a Lisbona; ricevuto il giorno seguente, a conferma delle sue parole soggiunse che era sicuro di ciò che riferiva quanto del fatto che presto sarebbe morto e che il re, se non avesse provveduto al bene dei propri sudditi, lo sarebbe stato entro due anni. Il 22 luglio del 1619, forse avvelenato, il brindisino moriva; era il 31 marzo 1621 quando, giusto l'ammonimento, si spe-



gneva Filippo III che aveva continuato a favorire, di fatto, l'Ossuna.» [Giacomo Carrito in "Su una chiesa e un fonte in Brindisi" - Parola e Storia, 2009] Però, Brindisi, con quel viceré di Napoli, il conte di Osuna, nel corso dei quattro anni che durò il suo vicereame ebbe anche ben altro a che vedere. E, d'altra parte, lo spagnolo don Pedro Téllez-Girón y Velasco Guzmán y Yovar, III duca di Osuna e marchese di Peñafiel, fu di fatto uno dei

personaggi politici più importanti e più complessi del primo '600. Nato il 17 dicembre del 1574 nel seno di una nobile famiglia savigliana, da giovane aveva combattuto valorosamente nelle Fiandre contro i ribelli Fiamminghi, ottenendo numerosi successi militari. Preludio della folgorante carriera che, iniziata col vicereame di Sicilia dal 1611 al 1616, si concluse con la successiva prestigiosa nomina a viceré di Napoli. Ma la sua controversa persona-





**LE IMMAGINI** Pedro Téllez-Girón duca di Osuna -arribuito a Bartolome González, a sinistra la Fortezza di Clissa degli Uscocchi - Spalato

lità e l'alterigia nel ritenere il suo potere illimitato, gli procurarono numerosi e potenti nemici, esterni e interni, che alla fine lo spinsero verso un destino fatale: ingaggiata contro Venezia una guerra quasi personale, alla fine stigmatizzata dagli stessi ministri spagnoli, fu richiamato bruscamente in Spagna, dove fu accusato di fellonia e dove, morto il suo re protettore Felipe III, fu imprigionato e fatto morire in carcere, il 24 settembre 1624, quattrocento anni fa.

Quando il 2 aprile 1611 il III conte di Osuna assunse l'incarico di viceré di Sicilia, l'isola si trovava in una situazione economica precaria e sotto i costanti attacchi dei pirati berberi che agivano con totale impunità. In soli due anni, il nuovo viceré ricostruì la flotta navale siciliana e intraprese una serie di importanti azioni vittoriose contro i turchi, riuscendo a riportare l'ordine sui mari. Tuttavia, per farlo si avvalse anche di mezzi corsari, il che presto gli avrebbe causato problemi presso la corte di Madrid. Certo è, comunque, che la sua gestione fu così efficace che, mentre si susseguivano le vittorie sui turchi e i bottini ottenuti finanziavano il vicereame, in due anni le finanze pubbliche siciliane si erano riprese dalla bancarotta. Con ciò, nonostante i pettegolezzi che contro la sua persona venivano riferiti al re, dietro la sua minaccia di rinuncia al vicereame con la prospettiva di una possibile bancarotta dello stesso, alla fine gli fu concesso, in via eccezionale, di mantenere quella sua flotta, tutt'altro che regale e tutt'altro che ortodossa.

Quando poi, a metà del 1616, fu promosso viceré di Napoli, don Pedro Girón continuò ad applicare le stesse tecniche già sperimentate di ristrutturazione economica, militare e, soprattutto, navale. Organizzò quindi una potente squadra – ufficialmente per combattere le navi turche, ma con la mira neanche tanto celata

ben posta su Venezia – che al comando del suo ammirante Francisco de Rivera y Medina, realizzò numerose azioni di successo, come accadde già il 14 luglio 1616 al Capo Celidonia, dove con 6 navi e 1.600 soldati assediò e sconfisse la flotta turca che, composta da 55 galee e 11.000 combattenti, si stava dirigendo ad invadere la Sicilia. E nell'ottobre di quello stesso anno, la squadra napoletana di 9 galee giunse persino a bombardare Costantinopoli e, allorché 30 navi turche uscirono all'inseguimento degli attaccanti, la flotta napoletana poté rientrare intatta e con una decina di navi nemiche sottratte all'impero.

«Il dodici ottobre 1616 partimmo su 9 galee al comando di don Ottavio d'Aragona e ci dirigemmo verso Levante, passando per l'Arcadia, Candia, Corone, Modone, Negroponte, fino ai castelli di Costantinopoli, che attaccammo. Avendo poi avuto notizia che 70 galee turche, avvertite della nostra presenza, ci stavano aspettando alle bocche, decidemmo di continuare comunque nell'impresa e a mezzanotte arrivammo alla maggiore delle due bocche e ci scontrammo con 30 galee turche che sorprendemmo ancor prima che potessero accorgersi del nostro arrivo e poi, con le tenebre della notte, potemmo ripartire con un cospicuo bottino, riuscendo a seminare tutte le numerose galee turche mobilitatesi al nostro inseguimento.» [“Comentarios del desengaño, o sea vida de d. Diego duque de Estrada, escrita por él mismo” - Madrid, 1860]

Ma presto, le azioni militari navali predisposte dall'intraprendente e battagliero viceré di Napoli non si limitarono a combattere frontalmente i turchi, e bensì si avventurarono soprattutto contro la repubblica della Serenissima, nonostante la politica ufficiale di Madrid fosse orientata a conservare il pur precario pacifico status quo con Venezia. In effetti, lo spregiudicato stratega Pedro Téllez-Girón attuò una politica, perlopiù personale e in parte autonoma da Madrid, tutta mirata al ridimensionamento della potenza veneziana, contestandone innanzitutto la pretesa giurisdizione su tutto l'Adriatico. E per dare concretezza a tali suoi intendimenti, organizzò e mandò a stanziare nell'Adriatico una notevole flotta spagnola cui, al comando di Francisco de Rivera, fu assegnata per base lo strategico porto di Brindisi. E così, per diversi anni, la città si ritrovò inevitabilmente – una volta ancora – al centro dell'attenzione internazionale.

I primi d'aprile del 1617 a Lesina – oggi Hvar in Croazia di fronte a Pescara – otto navi di bandiera spagnola in escursione da Brindisi, furono poste in fuga dai cannoni veneziani e il provveditore generale veneziano di Dalmazia, Giustino Antonio Belegno, ne dispose l'inseguimento con ben 7 navi, 4 galee grosse, 13 galee sottili e altre 15 barche armate. Il comandante spagnolo Francisco de Rivera «dubitando d'essere con disavvantaggio combattuto in quel sito, date le vele a prospero vento, attraverso il mare e a Brindisi si condusse. Lo seguirono i venetiani, né potendo dentro quel porto, ben munito d'alcuni forti, combatterlo, il capitano delle navi, ch'era Lorenzo Veniero, provveditore generale da mar, abbassate le vele, lo sfidò per quattr'ore con cannonate, ma non volendo lo spagnuolo sortire al cimento, furono scorse tutte le rive di Puglia.» [“Istoria civile del Regno di Napoli” di Pietro Giannone - Palmyra, 1763]

«Il 30 maggio 1617 partimmo con 15 galeoni, e con un vento favorevole arrivammo al Faro di Messina e poi costeggiando il regno arrivammo alla celebre città di Brindisi, celebre non tanto per il nome così famoso nei banchetti e nei conviti, quanto per il suo porto. Qui si riunì una grande flotta composta dalle seguenti unità: 18 di don Pedro de Leiva, generale di Napoli; 4 di don Pedro Girón, figlio naturale del duca di Osuna, comandate da don Octavio d'Aragona; 8 del conte di Elda, generale di Sicilia; 4 di don Diego Pimentel, generale di Napoli. Con i nostri 15 galeoni cui si erano uniti altri 3 di Sicilia, eravamo quindi in totale 18 galeoni, 30 galee e 4 brigantini. Questa flotta partì e costeggiando il mare Adriatico arrivammo alla vista della città e





del porto di Zara mentre usciva la potente flotta di Venezia di 76 navi, formando la sua ben ordinata e vistosa mezzaluna di quasi quattro miglia di circonferenza. Nello stesso tempo, la nostra flotta formò la sua mezza luna, con la galea Capitana di Napoli al centro, alla sua destra la Negrona del duca di Osuna, governata da don Ottavio a nome di don Pedro Girón e a sinistra la Capitana di Sicilia. Dopo aver combattuto quasi tutto il giorno, e ritirandosi il nemico nel porto di Zara, e calmandosi poi un po' il vento, ci dirigemmo all'inseguimento passando da galea in galea e da galeone in galeone attraverso la bocca del suddetto porto, ciascuno sparando tutta l'artiglieria e infliggendo grandissimi danni. Poi inviammo una sfida con una scialuppa e un trombettaie al Generale da mar veneziano, promettendo di aspettarlo per quaranta ore; ma lui non volle uscire e quindi ci muovemmo bombardando le coste e ritornando poi alla nostra base di Brindisi, dove arrivammo tre giorni prima del Corpus Domini. A Brindisi vi fu una celebrazione così straordinaria che in tutti i regni che ho visitato, che sono quasi in tutta Europa, non ho mai trovato una simile usanza. Eccone la descrizione:

“Nella grande piazza si formò uno squadrone principale e si distribuirono varie

**LE IMMAGINI** La Fortezza Nehaj degli Uscocchi - a Segna tra Fiume e Zara, a destra in alto combattenti Uscocchi a destra il re di Spagna Felipe III - Olio di Juan Pantoja de la Cruz - Palazzo Reale in Madrid

maniche nelle strade laterali, tutte adornate con archi trionfali, certamente con più sfarzo e apparato degli anni precedenti poiché lì si trovano così tanti e così illustri signori, il che non è sorprendente, ma l'incredibile novità era che l'arcivescovo portava il Santissimo Sacramento a cavallo, cosa che altrove non ho mai più visto. Era un venerabile e anziano arcivescovo spagnolo-aragonese, dal viso bello e grave, con una barba ben curata, di buon carattere e di grande statura, affabile, umile e benevolo, generoso con i poveri e caritatevole con i malati, il che, sebbene non sia il punto principale, è importante per essere apprezzato. Cavalcava un bellissimo cavallo, bianco come l'Armino, la cui lunga coda e la grande criniera esaltavano la sua bellezza. Era coperto da una coprisella di velluto, ricamato riccamente d'oro, con sei fasce dello stesso materiale ornate di ricami d'oro e seta, che uscivano dagli scudi delle redini, e tutti i ferramenti della bardatura, il morso, le staffe e i chiodi erano d'argento massiccio dorato. Tranquillo e docile, il cavallo sembrava sapesse che portava su di sé il Signore dei cieli e della terra. Le redini del cavallo erano te-

nute da don Pedro de Leyva e dal conte di Elda; le prime corde da don Diego Pimentel e don Otavio de Aragon; le seconde da don Pedro Giron e suo fratellastro don Fernando; le terze dal generale Ribera e dal generale Don Martin de Ariz, cavaliere basco dei galeoni di Sicilia; le due prime fasce davanti agli staffili erano tenute da don Luis di Aragona e Mendoza, cavaliere dell'Ordine di Santiago e figlio dell'ammiraglio di Aragona ed io; le seconde da don Antonio de Silva e don Pedro Manrique de Lara, e le terze da don Juan de Sandoval e don Diego de Guzman. Le sei aste del baldacchino erano portate da sei maestri di campo e sergenti maggiori dei Terzi. Quindi, seguivano ventiquattro capitani e ventiquattro alfieri. La processione passò aprendosi lo squadrone e una volta arrivato il Santissimo, tutte le bandiere e le picche vennero abbassate fino a terra, e quando l'Arcivescovo scese dal cavallo per entrare in chiesa, si sparò una salva reale dai castelli, navi, mura e squadroni, che sembrava che il cielo stesse crollando. Vennero fuori abiti ricchi e sfarzosi, fasce, piume e molti gioielli; ci fu un banchetto a casa dell'Arcivescovo e una cena a casa dei gene-



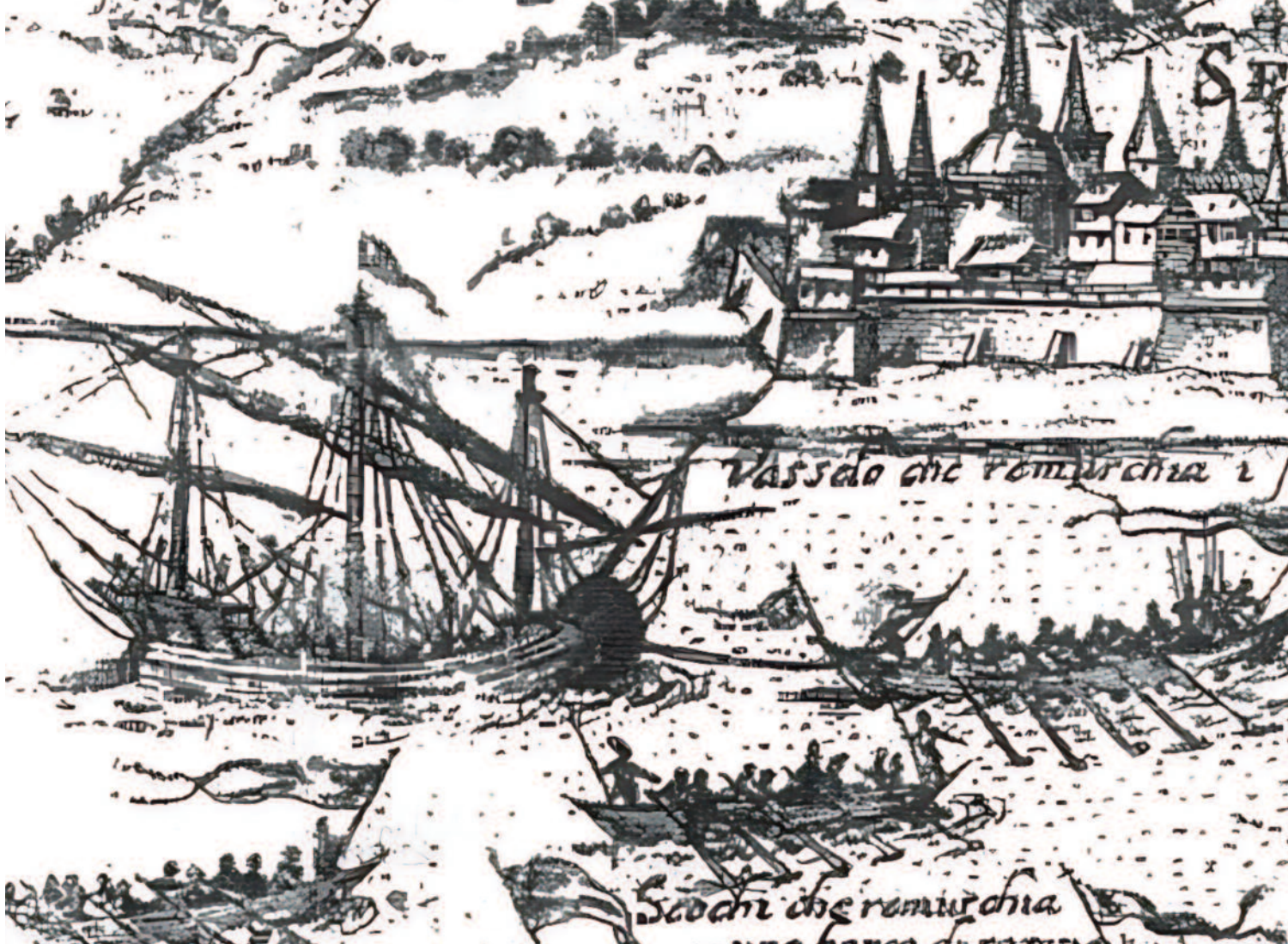


rali.” Posso assicurare che non avevo mai visto una festa così luminosa e allegra in tutta la mia vita.» [“Comentarios del desengañado, o sea vida de d. Diego duque de Estrada, escrita por él mismo” - Madrid, 1860]

«I veneziani vollero vendicarsi dell’offesa ricevuta e nell’agosto di quello stesso anno 1617 si fecero rivedere a Brindisi, ponendosi con sei galeazze, venti galere, ed otto navi, nei pressi della Torre del Cavallo, a tre miglia del Forte di Mare. Gli esperti bombardieri della fortezza, assistiti dal castellano di allora, Giovanni Ortiz di Mastanza, seppero investire i legni nemici con una rovinosa grandine di fuoco. Una galeazza fu così maltrattata che fu rimorchiata a Corfù da altre tre, lasciando sulle spiagge il suo stendardo assieme a molti tavoloni, vele ed una moltitudine di cadaveri. Pochi furono invece i danni subiti dalla fortezza di mare brindisina in quella battaglia.» [“Memoria historica dell’antichissima e fedelissima città di Brindisi” di Andrea Della Monaca - Lecce, 1674]

Tutti questi – e vari altri – episodi d’armi sull’Adriatico provocati dal temerario viceré di Napoli, conte di Osuna, si erano inseriti nel contesto della cosiddetta “guerra di Gradisca” o “guerra degli Uscocchi”, scoppiata nel 1615 tra Venezia e l’Impero asburgico dell’arciduca Ferdinando di Stiria, riluttante – anche lui – a riconoscere il dominio navale veneziano sul golfo adriatico. Il casus belli lo avevano offerto al nuovo doge di Venezia, Giovanni Membo, le rinnovate azioni predatorie degli Uscocchi, i pericolosi pirati, in origine profughi cristiani principalmente croati, che provenienti dalla Bosnia in fuga dall’avanzata turca avevano raggiunto la costa a Clissa nei pressi di Spalato. Scacciati dai turchi nel 1537 e protetti dall’Austria, in poche centinaia si erano poi stabiliti sui territori costieri del Quarnaro con base a Segna, tra Fiume e Zara, e si





erano dedicati alla pirateria, combattendo inizialmente i turchi in una guerra senza quartiere, nonché insidiando, e poi sempre più frequentemente, anche le rotte marittime ai veneziani.

In quella guerra, dopo le prime alterne battaglie, la lotta si concentrò sul punto focale del sistema difensivo austriaco: la fortezza di Gradisca, che Venezia ambiva rioccupare dopo quasi cent'anni d'averla persa e che rimase assediata dal febbraio 1616 alla fine delle ostilità, mentre gli Usocchi, impossibilitati ad agire sul mare dominato da Venezia, furono organizzati in unità terrestri aggregate all'esercito arciduciale. Nella primavera del 1617 i veneziani furono rafforzati, via mare, da un contingente di 3.000 mercenari olandesi, i quali espugnarono una serie di forti arciducali. Dopo un primo momento di sbandamento, gli arciducali si riorganizzarono e a luglio attaccarono a loro volta il quartier generale veneziano, ma furono respinti, mentre l'assedio si era di fatto trasformato in una avvilente contrapposizione di postazioni fortificate e trincee, senza che si intravedesse una possibile rapida evoluzione della situazione.

In quei delicati frangenti, l'ambasciatore veneziano in Spagna, governata da Felipe III degli Asburgo cugini stretti degli Asburgo austriaci, aveva ricevuto l'inca-

**LE IMMAGINI** Segna e le tipiche imbarcazioni dei pirati Usocchi

rico di avvalersi della mediazione spagnola per trovare una soluzione negoziata, giacché anche l'imperatore asburgico Ferdinando si era ormai convinto della necessità di negoziare la pace.

Il 6 settembre 1617 venne formalizzato a Parigi il trattato preliminare e, convenuta la tregua, i due eserciti cominciarono ad essere ritirati dai vari fronti. Il 6 novembre 1617 infine, a Madrid fu firmata la pace che obbligò i veneziani a ritirarsi dalle terre conquistate in Friuli e in Istria e gli arciducali a sopprimere le imbarcazioni degli Usocchi e ad espellerne le popolazioni superstiti dalle coste adriatiche appartenenti al territorio asburgico, trasferendole all'interno, vicino a Karlovac e nei poi cosiddetti Monti degli Usocchi. Quella pace non era stata vista di buon occhio da don Pedro di Toledo, il governatore spagnolo di Milano, e soprattutto dal duca di Osuna, il viceré di Napoli, il quale non si era limitato ad attaccare con la sua flotta le navi veneziane, ma aveva anche introdotto in Venezia suoi agenti segreti che mantenevano occulti rapporti col suo amico, Alfonso de la Cueva marchese di Bedmar, l'ambasciatore spagnolo in Venezia. Il viceré quindi, dicendo di dubitare della volontà di Venezia di voler realmente

chiudere il non dichiarato conflitto con la Spagna, aveva sostenuto al cospetto del re Felipe III – convincendolo – la necessità di mantenere nel porto di Brindisi la sua flotta armata. Ma il 2 gennaio 1618, da Madrid il Consiglio di Stato gli dava l'ordine di far rimanere i galeoni in porto e di non farli combattere contro i veneziani. Stessa posizione fu espressa dai ministri del re in una riunione del 14 febbraio, in cui ribadirono la preoccupazione per una guerra contro la Serenissima e auspicarono che la flotta abbandonasse del tutto Brindisi.

«Il viceré di Napoli, che teneva in porto di Brindisi i vascelli, pubblicava d'assalire la Dalmazia e faceva scorrere qualche legno armato a Trieste e dava a credere che meditasse il saccheggio del lazaretto di Spalato. Il Senato veneziano, stanco di tal vessazione, ordinò al suo Capitano generale, che si ritrovava con quarantadue galee, sei galeazze e trentasei navi, di scorrere il mare e, prevalendo di forze, liberarlo da' legni armati nemici, prendendone tutti quanti potesse incontrarne. Egli subito si spinse dirimpetto a Brindisi e per un giorno intero invitò gli spagnuoli ad uscire al cimento; ma conoscendosi troppo disuguali, si ritirarono nel più interno del porto





dove, dalla città, dal castello e da un forte coperti, non potevano essere astretti. Il veneziano all'ora corse le spiagge del regno. L'Ossuna, essendogli svaniti altri più arcani disegni, richiamò i vascelli dal golfo adriatico, mandandoli in Napoli – nell'estate 1618 il viceré scriveva al sovrano di aver radunato a Napoli una "Armada de alto bordo" composta da 18 vascelli – benché avesse avuto ordini d'inviarli alla volta di Spagna.» ["Degl'istorici delle cose Veneziane" di Batista Nani - Venezia, 1720]

Trascorsi poi alcuni mesi però, quando ancora le operazioni di disarmo della "guerra degli Uscocchi" non erano state concluse del tutto, si riacutizzarono le tensioni fra la Spagna e Venezia, allorché il marchese di Bedmar fu accusato di aver pianificato assieme al viceré di Napoli, il duca de Osuna, una sollevazione popolare contro il governo della Repubblica. Sebbene l'accusa contro l'ambasciatore spagnolo cominciò presto ad apparire frutto di una montatura veneziana, a Madrid il Consiglio di Stato decise di allentare comunque le tensioni sollevando il Bedmar dall'incarico. Del resto, nella corte di Felipe III era ben risaputo che, indipendentemente dalla veridicità delle accuse mosse al rappresentante spagnolo, erano tuttavia innegabili le intenzioni dello stesso e del suo amico vi-

ceré, il duca de Osuna, di voler colpire la Repubblica veneziana con ogni mezzo, eventualmente anche illegale.

Nel mentre la sua situazione della Spagna si era aggravata e per la corte il Mediterraneo era diventato marginale rispetto alla guerra totale che stava per divampare in tutta Europa, allo stesso tempo in cui a Napoli la situazione era diventava critica per la mancanza del denaro necessario per pagare la mariniera e tutto quant'altro necessario per mantenere attiva una grande flotta, mentre le tensioni con Venezia continuavano. «El 10 de mayo de 1619, se manda aviso que venecianos tenían en Corchola quarenta galeras, trenta y ocho baxeles redondos y ocho galeazas, con intento de cegar el puerto de Brindisi.» [Nápoles 1619 en Archivo General de Simancas - Valladolid]. Per cui, con i veneziani che avevano ripreso a depredare i vascelli spagnoli e a spadroneggiare nell'Adriatico e in lega con gli olandesi stavano preparando lo sbarco in Puglia, il 19 ottobre 1619 il viceré chiedeva in aiuto l'intervento del sovrano spagnolo.

Qualche mese dopo però, a fronte di un frangente sempre più critico, il viceré di Napoli, obbedendo agli ordini inviati dal sovrano ai primi di gennaio del 1620, comunicò la sua disposizione a riprendere buoni rapporti con Venezia e per dimostrarlo, il 4 aprile, fece allestire otto galere nel golfo di Manfredonia per inseguire una barca di Uscocchi che al comando di Andrea Ferlitch, uno tra i più irriducibili dei loro capi, erano usciti dal porto di Brindisi – dove erano stati fatti ospitare proprio dallo stesso viceré – e si erano diretti a Venezia per predare le navi della Repubblica. Gli Uscocchi, infatti, rimasti indifesi, dopo essere stati espulsi dai territori costieri, avevano reagito in ordine sparso. «Alcuni de' più arditi si ricoverarono sotto l'ombra del duca d'Ossuna, e tra questi Andrea Ferlitch, che involata una barca, fece in passando qualche svaligio sopra l'isola d'Arbe, da che i veneti commissarii altamente commossi, protestarono di sospendere la restituzione de' posti occupati, se contra il delitto non apparissero dimostrazioni severe; onde, il plenipotenziario austriaco l'Harrach, desideroso di presto terminar il negotio perché in Bohemia le sollevazioni obbligavano a spingervi le milizie, non potuto haver' il Ferlitch nelle mani, arrestò per ostaggio le mogli di tre de' suoi seguaci, e le bandì tutte con capitale sentenza.» ["Degl'istorici delle cose Veneziane" di Batista Nani - Venezia, 1720]

Ferlitch, trovato sostegno a Napoli, ottenne dal viceré una patente di corso, con il permesso di utilizzare il porto di Brindisi quale base per le sue operazioni piratesche

in Adriatico, con la mira sempre posta a far grandi danni alle navi veneziane o, comunque, sulle coste venete. «Ferletich, c'haveva inferito qualche danno sotto l'ombra d'Ossuna, vedendo la veneta armata internata nell'Istria ardì d'entrare nel Golfo per isvaligliar qualche legno; ma, inseguito da alcune galee, diede in terra nelle spiagge del regno e lasciata la barca con le insegne del viceré in preda a' veneti, con morte d'alcuni de' suoi sottrasse per all'ora la vita, e ritornò a Brindisi.» ["Degl'istorici delle cose Veneziane" di Batista Nani - Venezia, 1720]

Ferlitch in effetti, ancora una volta ritrovò scampo a Brindisi, ma poi alla lunga la sua fine fu inevitabilmente tragica. Svanito il potere del duca d'Ossuna, destituito da viceré, sostituito e richiamato a Madrid, Ferlitch nel 1620 lasciò Brindisi e passò per un tempo al servizio del granduca di Toscana, finché, nel 1622 «satio di quiete e affamato di prede, entrò di nuovo nell'Adriatico per tentare i soliti insulti, nel Quarnaro sopra l'Isole ò sopra i legni de' venetiani, ma colto dalle barche armate venete, pagò in fine con molti de' suoi compagni la temerità con la testa.» ["Degl'istorici delle cose Veneziane" di Batista Nani - Venezia, 1720]

Era accaduto, infatti, che le azioni navali al limite della pirateria assieme alle complicazioni sorte con la supposta cospirazione di Venezia, avevano di fatto segnato l'inizio della fine della carriera politica del potente duca di Osuna. Il Consiglio di Stato, alla fine aveva convinto il re Felipe III a destituirlo, una risoluzione unica nella storia vicereale napoletana, alla quale molto probabilmente contribuì il padre cappuccino Lorenzo fra' Brindisi, che quasi in punto di morte – nel luglio del 1619 – aveva raggiunto rocambolescamente il re a Lisbona, proprio per convincerlo a prendere quella controversa decisione. Il viceré destituito fu fatto richiamare a Madrid per chiarimenti e il 14 giugno del 1620 il duca partì per la Spagna pensando che non tutto fosse perduto. Purtroppo per lui però, il 30 marzo 1621 morì il re Filippo III, con cui aveva sempre mantenuto un certo rapporto di fiducia, e una settimana dopo fu arrestato per decisione del Consiglio di Stato. Per le gravi accuse che gravavano su di lui, di corruzione, compravendita di favori alla corte, nepotismo, interferenza nelle decisioni giudiziarie, empietà, tradimento, rimase in prigione per quattro anni. Malato, avendo smesso di collaborare con i giudici e rifiutando difendersi, morì carcerato nel castello d'Almeda senza che gli fosse emessa una sentenza di condanna. A Venezia si rallegrarono, e a Napoli e a Brindisi, pochi lo rimpiansero.

# L'onorevole Bono e il generale Luigi Martinesi per 20 anni ai vertici di Brindisi un secolo fa

di Gianfranco Perri

**N**on ci sono a Brindisi intitolazioni di strade né d'altro, ai due – pur a loro tempo prestigiosi – cittadini che sono l'oggetto di questo scritto. Ed è giusto che così sia, perché troppo freschi sono tuttora i ricordi di quanto di triste e di finanche tragico è indissolubilmente legato alla guerra, conseguenza diretta del ventennale governo fascista di cui entrambi personaggi, sia l'onorevole Ugo Bono che il generale Luigi Martinesi, furono tra i brindisini più rappresentativi, rispettivamente nel campo civile ed in quello militare. Però, quando si tratta di evocare la memoria storica, si dovrebbe tentare sempre di fare astrazione dai personalismi e dalle ideologie, quanto meno in beneficio di tutti coloro che quella storia non l'anno vissuta ed hanno il diritto di conoscerne oltre ai fatti, anche i principali personaggi che più la impersonarono. Ugo Bono nacque a Brindisi, in via Lauro, il 13 gennaio del 1878, figlio di Giuseppe e Raffaella Simone. Fu marito di Maria Anna Musciacco e padre di Edgardo e Raffaella. Frequentò il liceo classico a Bari e nel 1900, a soli ventidue anni, si laureò in giurisprudenza nell'Università di Bologna. Rientrato a Brindisi esercitò come avvocato nello Studio Misurale del capoluogo







**LE IMMAGINI** Sopra il generale Luigi Martinesi e a sinistra l'onorevole Ugo Bono

Lecce e si distinse da subito per l'impegno intellettuale, creando a Brindisi, assieme a Edoardo Pedio, a Felice Assennato, a Baldassarre Terribile e a Giuseppe De Pace, la "Associazione di cultura ed educazione sociale". Ancora giovane, mostrò parimenti spiccata capacità imprenditoriale, promuovendo la "Società anonima di navigazione caricatori riuniti di Brindisi" che nel 1916 si trasformò nella "Marittima commerciale brindisina" di cui Bono sottoscrisse le prime azioni.

Ugo Bono, quindi, volle cimentarsi anche nella politica attiva: fu membro della Giunta Provinciale di Lecce, fu Consigliere Comunale di Brindisi e poi aderì al fascismo. Il 28 ottobre 1922 partecipò alla marcia su Roma alla testa degli aderenti del Salento. Nelle consultazioni politiche del 1924 – un secolo fa – fu eletto deputato alla Camera, e rimase in carica per tre legislature, fino al 1939 quando, il 20 ottobre di quell'anno, fu nominato senatore. Durante i venti anni in cui fu parlamentare, fu membro della Commissione Nazionale dei Lavori Pubblici e delle Comunicazioni, fu membro della Commissione d'appello dell'Alta Corte di Giustizia e fu Consigliere dell'Ente per la colonizzazione della Libia e Vicepresidente della Camera di commercio italo-orientale. Inoltre, ricoprì numerosi importanti incarichi amministrativi, tra cui il più prestigioso fu quello di Presidente dell'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese, ente con il quale fece finalmente giungere l'acqua del Sele fino a Brindisi e a buona parte del Salento. Lo stesso ente che nel 1939 donò a Brindisi la Fontana delle ancore, che è tuttora nella centralissima piazza Cairoli.

Del resto, da parlamentare, già in innumerevoli occasioni si era attivato a favore e nell'interesse della sua città. Costantemente si adoperò per venire incontro alle molteplici esigenze di Brindisi,

appoggiando in prima persona da Roma l'amministrazione comunale nella promozione di importanti opere pubbliche cittadine. Il 15 gennaio 1927 guidò la delegazione incaricata di sollecitare al governo la costruzione del Monumento al Marinaio e la bonifica di alcune zone malariche ancora residue nel brindisino. Sostenne l'industria aeronautica brindisina, attraverso la Società Anonima Cantieri Aeroporto – la SACA – da lui stesso presieduta a partire dal 1934. E sempre a Brindisi, presiedette anche il Consiglio di amministrazione dell'Istituto Tecnico Commerciale Marconi.

Dopo la fine della Seconda guerra mondiale, con Ordinanza dell'Alta Corte di Giustizia del Regno del 22 marzo 1945, anche Ugo Bono decadde dalla carica parlamentare "in quanto senatore nominato ed ex deputato eletto dopo il 1929". Nel trascorso della sua vita, e anche fin da prima di impegnarsi in politica, aveva collezionato un gran numero di onorificenze e da tutti coloro che lo trattarono fu considerato essere un galantuomo, stimato anche per la sua eticità e umanità, come lo si rileva dai tanti giudizi pressoché unanimemente positivi che furono espressi alla sua morte.

Anche il suo concittadino e avversario politico, l'avvocato Felice Assennato, durante l'udienza del 27 agosto 1946 presso il tribunale di Brindisi, testimoniò un commosso elogio funebre del collega appena scomparso e nel settimanale "La Freccia" del 31 agosto 1946, si legge «...ci associamo alla commemorazione del collega Assennato, perché conoscemmo l'avvocato Ugo Bono sotto il più generoso aspetto della vita, quello dell'amicizia al di fuori e al di sopra di ogni ideologia politica, e perciò compiamo un tributo di riconoscenza verso l'amico che seppe sempre concedere, assumendosene le responsabilità, il suo appoggio incondizionato a fronte delle altrui necessità, dimostrando una sensibilità d'animo veramente inusitata...» Ugo Bono era morto a Roma il 21 agosto 1946 e la sua salma fu trasferita a Brindisi, dove riposa nella cappella di famiglia presso il cimitero cittadino. Luigi Martinesi, Gino per la famiglia e per tutti gli amici, nacque a Brindisi il 25 febbraio del 1899, terzo di 4 fratelli: Teodoro, Cosimo, Luigi e Anna.

Fin da giovane nutrì una particolare affezione per la carriera militare e appena diplomato, all'età di 18 anni mentre era in corso la Prima guerra mondiale, fece domanda e fu ammesso al Corso per allievi ufficiali di complemento del Regio Esercito. Frequentò la scuola militare nella reggia di Caserta e, arruolato col grado di sottotenente di fanteria, fu assegnato al 255° Reggimento per essere inviato sui fronti di guerra.

Era quello il triste momento del dopo Caporetto, quando la nuova linea del fronte si era assestata sul fiume Piave, dove le truppe italiane erano riuscite a bloccare l'avanzata austriaca. E fu lì che il giovane ufficiale Martinesi, partecipando alla Battaglia del solstizio, dimostrò il suo valore militare, tanto che ricevette la corrispondente Medaglia d'Argento, la cui motivazione così recitava: «Per l'abile e valorosa guida del suo plotone, che con serena fiducia e calma animosa, brillantemente fu da lui più volte condotto saldo e compatto al contrattacco. Ferito, non volle allontanarsi dal combattimento e più tardi, al posto di medicazione, rifiutò di esser mandato all'ospedale. - Fronte del Medio Piave, 15-19 giugno 1918.»

Ancora convalescente, terminata vittoriosamente la guerra, ritornò a Brindisi, dove fu tra i primi a aderire al nuovo movimento politico detto dei fasci combattenti che era stato fondato a Milano il 23 marzo 1919. Nel clima di forte confrontazione politica che si era rapidamente diffuso in tutta Italia in quegli anni complicati seguiti alla fine della guerra, anche Brindisi visse giornate convulse, e in occasione del 1° maggio del 1920 si verificarono violenti scontri nei pressi della stazione ferroviaria tra le due opposte fazioni cittadine, quella dei fascisti e quella dei socialisti e comunisti. Uno dei dimostranti del bando comuni-



sta rimase ucciso da un colpo di pistola e tra i tanti del bando fascista che furono arrestati, c'era anche Gino Martinesi, uno dei loro capi. Furono tutti rinchiusi nelle vecchie carceri di via Tarantini e successivamente, nella fase di istruttoria, furono prosciolti.

Erano quegli anni in cui a partire dal 1919, in tutta Italia, da nord e man mano anche verso sud, si erano andate costituendo quelle irregolari organizzazioni armate – le squadre d'azione – formate in prevalenza da ex-combattenti reduci della guerra, che attraverso l'uso combinato di iniziative politiche e violenze fisiche – con le famigerate azioni punitive – imperversarono per alcuni anni contro sindacalisti ed attivisti politici della sinistra, finché il 14 gennaio 1923 furono legalizzate ed inquadrare nella Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, dal governo sorto con la marcia su Roma dell'ottobre 1922.

Ebbene, il ventiquattrenne brindisino Gino Martinesi, già capo di fatto delle squadre d'azione del Salento, il 1° febbraio del 1923 fu formalizzato al comando della 153ª Legione CC.NN. della MVSN, la "II Salentina" di Brindisi. Da quel momento in avanti, la sua carriera militare fu vertiginosa: il 25 marzo 1926 divenne Console cavaliere della Milizia e il 1° febbraio

#### LE IMMAGINI L'onorevole Ugo Bono e il generale Luigi Martinesi

1933 Console generale della stessa Milizia. Il 7 settembre 1933 divenne Comandante del XXXII Gruppo Legioni. Nel 1934 fu nominato Comandante della Milizia Egea e nel 1935 Comandante del XXXIII Gruppo Legioni. Fu anche Comandante della Milizia Sarda e il 21 aprile del 1938 fu nominato Comandante della XII Zona CC.NN. di sede a Bari. Il 7 novembre del 1939, quarantenne, fu promosso al grado di Luogotenente Generale del corpo CC.NN.

Nel corso della Seconda guerra mondiale, il generale Martinesi fu presente in vari fronti sensibili e nel 1942 prese parte alla campagna di Russia dove, posto a partire dal 1° dicembre al comando della Divisione CC.NN. "23 Marzo", dovette assistere in prima persona alla tragedia della ritirata dell'ARMIR, l'Armata Italiana in Russia, nel corso della quale soffrì anche i rigori dell'assideramento.

Rientrato in Italia in precarie condizioni di salute, dalla sede di Bari del suo Raggruppamento, Martinesi poté raggiungere Brindisi a fine agosto del '43 e presto, subito dopo l'8 settembre, l'11 dello stesso mese, fu arrestato e condotto nel carcere cittadino della via Appia. Vi rimase da carcerato vari

mesi, fino al giugno del '44, quando le truppe inglesi che avevano occupato militarmente la città, lo prelevarono e lo trasferirono nel campo di internamento – 371 Prisoners of War Camp – allestito nella Certosa di Padula, vicino Salerno, dove lo tennero prigioniero fino all'agosto del '45. Gli inglesi quindi lo riconsegnarono alle autorità italiane, che decisero di processarlo nuovamente per i fatti occorsi a Brindisi il 1° maggio del '20.

Alla fine del processo fu ratificata l'estraneità dell'ex generale Martinesi all'omicidio, e nel dicembre del '45 Gino fu definitivamente prosciolto, anche e soprattutto grazie alla inconfutabile testimonianza volontaria a suo favore, di alcuni di quei brindisini che al tempo dei fatti vi avevano preso parte dal bando a lui contrario. Avversari politici che non tergiversarono nel riconoscere e rispettare l'onestà caratteriale dell'uomo, del Gino, che ben conoscevano.

Finalmente a casa, ritornò alla vita civile, a Brindisi con la sua famiglia. Era ancora relativamente giovane, però il suo fisico era stato minato dalle ferite sofferte in guerra e dai rigori della campagna di Russia. Morì il 15 luglio del 1956.





# Ottocento anni delle **nozze a Brindisi** di Federico II Ci sarà un convegno con «Storia patria»

di **Gianfranco Perri**

**Q**uest'anno, il prossimo 9 novembre, sarà l'anniversario 800 delle nozze dell'imperatore Federico II con Isabella di Brienne, celebrate solennemente il 9 novembre 1225 nella cattedrale romanica di Brindisi. Un evento epocale che vide la nostra città – ancora una volta e non sarebbe stata certo l'ultima – al centro dell'attenzione mondiale, quanto meno del mondo allora conosciuto.

Il Sacro Romano Imperatore, re di Sicilia e di Germania, era trentenne e vedovo della prima moglie, Costanza d'Aragona, morta nel giugno del 1222. La sposa tredicenne era figlia di Giovanni conte di Brienne e di Maria di Monferato, regina di Gerusalemme morta nel 1212 subito dopo la nascita della figlia. Nell'agosto precedente, nella chiesa di Santa Croce ad Acri, Isabella era stata unita in matrimonio per procura a Federico dal vescovo Giacomo di Patti ed in seguito, il 5 settembre a Tiro, era stata incoronata Regina di Gerusalemme dal patriarca di Gerusalemme Rodolfo di Mérencourt.

Per il trasferimento di Isabella in Occidente, l'imperatore aveva inviato da Brindisi a Acri, una flotta di quattordici galee imperiali sotto il comando dell'ammiraglio Enrico conte di Malta. Dopo una breve sosta a Cipro, la regina Isabella giunse a Brindisi a fine ottobre con la sua corte e fu ricevuta dal padre Giovanni e dallo sposo Federico. Le nozze furono celebrate solennemente dal vescovo di Brindisi Giovanni nella cattedrale, "in tale pompa che



**LE IMMAGINI** A sinistra Federico II sposa Isabella di Brienne - miniatura del XIV secolo in Nova Cronica di G. Villani. A destra Federico II con Isabella a Brindisi - disegno di Antonio Mingolla [Sullo sfondo la cattedrale romanica di Brindisi andata distrutta nel terremoto del 1743]. Sotto La cattedrale di Brindisi nella pianta di Brindisi del Blaeu - pubblicata in Amsterdam nel 1703

già il racconto di come si svolsero i fatti restituisce in tutto il suo abbagliante splendore il tempo delle crociate..." [Ernst H. Kantorowicz, 1927]. Per l'occasione - d'accordo con alcuni autori - sarebbero state traslate a Brindisi le reliquie di San Teodoro d'Amasea dalla città anatolica di Euchaita.

Dopo il matrimonio, la vita coniugale imperiale subì inevitabilmente le rocambolesche vicissitudini del carismatico e controverso Federico, le cui relazioni con il suocero Giovanni di Brienne si deteriorarono dal momento stesso del matrimonio, in relazione all'effettivo controllo del regno di Gerusalemme assunto immediatamente da Federico; e al contempo sorsero irrisolvibili contrasti tra l'imperatore e il papa Onorio III, nonché e soprattutto con il successore Gregorio IX, in relazione al supposto mancato rispetto dell'impegno preso da Federico di partire per la crociata.

Dopo aver trascorso il Natale in Puglia, a Troia, nel gennaio del 1226 Federico accompagnò la moglie Isabella nel castello di Terracina presso Salerno e ritornò in Puglia da dove, in aprile per Pasqua, si recò nel settentrione italiano. Rientrato in estate in Puglia, si fece raggiungere da Isabella e nel dicembre dello stesso anno 1226, insieme si recarono in Sicilia. Nell'estate dell'anno seguente, il 1227, ritornarono in Puglia e, accompagnata a Otranto la moglie Isabella, che era incinta, Federico si fermò a Brindisi per organizzare la crociata e quindi partire in Terrasanta. Il 26 aprile 1228 nacque Corrado IV il primogenito erede dell'imperatore e poco dopo, il 6 maggio dello stesso anno 1228, dieci giorni dopo aver partorito, la giovane madre Isabella morì di setticemia ad Andria e fu sepolta nella cattedrale cittadina.

In occasione dello storico anniversario, la sezione di Brindisi della Società di Storia Patria per la Puglia ha indetto un Convegno di Studi Storici sulla Brindisi federiciana, che si svolgerà su quattro Sessioni distribuite nell'arco de presente anno, dal prossimo mese di marzo a novembre. Il Convegno della "Società di Storia Patria per la Puglia" è organizzato e promosso congiuntamente, con la "Associazione Brindisi e le antiche strade" e con la "Fondazione Tonino Di Giulio".

Il programma del Convegno è in via di definizione nei dettagli, ma sono già state stabilite le date delle quattro Sessioni e, per le prime di quelle, sono già stati annunciati i temi con i rispettivi autori partecipanti: La I Sessione si svolgerà il prossimo mercoledì 5 di marzo ed avrà per tema "Donna, donne, medioevo". Sarà introdotta e coordinata da Antonio Mario Caputo della Società di Storia Patria Puglia ed i relatori saranno, Luciana Petracca dell'Università del Salento che esprimerà "Nascere donna nel Medioevo: aspetti culturali, condizione giuridica e ruolo so-



ziale" e Teodoro De Giorgio della Società di Storia Patria Puglia che esprimerà "Volte di donna negli affreschi brindisini del XIII secolo".

La II Sessione del Convegno si terrà il 16 di maggio e sarà introdotta e coordinata da Giacomo Carito, presidente della sezione di Brindisi della Società di Storia patria Puglia. Interverranno: Giuseppe Maddalena Capiferro della Società di Storia Patria Puglia che esprimerà "La malaria e la situazione demografica della Brindisi di quegli anni"; Antonio Mario Caputo che esprimerà "L'ammiraglio Nicola Spinola" e Gianfranco Perri della Brigada Amatori Storia e Arte di Brindisi che esprimerà "Note sulla enigmatica Bianca Lancia".

La III Sessione si terrà tra settembre ed ottobre e sarà introdotta e coordinata da Giuseppe Maddalena Capiferro. Interverranno Giuseppe Marella della Società di Storia Patria per la Puglia che esprimerà "Pellegrinaggio femminile" e Giacomo Carito che esprimerà "Vita quotidiana nella Brindisi federiciana".

La IV Sessione, conclusiva del Convegno, si svolgerà il 7 novembre e sarà introdotta e coordinata da Antonio Mario Caputo, con l'intervento Cristian Guzzo della Società di Storia Patria per la Puglia che esprimerà "Il ruolo degli ordini militari nelle trattative per il matrimonio con Isabella (e non Jolanda) di Brienne". Ci saranno anche interventi di Benedetto Ligorio e di Anna Maria Andriani i cui argomenti da trattare sono in via di precisazione. E in quella stessa quarta Sezione, il Convegno si concluderà con una tavola rotonda su "Brindisi in età federiciana", cui parteciperanno tutti gli autori intervenuti nel corso dell'evento anniversario.

Prossimamente saranno annunciate ulteriori notizie e dettagli sul Convegno, nonché il luogo e l'ora che si stabiliranno per ognuna delle quattro Sessioni previste, alle quali potranno assistere tutti gli studiosi e tutti gli appassionati della storia della nostra città.



# I «MARCHESI DI BRINDISI»

**Francisco Josè de Ovando fu nominato marchese dopo aver scacciato gli austriaci dal Castello di Terra, il partenopeo Lucio Boccapianola fu uno dei più valorosi soldati italiani del XVII secolo**

di Gianfranco Perri

**Q**uello di “Marchese” – o margravio, dal tedesco che vuol dire capo o signore della marca – è un titolo nobiliare che nella gerarchia araldica è inferiore al titolo di duca e superiore a quello di conte. La prima comparsa dei margravi risale al periodo merovingio, ma l’istituzione della marca ebbe una vasta diffusione soprattutto nel corso dell’età carolingia. Il marchese, il cui titolo in origine non era trasmissibile, aveva piena giurisdizione su un determinato territorio, detto appunto marca o marchesato: una circoscrizione pubblica del sacro romano impero, creata in regioni prossime ai confini dell’impero, o in aree che necessitavano comunque di un coordinamento politico e militare particolare. Con il tempo, la peculiare caratteristica di provincia di frontiera si perse e in età moderna, nell’ordinamento feudale, il titolo di marchese rimase solo come grado nobiliare, divenuto quindi trasmissibile. Nel secolo XIX, dopo la Restaurazione, anche il titolo di marchese fu restaurato e fu considerato prova di vera antica nobiltà, giacché Napoleone quando istituì la nobiltà del suo impero non credè né marchesi e né visconti.

Dopo il bicentenario – dal 1509 fino al 1707 – vice regno spagnolo di Napoli, per soli 27 anni – dal 1707 fino al 1734 – il vice regno divenne austriaco nel contesto della guerra di successione spagnola, quando la Spagna del re Felipe V di Borbone dovette cederlo all’Austria di Carlo VI d’Asburgo.

«... Fu il 20 luglio del 1707, quando giunse a Brindisi la notizia che l’esercito austriaco era entrato a Napoli e che sul trono si era insediato Carlo VI d’Austria. Il castellano del Castello di terra, senza aver ricevuto alcun ordine o disposizione in merito, inalberò la bandiera imperiale degli Asburgo. Il castellano del Forte a mare non fu invece dello stesso avviso e trascorsero giorni di tensione che videro persino



lo scambio di qualche cannonata tra le due guarnigioni. Tutta la città finalmente si schierò con l’impero d’Austria e con il nuovo re Carlo di Napoli, e lo festeggiò sfrenatamente durante ben otto giorni, con manifestazioni festose d’ogni genere, alle quali, finalmente, si associò anche il Forte a mare. Il 21 aprile 1708 giunse a Brindisi con settanta soldati, tra ussari e tedeschi, il generale imperiale conte di Caraffa e durante due giorni ispezionò i due castelli e tutte le altre installazioni militari. Poi, il 23 e 24 di giugno 1709, stazionarono nel porto di Brindisi cinque galere e quattro vascelli di guerra maltesi. Anche nel novembre del 1711 ci furono in città otto giorni di feste e festeggiamenti popolari militari e clericali, inneggianti questa volta all’avvenuta elezione, nella città di Francoforte, del re Carlo VI a imperatore del sacro romano impero. Firmata nel 1713 la pace di Utrecht, nel dicembre di quello stesso anno giunsero nel porto di Brindisi 19 tartane napoletane stracolme di soldatesche spagnole con le loro fa-

miglie: in totale i soldati erano tremila cinquanta e le femmine con i figli erano circa mille. Dopo un mese, salparono per Fiume da dove avrebbero presto raggiunto l’Ungheria per incorporarsi al servizio dell’esercito imperiale...» [P. Cagnes e N. Scalese “Cronaca dei Sindaci di Brindisi 1529-1787”]

Poi nel 1734, nel contesto della guerra civile polacca, ci fu la rivincita spagnola e Felipe V di Borbone ritornò trionfante a Napoli il 17 maggio del 1734 e, defenestrato il dominatore austriaco, insediò al suo posto Carlo di Borbone – figlio suo e di Elisabetta Farnese duchessa di Parma e Piacenza – elevandolo al rango di re e ristabilendo così il Regno di Napoli formalmente autonomo, dopo più di due secoli di regime vicereale.

A Brindisi, il 24 marzo 1734 giunse l’ordine che parte dei soldati austriaci di stanza in città partissero per Barletta a congiungersi con il grosso delle truppe tedesche giunte da Fiume e dove, da Napoli, sarebbero arrivati, prima il feldmaresciallo Giovanni Carafa e poi anche il viceré austriaco del regno di Napoli, Giulio Borromeo Visconti. Tra il 22 e il 23 aprile approdaron a Brindisi una nave, un pinco, quattro tartane e quattro fregatoni con a bordo tremila soldati tedeschi. Poi il 7 maggio, proveniente da Taranto, il viceré Visconti giunse a Brindisi con tutta la sua corte, i suoi ministri, ufficiali, guardie e seguito al completo, accompagnato anche dal marchese di Ottaviano, viceré austriaco del regno di Sicilia. Dopo un soggiorno di otto giorni, il 15 maggio, tutti partirono per Bari e da lì il viceré s’imbarcò nottetempo per Trieste, mentre i soldati al suo seguito si diressero a Bitonto, per opporsi all’esercito spagnolo che, dopo essere entrato qualche giorno prima a Napoli, stava inseguendo gli Austriaci ormai in fuga dal regno napoletano.

Il 25 maggio comparvero davanti al porto di Brindisi le prime due navi spagnole, veleggiavano minacciose tra le Pedagne e Torre Cavallo, ne arrivarono altre due nei giorni





**LE IMMAGINI** Scudo del 1 Marchese di Brindisi Francisco José de Ovando y Solís, a sinistra il Marchese di Brindisi Lucio Boccapanola

successivi ed in più occasioni sfidarono i cannoni del castello di mare. Gli Austriaci cercarono di organizzare una difesa di terra per impedire lo sbarco degli invasori, ma le autorità locali decisero che «la città doveva restare quieta e non mostrarsi contraria, ma chi era più potente e restava vincitore, a quello si dovesse obbedire». [“Cronaca dei Sindaci di Brindisi 1529-1787”]

La notizia della disfatta austriaca di Bitonto giunse a Brindisi il 27 maggio, due giorni dopo furono consegnati i primi inviti alla resa, uno dei quali a firma del generale spagnolo José Carrillo de Albornoz duca di Montemar, il vincitore dello scontro bitontino del 25 maggio, ma i castellani delle due piazzeforti brindisine rifiutarono le proposte e si prepararono alla resistenza. Il 20 di giugno un centinaio di soldati spagnoli sbarcarono dalle navi ed occuparono la città, chiudendo il porto ad ogni tentativo di ingresso e di fuga, nonostante cioè le fortezze cittadine, ormai isolate, decisero di restare fedeli all'imperatore d'Austria.

Per riuscire a espugnare il castello di terra fu scavata una trincea fuori Porta Mesagne, da dove per l'intera giornata vi fu uno scambio di tiri di cannone. Solo al mattino seguente, il 6 luglio 1734, fu ammainata la bandiera imperiale e si giunse alla capitolazione con l'occupazione spagnola del castello federiciano. Il Forte a mare invece riuscì a resistere per altri tre mesi e capitò, per mancanza di viveri, solo

il 10 settembre, dopo quasi quattro mesi dall'entrata a Napoli dell'esercito spagnolo. Dopo l'uscita del castellano e degli ufficiali, fu issato lo stendardo spagnolo e tutte le campane della città suonarono a festa, mentre ai soldati austriaci fu data la possibilità di partire o di restare ed arruolarsi nell'esercito borbonico.

Ebbene, lo spagnolo che prese Brindisi fu il condottiero di mare, capitano di fregata Francisco José de Ovando y Solís, che nel 1733 al comando della fregata Galga si era incorporato alla flotta dell'ammiraglio Gabriel de Alderete e che nel 1734 partecipò attivamente all'attacco e presa di Napoli. Quindi, gli fu ordinato di dirigersi a Brindisi, la cui presa definitiva gli valse la promozione a capitano di vascello, ed in più, al suo rientro a Napoli, il fiammante re Carlo di Borbone il 13 settembre 1734 lo nominò “1° Marchese di Brindisi” del Regno di Napoli – I Marqués de Castel-Brndis – titolo al quale il 18 ottobre affiancò la denominazione di Marqués de Ovando.

«Francisco José de Ovando y Solís Rol de la Cerda era nato a Cáceres, in Estremadura, il 3 ottobre 1693, quarto figlio di Pedro Mateo de Ovando y Rol – cavaliere dell'Ordine di Alcántara e notaio perpetuo di Cáceres – e di Lucrecia de Solís y de la Cerda. Intraprese giovanissimo la carriera militare; nel 1717 divenne guardia marina a Cádiz e nel 1718 s'imbarcò sulla nave San Luis per partecipare alla spedizione di Sicilia, dove ottenne il grado di tenente di marina. Nel 1731 prese il comando della nave Guipúzcoa, della squadra dell'ammiraglio Francisco Javier Cornejo, e si diresse in Italia. Due anni dopo passò al comando della nave Principe con cui operò a Malta dove fu promosso capitano di fregata e posto al comando della fregata Galga con cui partecipò alla presa di Napoli e quindi di Brindisi. Rientrato in Spagna, nel 1736 partì per l'America: La Habana e quindi Veracruz; nel 1737 prese parte alla ricognizione della Florida e nel 1741 partecipò alla difesa di Cartagena delle Indie dall'attacco inglese per poi ritornare in Spagna permanendo presso la Corte fino ad essere promosso comandante di squadra nel 1743. Nel giugno del 1745 giunse in Cile dove fu governatore interino per poco più di un anno. Il 27 aprile 1749 sposò Maria Barbara de Ovando y Ribadeneyra con la quale ebbe un figlio, José Francisco. Dal 1750 al 1754, fu governatore titolare delle Filippine. Quindi, diretto in Messico, nel 1755 s'imbarcò sul galeone Santissima Trinità che lui stesso aveva fatto costruire e nel golfo di California, quasi giunto a destino, fu colto dalla morte a Galeone di Manila, sulla costa messicana di Acapulco, era il 9 dicembre del 1755.» [Sintesi dalla bibliografia redatta da Javier Barrientos Grandon per la Reale Accademia di Storia di Spagna]

Il titolo di marchese passò al figlio José Francisco de Ovando Solís y Ribadeneyra, celibe e senza discendenti, che lo mantenne dal 1755 al 1795. Gli successe come terzo e ultimo marchese Vicente Mariano de Ovando y Perero – figlio di Pedro Manuel de Ovando y Maraver e nipote di Alonso Pablo de Ovando y Solís Rol de la Cerda, fratello del 1° Marchese Francisco José – che, sposatosi in Italia con Benedetta Radicatti, lo mantenne fino al 21 gennaio del

1864, data della sua morte. Nel 1817 aveva realizzato gestioni, senza esito, per trasformare il titolo napoletano in titolo spagnolo. Né lui né sua sorella ebbero discendenti ed il titolo si estinse. [S. Aragón M. “La nobleza provincial extremeña en el siglo XVIII” - Sociedad Extremeña de Historia, 2016]

Pur se il titolo nobiliare ufficialmente attribuito dal re di Napoli Carlo di Borbone allo spagnolo Francisco José de Ovando y Solís recita “1° Marchese di Brindisi”, in realtà un altro “Marchese di Brindisi” – non del Regno di Napoli, ma del Regno di Spagna – lo aveva preceduto di poco più di un secolo: Lucio Boccapanola. Purtroppo, nelle varie bibliografie consultate non sono riportate né le circostanze né la data in cui Lucio Boccapanola fu insignito del titolo di Marchese di Brindisi.

Di origini napoletane, Lucio Boccapanola fu uno dei più valorosi soldati italiani del suo tempo, e per ben trentaquattro anni prese parte, servendo la corona spagnola, alle guerre d'Italia, Fiandra, Germania e di Boemia. Fu ferito nell'assedio di Rinbergh e poi di nuovo nella battaglia di Praga. Morì senza discendenti diretti nell'anno 1636 combattendo contro il nemico francese, che lo sorprese mentre con le sue schiere ritornava da una escursione fatta per danneggiare il Vercellese, dove aveva raccolto un ricco bottino. Lucio era stato promosso Maestro di Campo, quindi Cavaliere di San Giacomo e titolato Marchese di Brindisi dal re Felipe IV. Dopo la sua morte, il fratello Francesco, Duca di Ripa, appose nel Duomo di Napoli una effigie commemorativa: “D. Lucio Buccaplanule Neapolitano, Viro Patrio, Brundusii Marchionis, Equiti Sancti Jacobi... MDCXXXVII.” [Raffaele Maria Filamondo “Il genio bellicoso di Napoli. Memorie storiche d'alcuni Capitani Celebri Napolitani” - Napoli, 1693]

Figlio di Diomede e di Caterina Albertini, era discendente di un'antica e nobile famiglia napoletana, di cui si ha memoria fin dai tempi del re svevo Manfredi. Famiglia che godette gli onori del sedile di Capuana – sin dal 1274 si ha notizia del Vico dei Boccapanola nel quartiere di Capuana e Matteo Boccapanola ottenne l'Ordine del Nodo istituito dal Re Luigi, marito di Giovanna I d'Angiò, allorché fu incoronato nel 1351 – ed ebbe molti feudi, fra i quali quello di Brindisi quando Lucio fu titolato “Marchese”. Verso la fine del secolo XIV la famiglia Boccapanola si era divisa in due rami, dei quali furono capi Francesco e Berteraimo, figli di Tommaso che nel 1381 era stato decorato dell'Ordine della Nave. Il ramo primogenito, rimasto in Napoli, discendente da Francesco, si estinse nel 1657. Il ramo discendente da Berteraimo verso la metà del secolo XV diramò in Bari, ove la famiglia fu ammessa nei registri della nobiltà e venne iscritta al registro delle Piazze Chiuse di quella città – nella parte antica di Bari vi è una via che conserva la denominazione di Strada Boccapanola – finché, nella seconda metà del secolo XVIII, Nicola Boccapanola, Cavaliere Gerosolimitano, ritrasferì in Napoli il suo domicilio. [Bernardo Candida Gonzaga “Memorie delle Famiglie Nobili delle Province Meridionali d'Italia”]

# Società di Storia Patria: ecco il volume V dell'Archivio storico brindisino

di Gianfranco Perri

**N**el 1950, l'antica Regia Deputazione di Storia Patria per le Puglie, istituita nel 1935 con le rispettive sezioni provinciali tra cui quella di Brindisi, mutò la sua denominazione in quella di Società di Storia Patria per la Puglia, attualmente presieduta dal prof. Pasquale Corsi. La Sezione di Brindisi è presieduta dal prof. Giacomo Carito ed è intitolata "Brigata Amatori Storia e Arte" a riconoscente ricordo di quell'illustre concittadino che fu don Pasquale Camassa, che fondò a Brindisi quel circolo culturale nel gennaio del 1921, dirigendolo e animandolo durante più di un quindicennio.

Ebbene, il prof. Giacomo Carito ed i cinquanta attuali soci – ordinari, aderenti ed onorari – di questo prestigioso sodalizio brindisino, raccogliendo con entusiasmo e dedizione l'eredità di quell'altrettanto folto gruppo di concittadini che sotto l'inesauribile impulso di Pasquale Camassa furono "amatori della storia e dell'arte brindisine", da ormai svariati anni svolgono una continua e densissima attività culturale nella nostra città. Un'attività che si manifesta con sempre più numerose pubbliche manifestazioni, di ricerca, di studio e di diffusione della plurimillennaria storia di Brindisi: incontri, conferenze, colloqui, esposizioni, convegni e tante pubblicazioni che raccolgono e testimonieranno per sempre i valorosi frutti di tanta encomiabile attività.

Oltre alla pubblicazione dei voluminosi Atti dei numerosi Convegni di Studio e Ricerca Storica realizzati nel corso degli ultimi anni, relativi







**LE IMMAGINI** Sopra i cinque numeri pubblicati dell'Archivio Storico Brindisino, sotto il distintivo della Brigata Amatori Storia e Arte Brindisi. A sinistra alcune delle pubblicazioni della Società di Storia Patria di Brindisi

tutti alla storia di Brindisi, del Salento e della Puglia [tra i temi trattati: le fortezze dell'isola di sant'Andrea, l'età federiciana, la valigia delle Indie, la grande guerra, i riflessi di Dante nella storia e nella cultura, l'età normanna, l'ordine melitense, la prima età angioina, etc.] la Sezione di Brindisi della Società di Storia Patria ha anche pubblicato con una frequenza annuale il suo "Archivio Storico Brindisino" ed ha recentemente annunciato la prossima stampa del V Numero di questa rivista storica brindisina. Questo l'elenco degli articoli che saranno contenuti nel nu-



mero V e di quelli contenuti negli altri quattro volumi pubblicati in precedenza.

Nel Volume V: "Alcune riflessioni su Pier Paolo Pasolini nel 49° anniversario del suo assassinio" di Ettore Catalano – "Raddoppiamento fonosintattico: differenze tra l'italiano standard e i dialetti nord salentini" di Tommaso Urgese – "Percorsi naturalistici: il bosco del Compare" di Paola Pino d'Astore – "L'elefante passato da Brindisi. Un falso dono per Carlo III di Borbone" di Giovanni Membola – "I militari brindisini negli eserciti della corona spagnola" di Gianfranco Perri – "San Giovanni Bosco, illustre esempio per la contessa brindisina Grazia Balsamo" di Antonio Mario Caputo – "Erosione: i capannoni nel parco Cillarese" di Francesco Mauro – "Trame irrisolte: il case-study dello sciamito di San Teodoro a Brindisi" di Anna Martia Minutilli – "Note su un'epigrafe della Regio II" di Marina Silvestrini.

Nel Volume IV: "Percorsi naturalistici: il Bosco di Cerano" di P. Pino d'Astore – "Il "mio" dottor Arina" di Antonio Quagliarella – "Madre Valeria Succi fondatrice delle suore oblate di Sant'Antonio da Padova" di Giacomo Carito – "I sindaci di Brindisi nel regno delle Due Sicilie: tra azione e inazione politica" di G. Perri – "Brindisi. Note sulla rivolta popolare del 1647-1648" di A. M. Caputo – "L'arrivo a Brindisi di Agrippina con le ceneri di Germanico nell'iconografia neoclassica settecentesca" di G. Membola – "Particolarità lessicali dei dialetti dell'area brindisina del Salento settentrionale" di T. Urgese.

Nel Volume III: "La teoria di un nuovo teatro in Francesco Milizia" di E. Catalano – "Lo sguardo di Enzino. Commemorazione di Enzo Rutigliano nell'aula Consiliare di Carovigno. 28 luglio 2018, trigesimo" di Emanuele Amoruso – "Divagazioni sulla Brindisi romana" di G. Carito – "Giovanni Antonio Simonetta. Un militare brindisino al servizio di Filippo IV di Spagna" di G. Perri – "Lessico marinaresco brindisino" di T. Urgese.

Nel Volume II: "Il porto di Brindisi nella documentazione epigrafica e numismatica. I rapporti commerciali con la Grecia, l'Albania, l'Africa e il vicino Oriente" di Daniela La Fauci – "Pirandello uomo di teatro" di E. Catalano – "Il santo patrono come manifesto ideologico: tra svevi e angioini, Teodoro e Giorgio a Brindisi" di Daniele Mecca – "Szymon Ludwig Skirmunt: un pittore-enologo polacco in Brindisi" di G. Carito – "I mesi della neutralità. Interventisti a Brindisi (1914-15)" di Giuseppe Alberto Patisso – "I palmenti di Brindisi. Indagini e ipotesi su caratteristiche architettoniche, costruttive e particolarità strutturali dei manufatti rurali legati alla tradizione enotecnica brindisina" di G. Membola – "I soldati brindisini dispersi nella Prima guerra mondiale" di G. Perri.

Nel Volume I: "Commenda. Uno sguardo dal ponte: sistema socio-urbano mancato?" di E. Amoruso – "18 aprile 1948: le prime elezioni libere" di A. M. Caputo – "Un brindisino alla corte di Perseo di Macedonia: Lucio Ramnio" di G. Carito – "Nuove esperienze di comunicazione museale. Un esempio: la Collezione Archeologica Faldetta" di Anna Cinti – "La comunità benedettina di Sant'Andrea all'Isola ed i signori normanni di Brindisi nei secoli XI-XII" di Cristian Guzzo – "La trozzella nelle sepolture messapiche" di Antonio Marra – "Virgilio e la descrizione del porto di Brindisi" di Damiano Mevoli – "Lo sradicamento delle Sciabiche: 1900-1959" di G. Perri.

Tutti i cinque numeri dell'Archivio Storico Brindisino finora pubblicati sono reperibili su Amazon, così come lo sono anche le seguenti pubblicazioni della Società di Storia Patria di Brindisi e della sua History Digital Library: "La Bibbia di Manfredi. Gli Svevi tornano al castello" Atti del Convegno di Studi del 10 e 11 maggio 2013 – "La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra" (2 Vol.) Atti dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica del 2014/2018 – "Dante alighieri. I riflessi nella storia e nella cultura del Salento" Atti del LXIV Colloquio di Studi e Ricerca Storica del 14 settembre e 26 novembre 2021 – "Brindisi e la valigia delle Indie (1870-1914)" Atti del Convegno del 2020 e 2021.

La Società ha anche una pagina web – <http://www.brindisiweb.it/storiapatria/soci.asp> – curata da Giovanni Membola, sulla quale è possibile, tra l'altro, reperire le informazioni relative alle attività programmate e leggere online oppure scaricare alcune le seguenti pubblicazioni non più disponibili su Amazon: "Le fortezze dell'Isola di Sant'Andrea nel porto di Brindisi" Atti del Convegno del 19 e 20 ottobre 2011 – "L'età normanna in Puglia. Aspetti storiografici e artistici dell'area brindisina" Atti del Convegno del 13 aprile 2013 – "Tuitio fidei et obsequium pauperum" Atti del Convegno di Studi sull'Ordine Melitense in Puglia e Terra di Brindisi del 14 e 15 giugno 2013 – "Federico II e le nozze di Oriente e Occidente. L'età federiciana in terra di Brindisi" Atti del convegno dell'8, 9 e 14 novembre 2013 – "L'età normanna in Puglia. Mito e ragione" Atti del Convegno del 23 aprile 2015.

# L'Accademia navale per 3 anni al Tommaseo: dal 1943 al 1946

Nel periodo più buio, Brindisi ospitò non solo il re ma anche il glorioso ente della Marina

di Gianfranco Perri

**D**al 12 settembre 1943 all'11 luglio 1946, l'Accademia Navale ebbe ufficialmente sede a Brindisi, presso il Collegio Navale della Gioventù Italiana: fu praticamente l'unico organismo militare italiano che rimase integro dopo il disastroso armistizio che, annunciato il fatidico 8 settembre '43, indusse allo sbandò l'intero Paese e specialmente tutte le regie forze armate, lasciate senza direttrici mentre il re, con la sua famiglia e con parte del suo governo presieduto dal generale Badoglio, fuggiva nottetempo da Roma per imbarcarsi a Pescara sulla corvetta "Baionetta" con rotta Sud fino a raggiungere Brindisi ed insediarsi il venerdì 10 settembre. La notizia dell'armistizio fu appresa dal comandante dell'Accademia Navale ammiraglio Guido Bacci di Capaci, dagli allievi e dai professori, all'ora di cena mentre si trovavano a Venezia, dove si erano trasferiti qualche mese prima in vista della pericolosa esposizione ai bombardamenti aerei nemici in cui si era trovata coinvolta la storica sede di Livorno. Al giorno seguente giunse l'ordine di trasferire l'Accademia al Sud per evi-

tare che gli allievi fossero catturati dalle forze armate tedesche, ed a tal fine furono requisiti i due transatlantici Saturnia e Vulcania che si trovavano da pochissimi giorni agli ormeggi a Venezia, ancora allestiti da navi ospedale della croce rossa, in quanto appena rientrati dalle loro missioni umanitarie di rimpatrio di migliaia di coloni dall'Africa Orientale Italiana.

Sul Saturnia imbarcarono il comandante, gli allievi ufficiali ed il personale dell'Accademia, mentre sul Vulcania imbarcarono gli allievi ufficiali di complemento che si trovavano in esercitazione sulla vicina isola di Brioni, di fronte a Pola. Già al pomeriggio del 9 settembre il Saturnia era pronto a salpare, ma a causa di alcuni

marittimi dell'equipaggio che non volevano partire, fu trattenuta nella laguna. L'ammiraglio Bacci di Capaci fece intervenire i carabinieri che intimarono ai marittimi di obbedire giacché – essendo stati militarizzati in tempo di guerra e pertanto soggetti alle leggi disposizioni e militari – in caso contrario sarebbero stati arrestati ed eventualmente passati per le armi. Così, nel pomeriggio del 10 il Saturnia levò gli ormeggi e raggiunse il mare aperto. Dopo la navigazione notturna, all'alba l'ammiraglio







**LE IMMAGINI** L'ingresso del Collegio Navale di Brindisi ai tempi dell'Accademia Navale 1943-1946, nella pagina accanto l'Accademia Navale nella sua sede di Livorno

Bacci di Capaci comunicò che la meta sarebbe stata Brindisi dove l'Accademia si sarebbe insediata nel locale Collegio Navale. Al pomeriggio, già in prossimità del porto di Brindisi, la nave fu avvistata da un sommergibile che, per fortuna, risultò essere polacco, il "Sokol".

Giunse però a bordo la notizia del tragico affondamento della corazzata "Roma" comandata dall'ammiraglio Carlo Bergamini, padre di uno degli allievi presenti sul Saturnia. E giunse anche la notizia che il Vulcania era stato sequestrato dalle truppe tedesche, con la conseguente cattura dei 739 allievi ufficiali di complemento che vi si erano già imbarcati per raggiungere anche loro Brindisi. «... Era accaduto che l'equipaggio mercantile del Vulcania – facendo anche leva sul disaccordo manifestatosi sul da farsi tra il Comandante dell'Accademia in 1ª Simola e Comandante in 2ª Giachin – si era rifiutato di obbedire alle disposizioni del 1º Comandante, e per evitare di prendere il mare aveva provocato l'insabbiamento della nave che così era rimasta bloccata fino all'arrivo dei tedeschi...» ["Un ottuagenario si racconta" di Giovanni Proia - Copyleft © Emilioweb, 2005]

In quel clima cupo ed in mancanza di notizie certe sulla reale situazione militare della piazza di Brindisi, si valutò la possibilità di proseguire per Taranto, e solo quando la nave aveva di poco superato l'imboccatura del porto, l'ammiraglio Bacci di Capaci – ricevuta la notizia dell'insediamento a Brindisi del re e del governo Badoglio – decise di dirigersi a Brindisi; e così si procedette ad invertire la rotta. Con la virata a diritta però, la nave incagliò insabbiandosi nei pressi di San Cataldo. Giunsero i rimorchiatori da Brindisi per cercar di liberare la nave, ma tutti i tentativi risultarono vani e alla fine, trascorsa ormai la notte, nel corso della domenica

del 12 settembre si procedette a traslare a Brindisi tutti gli imbarcati, con i bagagli e gli altri materiali di studio ed addestramento dell'Accademia, impiegando gli stessi rimorchiatori e altri barcarizzi messi a disposizione.

L'Accademia Navale prese immediatamente possesso della sua nuova sede di Brindisi e già nella stessa sera del 12 settembre il ministro della Marina, ammiraglio Raffaele de Courten, passò in rassegna gli allievi ufficiali. Il giorno dopo anche le due navi scuola "Cristoforo Colombo" e "Americo Vespucci", provenienti da Venezia giunsero in porto e gettarono le ancore nel bacino interno proprio davanti alla banchina del Collegio Navale, e nel pomeriggio il re si recò a visitare i due velieri alla fonda. Il giorno seguente fu la volta del principe Umberto il quale, dopo la visita alle navi scuola, volle anche lui passare in rivista gli allievi dell'Accademia, mentre i brindisini, dapprima meravigliati e poi orgogliosi, cominciarono ad abituarsi allo spettacolo offerto da quei due bellissimi velieri alla fonda, entrambi vicinissimi alle banchine del Seno di Ponente. Erano stati varati a Castellammare di Stabia, rispettivamente nel 1928 e 1931: 90 anni fa.

Nel libro "Le memorie dell'Ammiraglio de Courten 1943-46" si può leggere: «... Il mattino del 14 settembre 1943, dopo l'arrivo dei velieri scuola 'Vespucci' e 'Colombo' a Brindisi, la Reale Accademia Navale riprese ordinariamente la sua attività di educazione... La visione delle due belle navi a vela ormeggiate davanti all'edificio del Collegio Navale e degli allievi intenti, con i loro ufficiali e professori, alle loro occupazioni sotto la saggia e illuminata guida dell'Ammiraglio Bacci di Capaci, dava la sensazione viva del modo in cui questa fondamentale istituzione della nostra marina, dalla quale erano uscite tutte le generazioni degli ufficiali in servizio ed alla quale ognuno di noi si sentiva profondamente legato, aveva attraversato e superato la crisi più grave della sua esistenza...»

Con la ripresa formale delle attività dell'Accademia, infatti, gli studi e gli addestramenti cercarono di seguire un percorso



il più naturale possibile, compatibilmente con la guerra che invece, non accennava a voler ammainare; anzi, tutt'altro: frequenti erano gli allarmi antiaerei e i crepitii delle mitragliatrici, gli scoppi di mine vaganti ed il rombo assordante e prolungato degli aerei bombardieri, sia in partenza che in arrivo, indistintamente di giorno e di notte.

L'11 novembre, giorno di san Martino, ci fu la prima cerimonia militare ufficiale italiana dopo l'8 settembre: si svolse a Brindisi, nel cortile dell'Accademia Navale con la presenza del re che passò in rivista tutti i cadetti. La cerimonia più importante però si svolse, sempre nelle strutture del Collegio Navale di Brindisi, il giorno di santa Barbara – 4 dicembre – per il giuramento degli accademisti: era la prima volta in assoluto che, nella storia dell'Accademia Navale Italiana, il giuramento avveniva alla presenza del re e al difuori della sede livornese.

L'Accademia, nata dall'unificazione delle scuole militari della savoiarda Marina di Genova e della borbonica Marina di Napoli, era stata fondata a Livorno nel 1881 dall'allora ministro della Marina Militare Italiana, ammiraglio Benedetto Brin, ed era stata inaugurata il 6 novembre: 140 anni fa. Il 25 gennaio 1944, una delle due navi scuola – il superbo veliero Colombo – levò le ancore dal porto di Brindisi. Salpò con destino Taranto per fungere “temporalmente” da nave appoggio per sommergibili.



**LE IMMAGINI** La nave Vespucci esce dal porto di Brindisi nel 2000. Sotto una veduta dall'alto del Collegio Tommaseo

Salpò salutato, informalmente ma emotivamente, dagli allievi e dagli ufficiali che su quel veliero avevano tante volte navigato, con l'augurio di un pronto ritorno alla scuola. Purtroppo, però, quella “temporalità” doveva rivelarsi essere “definitiva”. La nave scuola ‘Colombo’, un veliero magnifico al pari del suo quasi gemello ‘Vespucci’, non sarebbe più tornata in Accademia: fu chiesta dall'Unione Sovietica a titolo di riparazione danni di guerra, in ottemperanza al trattato di pace firmato a Parigi alla fine della guerra e poi... fece una fine molto triste.

[... Il 9 febbraio 1949 il ‘Colombo’ lasciò il porto di Taranto alla volta di Augusta dove il 12 febbraio passò formalmente in disarmo. Ammainò la bandiera della marina militare per issare quella della marina mercantile in attesa della consegna e poi salpò alla volta di Odessa, che raggiunse senza i temuti imprevisti il 2 marzo. Prima della partenza da Taranto, infatti, era accaduto che alcuni giovani reduci militari di marina avevano pianificato l'affondamento della nave per sottrarla alla cessione, ma il piano era stato scoperto e il 20 gennaio 1949 erano stati arrestati a Taranto lo studente Clemente Graziani e il motorista Biagio Bertucci, mentre alla stazione Termini di Roma venivano arrestati cinque ex-marò – Paolo Andriani, Sergio Baldassini, Fabio







Galiani, Fabrizio Galliani e Alberto Tagliaferro – sorpresi dalla polizia quando erano in procinto di prendere il treno per Taranto con sette chilogrammi di tritolo in valigia. Ribattezzato con il nome Dunaj, il bellissimo veliero italiano venne utilizzato come nave scuola dall’Istituto Nautico di Odessa navigando nelle acque del Mar Nero fino alla fine del 1960. Nel 1961, ormai molto deteriorata, la ex nave ‘Colombo’ venne disalberata e adibita a nave di trasporto per il legno, finché, nel 1963, bruciò insieme al suo carico e venne radiata dall’albo della marina sovietica, restando abbandonata e semidistrutta. Infine, nel 1971, fu demolita...]

Nel settembre 1944 si recò in visita all’Accademia, per via mare processionalmente, l’arcivescovo di Brindisi monsignor Francesco De Filippis. «... Fu uno spettacolo indimenticabile, poiché il Seno di Ponente fu gremito di barche stracolme di persone che seguivano l’imbarcazione del vescovo innalzando al cielo inni religiosi e preghiere. Le navi alla fonda avevano innalzato il gran pavese, e i marinai erano schierati lungo le murate o aggrappati alle griselle. Le due rive di mare erano gremite di persone che da terra vollero seguire la processione di barche. Dai finestrini dell’Accademia sporgevano teste di spettatori e sulla scalea, ufficiali, professori, signore e bimbi accolsero il vescovo per dargli il benvenuto. Dopo una breve cerimonia di saluto, al vescovo fu mostrata l’Accademia Navale e visitò la cappella, il teatro, la mensa, la palestra e le camerate. Prima di

**LE IMMAGINI Amerigo Vespucci e Cristoforo Colombo alla fonda di fronte al Collegio Navale di Brindisi - 1943**

congedarlo, il Comando dell’Accademia volle fargli un omaggio: una statua della Madonna Maris Stella con la targa commemorativa, che recitava: “Alla Stella del mare ignara di tramonti, la Regia Accademia Navale nel suo raccoglimento brindisino fervido di opere, di speranze, di fede” ...» [G. T. Andriani, 2009]

Il 14 febbraio 1944 il Comando dell’Accademia assistette, di buon’ora, alla partenza del re, con la sua famiglia, per la nuova residenza di Salerno, città ormai liberata dagli alleati e sita sulla via di approssimazione a Roma. Il 2 giugno 1946 anche gli allievi dell’Accademia parteciparono al referendum per scegliere la forma istituzionale da attribuire all’Italia e il 13 giugno la nuova bandiera della Repubblica Italiana sventolò nell’alto della scalea, mentre sul frontone del cortile interno il motto “Per la Patria e per il Re” venne sostituito da “Patria e Onore”.

L’8 giugno 1946, il personale militare e civile dell’Accademia Navale partì da Brindisi con il cacciatorpediniere ‘Grecale’ diretto a Livorno, mentre gli allievi s’imbarcarono sul ‘Vespucci’ per adempiere alla tradizionale navigazione d’istruzione, con un itinerario che per quella volta iniziò a Brindisi e si concluse a Livorno. L’Accademia Navale d’Italia tornò così nel suo storico istituto di Livorno ed il 4 dicembre di quell’anno 1946,

giorno di santa Barbara consacrato alla festa della Marina, nell’atrio d’ingresso fu murata la lapide con la seguente epigrafe: « Per eventi di guerra e nel triennio agosto 1943-giugno 1946 l’Accademia Navale in continuità operosa, trasmigrata a Venezia prima e a Brindisi dopo, qui a Livorno risorgendo dalle rovine appena rimosse, nell’estate 1946 tenacemente affermava volontà e attività ricostruttrici, esempio nel presente auspicio per l’avvenire della Patria »

Per Brindisi si era così chiusa un’altra, relativamente breve ma certamente intensa e altamente significativa, pagina della sua storia: della sua plurimillennaria storia marinara. Invito tutti gli interessati all’argomento qui trattato, ad approfondirlo consultando l’interessante libro del professor Giuseppe Teodoro Andriani “L’Accademia Navale e Aeronautica a Brindisi dal 1943 al 1946” - Locorotondo Editore, 2009.

E concludo segnalando che proprio lo stesso Collegio Navale, da lì a pochissimi mesi avrebbe costituito lo scenario di un altro, nuovo ed ugualmente importante, capitolo di quella avvincente storia marinara brindisina: avrebbe ospitato e educato durante vari anni, centinaia di giovani e giovanissimi studenti italiani, esuli provenienti dalle regioni giuliane istriane e dalmate duramente colpite dal dramma della guerra. Ed anche questa è una storia che merita di essere ricordata e raccontata, per poter essere conosciuta dai giovani brindisini e per non essere dimenticata dai meno giovani.

# Marina, due navi hanno portato il nome **Brindisi**: una fu silurata

## L'incrociatore affondò con la sciabola di Louis Mountbatten, ultimo viceré d'Italia

di **Gianfranco Perri**

**I**n realtà, a rigore, nei registri ufficiali di marina, sono in totale tre le navi riportate con l'intitolazione "Brindisi": due navi da guerra, un incrociatore esploratore e un incrociatore ausiliario, ed in più una nave mercantile, una motonave passeggeri. Scherzi di una consolidata tradizione in uso in praticamente tutti i Paesi di questo mondo: quella di require, in tempo di guerra, navi civili per convertirle – in principio, temporalmente – in navi militari. Ed infatti, è quello che accadde alla motonave "Brindisi" quando nel 1940, in vista dello scoppio della seconda guerra mondiale, fu convertita nell'incrociatore ausiliario "Brindisi". E rimanendo nel campo delle consolidate tradizioni militari, anche l'altra nave da guerra "Brindisi" fu frutto di una riconversione. Questa volta si trattò di una requisizione di guerra, quella eseguita dall'Italia ai danni dell'Austria alla fine della prima guerra mondiale quando, in conto riparazioni di guerra, nel 1920 l'incrociatore scout austroungarico "Helgoland" fu ceduto alla Regia Marina, che lo convertì nell'incrociatore esploratore "Brindisi".

L'incrociatore esploratore KuK SMS Helgoland della k.u.k. Kriegsmarine austroungarica era stato costruito dai cantieri navali Danubio, nel porto di Sankt Veit am Flaum – San Vito al Fiume – l'attuale città croata di Rijeka, l'italiana Fiume. La nave, impostata il 28 ottobre 1911, fu varata il 23 novembre del 1912, fu completata il 29 agosto 1914 ed entrò in servizio il 5 settembre, poco più di un mese dopo l'inizio della prima guerra mondiale. Il nome "Helgoland" fu attribuito in commemorazione dell'omonima battaglia combattuta il 9 maggio 1864 dalle navi austro-prussiane contro la marina danese, nel Mare del Nord a sud dell'isola Helgoland, a quell'epoca appartenente all'Inghilterra.

La nave Helgoland, con 130 metri lunghezza e 13 metri di larghezza, aveva una immersione di 5 metri e un dislocamento di 3.500 tonnellate potendo raggiungerne 4.417 tonnellate a pieno carico. L'impianto motore era costituito da 2 turbine a vapore e 16 caldaie Yarrow sviluppando una potenza di hp a tiraggio naturale potendo raggiungerne 30.178 a tiraggio forzato. Con 2 eliche raggiungeva i 27 nodi e con il pieno di 815 tonnellate di carbone poteva navigare in autonomia fino a 1.600 miglia a 24 nodi. L'SMS Helgoland era una nave manovriera veloce con scarsa protezione e, equipaggiata con 2 tubi anti-siluri da 450 mm, fu molto attiva nell'am-

bito delle operazioni navali nell'Adriatico durante la prima guerra mondiale, prendendo parte anche alla battaglia del Canale d'Otranto nella notte tra il 14 e il 15 maggio 1917. Riprese il mare il 19 ottobre seguente per una puntata verso Valona e Brindisi con la scorta di sei cacciatorpediniere, ma la formazione austroungarica fu localizzata e attaccata dagli aerei italiani che la costrinsero a rientrare a Cattaro.

Conclusa la guerra, la Helgoland fu una delle varie unità navali che furono consegnate all'Italia per effetto del Trattato di Saint-Germain-en-Laye, come riparazione dei danni di guerra. Fu consegnata alla Regia Marina il 19 settembre 1920 nel porto di Biserta, raggiungendo poi La Spezia il 26 ottobre seguente dove gli fu conferito il nuovo nome di "Brindisi". La nave quindi, subì lavori di riparazione dal 6 aprile al 16 giugno 1921 per essere messa punto come incrociatore esploratore, entrando così pienamente in servizio come nave di bandiera del contrammiraglio Massimiliano Lovatelli. Il "Brindisi" salpò per Istanbul il 3 luglio, visitando numerosi porti d'Italia, Grecia e Turchia durante il tragitto, rilevando l'incrociatore San Giorgio come nave ammiraglia dello Squadrone Orientale e servendo in questo ruolo fino al suo ritorno in Italia il 7 gennaio 1924. Il "Brindisi" ospitò a bordo il re Vittorio Emanuele III di Savoia durante le cerimonie per il trasferimento della città di Fiume all'Italia nel febbraio-marzo del 1924, per poi essere trasferito in Libia dove operò per un paio d'anni. Rientrato in Italia, fu posto in riserva il 26 luglio 1926 e riattivato il 1° giugno 1927 come nave ammiraglia del 1° Squadrone cacciatorpediniere del contrammiraglio Enrico Cuturi. Poi, a partire dal 6 giugno 1928, fu nave di bandiera del contrammiraglio Antonio Foschini e nel maggio-giugno 1929 compì un'ultima crociera nel Mediterraneo Orientale toccando porti in Grecia e nel Dodecaneso. Poco dopo, il 26 novembre 1929, l'esploratore "Brindisi" fu posto in disarmo e poi, dopo essere stato impiegato come nave alloggio truppe ad Ancona, Pola e Trieste, fu infine radiato dal servizio attivo l'11 marzo 1937 e fu avviato alla demolizione.

La motonave "Brindisi" invece, era italiana di nascita: era stata costruita dai Cantieri Riuniti Dell'Adriatico nel porto di Monfalcone su incarico della Puglia S. A. di Navigazione a Vapore, che la impiegò sulle tratte Venezia-Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Antivari-San Giovanni-Durazzo-Valona-Brindisi-Monopoli-Bari-Molfetta-Barletta....







**LE IMMAGINI** Una medaglia del Regio esploratore «Brindisi» che in basso è agli ormeggi nel porto interno dei Brindisi. Nella pagina accanto il Regio incrociatore ausiliare "Brindisi" - 1943

1937 venne spesso impiegata anche su altre rotte in sostituzione di navi poste temporalmente ai lavori.

Il 20 maggio 1940, poche settimane prima dell'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale, la motonave "Brindisi" venne posta in disarmo a Bari, dove fu sottoposta a lavori di conversione in incrociatore ausiliario, imbarcando un armamento composto da 2 cannoni da 102 mm e 4 mitragliere da 13 mm, nonché da attrezzature per la posa di 60 mine. Consegnato ufficialmente dalla Regia Marina il 16 giugno 1940, a Brindisi, sua città eponima, il nuovo incrociatore "Brindisi" venne iscritto nel ruolo del Naviglio ausiliario dello Stato, e tutto il suo equipaggio venne militarizzato.

A partire dal 6 dicembre 1940 il "Brindisi" venne adibito a compiti di scorta ai convogli tra l'Italia e l'Albania, e nel marzo 1941 venne inviato in Libia, per partecipare alla posa di alcuni campi minati al largo di Tripoli. Successivamente l'unità ritornò ad operare sulle rotte verso l'Albania, e anche la Grecia, con funzioni di scorta. Il 20 maggio 1941 l'incrociatore salpò da Brindisi, in unione con il cacciatorpediniere Mirabello, per scortare a Patrasso 4 unità mercantili. All'alba del 21 maggio il Mirabello avvistò l'esplosione della cannoniera Matteucci che era salata su una mina e si avvicinò per prestare soccorso, ma urtò a sua volta una mina perdendo la prua e, dopo inutili tentativi di salvare la nave, l'equipaggio la dovette autoaffondare. Il "Brindisi" recuperò 63 componenti di quell'equipaggio, mentre gli altri raggiunsero la riva a nuoto o vennero raccolti da altre unità. Il 9 gennaio 1942 l'incrociatore lasciò nuovamente Brindisi diretto a Patrasso, di scorta al piroscafo Fedora. Prima dell'alba del mattino del 10 gennaio il convoglio venne attaccato dal sommergibile britannico Thrasher con il lancio di quattro siluri, due dei quali centrarono il Fedora che affondò dopo poco più d'un'ora e mezza.

Il 4 marzo 1942 il "Brindisi" venne dislocato al Pireo, per scortare i convogli diretti a Creta, rientrando dopo qualche mese a Brindisi per essere sottoposto a lavori e ritornare in servizio il 12 novembre 1942, assegnato alle scorte per i convogli diretti in Tunisia. Il 29 novembre 1942 lasciò Biserta diretto a La Spezia, insieme alla torpediniera Climene e di scorta alla motonave Città di Tunisi e alle 10 di quella sera il sommergibile HMS Seraph attaccò il convoglio lanciando due siluri contro il "Brindisi", che venne mancato di stretta misura.

Partito da Bari alla volta di Cattaro la sera del 6 agosto 1943 al comando del capitano di fregata Loris Greco e, insieme alla torpediniera Rosolino Pilo, di scorta al piroscafo Italia adibito al trasporto truppe, il "Brindisi" venne attaccato a 8 miglia a nord-est di Bari dal sommergibile britannico Uproar che gli lanciò quattro siluri, uno dei quali, alle 22.05 andò a segno in corrispondenza della stiva numero 2. Lo scoppio uccise dieci uomini ed aprì un grosso squarcio nello scafo, immobilizzando la nave. In via di rapido allagamento e con le macchine principali fuori

Impostata il 15 dicembre 1930, la nave "Brindisi" fu varata il 15 giugno 1931 ed entrò in servizio il 27 luglio. Con 78 metri di lunghezza e 12 di larghezza, aveva un'altezza di 7 metri e mezzo, con un dislocamento netto di 1.073 tonnellate e lordo di 1.976. La propulsione era affidata a 2 motori diesel Fiat con 3300 hp di potenza totale. Con 2 eliche raggiungeva la velocità di 15 nodi, aveva 4 stive di 1.722 metri cubi per una capacità di carico di 1.231 tonnellate e trasportava nelle cabine fino a 72 passeggeri.

Dopo pochi mesi di servizio, il 25 dicembre 1931, la "Brindisi" s'incagliò nei pressi di Pasman, un'isola dell'attuale Croazia, riportando comunque solo danni lievi e potendo essere agevolmente disincagliata. Il 21 marzo 1932 la proprietaria società Puglia di Bari confluì nella Società di Navigazione San Marco di Venezia, che in seguito divenne Adriatica Società Anonima di Navigazione, e la motonave "Brindisi" fu principalmente impiegata sulle rotte tra Venezia la Dalmazia e l'Albania, mentre dopo il



A partire dal 6 dicembre 1940 il “Brindisi” venne adibito a compiti di scorta ai convogli tra l’Italia e l’Albania, e nel marzo 1941 venne inviato in Libia, per partecipare alla posa di alcuni campi minati al largo di Tripoli. Successivamente l’unità ritornò ad operare sulle rotte verso l’Albania, e anche la Grecia, con funzioni di scorta. Il 20 maggio 1941 l’incrociatore salpò da Brindisi, in unione con il cacciatorpediniere Mirabello, per scortare a Patrasso 4 unità mercantili. All’alba del 21 maggio il Mirabello avvistò l’esplosione della cannoniera Matteucci che era salata su una mina e si avvicinò per prestare soccorso, ma urtò a sua volta una mina perdendo la prua e, dopo inutili tentativi di salvare la nave, l’equipaggio la dovette autoaffondare. Il “Brindisi” recuperò 63 componenti di quell’equipaggio, mentre gli altri raggiunsero la riva a nuoto o vennero raccolti da altre unità. Il 9 gennaio 1942 l’incrociatore lasciò nuovamente Brindisi diretto a Patrasso, di scorta al piroscafo Fedora. Prima dell’alba del mattino del 10 gennaio il convoglio venne attaccato dal sommergibile britannico Thrasher con il lancio di quattro siluri, due dei quali centrarono il Fedora che affondò dopo poco più d’un’ora e mezza.

Il 4 marzo 1942 il “Brindisi” venne dislocato al Pireo, per scortare i convogli diretti a Creta, rientrando dopo qualche mese a Brindisi per essere sottoposto a lavori e ritornare in servizio il 12 novembre 1942, assegnato alle scorte per i convogli diretti in Tunisia. Il 29 novembre 1942 lasciò Biserta diretto a La Spezia, insieme alla torpediniera Climene e di scorta alla motonave Città di Tunisi e alle 10 di quella sera il sommergibile HMS Seraph attaccò il convoglio lanciando due siluri contro il “Brindisi”, che venne mancato di stretta misura.

Partito da Bari alla volta di Cattaro la sera del 6 agosto 1943 al comando del capitano di fregata Loris Greco e, insieme alla torpediniera Rosolino Pilo, di scorta al piroscafo Italia adibito al trasporto truppe, il “Brindisi” venne attaccato a 8 miglia a nord-est di Bari dal sommergibile britannico Uproar che gli lanciò quattro siluri, uno dei quali, alle 22.05 andò a segno in corrispondenza della stiva numero 2. Lo scoppio uccise dieci uomini ed aprì un grosso squarcio nello scafo, immobilizzando la nave. In via di rapido allagamento e con le macchine principali fuori uso, il “Brindisi” iniziò rapidamente ad appoparsi, sino a ritrovarsi in breve con la poppa sommersa sino al ponte di coperta. L’equipaggio abbandonò per intero la nave sulle scialuppe, eccetto il comandante Greco ed altri due uomini, rimasti a bordo mentre il “Brindisi” veniva preso a rimorchio nel tentativo di raggiungere un porto. Ma il salvataggio della nave fallì dopo alcune miglia percorse a rimorchio: circa un’ora dopo il siluramento, una paratia cedette e la nave, abbandonata a nuoto dai tre militari rimasti a bordo, affondò nel giro di qualche minuto, a circa due miglia dal faro di San Cataldo. Eccezione fatta per le dieci vittime dell’esplosione del siluro, l’intero equipaggio fu salvato dai mezzi di soccorso giunti sul posto.

Dopo quasi 60 anni dall’affondamento, il relitto dell’incrociatore “Brindisi” fu individuato sul fondo marino al largo di Bari dalla nave idrografica Ammiraglio Magnaghi, durante una campagna idrografica effettuata nell’autunno del 2011. Questa in breve la storia ufficiale della



**LE IMMAGINI** In alto Lord Louis Mountbatten-Foto del 1976, sotto medaglie del Regio esploratore 'Brindisi'

regia – e sfortunata – nave intitolata a “Brindisi”. Ma ad essa è legata anche una storia molto particolare che riguarda direttamente il suo comandante Loris Greco: tutta un’altra storia che – già raccontata da Antonio Mario Caputo – merita certamente d’essere ricordata.

Una sera dell’estate del 1921 nel corso di un incontro sociale, di quelli usuali tra gli ufficiali di marina prima di una lunga partenza per mare, si conobbero e strinsero amicizia il giovane sottotenente di vascello Loris Greco e l’altrettanto giovane – erano nati lo stesso anno, 1900 – ufficiale inglese Louis Mountbatten e i due, prima del commiato, decisero di scambiarsi la scia-bola, la preziosa arma distintiva di ogni ufficiale: un solenne rituale privato che – eventualmente – secondo un’antica tradizione viene eseguito tra ufficiali di marina che scoprono motivi di reciproca stima. Loris Greco quella sera, probabilmente, non sa-

peva che il suo nuovo amico Louis Mountbatten fosse un inglese davvero importante: si trattava del I conte Mountbatten di Burma, nato principe di Battenberg; per via materna era bisnipote della regina Vittoria e cugino del re d’Inghilterra Giorgio V; nonché era zio materno dell’appena nato Philip, futuro duca di Edimburgo marito della regina Elisabetta; eccetera. Quel giovane ufficiale era inoltre un uomo dalle straordinarie qualità personali e militari, e già durante la prima guerra mondiale, si era comportato con onore nei ranghi della Royal Navy. E, certamente, Greco non avrebbe potuto neanche immaginare che quel giovane ufficiale inglese sarebbe stato nominato, nel 1947, viceré dell’India: fu lui l’ultimo dei viceré dell’impero anglo-indiano e il primo governatore generale dell’India indipendente. Sarebbe anche divenuto First Sea Lord – Primo lord del mare – e capo di stato maggiore della Marina britannica e, nel 1965, sarebbe stato anche ministro della difesa del Regno Unito.

Louis Mountbatten morì all’età di 79 anni in Irlanda, il 27 agosto 1979: fu ucciso in un attentato dell’IRA. Al suo funerale, il 6 settembre 1979 a Londra, sulla bara sistemata sull’affusto di un cannone erano posate la feluca, il bastone di Lord del mare e quella scia-bola che, ricevuta nel 1921 dall’ufficiale italiano Loris Greco, lo aveva accompagnato in tutti i suoi anni vissuti in divisa e che è attualmente esposta tra i cimeli di Buckingham Palace.

Anche per Loris Greco quell’arma bianca ricevuta dal giovane ufficiale inglese era diventata il suo inseparabile distintivo, e lo avrebbe certamente accompagnato fino alla morte – avvenuta prematuramente nel 1952 – se non fosse finita sul fondo del mare, in quello specchio d’acqua tra Bari e Brindisi dove affondò nella notte tra il 6 e 7 agosto 1943 quando la nave che comandava, il Regio Incrociatore Ausiliario “Brindisi”, colò a picco in seguito al siluramento del sottomarino britannico Uproar.

Il comandante Greco, dopo il siluramento e dopo aver ordinato al suo equipaggio di abbandonare il “Brindisi” e mettersi in salvo, volle rimanere a bordo per un’ultima doverosa ispezione e soprattutto – c’è da esserne certi – per tentare di recuperare dalla sua cabina, presto avvolta da fiamme e fumo, la scia-bola donatagli da Mountbatten. Ma non fu possibile: Loris Greco si salvò rocambolescamente a nuoto mentre la sua nave portava con sé sul fondo delle acque prossime alla costa brindisina la spada da ufficiale di marina del suo amico inglese: Mountbatten, Primo Lord del Mare e Viceré d’India.







# Almeno cinque navi mercantili hanno portato il nome **Brindisi**

## Per ultima l'Espresso Brindisi

di **Gianfranco Perri**

**L'**avverbio "almeno" credo sia doveroso, considerando il carattere per lo più casuale delle circostanze che mi hanno portato a scoprire la trascorsa esistenza delle cinque navi mercantili che nella storia hanno portato il nome "Brindisi" e di cui tratto in questo scritto. Voglio dire, cioè, che non si può certamente escludere che anche altre navi mercantili regolarmente registrate – oltre alle due militari della Regia Marina di cui qualche tempo fa scrissi su *il7 MAGAZINE* del 17 luglio 2021 – abbiano avuto per nome "Brindisi", ma le ricerche fin qui condotte non me le hanno segnalate. Magari qualche lettore mi potrebbe venire incontro e segnalarmi tale eventuale ulteriore esistenza, proprio come è accaduto con la quinta delle navi mercantili di cui qui commento, la "Espresso Brindisi" che non avevo riportato nel mio precedente articolo scritto l'anno scorso sullo stesso argomento su *il7 MAGAZINE* del 15 novembre 2024.

Me l'ha segnalata mio cugino Silvio Serse, ottimo Capitano di macchine dell'Istituto Nautico Carnaro di Brindisi, che ha navigato con tale importante ruolo per all'incirca una decina d'anni e per qualche mese proprio sulla "Espresso Brindisi", una motonave passeggeri italiana che ha avuto una vita molto breve e, forse anche per questo motivo, su di essa sono molto scarse e difficilmente reperibili dati e notizie. Ma alla fine l'insistente mia ricerca è stata ricompensata da buoni risultati, alcuni dei quali certamente interessanti.

Ebbene, si tratta di cinque navi di cui quattro italiane, o comunque appartenenti a società di navigazione di bandiera italiana e una appartenente, invece, a una società di navigazione di bandiera britannica. Le cinque navi furono varate nell'arco di esattamente cento anni, rispettivamente negli anni: 1865, quella della "Società Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale"; 1880 quella della "Peninsular & Oriental Steam Navigation Company"; 1895, quella della "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia"; 1931 quella della "Adriatica Società Anonima di Navigazione" e 1965 quella della "Hellenic Adriatic Lines S.r.l. di Brindisi".

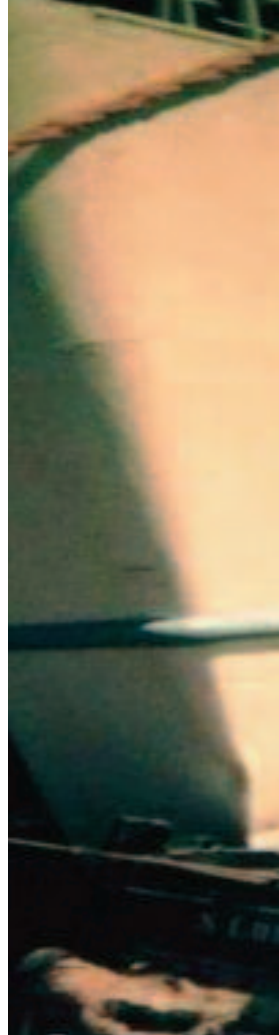
Già nel XVIII secolo, la rivoluzione industriale aveva lanciato dall'Inghilterra al resto del mondo le macchine a vapore e queste avevano presto cominciato a dominare anche nel campo dei trasporti, quelli terrestri prima e subito dopo quelli acquatici, a integrazione e quindi in sostituzione delle

vele, mediante la locomozione a ruota con pale, specialmente sui laghi e sui grandi fiumi nordamericani, ma anche sui mari. Poi, intorno alla metà dell'800, con l'invenzione dell'elica, a integrazione e quindi in sostituzione della ruota a pale, la locomozione acquatica a vapore cominciò a prevalere anche sul mare e presto dominò in tutto il mondo l'industria navale con l'accoppiata elica-ferro in sostituzione della plurimillennaria accoppiata vela-legno. Nel 1843, il "Great Britain" con scafo in ferro, fu il primo grande piroscafo con propulsione a elica a solcare gli oceani e già nel 1875 erano rimasti solo tre paesi, Canada, Norvegia e Italia, che costruivano ancora grandi navi a vela. L'uso dominante del ferro, inoltre, eliminando gradualmente la dipendenza dal legno, determinò che negli ultimi decenni di quel XIX secolo la maggior parte delle nuove navi mercantili si costruissero sempre più non in America, ma in Europa, e più specificamente in Inghilterra: fu quella, a cavallo dei secoli XIX e XX, l'epopea delle navi a vapore, i piroscafi a vapore, i "vapori".

Il Italia, con la nascita del nuovo regno nel 1861, il governo predispose l'accorpamento di tutte le flotte mercantili preunitarie: la sardo-piemontese, la toscana, la pontificia e la più potente borbonica. Così, tra il 1861 ed il 1900, iniziarono via via ad operare vari gruppi armatoriali e tra i più grandi: la Compagnia delle Due Sicilie di Napoli, la Navigazione Puglia di Bari, la Peirano, la Raggio, la Lavarello, l'Italo Platense, la Cerruti, la Navigazione a Vapore La Veloce, la Trinacria; la Siculo-Americana di Palermo; la Adriatico-Orientale; la Navigazione Generale Italiana, sorta dall'unione tra la Rubattino e la Florio; e altre ancora. Fin quasi alla fine dell'800, in Italia le navi mercantili a vela prevalsero, per numero, su quelle a sistema misto con vela e propulsione a vapore o esclusivamente a vapore, ma già a partire dall'ultimo decennio del secolo i grandi piroscafi mercantili, arrivati nel 1890 a quota 142, superarono nettamente i grandi velieri, che nel frattempo erano scesi a sole 42 unità.

**Lo Steamboat "Brindisi" della Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale**

«...Da Napoli, proseguendo poi in treno fino a Benevento e Santo Spirito e quindi attraversando gli Appennini in un suggestivo percorso notturno alternando il treno con una diligenza trainata da sei cavalli fino a Foggia, domenica 3 gennaio 1869 presi il treno diretto a Brindisi. Alle 11:30 del mattino, dopo una piacevole corsa lungo una ricca campagna verde pianeggiante con a levante tanti paesini bianchi che brillavano contro il blu







**LE IMMAGINI** A sinistra l'Espresso Brindisi, sotto la Casamance Express

«...I quattro piroscafi – the “BRINDISI”, the Cairo, the Principe Carignano and the Principe Tommaso – impiegati sulla linea da Brindisi ad Alessandria, sulla distanza di 954 miglia che percorrono in ottantadue ore o meno, sono quelli appartenenti alla “Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale” fondata Charles Hill nel 1863. Sono fabbricati in Gran Bretagna dalla ditta “Palmer's Shipbuilding and Ironworks Company”. Hanno lo scafo in ferro da 980 tonnellate, sono lunghi 250 piedi e larghi 28 piedi e sono forniti da motori di 280 HP. I comandanti e gli equipaggi sono tutti italiani – la maggior parte provenienti dall’ottima marina borbonica – mentre gli ingegneri di bordo sono inglesi. I vapori hanno alloggi per settanta passeggeri di prima classe e settanta di seconda classe; il prezzo del biglietto di prima classe, comprensivo di pasti, è di 275 franchi, o circa £11. I viaggi marittimi partono da Venezia alle tre di ogni sabato pomeriggio, arrivando a Brindisi il lunedì mattina. Partono da Brindisi alle nove di ogni lunedì sera e arrivano ad Alessandria il venerdì mattina. Iniziano il loro viaggio di ritorno da Alessandria ogni domenica mattina. Gli orari di arrivo e partenza in Alessandria delle navi da e per Brindisi corrispondono sempre alle date delle poste indiane. Le notizie indiane che si pubblicano sui giornali londinesi sono quasi tutte ricavate da lettere e giornali che ci giungono per la via di Brindisi, ben prima di quanto ci potrebbero arrivare se giungessero per la via di Marsiglia. [“The Brindisi and Alexandria steamboats” - The Illustrated London News - 20 febbraio 1869]

«...In quel 1869, la via di Brindisi sarebbe diventata la rotta preferita dai viaggiatori inglesi e così, il 1° marzo arrivò a Brindisi col treno diretto da Londra, una compagnia di ventuno signore e signori inglesi, fermandosi all’Hotel d’Angleterre per poi, dopo breve dimora, ripartire via nave per l’Egitto. Era già la seconda spedizione per l’Egitto dell’agenzia Cook di Londra sul tragitto via Brindisi, e ne sarebbero seguite molte altre. Al ritorno, sulla tratta per mare, il 25 marzo 1869, dopo 89 ore di viaggio, tempo più lungo dell’usuale a causa di una burrasca, giungeva nel porto di Brindisi proveniente da Alessandria d’Egitto il piroscalo italiano “BRINDISI” della Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico-Orientale portando 22 passeggeri, tra cui undici ufficiali inglesi.» [“Cronica giornaliera delle province napoletane dal 10 marzo al 31 dicembre 1869” di C. De Sterlich - Stab. Tip. Belle Arti, Napoli 1869]

**Il Vapore “Brindisi” della Peninsul 23ar & Oriental Steam Navigation Company**

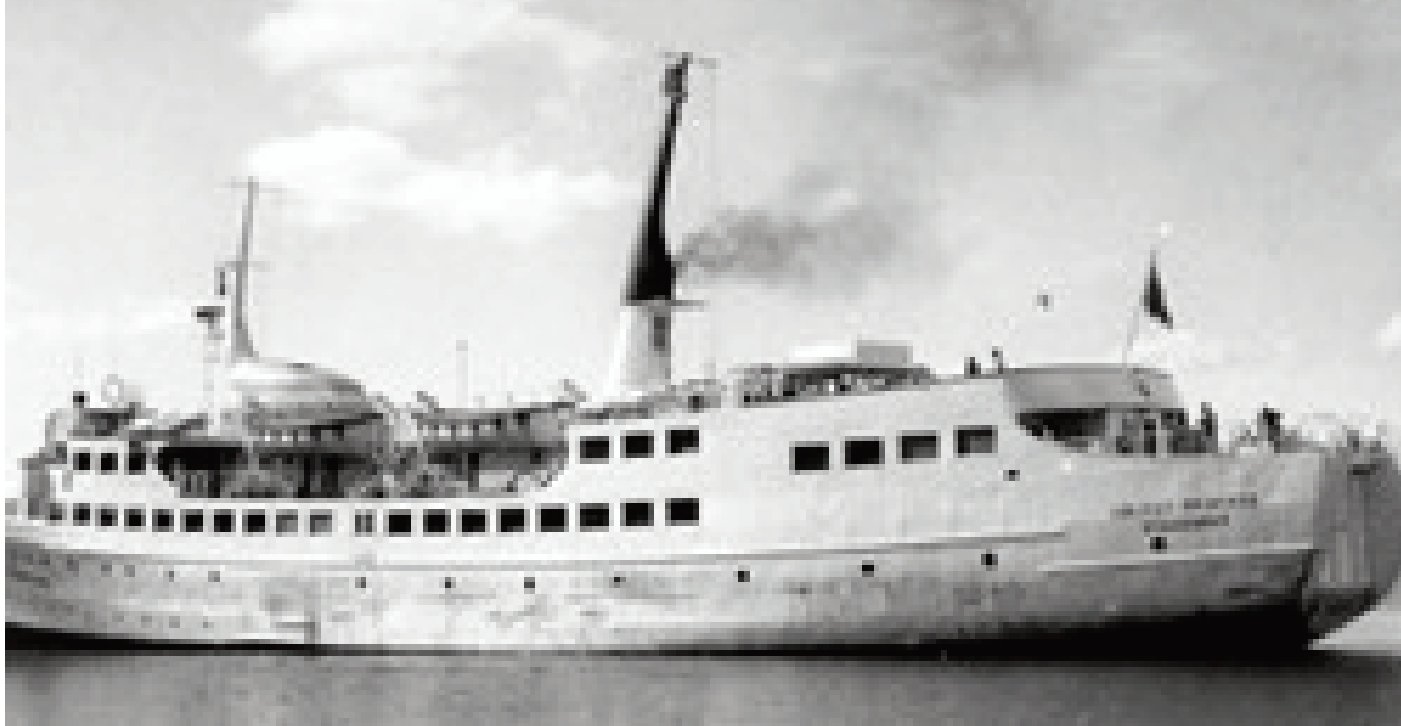
Nel settembre del 1880 nei cantieri “W. Doxford & Sons” di Sunderland, nell’Inghilterra nordorientale, fu varato lo steamboat “BRINDISI” su commessa della “Peninsular & Oriental Steam Navigation Company” (P&O), la storica società che sarebbe stata quella della Valigia delle Indie, fondata a Londra nel già lontano 1837.

Queste le specifiche tecniche della nave: scafo in ferro; stazza di 2262 tonnellate; lunghezza di 109,77 metri; larghezza 12,20 metri e immersione di 7,10 metri. La propulsione con un asse d’elica era fornita da una motrice a vapore con duplice espansione: 2 cilindri di



scuro dell’Adriatico, arrivammo finalmente a Brindisi. Una mezza dozzina di zatteroni forniti di draghe a vapore stavano raschiando vigorosamente il fondo dello stretto canale d’entrata al porto, trattando di ripulirlo per così restituirlo all’antica vita. A Brindisi il sole risplende più bello che altrove, come testimoniato dalla luce fulgente e dal colore che assumono al tramonto le rive e le vele delle barche da pesca che rientrano in porto. Al seguente giorno provai a rappresentare il tutto in un bozzetto, ma non mi riuscì di farlo così luminoso. Alle 4 del pomeriggio di lunedì 4 gennaio 1869 salii a bordo del vapore “BRINDISI” e alle 9 p.m. esatte prendemmo mare. Lungo le coste di Arcadia dopo aver superato le isole ioniche di Corfù, Lefkada, Cefalonia, Zante e infine Candia, l’8 gennaio arrivammo ad Alessandria d’Egitto.» [Sanford R. Gifford, paesaggista americano autore del famoso oleo “Barche da pesca entrando nel porto di Brindisi”: - vedi il mio articolo su il7 MAGAZINE del 23 aprile 2021]





122&2135 millimetri e corsa di 138 millimetri, per una potenza di 550 HP.

Il vapore "BRINDISI" operò per la P&O al comando dei capitani: Lee dal 1882 al 1883, Reeves dal 1883 al 1884 e Hassell fino a tutto il 1889. Nel 1890 il piroscafo fu ceduto alla società russa "G. P. Denbigh" di Vladivostok e cambiò il nome a "Dalny Vostok". Nel 1904 passò in proprietà alla società giapponese "Tamesuke Ohonishi" di Osaka e nell'anno 1906 fu avviato alla demolizione.

Alla pagina 8 del "The Sydney Morning Herald" del 2 maggio 1889, si legge, sotto il titolo "The Steamer BRINDISI": «Il piroscafo "BRINDISI" della compagnia P. & O. avrebbe dovuto seguire con il suo cario il Paremma, via Capo ma, come si ricorderà, un telegramma affermava che l'operazione era stata annullata. Inizialmente la notizia era stata che il suo scarico era stato ordinato dalla Camera di Commercio, ma successivamente era giunta una rettifica dicendo che l'ordine era arrivato dalla compagnia P. & O. a causa che gli incentivi per inviare il carico erano stati considerati insufficienti. Il giornale Europeo del 28 aprile scorso, invece, dice: "Proprio mentre il piroscafo Brindisi della compagnia P. & O., che dopo aver caricato parte del carico di ferro ad Anversa e aver completato il carico con altra merce nei Royal Albert Docks di Londra per l'Australia via Capo, era già in fase di partenza, gli ufficiali della Camera di Commercio hanno fermato la nave e ordinato di trasferire il carico su un'altra nave, cosa che è attualmente in corso nel porto di Albert. Sia i funzionari della P. & O. che gli ufficiali della Camera di Commercio rifiutano di fornire informazioni sulla ragione di questa decisione, che ovviamente comporta grandi spese e notevoli ritardi per la compagnia P. & O." Apparentemente, quando è uscito questo rapporto sul giornale Europeo, la dichiarazione che l'alterazione della situazione era dovuta all'azione dei proprietari della nave non era ancora stata resa pubblica.»

#### **Il Piroscafo "Brindisi" della Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia**

Il piroscafo "BRINDISI" fu costruito presso il cantiere navale "Fratelli Orlando & Company" di Livorno su commissione della "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia" di Bari e fu varato il 25 febbraio 1895. Queste le specifi-

#### **LE IMMAGINI In alto la Holiday Princess, sotto il Piroscafo Brindisi della Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia**

che tecniche della nave: scafo in ferro; stazza di 893 tonnellate; lunghezza di 59,60 metri; larghezza 8,40 metri. La propulsione con un asse d'elica era fornita da una motrice a vapore con triplice espansione da 3 cilindri per una potenza di 220 HP.

Dopo l'effimera esperienza di una prima compagnia barese di navigazione a vapore, sorta nel 1875 ed esauritasi in pochi anni con l'acquisto di un unico piccolo vapore, il "Bari", utilizzato per il solo trasporto di merci nell'Adriatico, nel febbraio 1876, nacque la "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia", con l'obiettivo di realizzare il trasporto marittimo delle merci ed occorrendo anche quello di passeggeri. La società barese ebbe un buon successo: nel giro dei primi dieci anni si dotò di ben sette vapori e nel 1890 commissionò due grandi vapori per le traversate transoceaniche, il "Calabro" e il "Messapia".

Il vapore "BRINDISI" servì per molti anni come nave postale e per passeggeri sulle rotte dell'Adriatico meridionale e quando l'Italia, nel 1915, entrò nella Prima guerra mondiale, fu da subito requisito dalla Regia Marina Italiana.

Il giorno di Natale del 1915, il "BRINDISI", carico di cibo e forniture mediche e con 425 reclute montenegrine che erano da poco giunte in Italia provenienti da Halifax-Canada, salpò da Napoli diretto a San Giovanni di Medua, in Al-

bania, al comando del Capitano di lungo corso Domenico Milella e scortato da quattro torpediniere italiane, accompagnate dal piroscafo "Città di Bari".

Il giorno dell'epifania, il 6 gennaio 1916, alle 8 del mattino, quando la nave giunta alla sua meta si trovava a circa cinquecento metri dalla riva al largo di Monte San Giovanni, si produsse una potente detonazione soffocata e un enorme getto d'acqua si innalzò sopra la nave, mentre un denso fumo nero iniziò ad avvolgerla. Lo scafo era entrato in collisione con una mina facendola esplodere proprio mentre era stato dato il segnale per le preparazioni allo sbarco, facendo sì che la maggior parte dei passeggeri scendesse in stiva per sistemare i propri bagagli. La nave affondò molto rapidamente, in pochi minuti, vicino alla costa nord albanese che all'epoca era sotto il controllo degli eserciti serbo e montenegrino.

Il Capitano Milella testimoniò che a causa dell'esplosione e del conseguente danneggiamento delle macchine non gli fu possibile manovrare verso la vicina spiaggia, e per il panico che sopraggiunse a bordo, non fu neppure possibile mettere a mare le scialuppe di salvataggio, per cui fu costretto a dichiarare il "si salvi chi può". L'equipaggio del "BRINDISI" e gli altri naufraghi furono soccorsi in mare dal piroscafo "Città di Bari" che li seguiva, mentre il relitto della nave colava a picco adagiandosi a una profondità tra 13 e 9 metri, orientato a 95° Est.

La mina era stata collocata in mare dal sommergibile tedesco "UC-14", che uscendo da Cattaro







il 4 gennaio aveva fatto uno sbarramento di mine davanti a Capo Linguetta, quello stesso sbarramento sul quale due giorni dopo il "BRINDISI" rimase colpito anche l'incrociatore ausiliario "Città di Palermo". Lo stesso famigerato "UC-14" che nel seguente dicembre avrebbe fatto affondare la nave corazzata "Regina Margherita" nella vicina baia di Valona. Il tragico evento del piroscafo "BRINDISI" divenne da subito noto come la Tragedia di Medua – Medovska tragedija – dal nome del porto più vicino al punto dell'affondamento, conosciuto come Medova nelle lingue slave meridionali, Shëngjin in albanese e San Giovanni di Medua in italiano.

Al momento dell'incidente, a bordo del piroscafo "BRINDISI" c'erano 553 passeggeri. In tutto persero tragicamente la vita 401 di loro, di cui 389 volontari montenegrini e 12 membri della missione della Croce Rossa Americana-Ceca che li accompagnavano, la maggior parte di loro incapaci di nuotare. Perirono anche tre membri dell'equipaggio italiano e dei passeggeri si salvarono solamente 150 volontari e due membri della missione della Croce Rossa. Si trattò di una delle più grandi tragedie marittime della Prima guerra mondiale e la più grande perdita di montenegrini in un solo giorno di guerra. La maggior parte delle vittime dell'affondamento del piroscafo "BRINDISI" fu sepolta nella tomba nazionale montenegrina della Prima guerra mondiale, chiamata "Tomba Blu" e nel 1939 fu eretto un monumento a loro ricordo. Il monumento si trova in una piazza della città di Cetinje, di fronte alla storica chiesa di Vlaška. Progettato e creato dallo scultore serbo Risto Stijović (1912-1974), si denomina "Lovčenska vila" – la fata di Lovcensk: una figura femminile in bronzo, a grandezza naturale, tiene in mano una spada puntata verso il cielo, ed è montata su un piedistallo di marmo corredata da importanti bassorilievi in ottone su ognuno dei quattro lati.

**LE IMMAGINI** In alto la Marianna, sotto Steamboat Brindisi an Adriatic and Oriental Company's screw-steamer of the Brindisi and Alexandria Line - 1869

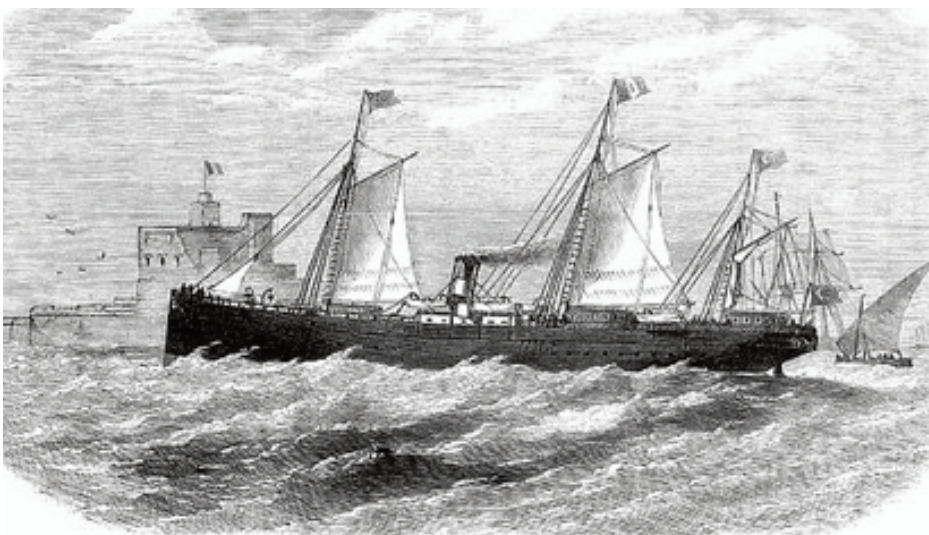
#### La Motonave "Brindisi" della Adriatica Società Anonima di Navigazione

Alla stessa "Società Anonima di Navigazione a Vapore Puglia" di Bari appartenne per qualche mese anche un'altra nave mercantile con lo stesso nome della città adriatica: la motonave "BRINDISI" che fu commissionata ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico siti nel porto di Monfalcone.

Impostata il 15 dicembre 1930, la motonave passeggeri "BRINDISI" fu varata il 15 giugno 1931 ed entrò in servizio il 27 luglio. Con 78,50 metri di lunghezza e 12,20 di larghezza, aveva un'altezza di 7 metri e mezzo, con un dislocamento netto di 1.073 tonnellate e lordo di 1.976. La propulsione era affidata a 2 motori diesel Fiat con 3.300 HP di potenza totale. Con 2 eliche raggiungeva la velocità di 14,5 nodi, aveva 4 stive di 1.722 metri cubi per una capacità di carico di 1.231 tonnellate e trasportava nelle cabine fino a 72 passeggeri.

Dopo pochi mesi di servizio, il 25 dicembre 1931, la "BRINDISI" s'incagliò nei pressi di Pasman, un'isola dell'attuale Croazia, riportando comunque solo danni lievi e potendo essere agevolmente disincagliata. Il 21 marzo 1932 la società di navigazione pugliese di Bari confluì nella "Società di Navigazione San Marco di Venezia", che in seguito divenne la "Adriatica Società Anonima di Navigazione", e la motonave "BRINDISI" fu principalmente impiegata su varie rotte tra Venezia la Dalmazia e l'Albania, specificamente sulle tratte Venezia-Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Antivari-San Giovanni-Durazzo-Valona-Brindisi-Monopoli-Bari-Molfetta-Barletta.

Il 20 maggio 1940, poche settimane prima dell'entrata dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, la motonave "BRINDISI" venne posta in disarmo a Bari, dove fu sottoposta a lavori di conversione in incrociatore ausiliario, imbarcando un armamento composto da 2 cannoni da 102 mm e 4 mitragliere da 13 mm, nonché da attrezzature per la posa di 60 mine. Consegnato ufficialmente dalla Regia Marina il 16 giugno 1940, a



Brindisi, sua città eponima, il nuovo incrociatore "BRINDISI" venne iscritto nel ruolo del Naviglio ausiliario dello Stato, e tutto il suo equipaggio venne militarizzato.

A partire dal 6 dicembre 1940 il "BRINDISI" venne adibito a compiti di scorta ai convogli tra l'Italia e l'Albania, e nel marzo 1941 venne inviato in Libia per partecipare alla posa di alcuni campi minati al largo di Tripoli. Successivamente l'unità ritornò ad operare sulle rotte verso l'Albania e la Grecia, con funzioni di scorta.

Il 20 maggio 1941 l'incrociatore salpò da Brindisi, in unione con il cacciatorpediniere "Mirabello", per scortare a Patrasso 4 unità mercantili. All'alba del 21 maggio il "Mirabello" avvistò l'esplosione della cannoniera "Matteucci" che era salata su una mina e si avvicinò per prestare soccorso, ma urtò a sua volta una mina perdendo la prua e, dopo inutili tentativi di salvare la nave, l'equipaggio la dovette autoaffondare. Il "BRINDISI", che scortava, recuperò 63 naufraghi componenti dell'equipaggio, mentre gli altri raggiunsero la riva a nuoto o vennero raccolti da altre unità.

Il 9 gennaio 1942 l'incrociatore lasciò nuovamente Brindisi diretto a Patrasso, di scorta al piroscafo "Fedora". Prima dell'alba il convoglio venne attaccato dal sommergibile britannico "Thrasher" con il lancio di quattro siluri, due dei quali centrarono il "Fedora" che affondò dopo poco più d'un'ora e mezza. Il 4 marzo 1942 il "BRINDISI" venne dislocato al Pireo, per scortare i convogli diretti a Creta, rientrando dopo qualche mese a Brindisi per essere sottoposto a lavori e ritornare in servizio il 12 novembre 1942, assegnato alle scorte per i convogli diretti in Tunisia. Il 29 novembre 1942 lasciò Biserta diretto a La Spezia, insieme alla torpediniera "Climene" e di scorta alla motonave "Città di Tunisi" e alle 10 di quella sera il sommergibile "HMS Seraph" attaccò il convoglio lanciando due siluri contro il "BRINDISI", che venne mancato di stretta misura.

Partito da Bari alla volta di Cattaro la sera del 6

agosto 1943 al comando del capitano di fregata Loris Greco e, insieme alla torpediniera "Rosolino Pilo", di scorta al piroscafo "Italia" adibito al trasporto truppe, il "BRINDISI" venne attaccato a 8 miglia a nord-est di Bari dal sommergibile britannico "Uproar" che gli lanciò quattro siluri, uno dei quali, alle 22:05 andò a segno in corrispondenza della stiva numero 2. Lo scoppio uccise dieci uomini ed aprì un grosso squarcio nello scafo, immobilizzando la nave. In via di rapido allagamento e con le macchine principali fuori uso, il "BRINDISI" iniziò rapidamente ad appopparsi, sino a ritrovarsi presto con la poppa sommersa fino al ponte di coperta.

L'equipaggio abbandonò per intero la nave sulle scialuppe, eccetto il comandante Greco ed altri due uomini, rimasti a bordo mentre il "BRINDISI" veniva preso a rimorchio nel tentativo di fargli raggiungere un porto. Ma il salvataggio della nave fallì dopo alcune miglia percorse a rimorchio: circa un'ora dopo il siluramento, una paratia cedette e la nave, abbandonata a nuoto dai tre militari rimasti a bordo, affondò nel giro di qualche minuto, a circa due miglia dal faro di San Cataldo. Eccezion fatta per le dieci vittime dell'esplosione del siluro, l'intero equipaggio fu salvato dai mezzi di soccorso giunti sul posto. Dopo quasi 60 anni dall'affondamento, il relitto dell'incrociatore ausiliare "BRINDISI" fu individuato sul fondo marino al largo di Bari dalla nave idrografica Ammiraglio Magnaghi, durante una campagna idrografica effettuata nel novembre del 2011.

#### **La Motonave "Espresso Brindisi" della Hellenic Adriatic Lines S.r.l.**

La motonave passeggeri "ESPRESSO BRINDISI" fu varata il 29 aprile 1965 con il nome "Stella Marina", costruita nei cantieri navali "Rolandswerft GmbH" di Brema, nella Germania Ovest, commissionata dalla Mercantile Holding & Finance "Skagerakpilen A/S" di Eilersten, Oslo in Norvegia. Queste le sue specifiche tecniche: certificazione per 720 passeggeri; stazza lorda di 1519 tonnellate; peso morto



500 tonnellate; lunghezza totale 77,6 metri; larghezza 12,0 metri; profondità 6,6 metri; pescaggio: 3,4 metri; propulsione per una velocità di 18 nodi, con due motori diesel tipo MAN V6V22/30ATL, ognuno 4 tempi 12 cilindri V 220x300 mm e 1500 CV a 780 giri/min trasmessi tramite ingranaggio all'elica, costruiti nei cantieri Maschinenbau Augsburg-Nürnberg di Amburgo nella Germania Ovest; macchine ausiliarie 3 diesel da 134 kW ciascuna.

La "Stella Marina" fu consegnata il 29 luglio 1965 ed entrò in servizio tra Frederikstad Skagen, sulla costa nord-est della Danimarca, e Kun-







**LE IMMAGINI** Sopra la Stella Marina, a destra Vapore Brindisi della Peninsular Oriental Steam Navigation Company dal 1880 al 1890, sotto Motonave Brindisi della Adriatica Società Anonima di Navigazione

gshamn, sulla costa occidentale della Svezia. Nell'aprile 1969 fu noleggiata per sei mesi alla Northwest Hovercraft Ltd. con sede a Fleetwood, Liverpool in Scozia, e prestò servizio tra Fleetwood e l'isola Douglas. Nel 1970, il 2 luglio, la motonave fu venduta alla norvegese



“Mercantile Holding & Finance Grundstads Rederi A/S” di Stavanger, Oslo e fu rinominata “Holiday Princess” e prestò servizio tra Sandefjord, sulla costa sudest della Norvegia, e Strömstad in Svezia. Nel 1971, l'8 gennaio, fu venduta alla società greca “Seaparadise Co. Ltd” del Pireo e fu rinominata “Marianna”. Nel 1974 fu venduta alla società cipriota “Platina Shipping Co. Ltd” di Famagosta, Cipro e fu rinominata “Chrysanthemum”. Iniziando il 1980 fu venduta alla società italiana “Hellenic Adriatic Lines S.r.l.” agenzia marittima di Brindisi e fu rinominata “Espresso Brindisi”. Dalla sua nuova base nel porto di Brindisi, la motonave passeggeri “ESPRESSO BRINDISI” operò solo per pochissimi anni, fra il 1980 e il

1981, sulla rotta Brindisi-Corfù-Patrasso-Corfù-Brindisi. Fin dal primo anno però, manifestò seri problemi meccanici ad uno dei motori e fu mantenuta in disarmo fino al 1981, quando fu noleggiata alla società sarda Turismar S.r.L. di Tortoli che continuò ad operarla sulla rotta Brindisi-Patrasso. Poi, nel 1982 la società proprietaria, appartenente maggioritariamente all'imprenditore brindisino Gaetano D'Astoro proprietario del cantiere navale Balsamo, decise di venderla. Fu acquistata dal Ministero della marina mercantile del Senegal e fu rinominata “Casamance Express” operando per dodici anni tra Dakar e la regione della Casamance in Gambia, finché il 1° novembre 1994, in circostanze sconosciute, affondò al largo di Dakar.

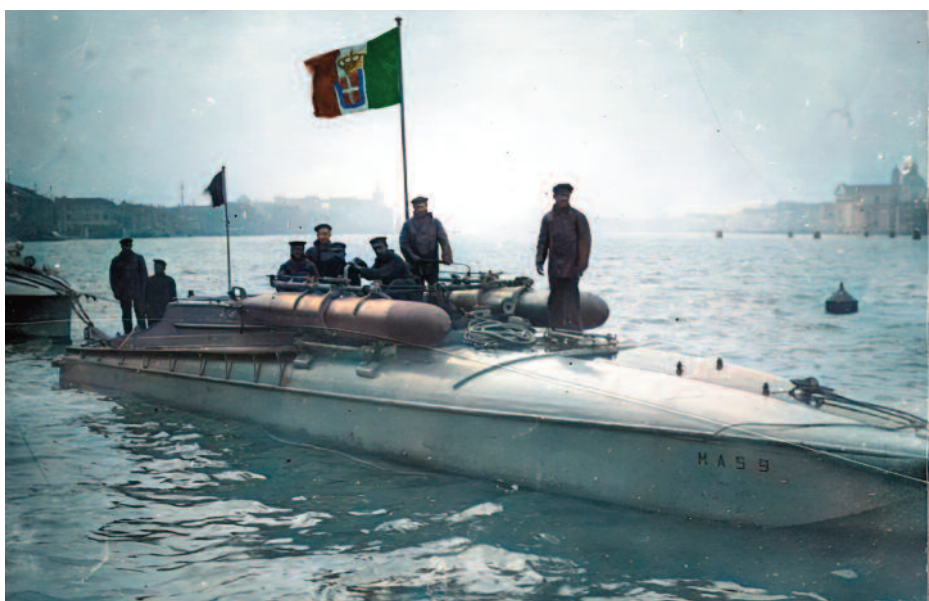
# La Grande guerra e l'epopea dei Mas: Brindisi negli anni '70 fu la loro ultima base

**I «Motoscafi Anti Sommergibili» furono una geniale invenzione degli ingegneri navali italiani per fronteggiare le offensive dei temibili sottomarini austriaci da Durazzo**

di Gianfranco Perri

**N**el mese di marzo 2016 si commemorò a Brindisi il centenario dell'arrivo dei MAS, i Motoscafi Anti Sommergibili, le cui siluette dovevano diventare familiari per tutti i brindisini di varie generazioni, i quali impararono a riconoscerle quando solcavano le tranquille acque del porto con il loro inconfondibile rombo che annunciava l'imminente sopraggiungere delle loro imponenti onde sulle rive delle spiagge cittadine, fino agli anni Settanta ancora tutte all'interno del porto.

In quel 1916 - tempo di guerra - Brindisi era la sede del Comando superiore navale del Basso Adriatico retto dal contrammiraglio Umberto Cagni, e il mare Adriatico era infestato dai temibili sottomarini austriaci che, dalla loro base nel porto di Durazzo, scorrazzavano impunemente facendo strage di convogli civili e di mezzi militari navali italiani. La genialità degli ingegneri navali italiani era però riuscita a inventare e quindi a progettare con l'ingegnere livornese Attilio Bisio, fino a poi realizzare in poco tempo nei cantieri navali della Società Veneziana di Automobili



Navali SVAN, una speciale barca torpediniera lignea, mossa da un motore a scoppio di 40 cavalli ed incredibilmente economica: velocissima e versatile, con duecento miglia di autonomia, fornita di un cannoncino da 75 mm e, soprattutto, di due potenti e letali siluri

a tenaglia, costituendo un'arma che avrebbe potuto colpire il nemico con massima efficienza, in mare aperto così come nei suoi stessi porti.

A Venezia – dove per l'acronimo MAS fu anche utilizzata la denominazione “Moto-





**LE IMMAGINI** Qui sopra un MAS 1, in basso MAS 523 nel porto di Brindisi il 27 aprile 1945, nella pagina accanto MAS 9 rientrano a Venezia dopo l'affondamento della Wien l'11 dicembre 1917

barca Armata SVAN” dal nome della prima azienda che nel giugno 1915 produsse quelle speciali imbarcazioni militari – oltre ai primi due prototipi, MAS 1 e MAS 2, si misero rapidamente in cantiere altre unità, fino a costituire la prima squadriglia di otto MAS che fu affidata al tenente di vascello Alfredo Berardinelli con la missione di esplorazione, attacco e caccia ai sommergibili e agli altri mezzi navali nemici, sfruttando il grande potere offensivo e il fattore sorpresa che implicava l’impiego della nuova arma. Un’arma completamente sconosciuta al nemico il quale non ebbe mai un’idea esatta della sua effettiva potenzialità, tanto che talvolta gli attribuì anche qualità ben al di sopra delle reali. Era il 28 marzo 1916 e l’Italia era entrata nel suo secondo anno di guerra al fianco degli alleati dell’Intesa contro l’impero austro-ungarico, quando il MAS 3, di solo 8 tonnellate e 15 metri, giunse da Venezia a Brindisi su di un carro ferroviario.

Presto lo raggiunsero altri cinque e poi altri

6, fino a conformare con i 12 l’intera Flottiglia MAS con la quale Brindisi, affiancando le basi di Venezia e Ancona, divenne la base principale nel Basso Adriatico di quei mezzi navali che furono anche denominati Motoscafi Armati Siluranti: le “Streghe”, come confidenzialmente erano soprannominate dagli equipaggi, perché capaci di apparire

improvvisamente, assalire, colpire e allontanarsi velocemente, senza possibilità di essere intercettati dal nemico.

Il 7 giugno di quello stesso anno 1916, il MAS 5 del comandante Berardinelli e il MAS 7 del comandante Gennaro Pagano di Melito, partirono dalla base di Brindisi e penetrarono la rada di Durazzo, affondando il piroscafo austriaco Lokrum di 1.000 tonnellate: le due piccole e fragili imbarcazioni furono rimorchiate fino alle vicinanze di Durazzo da due torpediniere protette al largo da quattro cacciatorpediniere francesi. Perlostrando la baia, i due motoscafi avvistarono un piroscafo, evidentemente carico, ed ognuno lanciò un siluro, colpendo entrambi il bersaglio, che era ancorato tra 150 e 250 metri di distanza. Fu quella la prima incursione di guerra dei MAS che provocò l’affondamento di una unità navale nemica.

A terra il nemico non riuscì a capire quello che stava succedendo e i due MAS italiani ritornarono indisturbati al luogo di riunione che era stato prestabilito con le torpediniere e quindi, rientrarono alla loro base di Brindisi. Meno di venti giorni dopo, gli equipaggi di quei due stessi MAS, composti da dieci uomini ciascuno, partendo da Brindisi riuscirono a portare a termine un’altra missione nella notte tra 25 e 26 giugno, affondando, nella stessa rada di Durazzo, un altro piroscafo austriaco, il Sarajevo di 1.100 tonnellate.

Mentre anche nell’Alto Adriatico i MAS si riempirono di gloria – nel dicembre del 1917, i due MAS 9 e 13 guidati rispettivamente, da Luigi Rizzo e Andrea Ferrarini, affondarono nella rada di Trieste la corazzata austro-ungarica Wien e danneggiarono la Budapest – nella base di Brindisi durante tutto l’anno 1917, i MAS furono principalmente impiegati nelle operazioni di vigilanza e caccia ai sommergibili austriaci operanti nel Basso Adriatico e nei servizi di polizia costiera in Albania.

Il 1918 dei MAS si aprì con la mis-





**LE IMMAGINI** Qui a destra la 42a Flottiglia -Taranto 1952, in basso MAS 523 nel porto di Brindisi il 27 aprile 1945

sione in cui partecipò con il MAS 96 Gabriele D'Annunzio, e che sarebbe stata celebrata come la "Beffa di Buccari". Assieme al 94 e al 95, i tre MAS penetrarono nella baia di Buccari, a sud di Trieste, nella notte tra il 10 e l'11 febbraio 1918, con D'Annunzio Luigi Rizzo e Costanzo Ciano. Ed allora il vate conìò per tutti gli intrepidi MAS il motto: Memento Audere Semper - Ricorda Osare Sempre.

A Brindisi, in quel 1918 affluirono i MAS di nuova generazione, più pesanti meglio armati e con motori più sicuri e più silenziosi, e così, nella notte tra il 12 e il 13 maggio, i MAS 99 e 100, comandati da Gennaro Pagano Di Melito e Mario Azzi rispettivamente, attaccarono un convoglio nemico e affondarono il grosso piroscafo austriaco Bregenz di ben 4.000 tonnellate.

Nel corso di quella lunga Grande guerra ci furono numerose altre missioni dei MAS, di successo alcune e andate a vuoto altre e infine, proprio in coincidenza con il secondo anniversario della prima missione, il 10 giugno del 1918, il MAS 15 del comandante Luigi Rizzo, l'affondatore, affiancato dal MAS 21 del comandante Giuseppe Aonzo, partendo da Venezia affondò nelle acque di Premuda sulle coste dalmate, la portentosa corazzata austriaca Santo Stefano facendo entrare con quell'azione, i MAS italiani nella leggenda:

Il capo di stato maggiore della marina austro-ungarica, ammiraglio Nikolaus Horthy, aveva pianificato un'incursione contro lo sbarramento navale di Otranto che ostruiva l'accesso al mare aperto alla marina asbur-



gica mantenendola confinata nell'Adriatico. E per quella missione, il 9 di giugno 1918 la squadra navale con le corazzate Szent István e Tegetthoff, salpò da Pola.

All'alba del 10 giugno il capitano di corvetta Luigi Rizzo, impegnato con i Mas 15 e 21 in un'operazione di rastrellamento di mine al largo dell'isolotto di Lutrosnjak, entrò fortuitamente in contatto con la flotta austro-ungarica e, sfruttando al meglio le caratteristiche

dei MAS, grazie ad un coraggioso ed occulto avvicinamento spinto fino a meno di 500 metri di distanza, riuscì ad affondare la corazzata Szent István, fiore all'occhiello della marina nemica.

Il contraccolpo psicologico dell'azione ebbe ripercussioni talmente forti, da impedire nel corso della Grande guerra qualsiasi altra operazione navale alla monarchia mitteleuropea e da far indire il 10 giugno, come data della





fiesta nazionale della Marina Militare Italiana.

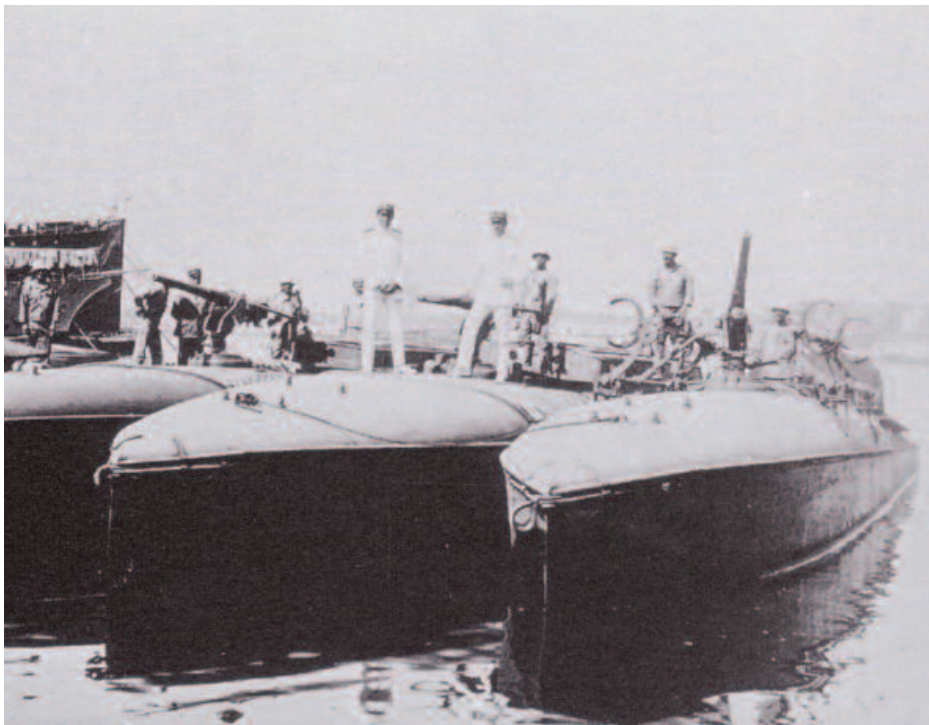
Conclusa la guerra, parecchi MAS restarono di base a Brindisi, che ne accolse anche di nuovi e più efficienti. Quindi, da Brindisi i MAS furono impiegati anche nella Seconda guerra mondiale, alcuni pochi di vecchia generazione, Tipo SVAN e Tipo Baglietto, e alcuni altri d'ultima generazione, più veloci e più efficienti, che si denominarono MAS 500, dei quali se ne costruirono 76 unità in quattro serie successive della stessa Classe 500, identificati con MAS 501 a MAS 576, che affiancarono gli antichi 24 MAS ancora in servizio, per sommare in totale 100 MAS. I mezzi di questa nuova classe 500 avevano da 23 a 30 tonnellate di dislocamento, con motori Isotta Fraschini Asso 1000 con potenza da 2000 a 2300 HP, sviluppando da 42 a 44 nodi di velocità massima, armati di due lanciasiluri da 450 millimetri, con 6 a 10 bombe di profondità e con due mitragliere da 13,2 e 20 millimetri, con equipaggio composto da 9 a 13 uomini.

Mentre la Regia Marina nella Prima guerra mondiale aveva prodotto più di quattro centinaia di MAS, il loro numero nel secondo conflitto mondiale fu di molto minore, perché si rivelarono essere mezzi ormai troppo piccoli e perché, anche se molto veloci grazie al loro scafo a spigolo, erano poco marini e quindi pericolosi da impiegare con il mare molto mosso.

Per questo motivo, la Regia Marina incorporò con l'identificazione iniziale MAS 1D a MAS 8D un totale di 8 motosiluranti catturati nell'aprile del 1941 alla marina jugoslava: erano gli 'schnellboote', lunghi 28 metri prodotti all'inizio degli anni '30 in Germania i quali, a differenza dei MAS avevano uno scafo ad U e quindi, anche se leggermente più lenti, erano più robusti sicuri stabili e manovrabili, soprattutto con il mare forte.

Poi, quei mezzi furono in qualche modo copiatati e a Monfalcone, negli stabilimenti di Cantieri Riuniti Dell'Adriatico tra il 1942 e il 1943, se ne costruirono 36: i motosiluranti MS CRDA da 60 tonnellate, identificati con MS 11 a MS 16, MS 21 a MS 26 e MS 31 a MS 36 quelli della prima serie e con MS 51 a MS 56, MS 61 a MS 66 e MS 71 a MS 76 quelli della seconda serie, mentre 6 dei mezzi jugoslavi – i MAS 3D a 8D – furono riclassificati e identificati con MS 41 a MS 46, per così sommare in totale 42 motosiluranti.

Anche durante la seconda guerra mondiale furono numerose le azioni condotte dai MAS e dai MS, e tra esse, quelle di maggior successo furono: il siluramento dell'incrociatore inglese Capetown l'8 aprile 1941 a opera del MAS 213 comandato dal guardiamarina Valenza; l'affondamento nel Mar Nero del sottomarino sovietico Equoka il 19 giugno



**LE IMMAGINI MAS 5 e MAS 6 Brindisi dopo il loro rientro missione Durazzo tra 6 e 7 giugno 1916**

1942; il danneggiamento dell'incrociatore russo Molotov a opera dei MAS 568 e 573 il 3 agosto 1942; l'affondamento a opera dei MS 16 e MS 22 il 12 agosto 1942 del modernissimo incrociatore inglese Manchester nella famosa battaglia aeronavale di Mezzo Agosto nel Mediterraneo centrale, nel corso della quale i numerosi MAS partecipanti affondarono anche i piroscafi Glenorchy, Saint Elisa, Rochester Castle, Almeria Likes e Wairangi; l'affondamento del cacciatorpediniere inglese Lightning sulle coste algerine il 12 marzo 1943.

Al termine della seconda guerra mondiale, i pochi MAS superstiti furono requisiti dalle marine dei vincitori, mentre dei 36 MS CRDA, ne restarono superstiti 14. Di questi, 5 vennero ceduti ad altre marine vincitrici – 4 all'Unione Sovietica e 1 alla Francia: l'unità destinata alla Francia venne radiata il 15 dicembre 1948 e consegnata ai francesi all'inizio del 1949, mentre le unità destinate all'Unione sovietica vennero radiate il 18 maggio 1949 e consegnate il successivo 6 luglio nel porto di Odessa – e i rimanenti 9 motosiluranti continuarono prestando servizio nella Marina Militare, destinati ad operare nelle acque dell'Adriatico e dello Ionio, dopo essere però stati declassati a semplici motovedette in base alle clausole del trattato di pace e quindi armati solo con le mitragliere. Poi, il 1° novembre del 1952, venute meno le clausole più restrittive del trattato, quei nove mezzi vennero riclassificati per essere riar-

mati di siluri con la denominazione definitiva 471 a 475 e 481 a 484: il numero "4" indicava "motosilurante".

Quei 9 motosiluranti rimasti attivi furono raggruppati nel Comando Motosiluranti COMOS con sede Brindisi. Poi, cinque dei nove furono posti in disarmo agli inizi degli anni '60 mentre i quattro restanti furono ammodernati e ripotenziati, erano questi i MAS 472 - 473 - 474 e 481 che rientrarono in servizio tra il 1959 e il 1961 mentre le cinque unità che non vennero ammodernate furono poste gradualmente in disarmo con il rientro in servizio delle unità ripotenziate. Quei quattro MAS, così diventati motoconvertibili, vennero a integrare la 42a Squadriglia Motosiluranti. Il 10 giugno 1972 le 472 e 473 risalirono il Po prendendo parte il 10 giugno a Cremona alla festa della Marina.

Poi, col trascorrere degli anni e la naturale l'apparizione di armi navali molto più evolute e più sofisticate che rivoluzionarono le tecniche militari marine, giunse inesorabilmente il tempo della pensione anche per i "MAS brindisini" ai quali succedettero le motovedette lanciamissili. Gli ultimi due gloriosi MAS, quelli identificati con le sigle 474 e 481, vennero radiati nel 1979, a quasi quarant'anni dal loro varo.

Ad oggi, si conservano ancora due MAS della Prima guerra mondiale: il MAS 15 del 'due volte' medaglia d'oro Luigi Rizzo, nel sacrario delle bandiere del Vittoriano a Roma ed il MAS 96 del vate Gabriele D'Annunzio per la Beffa del Buccari, nel Vittoriale degli Italiani a Gardone; e due MAS della Seconda guerra mondiale: il 472, situato nella Marina di Ravenna e il 473, conservato nel Museo storico navale di Venezia.

# Milite Ignoto, i 58 brindisini dispersi in guerra

Nel 1921 un soldato sconosciuto venne sepolto sull'Altare della Patria in memoria di tutti quelli morti senza neanche una tomba. Ecco i nomi dei brindisini svaniti nella Grande guerra

di **Gianfranco Perri**

Il Milite Ignoto, un militare italiano morto nella prima guerra mondiale la cui identità resta sconosciuta essendone stato scelto il corpo in modo che non avesse particolari che lo rendessero riconoscibile, fu sepolto a Roma nell'Altare della Patria al monumento Vittoriano il 4 novembre del 1921, poco più di cent'anni fa. Quella tomba è un sacello simbolico che rappresenta il sepolcro di tutti i caduti italiani dispersi in guerra.

Si commemora in questi giorni, dunque, il centenario del Milite Ignoto e per l'occasione, lo scorso 19 d'ottobre le Poste Italiane hanno emesso un francobollo celebrativo. Il francobollo stampato dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato su bozzetto realizzato da Maria Carmela Perrini, raffigura il Milite Ignoto e la statua della Dea Roma incastonati nel complesso monumentale del Vittoriano, l'Altare della Patria. L'emissione è stata corredata da un foglietto raffigurante il Vittoriano nella sua interezza e, delimitati da una banda tricolore, i due lavori artistici rappresentativi del Milite Ignoto vincitori del concorso che ha visto impegnati alcuni studenti delle scuole italiane.

Cento anni orsono, la scelta della salma a cui dare solenne sepoltura fu affidata a Maria Bergamas, madre di Antonio Bergamas, volontario irredentista, che aveva disertato dall'esercito austro-ungarico per unirsi a quello italiano, e che era morto in combattimento senza che il suo corpo fosse stato mai ritrovato.



La bara selezionata fu collocata sull'affusto di un cannone e deposta su un carro funebre ferroviario che la trasportò da Aquileia a Roma in un viaggio che durò dal 29 ottobre al 2 novembre, condotto su 120 tappe a velocità moderata in modo che la popolazione avesse modo di onorare il caduto. Giunta a Roma, il 4 novembre la bara fu portata a spalla da dodici militari medaglia d'oro al valor militare e,

caricata su un affusto di cannone trainato da sei cavalli, venne trasferita fino all'Altare della Patria per la sepoltura solenne in presenza del re, in una cerimonia che vide la partecipazione di circa un milione di persone.

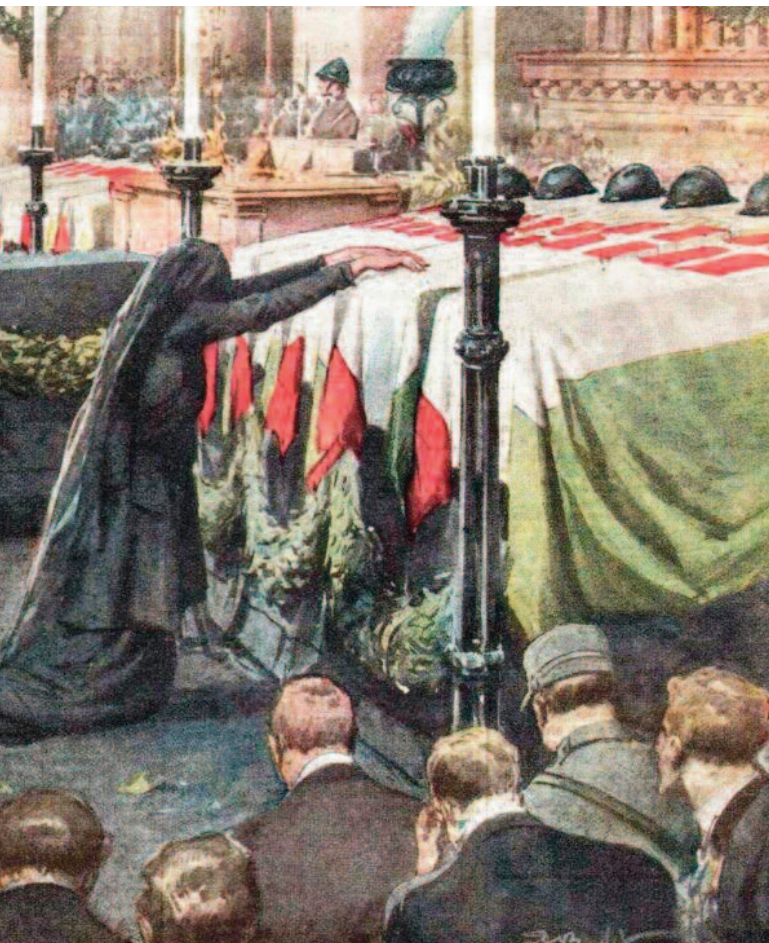
Ogni angolo d'Italia partecipò alle emotive cerimonie di quel 4 novembre di 100 anni fa:

«A Brindisi, la "Brigata amatori storia ed arte" di don Pasquale Camassa, il 3 novembre si riunì per ricordare i brindisini caduti sui campi di battaglia. Furono menzionati tutti e furono ricordate le notizie biografiche, i combattimenti cui presero parte, i luoghi di morte, di sepoltura, gli encomi e le medaglie ricevute. Don Pasquale riuscì a raccogliere duecento fotografie che furono esposte nel museo cittadino [che allora operava nel tempio di San Giovanni al Sepolcro proprio sotto la direzione del fondatore, papa Pascalino]. Alle 9.30 del 4 novembre, in

**ANGELO MAGLIANO** di Angelo e Rosa Gianfreda nacque Brindisi il 1° settembre 1895. Marinaio imbarcato sulla "Regina Margherita", s'inabissò con la sua nave nel Mare Adriatico l'11 dicembre 1916 e risultò disperso. Il padre, scrittore, abitava in via San Dionisio 20.







**LE IMMAGINI** Dettaglio dalla copertina Domenica del Corriere del 6 novembre 1921 - La selezione della bara del Milite Ignoto, sotto la locandina del centenario celebrato quattro anni fa

piazza Baccarni, oggi piazza San Teodoro d'Amasea, si riunirono tutte le autorità civili, militari ed ecclesiastiche, le diverse rappresentanze delle associazioni presenti con le loro bandiere, le scuole, gli ufficiali dell'esercito e della marina. Era presente l'on. Pietro Chimienti, il comandante della Difesa marittima capitano di vascello cav. Ruta, l'arcivescovo Tommaso Valeri, il sindaco Giovanni Mazzari, il vicesindaco Giorgino, monsignor Monaco, il Corpo consolare, il giudice Guarini, il sottoprefetto Dentice. Inoltre, partecipavano gli orfani di guerra, la sezione dei mutilati, le madri dei caduti, la sezione combattenti, un plotone del 10° Reggimento fanteria appartenente alla Brigata Regina del 4° Reggimento artiglieria da fortezza e la Guardia di Finanza. Tra le trenta corone di fiori c'erano quella della nave Patrao Lopez della marina militare portoghese e quelle della nave Proteo e dei piroscafi Lyod Carinzia e Cracovia che rimandarono la partenza per partecipare alla cerimonia. Il corteo, tra due ali di popolo, percorse corso

Garibaldi e corso Umberto I completamente imbandierati, mentre tuonavano le artiglierie e suonavano le campane. Al cimitero il vescovo Valeri celebrò la messa su di un altare da campo dove assistettero circa ventimila persone, pronunciando un discorso particolarmente commovente che pervase in tutti i presenti. Al termine tutte le associazioni deposero le corone di fiori avanti a un loculo costituito in memoria dei Caduti della nave Benedetto Brin, dove riposano i resti di tanti marinai ignoti.» [“Il giorno del Milite Ignoto” di Francesco De Cillis – Amazon, 2021]

Il Ministero della guerra nel 1938 pubblicò un Albo d'Oro in 28 volumi con i nomi dei circa 650.000 militari italiani caduti nella Grande guerra e il Comune di Brindisi nel 1925 redasse l'elenco di tutti i militari brindisini considerati essere morti in quella guerra, compresi i nomi dei deceduti per malattia e dei dispersi fino alla data dell'armistizio del 4 novembre 1918.

«Quell'elenco del Comune – contenente 376 nomi – non fu mai pubblicato perché marcato da diverse imprecisioni: furono inclusi militari nati in altri comuni della provincia di Lecce – cui allora apparteneva anche Brindisi – forse poiché risiedevano a Brindisi al momento della chiamata alle armi, e furono esclusi altri nati effettivamente a Brindisi, dovuto probabilmente alla mancanza in detto elenco del luogo e della data di nascita di ogni militare. Il confronto con quanto nell'Albo d'Oro è contenuto in riferimento alla provincia di Lecce – per la quale sono registrati in totale 12.331 militari morti – ha permesso di individuare con maggiore precisione i militari effettivamente brindisini morti in guerra, incontrandone 14 non presenti nell'elenco del Comune ed individuandone 174 corrispondenti a caduti non nati a Brindisi, ottenendo il risultato di 216 militari brindisini caduti in guerra.» [“La base navale di Brindisi durante la Grande guerra 1915-1918” di Giuseppe Teodoro Andriani, 1993]

Recentemente, l'Albo d'Oro è stato reso disponibile online <https://www.cadutigrandeguerra.it/> riportando per ogni caduto i dati seguenti: nominativo e paternità, data e luogo di nascita, grado e reparto militare, data e luogo di morte, causa della morte, altri dati personali. Nella pagina web inoltre, è possibile effettuare la ricerca dei caduti anche sulla base del solo comune di nascita ed è così possibile ottenere che per Brindisi i militari caduti in guerra risultano essere in totale 217. Ebbene, di quei 217, ben 58 risultarono dispersi: 32 soldati e 26 marinai, questi ultimi tutti dispersi in mare in seguito all'affondamento della propria nave. Questi – perché non vengano dimenticati – i nomi dei 58 militari brindisini dispersi in guerra, i cui resti furono quindi idealmente tumulati cent'anni fa nella tomba del Milite Ignoto:

Soldati: Borioni Attilio – Briamo Nicola – Carrone Ferdinando – Colleombroso Giovanni – Conte Giovanni – De Salvatore Angelo – De Totaro Cosimo – Di Totero Lorenzo – Gabriele Luigi – Guadalupe Teodoro – Imperatrice Alfredo – Lavino Teodoro – Maiulo Donato – Manigrassi Michele – Martina Innocenzo – Oliva Cosimo – Pantaleo Teodoro – Parziale Giuseppe – Parziale Vincenzo – Pasulo Michele – Roma Alberto – Rullo Teodoro – Saponaro Dante – Schena Teodoro – Serio Giuseppe – Spagnolo Nicola – Toppa Roberto – Trama Teodoro – Trapanà Arturo –

Trisolini Giuseppe – Zaccaro Giovanni – Zullo Oreste.

Marinai: Almiento Salvatore – Attanasi Giuseppe – Belsole Cosimo – Borioni Carlo – Caforio Francesco – Capozziello Carmelo – Capozziello Giovanni – Cavaliere Eupremio – Damiani Giovanni – Fellingio Liberato – Leggiero Paolo – Magliano Angelo – Martina Virginio – Miceli Vito – Nani Salvatore – Penta Pietro – Piazzola Filomeno – Puce Ippazio – Romano Pasquale – Scalera Erne-





sto – Taliento Cosimo – Tevere Lorenzo – Toma Cosimo – Ungaro Giacinto – Vespro Emilio – Villani Giuseppe.

Tra i 217 militari caduti brindisini, ben 12 furono decorati al valor militare: Con quattro medaglie d'argento il capitano Ettore Ciciriello. Con la medaglia d'argento, il sottotenente Salvatore Briamo, il caporal maggiore Nicodemo Faggiano, il maggiore Ettore Guadalupi, il sottotenente Pasquale Labruna, il sottotenente Domenico Lo Prete. Con la medaglia di bronzo, il soldato Orazio Allegretti, il marinaio Liberato Felling, il soldato Francesco Greco, il sergente pilota Francesco Guadalupi, il soldato Luciano Taurisano, il caporale Cosimo De Tommaso.

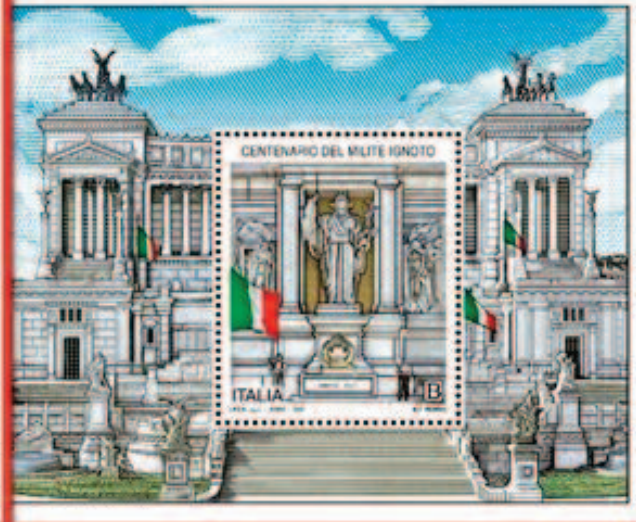
Ci furono inoltre, anche altri – 22 – militari brindisini combattenti nella Grande guerra che furono decorati con medaglie d'argento o bronzo al valor militare, pur senza – per fortuna – incontrare la morte in guerra. Merita infine di essere ricordato in questa occasione anche un altro eroico caduto decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria, il tenente Ruggero De Simone del 54° Reggimento Fanteria, nato a San Pietro Vernotico il 1° gennaio 1896 e morto in combattimento a Monte Piana il 22 ottobre 1917.

Peraltro, è doveroso ricordare che anche a Brindisi, come in altre città d'Italia, durante la Grande guerra ci furono numerose vittime civili a diretta conseguenza di azioni belliche, essenzialmente a causa dei tanti bombardamenti aerei che si registrarono in ognuno degli anni dal 1915 al 1918. In tutto, la città e il porto subirono 11 bombardamenti aerei con l'impiego di 58 velivoli austriaci che causarono decine e decine di vittime, molte delle quali – senza che ve ne sia un registro ufficiale – civili, poiché in guerra non si tralasciava di bombardare dall'alto anche le abitazioni della popolazione.

Già nel 1915 furono registrati i primi morti civili brindisini causati dalle bombe aeree, tra loro il 18 giugno la diciottenne Anna Avallone, ricordata dai familiari con la nota tomba monumentale edificata nel cimitero comunale impiegando un grande modello d'aereo sovrastante la cappella tombale. I primi gravi bombardamenti aerei avvennero a Brindisi il 27 luglio e il 10 agosto 1916, mentre il più disastroso fu quello del 27 settembre 1917, che durò dalle 19.30 alle ore 23 circa, quando varie squadriglie di aeroplani austriaci in successione lanciarono decine di bombe producendo gravi danni e uccidendo anche vari civili.

Pur non costituendo certo l'obiettivo primordiale di questo articolo, giungendo alla sua conclusione è quasi inevitabile accennare brevemente alcune considerazioni generali relative al possibile significato di tutte quelle morti in guerra di giovani e giovanissimi brindisini. Quasi tutti cittadini comuni, certamente

**FRANCESCO GRECO** di Domenico e Maria Giuseppa Castiglia nacque a Brindisi il 10 giugno 1893. Soldato nel 4° Reggimento Artiglieria da Fortezza, fu decorato con la medaglia di bronzo meritata in azione di guerra il 15 giugno 1918. Ammalatosi nel corso delle ultime battaglie che precedettero la vittoria finale, morì nell'ospedale da campo N. 217 il 9 novembre 1918.



**LE IMMAGINI** Foglietto illustrativo e francobollo celebrativo del Milite Ignoto

tutti bravi ed onesti cittadini che a quella guerra furono chiamati e condotti dallo Stato, in nome di ideali più o meno elevati e più o meno legittimi.

Alcuni di loro parteciparono alla guerra in virtù di quegli ideali che fecero propri in piena coscienza, coscienti cioè del loro significato e comunque consci dei gravi rischi intrinseci al farlo; molti altri 'forse', vi concorsero solo perché sentirono fosse dovere proprio il farlo, dovere di cittadini e dovere di italiani. Certo è che tutti lo fecero con sacrifici enormi e molti, purtroppo, con il sacrificio della propria stessa vita.

Non ci sono invece – ne son certo – dei 'forse'

al momento in cui noi, oggi a cent'anni di distanza, ci troviamo a ricordare e commemorare tutte quelle giovani vittime che tra i nostri concittadini furono provocate da quella terribile Grande guerra, terribile come terribile lo è sempre ogni guerra. Non ci dovrebbero essere, infatti, titubanze di nessun tipo nell'esprimere il nostro più profondo rispetto verso chi – avendoci preceduto di solo qualche generazione nella girandola della storia – ebbe, anche in nome nostro, la cattiva sorte e al contempo il grande coraggio di sacrificarsi fino all'estremo della propria morte.

**ANTONIO FRANCESCO RUSSO** di Antonio e Lucia Guadalupi nacque a Brindisi il 24 luglio 1883. Fante del 5° Reggimento Fanteria, morì il 29 giugno 1916 a seguito delle ferite riportate in combattimento. Il padre, marinaio, abitava in via Sciabiche.







# Gianfranco Perri Storia di Brindisi in un sito web tra libri e articoli

Pagine di Storia di Brindisi, una vera e propria miniera tutta da scoprire gratuitamente  
250 tra articoli, libri, filmati, musiche, podcast e foto

**N**aturalmente, come è naturale e giusto che sia in questi casi, si tratta di una pagina web “in progress” che, se pur già colma di elementi digitali di vario genere, è destinata ad estendersi, aggiornarsi e ad evolvere dinamicamente, di pari passo con la continua e vertiginosa evoluzione dell’online, che ogni giorno con sempre più invadenza insistenza ed efficacia entra e si radica nella nostra quotidianità.

Il nostro ormai “storico” autore Perri – già scherzosamente definito dai suoi amici della Società di Storia Patria per la Puglia, quale “storico volante” o “storico tra le nuvole” per via della sua costante mobilità transoceanica – ha raccolto ordinato e pubbli-

cato a disposizione di tutti gli appassionati della storia della nostra città, la maggior parte di quanto nel trascorso degli ultimi quindici anni ha scritto e divulgato sulla storia brindisina, attraverso vari mezzi, a stampa, oralmente, online, via social, eccetera: su Senzacolonne, Senza Colonne News e il7 MAGAZINE, per solo citare i nostri tre organi di comunicazione cittadini che più degli altri hanno ospitato i suoi numerosi scritti. Il nuovo sito web di Gianfranco Perri risponde al seguente link: <https://brindisistoria.com/> e si presenta con una homepage estremamente semplice ed amichevole, che presenta, per il momento, un totale di dieci pagine, nell’ordine seguente: dapprima sei pagine che contengono ognuna in sequenza cronologica numerosi



*Pagine della Storia di Brindisi*  
di Gianfranco Perri

<https://brindisistoria.com/>





tutte le cinquanta foto storiche di Brindisi nel '900 che furono pubblicate e commentate in una rubrica settimanale del quotidiano "Senzacolonne" tra il 12 gennaio e il 27 dicembre dell'anno 2012.

Il sito web delle "PAGINE DELLA STORIA DI BRINDISI" di Perri, oltre ad essere indubbiamente molto interessante, è anche piacevole ed ameno da sfogliare, grazie alla frequente presenza di filmati, di pezzi musicali, di registrazioni, di podcast, eccetera, che si intercalano e che accompagnano molti dei numerosissimi scritti, a loro volta corredati sempre da belle ed accattivanti fotografie, che ne valorizzano i contenuti.

Tutti contenuti, quelli del sito web di Perri che, oltre a poter essere consultati, o letti, o visti, o ascoltati online, possono essere scaricati da ogni visitatore: basterà "clickare" sul bottone "download" che appare con l'apertura di ognuno dei circa 250 articoli che, fino a questo momento, sono già presenti online.

È già in allestimento anche una undicesima pagina che si intitola "I LIBRI DI GIANFRANCO PERRI" che conterrà la versione digitale integrale di molti dei numerosi, ormai all'incirca una ventina, libri che nel corso degli ultimi quindici anni Gianfranco Perri ha scritto su vari aspetti e risvolti della bimillenaria ed affascinante storia della nostra Brindisi.

È importante infine segnalare che il sito web <https://brindisistoria.com/> di Perri è anche corredato da un bottone di ricerca attraverso il quale è possibile – digitando un nome, un luogo, una data, eccetera – facilitare l'eventuale consultazione dei temi, o argomenti, o personaggi specifici, che sono presenti tra il già vastissimo contenuto del sito. Vasto sì, ma certamente destinato a crescere giorno dopo giorno con nuovi ed interessanti contenuti.

**LE IMMAGINI** Sopra i Libri di Gianfranco Perri a breve consultabili online sul nuovo sito web, a destra la home page e a sinistra la testata

capitoli più propriamente di storia, BRINDISI ANTICA – BRINDISI ALTOMEDIEVALE – BRINDISI MEDIEVALE – BRINDISI MODERNA – BRINDISI CONTEMPORANEA – BRINDISI DEL NOVECENTO; quindi una settima pagina BRINDISI PER SEMPRE BRINDISI che contiene ancora capitoli che sono essenzialmente di storia di Brindisi ma che non seguono la sequenza cronologica; poi le ultime tre pagine, che riferiscono ognuna un tema specifico BRINDISINI ILLUSTRI – MUSICISTI BRINDISINI su FB – VIA DA BRINDISI IL BLOG.

Quest'ultima pagina ripropone tutti i più di cinquanta articoli che furono pubblicati da Perri su SenzaColonneNews.it nel suo Blog intitolato "Via da Brindisi" tra l'agosto del 2011 e il dicembre del 2017. La pagina dei "Brindisini Illustri" nel sito web è accompagnata anche dal digitale del libro "i 100 personaggi dell'odonostica di Brindisi che attraversano tutta la storia della città", pubblicato nel 2017 da Gianfranco Perri e Marco Martinesi.

La pagina "Musicisti brindisini" raccoglie le pubblicazioni e i personaggi emblematici dell'omonimo Gruppo Fb che il 17 luglio 2011 fu fondato dal compianto musicista brindisino, il bravo maestro Nicola Poli, assieme proprio a Gianfranco Perri. Storico Gruppo Fb che continua a costituire un imprescindibile riferimento per tutta la grande comunità dei musicisti brindisini.

La pagina di "Brindisi del '900" si apre con una Panoramica sul '900 brindisino, che riporta integralmente il capitolo conclusivo del libro di Perri "Brindisi nel contesto della storia" del 2016 ed è seguita dalla versione integrale del libro intitolato "Gianfranco Perri racconta 50 foto di Brindisini la mia gente" che contiene



# L'Aeroporto militare di Brindisi Racconti, storie e aneddoti

Presentato a Palazzo Nervegna  
il nuovo libro di Gianfranco Perri

**V**enerdì scorso 23 maggio, nella sala Gino Strada del Palazzo Granafei Nervegna, il nostro Gianfranco Perri ha presentato il suo recente libro in un evento organizzato dalle sezioni di Brindisi dell'UNUCI – Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia – e della Società di Storia Patria per la Puglia.

La presentazione, che è stata coordinata dalla giornalista Anna Consales, ha coinvolto il pubblico molto numeroso e attento, ed ha contato anche con la partecipazione delle autorità militari. Dopo il saluto istituzionale

del Ten. CC. c.a. avvocato Giovanni Convertini, presidente della Federazione provinciale del "Nastro azzurro e Unuci", il professor Giacomo Carito, presidente della Società di Storia Patria di Brindisi, ha presentato una ricca e particolareggiata relazione sulla storia dell'aeroporto di Brindisi: dalle sue lontane origini militari aeronavali degli inizi dello scorso secolo, alla sua continua sorprendente e strepitosa evoluzione nazionale ed internazionale tra le due guerre mondiali, fino a sottolineare l'importante ruolo svolto dall'idroscalo brindisino in







dico questo libro – e di mia madre. Ma contiene soprattutto numerosi capitoli e varie appendici riferibili alla storia del Novecento brindisino: fatti, episodi, cronache e personaggi che quella storia hanno plasmato o che di quella storia sono stati protagonisti diretti, volontari in alcuni casi o circostanziali in altri. Tutti i “racconti” contenuti nelle pagine di questo volume però, hanno indubbiamente in comune lo stesso filo conduttore, lo stesso indiscusso protagonista: “Brindisi ed il suo aeroporto”. Sono tutti, infatti, capitoli componenti a pieno titolo della storia dell’aeroporto militare di Brindisi, una storia durata tutto un secolo, una storia di guerre e di pace, una storia molto corposa e molto densa, interessante, avvincente ed eroica. Si tratta, in essenza, di una antologia che raccoglie in maniera ordinata alcuni miei articoli per lo più già pubblicati separatamente nel trascorso degli ultimi anni, da quando – ormai già quindici anni fa, dopo che nella vita precedente ero stato un ingegnere progettista di gallerie – cominciai a riscoprire l’interesse ed il diletto per lo studio e poi per la divulgazione della storia plurimillennaria di Brindisi: quasi tremila anni di storia, ai quali i cent’anni del ‘900 fanno da perfetto corollario.»

Questo, infine, l’Indice del libro: «Presentazione di Gianfranco Perri - Prefazione di Claudio Vinciguerra - Nel 1916 nacque l’Idroscalo di Brindisi - Nel 1915, il 1° giugno, Brindisi soffrì il primo bombardamento aereo della sua storia - Nel 1917 il primo servizio italiano di Posta Aerea tra Brindisi e Valona - Nel 1933 l’aeroporto di Brindisi e l’idroscalo avveniristici hub internazionali - Nel 1944 l’aeroporto di Brindisi base strategica di missioni segrete della RAF - Nel 1944, quando lo zio calabrese Vincenzo s’infiltrò nell’885° Squadrone Bombardieri USAAF della base Casale di Brindisi - 16 ottobre 1944: l’ultima missione del Liberator B-24J 42-51778 dell’885° Bombardment Squadron della base aerea di Brindisi - Nel 1982 ci lasciava “papa Pizzicallu” e finiva un’epoca - Nel 2008, l’11 settembre, cessò di esistere l’aeroporto militare di Brindisi - Fu brindisino il primo generale dell’Aeronautica Militare Italiana: ricordando Oronzo Andriani nel 90° anniversario della sua morte - Il 5 luglio 1943 cadde combattendo il Tenente pilota brindisino Leonardo Ferrulli Medaglia d’Oro al Valor Militare alla memoria - Commemorando l’eroe brindisino Tenente pilota Antonio Caravaggio Medaglia d’Argento al valor militare alla Memoria.

**LE IMMAGINI** Sopra la copertina del libro, a destra il presidente provinciale dell’UNUCI, avvocato Giovanni Convertini, consegna una targa commemorativa a Gianfranco Perri, a sinistra il Ten. Col. Claudio Vinciguerra, l’ing. Gianfranco Perri, il prof. Giacomo Carito, la Dott.ssa Anna Consales

unione con l’aeroporto terrestre Orazio Pierozzi nel corso di entrambi i conflitti.

L’intervento successivo è stato quello del Tenente Colonnello Claudio Vinciguerra, ingegnere aeronautico che dopo aver ultimato la sua carriera nell’Aeronautica Militare è stato per molti anni dirigente nell’azienda Aermacchi di Varese, accumulando una valorosa esperienza sulla progettazione degli aeroplani, sia militari che civili. Vinciguerra ha svolto una interessante relazione sulla storia dell’industria aeronautica brindisina e sull’importanza della rigorosa qualificazione tecnica di tutti i tecnici, militari e civili, che operano nella costruzione e nella manutenzione degli aerei.

Gianfranco Perri, l’autore del libro, ha voluto ricordare ed enfatizzare il legame storico, umano ed affettivo dell’aeroporto militare di Brindisi con tutta la città e con i Brindisini, un legame profondo creatosi e radicatosi nel corso dei novant’anni di esistenza dello stesso, dagli inizi del secondo decennio dello scorso secolo fino all’anno 2008. Tra l’altro, Perri ha ricordato che ben 28 militari aeronautici originari di Brindisi hanno il loro nome inciso nell’Albo Nastro Azzurro degli eroici militari italiani decorati: dalla Medaglia d’Oro Tenente pilota Leonardo Ferrulli a tutti gli altri ventisette, tra ufficiali, sottufficiali ed avieri, brindisini. Gianfranco Perri ha poi citato alcuni degli episodi aneddotici estratti dai suoi ricordi dell’infanzia e giovanili, colti dai racconti di suo padre, il maresciallo Perri Settimio, in servizio per trent’anni – dal 1943 al 1973 – nell’aeroporto Pierozzi di Brindisi, cui il libro è dedicato.

E questo, invece, è quanto si legge nella prima pagina del libro di Perri: «Non si tratta di un testo autobiografico propriamente detto, né si tratta di un saggio storico propriamente detto ed ancor meno di un libro ascrivibile al genere narrativo, ma si tratta di un volume decisamente ibrido. Contiene sparse, infatti, alcune note certamente autobiografiche, risalenti a ricordi dell’infanzia, ricordi alle volte diretti e ricordi altre volte legati ai racconti di mio padre – militare dell’aeronautica, alla cui memoria de-



# 110 anni fa il primo bombardamento aereo della storia su Brindisi: era giugno 1915



di Gianfranco Perri

**N**el campo militare, gli aeromobili furono inizialmente impiegati per sorvolare, osservare e analizzare i territori nemici e l'eventuale campo di battaglia, operando quindi come mezzi da ricognizione e collegamento; l'idea di poter combattere nei cieli fu il passo successivo, quando i piloti delle nuove macchine volanti iniziarono a includere nel proprio equipaggiamento pistole e fucili, armi personali presto sostituite dalle mitragliatrici installate a bordo; poco dopo si pensò, e alla fine si sperimentò, un terzo impiego bellico per gli aeroplani, quello destinato a diventare uno dei mezzi offensivi per eccellenza delle guerre moderne: il bombardamento aereo. Gli aerei stessi, quindi, si cominciarono a specializzare e a differenziare in tre categorie principali: ricognitori, da caccia e bombardieri.

Proprio all'Italia spetta il primato mondiale d'aver effettuato il primo bombardamento aereo della storia, eseguito dal tenente dell'esercito Giulio Gavotti in Libia, il 1° novembre 1911 nel corso della guerra italo-turca: dall'abitacolo del suo aereo, un Etrich Taube di costruzione austriaca, lanciò manualmente tre bombe Cipelli su un accampamento turco ad Ain Zara e subito dopo ne lasciò cadere un'altra sull'oasi di Tripoli.

Quando il mezzo aereo era cominciato a profilarsi indispensabile per una più efficiente condotta delle operazioni in mare, era maturata l'idea di poter disporre di unità navali appositamente attrezzate e sin dal 1912 si

erano effettuate le prime prove relative alla sistemazione di aerei a bordo di unità navali, con alcuni idrovolanti Curtiss di progetto statunitense impiegati sulla corazzata Dante Alighieri, prima nave a imbarcare un idrovolante.

Gli inizi dell'aviazione militare navale italiana quindi – in precedenza gli aerei ed i rispettivi piloti militari appartenevano esclusivamente all'esercito – risalgono ai primi anni del XX secolo, e nel giugno 1913 fu costituito ufficialmente il Servizio Aeronautico della Regia Marina e poco dopo, il successivo 20 luglio, fu nominato capo di stato maggiore della Marina Regia l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, che avrebbe dato un notevole impulso allo sviluppo e al potenziamento dell'aviazione navale.

Così, nel giugno 1914, si trasformò l'incrociatore Elba in nave appoggio idrovolanti, con la costruzione di ricoveri per alloggiare due idro Curtiss e due idro FBA della Franco-British Aviation, attrezzata per calarli in mare per il decollo e per recuperarli al termine del volo tramite dei verricelli. Passata l'Elba al disarmo, nel corso del 1915 fu sostituita dal transatlantico Quarto, opportunamente trasformato per poter imbarcare inizialmente quattro idrovolanti italiani Macchi M.5 e ribattezzato Europa.

Fu però la Prima guerra mondiale che diede il vero impulso allo sviluppo dell'aviazione navale, giacché il 24 maggio 1915, all'entrata in guerra dell'Italia, il Servizio aeronautico della Regia Marina era composto solamente da, appena: tre aeroscali per dirigibili, a Ferrara, Jesi e Campalto con in totale due dirigibili; una stazione idrovolanti a Venezia con due aviorimesse e sei aerei; una stazione idrovolanti a Porto Corsini con quattro aerei; una stazione idrovolanti a Pesaro con due aerei; una scuola di aviazione a Tarento con quindici aerei; e la nave appoggio idrovolanti Elba a Brindisi con due idrovolanti.

«Durante il conflitto, il Servizio aeronautico navale perse 121 uomini,







**LE IMMAGINI** Brindisi 1915-18: Caseggiati distrutti dai bombardamenti austro-ungarici, a sinistra Brindisi 1917: Umberto Maddalena - Archivio Rubini-Paganelli

ottenendo 405 decorazioni, tra cui due medaglie d'oro al valor militare, conferite ai tenenti di vascello, piloti Giuseppe Garrassini Garbarino ed Eugenio Casagrande; inoltre, due dei suoi piloti divennero assi dell'aviazione, il tenente di vascello Giuseppe Miraglia e il tenente di vascello Orazio Pierozzi, che operò con gli idro-caccia da Brindisi diventando l'ufficiale della marina italiana con il maggior numero – sette – di vittorie aeree della guerra. Alla fine del conflitto la Regia Marina disponeva di ben 25 dirigibili, 550 idrovolanti e 86 aerei da caccia.» [Galuppini G. "La forza aerea della Regia Marina" - Istituto Storico della Marina Militare, Roma 2010]

A Brindisi, dunque, l'embrione dell'aviazione, quella navale, lo costituirono quei due idrovolanti Curtiss stivati sulla nave d'appoggio Elba, presto sostituita dalla nave Europa con i suoi quattro idrovolanti Macchi M.5. «Era quella di Brindisi la Stazione provvisoria per idrovolanti creata con la circolare della Regia Marina N°25260 del 6 dicembre 1914. Già il 12 gennaio 1915 però, il Genio della Regia Marina appaltò gli scavi – furono necessari impegnativi lavori di sterro per portare a livello del mare tutta l'area della costa che era topograficamente troppo sopraelevata – e le altre opere civili per l'impianto di hangars nei pressi di Costa Guacina, nel porto medio, su un'area costiera compresa tra il canale d'uscita dal porto interno e Fontanelle, da sempre punto di attracco di navigli imbarcazioni e battelli vari in quanto ben riparata dalle correnti marine. Nel corso del 1916 si furono completando i sei hangars Bresciani, tuttora in servizio per conto dell'ONU, mentre la Stazione idrovolanti, divenuta permanente, veniva via via potenziata con tutte le infrastrutture e le attrezzature necessarie alle sue operazioni di contrasto delle forze aeronavali austro-ungariche.» [Perri G. "Lo storico e glorioso idroscalo di Brindisi" - Senza Colonne News, Brindisi 4 novembre 2016]

E non poteva essere diversamente, giacché, a fronte della netta superiorità austriaca fornita da numerose basi lungo la sua costa adriatica protette dalla frastagliata configurazione naturale – Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Sebenico, Spalato e Cattaro – era manifesto lo svantaggio del-

l'Italia che da Venezia in giù, con 380 miglia di litorale fino a Brindisi, non disponeva di nessuna piazzaforte costiera, e Brindisi, con la sua straordinaria conformazione e posizione strategica nell'Adriatico, era candidata naturale per ospitare, oltre alla ormai indispensabile base navale, anche la necessaria base aerea.

Agli inizi del 1917, con il personale ed i velivoli della Stazione idrovolanti di Brindisi, progettata per poter accogliere e mantenere in efficienza 20 idrovolanti e alloggiare tutti i circa 120 uomini necessari al loro servizio, si era costituita la 255ª Squadriglia, guidata dal tenente di vascello Orazio Pierozzi, e dopo la promozione a tenente di vascello di Umberto Maddalena, nel 1918, si costituì al suo comando la 262ª Squadriglia con 10 idrovolanti del tipo Macchi M.5. «Quando io vi giunsi, verso la fine del 1916, Brindisi presentava uno strano aspetto di vita borghese, militare, marinara e peschereccia. Dallo sforzo di adattamento alle nuove necessità di difesa, e soprattutto di offesa, derivava alla città e ai suoi abitanti un che di provvisorio, di cosmopolita, di eterogeneo, molto bizzarro.» [Maddalena U. "Lotte e vittorie sul mare e nel cielo" - Mondadori, 1930]

E quello 'sforzo di adattamento', con buona ragione richiamato dal famoso ed eroico pilota Maddalena, per molti brindisini ebbe anche risvolti tristi e

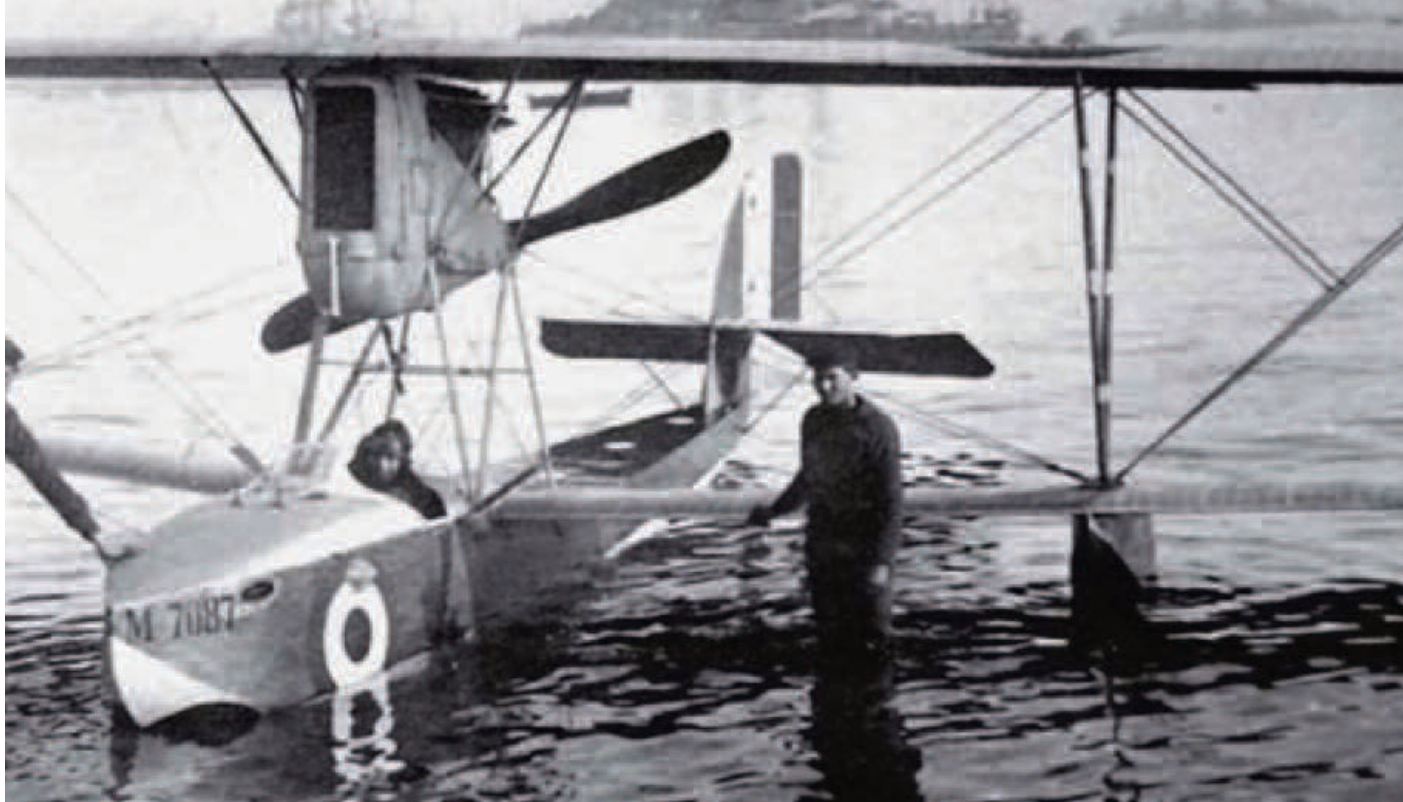
persino tragici, tra quei tanti civili che dovettero subire i rigori della lunga guerra e che non furono risparmiati di privazioni d'ogni genere o che furono finanche colpiti, direttamente o indirettamente, dalle distruzioni e dai lutti conseguenti ai tanti bombardamenti aerei subiti dalla città.

«Nel corso della grande guerra, la città e il porto di Brindisi subirono 11 bombardamenti aerei che, effettuati da un totale di 58 velivoli austriaci, causarono centinaia [?] di vittime, molte delle quali civili, giacché neanche le abitazioni della popolazione furono risparmiate dalle bombe lanciate dall'alto.» [Andriani G. T. "La base navale di Brindisi durante la grande guerra" - Grafica Aprile, 1993]

Nel primo anno di guerra, il 1915, si registrarono 2 attacchi aerei che, l'1 e il 18 di giugno, bombardarono la città e il porto di Brindisi senza causare notevoli danni. Quello del 1° giugno 1915, pertanto, costituì in assoluto, il primo bombardamento aereo subito dalla città nella sua storia. «L'attacco del 1° giugno fu brillantemente respinto dalla difesa antiaerea e solo provocò un paio di feriti e pochi danni a un pastificio e a una casa sita in via XX Settembre.» [De Cillis F. "Le incursioni e i bombardamenti aerei in Terra d'Otranto durante la Prima guerra mondiale" - Academia.edu]. «Il giorno dopo l'attacco, l'esploratore italiano Quarto catturò un idroplano nemico, un Albatros L.32 il quale, dopo aver subito danni alla sua struttura, era ammarato ed era stato abbandonato a 90 miglia da Brindisi.» [Galuppini G.]

Nel secondo attacco, quello del 18 giugno 1915, però, a causa dello spavento provocatogli dal bombardamento aereo in corso sulla città, morì Anna Avallone, una ragazza brindisina diciottenne, e i familiari vollero ricordarla erigendo nel cimitero comunale una suggestiva tomba monumentale raffigurante una casa con in tetto il relitto di un aeroplano austriaco con indicata la sua matricola 327. Questo, in proposito, il racconto (su Fb) di Valeria Avallone: «Questa tomba è stata costruita nel 1918 dal bisnonno di mio padre. Fu creata in memoria della figlia, scomparsa in quei tempi di guerra. Quella ragazza di nome Anna Avallone, mentre apriva la finestra vide precipitare un aereo davanti a lei e morì per il forte spavento. Inizialmente, la tomba della nostra famiglia era stata corredata da una statua che rappresentava una ragazza dal volto terrorizzato, ma in seguito quella statua fu tolta perché faceva troppa impressione ai bambini che si recavano in visita al cimitero e così, il bisnonno del mio papà decise di collocare sulla tomba quel-





**LE IMMAGINI** Brindisi 1915: Orazio Pierozzi a bordo di un Macchi M.5, sotto Stazione Idrovolanti di Brindisi: UFAG Brandenburg K222 abbattuto l'11-8-1917

l'aereo in memoria della sua cara figlia.»

«Nel secondo anno di guerra, il 1916, una squadriglia di 5 velivoli austroungarici tipo Lohner partita da Durazzo, apparve all'improvviso sull'orizzonte di Brindisi verso le ore 15 del 4 maggio e le batterie antiaeree entrarono in azione costringendo gli aerei a risalire in quota. Il successivo lancio di bombe che durò 15 minuti, non ebbe conseguenze rilevanti, tranne che per un ospedale di campo che subì leggeri danni. Nel frattempo, un idrovolante italiano decollò e con un'audace manovra tagliò la rotta a 3 dei 5 velivoli austriaci, che subito batterono in ritirata inseguiti sul mare dall'aereo italiano durante all'incirca 30 minuti.» [De Cillis F.]

In quello stesso anno 1916, seguirono altri due bombardamenti austriaci, il 27 luglio e il 10 agosto, con un totale di 21 velivoli impiegati, ma senza produrre danni rilevanti sulla città di Brindisi. L'attacco aereo del 27 luglio, fu probabilmente la risposta austriaca a quello dei velivoli italiani del 25 luglio che, decollati da Grottaglie e Brindisi, lanciarono bombe sui pontili e sugli hangars di Durazzo. La missione italiana era composta da due Caproni della 11ª Squadriglia partiti da Grottaglie scortati da 3 Macchi L.1 della base di Brindisi. Sui Caproni vi erano osservatori della Regia Marina e su uno degli idrovolanti era presente anche un Ufficiale dell'Esercito.

Iniziando l'anno 1917, il 12 gennaio alle 5 di mattina, un gruppo di velivoli austriaci effettuò una incursione aerea su Brindisi, lanciando alcune bombe che colpirono una casa privata ed il treno sanitario N.45. Rimase feriti due civili e sei soldati della Prima Compagnia Sanità di Torino, due dei quali gravemente. Nel mese di maggio, due degli FBA della 255ª Squadriglia, da poco creata a Brindisi, presero parte alla battaglia del Canale d'Otranto e uno dei due idrovolanti, quello del Comandante della Squadriglia – Tenente di vascello Orazio Pierozzi – fu colpito dall'aereo austriaco Hansa-Brandenburg K179. Costretto all'ammarraggio in emergenza, l'equipaggio italiano venne in seguito recuperato dal cacciatorpediniere francese Bisson che era di base nel porto di Brindisi.

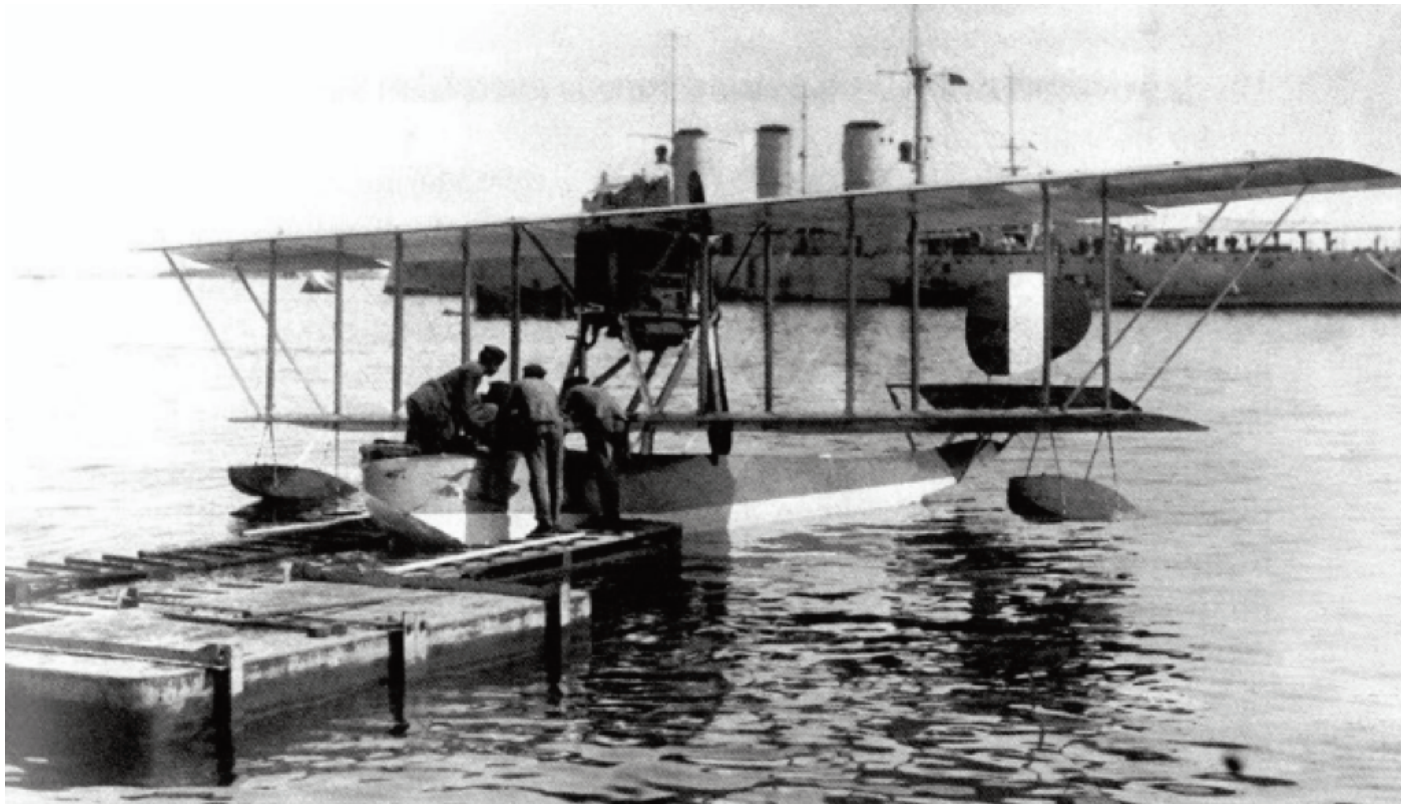
Come necessità di guerra, in quel 1917, pur essendo un impiego in assenza civile, emerse un altro impiego fondamentale dell'aviazione militare: quello postale. E così a due delle squadriglie della base di Brindisi – la 257ª dell'Esercito e la 258ª della Marina imbarcata sulla Regia nave Europa – furono assegnati anche compiti di comunicazione aerea quando, divenuta critica la situazione delle comunicazioni militari e civili con l'Italia, il Comando del XVI Corpo d'Armata stanziato in Albania stimò che potesse risultare utile l'istituzione di un formale servizio regolare di posta aerea, che si materializzò il 2 giugno, con idrovolanti della Regia Marina sulla tratta Brindisi-Valona e viceversa, "per corrispondenze d'ufficio urgenti non riservatissime, per lettere private espresso e per telegrammi privati solo nel caso d'ingombro o d'interruzione della linea telegrafica sottomarina".

«La mattina del 7 giugno 1917, tre Lohner austriaci – il K154 con a bordo Lschlt d Res Alojz Poljanec e EF St Masch Wart Praurer, il K153 con a

bordo Frgl't János Plachner e EF Stb Masch Wart Lenti e il K152 con a bordo Frgl't Ottokar Holoubek e Lt idRes d MK Max Weissmann – furono inviati per una ricognizione armata su Brindisi. Il K154 si separò dal gruppo e una volta raggiunta la costa incontrò il DE5, un piccolo dirigibile italiano impiegato per la sorveglianza antisommergibili, e lo attaccò causandogli numerosissimi fori. L'ufficiale italiano a bordo, capitano di vascello Catalano Gonzaga, combatté valorosamente con la sua pistola Mauser e alla fine tornò alla base con il suo velivolo. Poco dopo giunsero in volo il tenente di vascello Carlo Daviso con il nocchiere Aldo Gianelli a bordo di un idro Macchi e il tenente di vascello Orazio Pierozzi con il cannoniere Ercole Bellingeri a bordo di un idro FBA della 255ª Squadriglia. Vedendo la sagoma del Macchi che si avvicinava, il pilota del-







**LE IMMAGINI** Brindisi 1914: Idrovolante FBA 407 e al fondo la nave Pisa

l'Albatros K154 probabilmente non riuscì a riconoscerlo fino a quando non fu troppo tardi. L'equipaggio del Macchi continuò l'attacco da distanza ravvicinata, assieme all'FBA che attaccò dall'alto. Dopo il quarto attacco, dal motore del K154 uscì un denso fumo, ma il suo fuoco di replica colpì il nocchiere Gianelli. L'Albatros, rimasto incontrollato, urtò con l'ala superiore destra lo scafo dell'aereo italiano, che subito dopo cadde in mare. L'equipaggio dell'FBA sparò dall'alto un colpo di grazia contro il K154 che precipitò nell'Adriatico inabissandosi con i suoi due piloti a bordo. Il pilota italiano Carlo Daviso fu pertanto l'unico sopravvissuto di entrambi gli aerei caduti nella battaglia e fu recuperato illeso dall'FBA italiano. [Giglić B. "Seaplanes of Bocche. The Story of Austro-Hungarian Naval Aviation in Southern Adriatic 1913-1918" - Jero-plan Books, 2014]

Questa, invece, la corrispondente versione italiana: «La mattina del 7



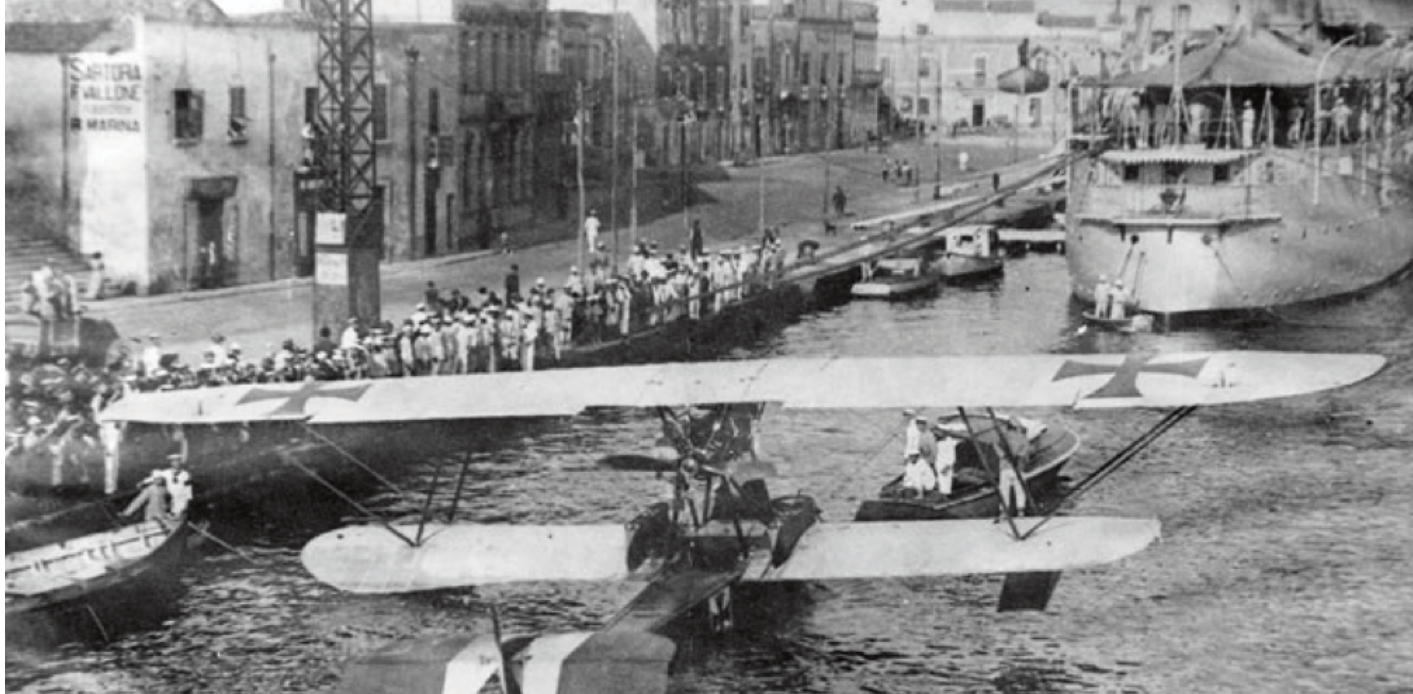
giugno 1917 si produsse l'incursione su Brindisi di tre aerei austriaci, uno dei quali, il K154 del Linienschiffleutnant Alois Poljanek con il Stabsbootmann Prauer della SFS di Kumbor, attaccò il DE5, un piccolo dirigibile per la sorveglianza antisommergibili, con a bordo il sottotenente di vascello Gaetano Catalano Gonzaga che, armato solo con una pistola Mauser, riuscì ad atterrare nonostante avesse già ben 30 fori nell'involucro. Dall'idroscalo del Casale decollarono due idrovolanti della 255ª Squadriglia, pilotati rispettivamente dal sottotenente di vascello Orazio Pierozzi assieme al cannoniere Ercole Bellingieri su un velivolo FBA, e dal sottotenente di vascello Carlo Daviso assieme al nocchiere Aldo Giannelli su un velivolo Macchi L.3. Il K154, probabilmente ingannato dalla sagoma del Macchi, che era una copia evoluta del Lohner austriaco, virò per andar incontro a quello che credeva un suo compagno e venne raggiunto dal Macchi in picchiata, cui un minuto dopo si aggiunse l'FBA. Nel rapporto di Pierozzi si legge: «Attaccando a distanze molto ravvicinate, dal nostro FBA abbiamo sparato tre caricatori constatando che alcuni colpi avevano raggiunto il nemico: l'altro apparecchio, il Macchi, vicinissimo all'aereo nemico compiva attacchi successivi. L'idrovolante austriaco si è difeso usando due mitragliere, il fuoco delle quali è andato man mano rallentando, certo per mancanza di munizioni, mentre tentava di evitare gli attacchi.» Il combattimento proseguì serrato con i due velivoli italiani che si alternavano negli attacchi, finché il Macchi entrò in collisione con il K154. Mentre il Macchi si allontanava apparentemente illeso, l'idro austriaco continuava a volare e Pierozzi strinse con il suo FBA sull'avversario per chiudere la partita. Bellingieri vuotò il caricatore della sua arma praticamente a bruciapelo finché l'aereo austriaco cadde a picco nell'Adriatico. Ma nel frattempo pure il Macchi era caduto. Pierozzi scese subito con l'FBA ed incontrò Daviso illeso, ma di Giannelli non si trovò traccia alcuna, malgrado lo stesso Daviso si tuffasse con Bellingieri a frugare fra i relitti.» Ogni sforzo sarebbe comunque stato vano, giacché quando il corpo dello sfortunato sottufficiale venne ritrovato si scoprì che era stato raggiunto in piena fronte da una pallottola. Nulla, invece, si seppe dell'equipaggio del K154, scomparso con tutto l'aereo.

Il 16 luglio, aerei FBA della 255ª decollarono da Brindisi, colpirono il ponte degli hangars ed una batteria antiaerea dell'idroscalo austriaco di Durazzo. Il 3 e 6 agosto bombardarono Durazzo ed il 7 agosto avvistarono un sommergibile austroungarico e lo bombardarono, obbligandolo alla frettolosa immersione. «L'11 agosto 1917, una squadriglia d'idrovolanti attaccò Brindisi, ma l'attacco fu subito sventato senza danni, con l'abbattimento di uno dei velivoli, il K222, che cadde in mare con a bordo i due aviatori, Fhr idRes d MK Emil Engel e Matr Kniewallner, i quali ammararono illesi nel porto di Brindisi ed entrambi furono fatti prigionieri.» [Giglić B.]

Ai primi di settembre una sezione di cinque Macchi L.3 venne distaccata da Brindisi a Valona al comando del Sottotenente di vascello Umberto Maddalena. Il 10 bombardarono il ponte di







Metali sul Sema e vari vicini accampamenti austriaci. Poi, il 13 settembre, in fase di rientro, due degli idro s'imbatterono in un forte temporale e solo l'equipaggio del Comandante Madalena poté rientrare alla base di Brindisi.

La notte del 27 settembre dello stesso 1917, avvenne un nuovo attacco aereo tra le 20 e le 24, uno dei più pesanti subiti da Brindisi. Furono distrutte diverse abitazioni e ci furono 22 feriti e 5 morti, di cui 2 civili. Furono abbattuti 3 aerei austriaci, gli idrovolanti K193, K223 e K307. Questo il resoconto ufficiale italiano: «Uno squadrone di 7 o 8 idrovolanti nemici fu scoperto ad alta quota ancor prima di raggiungere la base navale e i colpi sparati dalle batterie di difesa antiaerea ammontarono a 2753, di cui circa 600 dalle navi, costringendo gli attaccanti a mantenersi ad alta quota. Grazie alla scarsa visibilità, gli idrovolanti austriaci riuscirono comunque ad arrivare sopra la base, sganciando diverse bombe, molte delle quali caddero in mare e altre furono ritrovate a terra non esplose, tra queste, anche 2 incendiarie e una da 150 kg. I danni registrati causati dall'esplosione delle bombe furono i seguenti: nessuna bomba in città, la batteria antiaerea N.1 colpita provocando due morti e due feriti senza danneggiare i cannoni. Una casa, utilizzata come postazione di mitragliatrice, colpita e distrutta, ferendo 13 soldati. Una bomba, cadendo su una nave a vapore a pochi metri dall'incrociatore 'Pisa' l'affondò causando la morte di un fuochista e ferendo un marinaio. L'esplosione causò inoltre un'ammaccatura nello scafo del 'Pisa' per una lunghezza di 6 metri, corrispondenti a 6 telai, causando l'infiltrazione di acqua, stimata di 30 tonnellate all'ora. Immediatamente il rimorchiatore 'Egadi' provvide al drenaggio, ma la nave dovette comunque entrare nel bacino di carenaggio.»

Anche sul 'Pisa' ci fu un morto e un marinaio fu ferito da alcune schegge di proiettili antiaerei e il bacino galleggiante subì danni minori a causa della concussioni prodotta dall'esplosione di cinque bombe nelle sue vicinanze, che causarono leggeri distacchi delle doghe. La mattina successiva all'attacco, il 28 settembre, l'idrovolante austriaco Hansa-Brandenburg W.13 K307, che a causa di una guarnizione del serbatoio acqua crepata aveva planato forzatamente sul mare a circa 10 miglia al largo di Brindisi, fu recuperato da una torpediniera in

**LE IMMAGINI** **Sopra Porto interno di Brindisi: Hansa Brandenburg W.13 K307 catturato dopo un ammaraggio di emergenza il 27-9-1917. Sotto tomba di Anna Avallone nel cimitero comunale di Brindisi**

servizio di pattuglia, che rimorchio l'aereo fino al porto con entrambi i piloti catturati, Lschlt Emanuel Lerch e Fhr idRes d MK Béla Lenti. La mattina del 3 ottobre, la torpediniera 14 OS trovò il corpo del Frglt Maximilian Sewera e quella stessa sera il rimorchiatore RD 10 trovò i resti del Fhr idRes d MK Karl Strizik, il suo osservatore, entrambi piloti dell'idrovolante

Oeffag Weichmann K193. Il 2 novembre, dopo più di un mese dall'attacco, un motore Austro Daimler AD6 da 185 HP fu ritrovato sulla spiaggia a Meleda e si pensò che potesse essere stato del velivolo UFAG Brandenburg K223 che non fu mai ritrovato, né fu mai trovata traccia dei suoi piloti EF Stb E Wart Rudolf Traxelmayr e Lt idRes d MK Jenő Czenz. Ciò che causò la caduta dei due idrovolanti austriaci si suppose fosse stata una collisione sul mare al buio.

Nell'ultimo anno di guerra, il 1918, il 3 febbraio tre aviatori austriaci, dopo una rivolta disertarono da Cattaro e con il loro idrovolante – K207 – ammararono su una spiaggia vicino a Mattinata. Poi, il 6 febbraio l'idro austriaco fu portato in volo da Manfredonia a Brindisi, pilotato dal Comandante Orazio Pierozzi. Circa un mese dopo, alla fine dell'inverno di quello stesso anno, sull'idroscalo di Brindisi fu creata una nuova Squadriglia, la 262ª, costituita con i migliori piloti della locale Stazione Idrovolanti, dotata di Macchi M.5 e comandata dal Sottotenente di vascello Umberto Maddalena che dispose di altri 9 piloti. Il 25 aprile, un totale di otto idrovolanti della 255ª Squadriglia dell'idroscalo di Brindisi, tra cui quello del Tenente di vascello Francesco De Pinedo – che era rientrato a Brindisi dopo aver comandato per quasi quattro mesi la 256ª di Otranto – bombardarono gli hangars e le navi in porto a Durazzo. Lanciarono con buon risultato numerose bombe sui piroscafi ed i vari galleggianti ancorati nella rada, nonché su vari obiettivi militari e, non ostante l'intenso fuoco antiaereo, tutti gli apparecchi poterono rientrare incolumi alla loro base di Brindisi.

Il 14 maggio, varie squadriglie







**LE IMMAGINI** L'idro K207 dei disertori austriaci, pilotato del Tenente di vascello Orazio Pierozzi, giunge alla Stazione Idrovolanti di Brindisi - 7 febbraio 1918

di idrovolanti italiani bombardarono le opere militari di Lissa e quelle di Durazzo provocando visibili incendi. Durante il volo sopra Durazzo, gli aviatori decollati da Brindisi fotografarono il piroscalo e la torpediniera che, silurati nella notte tra il 12 e il 13, giacevano del tutto inutilizzati sul fondo del mare e poi, malgrado gli intensi fuochi controaerei, tutti gli aeroplani italiani rientrarono incolumi alle basi. Il giorno seguente, il 15 maggio, dalla stessa base di Brindisi partirono quattro FBA ed un Macchi L.3 della 255ª Squadriglia scortati da tre Macchi M.5 della 262ª Squadriglia, ed attaccarono Durazzo, dove gli FBA lanciano 8 bombe inglesi da 100 libbre causando due morti e l'incendio del deposito di benzina. E il Macchi L.3 lanciò manifestini ed eseguì numerose fotografie. Qualche giorno dopo, il 27 maggio 1918, avvenne il primo bombardamento su Brindisi di quell'ultimo anno di guerra. Poco dopo le 3 del mattino, quattro bombe esplosero nei pressi degli hangars dell'idroscalo senza arrecare danni, mentre una quinta bomba rimase inesplosa.

«Successivamente, il seguente 9 giugno, come parte dei preparativi per l'imminente battaglia da condurre contro lo sbarramento di Otranto, tre squadriglie con in tutto non meno di 14 Hansa-Brandenburg W.13, partirono da Durazzo in direzione Brindisi. Alle 4 del mattino fu lanciato l'allarme per il primo attacco, seguito dal lancio di bombe che in sostanza non provocarono danni. Nel secondo attacco una bomba colpì il piazzale dell'idroscalo uccidendo e ferendo una trentina di marinai. Il terzo attacco fallì giacché, pur lanciando alcune bombe di cui molte in mare per alleggerimento, gli aerei dovettero risalire in quota, e si allontanarono. In tutto furono lanciate 154 bombe per un totale di 4.485 kg sulla stazione idrovolanti, le installazioni e le navi in porto, mentre diversi aerei italiani decollarono all'inseguimento. Un apparecchio nemico fu colpito in pieno cadendo in mare, mentre un secondo fu costretto ad ammarare presso Ostuni. Nell'inseguimento aereo, a circa venti miglia da Brindisi si produsse un duello tra l'inseguitore (Macchi M.5) e il nemico (Hansa-Brandenburg W.13 K387), che colpito al serbatoio ammarò in emergenza.» [Andriani] e [De Cellis].

Il 10 giugno sera, l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina di Roma emise il seguente comunicato: «All'alba di ieri una squadriglia di idrovolanti austriaci ha volato su Brindisi lanciando alcune bombe. Nessun danno al materiale da guerra, ma si deplorano alcuni morti e feriti tra i militari. L'artiglieria antiaerea e nostri velivoli da caccia hanno costretto la squadriglia austriaca a ritirarsi. È stata anche accertata la perdita di tre apparecchi nemici e alcuni dei loro aviatori sono stati fatti prigionieri...» Si trattò dell'ultimo bombardamento aereo che la città di Brindisi subì in quella lunga e tragica Prima guerra mondiale, ma le attività belliche non erano cessate per l'aeroporto di Brindisi: sarebbero durate ancora per mesi, fino alla fine della guerra.

Il 10 luglio un equipaggio di un FBA italiano dopo essere ammarato in emergenza a 40 miglia da Brindisi venne fatto prigioniero l'11 luglio dal cacciatorpediniere austriaco SMS Uzsook. Il 30 agosto 1918 otto Macchi

M.3 della 262ª Squadriglia decollati da Brindisi, bombardarono numerose navi austriache nel porto di Durazzo. Un Macchi, colpito dalla contraerea, fu costretto all'amaraggio di emergenza e il suo equipaggio venne recuperato dalla nave cacciatorpediniere Simone Schiaffino.

Il 5 settembre 1918, infine, dall'idroscalo della Regia Marina di Brindisi decollarono quattro Macchi M.5 della 262ª Squadriglia – il Sottotenente di vascello Umberto Maddalena, il Sottotenente di vascello Giovanni Paterniti, il 2° Capo Mario Conforti e il 2° Capo Giorgio De Marchi – per scortare una pattuglia di quattro Macchi L.3 della 265ª Squadriglia diretti ad attaccare unità navali nel Golfo di Drin. Dopo aver attaccato la torpediniera austriaca "86" di scorta a tre dragamine nelle acque di Dulcigno in rotta verso Cattaro, al rientro l'idrovolante del Comandante Umberto Maddalena ebbe problemi al motore costringendolo all'amaraggio a 75 miglia da Brindisi. E dopo 20 ore in mare, il pilota italiano fu recuperato dalla nave cacciatorpediniere Antonio Mosto, scoprendo che anche il collega Paterniti aveva avuto lo stesso problema. L'ultima e decisiva azione militare sui mari e sui cieli del conflitto mondiale fu la conquista del porto albanese di Durazzo del 2 ottobre 1918, cui partecipò l'intera flotta di base a Brindisi, accompagnata da numerosissimi aerei – i più decollando dall'idroscalo di Brindisi – che in ondate successive bombardarono dall'alto le difese austroungariche. Il 3 novembre 1918, nella villa Giusti del Giardino a Padova, si siglò l'armistizio che pose fine alle ostilità tra l'Italia e l'Austria. La Grande guerra, per l'Italia, era finalmente terminata, e vinta.

Il giorno dopo, 4 novembre, l'Ordine del giorno N.38 – il Bollettino della Vittoria Navale – a firma del comandante supremo della Regia Marina Paolo Thaon di Revel, fu emesso a Brindisi, sede della Base aeronavale del Basso Adriatico, da dove l'ammiraglio aveva diretto tutte le grandi operazioni della guerra aeronavale. Un quadro quindi, quello dei bombardamenti su Brindisi che, se pur se non del tutto chiaro e probabilmente incompleto, contribuì comunque a rendere l'idea di quanto sofferti furono dai brindisini quei tre lunghi anni della Prima guerra mondiale. Anni in cui il contributo della città alla guerra fu notevole anche in termini militari: varie decine di aerei e ben 227 unità navali – tra italiane e delle nazioni alleate: Inghilterra Australia e Francia – nel porto usato come base per centinaia di azioni aeronavali; decine di incursioni aeree subite con centinaia di bombe cadute sul porto e la stessa città. Per questo, conclusasi la guerra con la vittoria del 4 novembre 1918, alla città di Brindisi fu conferita la croce al merito di guerra dall'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, Capo di stato maggiore della marina italiana e Duca del mare, che fu comandante in capo delle forze navali italiane del Basso Adriatico e che da Brindisi diresse le operazioni della guerra aeronavale. Questa la motivazione:

**«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 di 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 perché con la sua fierezza efficacemente contribuì al raggiungimento della vittoria finale - Thaon di Revel -»**

Una incredibile storia che risale alla fine del XIII secolo e che vide protagonista un ambiguo personaggio che si mosse con abilità e spavalderia tra Brindisi e Otranto

di **Gianfranco Perri**

**T**ra la fine del secolo XIII e gli inizi del XIV, l'importante arcidiocesi di Otranto ebbe due arcivescovi di cognome Maramonte. Il primo, Giacomo, ascese al soglio arcivescovile nell'agosto del 1283 patrocinato dal potente delegato papale, il vescovo e cardinale Gerardo Bianchi, poi anche consigliere del re Carlo II D'Angiò. Il secondo, Tommaso, nel 1310 alla morte dello zio, gli succedette e rimase in carica per un decennio, fino alla sua morte giunta nel 1320.

Fin qui tutto abbastanza, o comunque relativamente, normale per l'epoca. Quello che invece non costituì di certo modello di normalità fu che Tommaso Maramonte, prima della sua nomina ad arcivescovo, era stato scomunicato per ben due volte, nel 1291 e nel 1305, ogni volta a seguito di regolari processi presieduti dall'arcivescovo Giacomo Maramonte ed ogni volta a causa di suoi gravissimi e comprovati crimini.

Ebbene, i quasi 15 anni che intercorsero tra le due condanne di scomunica, quel famigerato Tommaso Maramonte li trascorse a Brindisi, commettendo - nulla di strano, dato il personaggio - crimini, numerosi e d'ogni rango, ed operando - inspiegabilmente, ma tutto documentatamente - apertamente, nonostante la sua qualifica ufficiale di canonico, e poi finanche arcidiacono, del Capitolo brindisino.

Specifiche carte processuali medievali con-



# Maramonte, il criminale che diventò arcivescovo

servate a Roma [Archivio Apostolico Vaticano, Instr. Misc. 382], analizzate da Antonio Antonetti e commentate in un suo scritto del 2020 - "La vicenda di Tommaso Maramonte, chierico e bandito, nel Salento medievale" - hanno permesso di ricostruire le vicende del Tommaso, quanto meno quelle legate al periodo nel quale costui ebbe modo di forgiare la sua carriera criminale. Da quando, cioè, appartenente alla famiglia dell'arcivescovo

di Otranto Giacomo Maramonte, godeva di un canonicato, dapprima nel Capitolo della cattedrale di Otranto, probabilmente nominato e consacrato dal proprio Giacomo, e dopo nel Capitolo della cattedrale di Brindisi. «Nonostante il favore del potente parente, Tommaso non dimostrò la giusta propensione per la vita religiosa, anzi. La sua carriera criminale iniziò molto presto, mettendo insieme una banda di facinorosi suoi pari coi





**LE IMMAGINI** Il duomo di Brindisi, a destra un mosaico che ritrae Tommaso Maramonte

quali molestava le donne in pubblico, picchiava gli stranieri e si dedicava ad attività contrarie al suo status religioso. L'apice di quel primo periodo di malefatte fu il brutale omicidio del portolano di Otranto, Hugo Gallicus, picchiato e sevizato a tal punto da spirare dopo pochi giorni. Il fatto fece molto scalpore, anche perché a morire era stato un ufficiale regio, per di più ultramontano, proveniente cioè dai domini francesi della famiglia reale del tempo, quella degli Angiò.

Se fino a quel momento tutti a Otranto e dintorni avevano finto di non vedere, dinanzi a quel fatto la curia otrantina fu costretta a muoversi, con molto cautela come si precisa nel documento processuale. Nel settembre 1291 l'istruttoria giunse a compimento e fu emanata una prima sentenza di scomunica, valida per sette anni. Contemporaneamente, Tommaso fu spogliato di qualsiasi beneficio, tra cui il titolo di canonico e la relativa rendita che gli era stata concessa di una masseria, a Castrignano dei Greci, vicino Melpignano. La condanna divenne immediatamente operativa, per cui Tommaso si ritrovò improvvisamente senza appoggi altolocati e senza rendita...» [Antonio Antonetti, 2020]

A quel punto, lo scomunicato decise di lasciare Otranto e optò per stabilirsi a Brindisi, certamente supponendo che lì gli effetti della



scomunica non l'avrebbero potuto raggiungere facilmente. Erano quelli, infatti, tempi in cui nel regno di Sicilia conquistato dagli Angioini, imperversava in pieno la guerra dei Vespri (1282-1302), per cui neanche i territori salentini sarebbero rimasti esenti dalle convulsioni di quella guerra ventennale.

Tra il 1297 e il 1298 quella guerra giunse ad Otranto e addirittura fino alle porte di Brindisi, e la città, difesa dalle truppe del capitano francese Goffredo Granvilla, resistette a stento l'assedio della cavalleria del famoso ammiraglio d'Aragona, il calabrese Ruggero di Loira, o Roger de Lauria, il quale in poco tempo aveva già preso Otranto e Lecce.

«... Roger de Lauria, avendo avuto notizia che in Puglia alcune città si erano sollevate agli angioini, andò a costeggiare con la sua flotta quelle terre, guerreggiando contro i nemici della Sicilia come era solito fare nelle sue scorribande. Assalì e saccheggiò Lecce e, giunto ad Otranto con quanto aveva razziato, entrò senza incontrare resistenza in quella città, trovatala aperta e indifesa, ed apprezzandone la strategicità per la sua posizione e per l'eccellenza del suo porto, ne fece riparare e fortificare le mura con bastioni. Da lì Lauria andò con la cavalleria a Brindisi, dove pose l'assedio facendo allestire un campo fortificato da cui cominciò a scorribandare e a distruggere i campi tutto intorno la città, depredando i paesi circconvicini mentre con la flotta che aveva in Otranto controllava la costa. Alla fine, il Lauria tolse l'assedio alla città richiamato in Sicilia dal suo re, Federico III d'Aragona, dopo un ro-

cambolesco tentativo quasi riuscito di penetrare Brindisi dal Ponte Grande, dove Roger e Goffredo furono protagonisti di un duello memorabile. Roger ferì Goffredo nel viso e Goffredo, con una mazza ferrata, colpì Roger alta testa stordendolo e disarcionandolo. Il francese, per ucciderlo, si slanciò col cavallo contro il ferito, però si trovò innanzi il cavallo di Roger e, per evitarlo, cadde nel canale e fu creduto affogato. [“Roger de Lauria” di Manuel José Quintana - 2010]

Venendo alle vicende brindisine di Tommaso Maramonte, questi da subito cominciò a frequentare la cattedrale e la curia ed in qualche modo riuscì ad attirarsi il favore del metropolita del tempo, il francese Adenolfo arcivescovo di Brindisi dal 1288 al 1295, anno in cui fu traslato alla sede di Conza. Non è dato di conoscere i dettagli delle relazioni intercorse tra Tommaso e Adenolfo, ma sta di fatto che l'arcivescovo finì col nominare il Tommaso canonico della sua cattedrale e così costui, con tale rinnovata veste religiosa, si considerò ormai al sicuro.

Quando però la notizia del nuovo status di Tommaso giunse a Otranto, l'arcivescovo Giacomo fu costretto a riprendere in mano la questione relativa a quel suo imbarazzante parente, giacché non avrebbe potuto fare omissione dell'intollerabile fatto che un omicida scomunicato potesse condurre una vita agiata ed in più, continuare a godere della protezione ecclesiastica. L'arcivescovo Maramonte, quindi, scrisse varie missive al suo omologo di Brindisi, ma lo fece invano. Il francese Adenolfo, infatti, >





facendo orecchie da mercante, non ne volle sapere per niente di rimuovere quel suo chierico, se pur colpito da una scomunica ancora formalmente in vigore.

Quell'inspiegabile atteggiamento dell'arcivescovo brindisino altro non fece che alimentare l'arroganza del prete divenuto baldanzoso canonico Tommaso il quale, infatti, sfruttò quell'insperata protezione per riorganizzare una propria banda di malviventi con cui, tra altre nefandezze, pensò bene di promuovere una spedizione punitiva contro la masseria di Castrignano della cui rendita era stato spodestato: depredò tutti i beni mobili che poté e si portò via tutti gli animali. In seguito, con un'altra serie di azioni fraudolente, riuscì ad impossessarsi dei beni che erano stati dell'arcidiacono di Oria, il quale ne aveva lasciato in testamento una buona parte ai canonici otrantini, per cui lui aveva avanzato, e quindi fatto valere con la forza, i suoi supposti diritti.

«Il salto di qualità per il nefando Tommaso giunse con la partenza dell'arcivescovo Adenolfo ed il conseguente arrivo alla cattedra di Brindisi nel 1296 del nobile capuano Andrea Pandone, poi rimastovi fino al 1304. Questi, non solo continuò a proteggere il canonico, ma addirittura nominò Tommaso arcidiacono della cattedrale, mettendolo di fatto alla guida del Capitolo e quindi destinandogli anche una ricca rendita. In pratica, accadde che lo spregiudicato arcivescovo Andrea, per rafforzare la propria posizione nel contesto locale, pensò bene di utilizzare il Tommaso, quando questi gli si offrì garantendogli la sua mano armata per il controllo della diocesi.

Quell'accresciuta forza infiammò di nuovo le mire violente dell'arcidiacono, guidate dal suo spirito di vendetta contro quei canonici della cattedrale di Otranto che avevano so-

#### LE IMMAGINI La cattedrale di Otranto e in basso il monastero di San Nicola di Casole

stenuto la sua scomunica e il suo esilio. Così, i suoi uomini assalirono il ricco monastero greco di San Nicola di Casole, fondato nel 1098 a pochi chilometri dalla città. Fu un gesto del tutto gratuito, ma utile a creare un senso di insicurezza a Otranto e nel resto della regione. La sua tattica, del resto, oltre

ad essere volta a colpire i suoi avversari a Otranto, perseguiva lanciare un messaggio chiaro ai suoi nuovi nemici che via via si era inevitabilmente creato con i suoi soprusi anche in Brindisi...» [Antonio Antonetti, 2020]

Traslato l'arcivescovo Andrea Pandone a Capua nel 1304, l'arcidiocesi di Brindisi rimase vacante ed affidata all'amministrazione di F. Ridolfo da Granvilla, patriarca gerosolimitano dell'ordine dei Predicatori, fino all'arrivo del nuovo arcivescovo Bartolomeo





**LE IMMAGINI** A destra ancora un'immagine del monastero di San Nicola di Casole

da Capua nel gennaio del 1306, nominato dal papa "avignonese" Clemente V. Con quella vacanza si fu creando di fatto un vuoto di potere in tutta l'arcidiocesi, di cui cercò di approfittare l'arcidiacono Tommaso, impegnandosi a modificare ancor più radicalmente gli equilibri di potere all'interno del Capitolo a vantaggio proprio e a svantaggio di molte famiglie locali, così come aveva già iniziato a fare fin dal 1298, quando aveva tentato di liberare il Capitolo dagli obblighi pecuniari che erano stabiliti verso i propri confratelli canonici e, in conseguenza, verso le loro rispettive famiglie.

Nonostante l'inasprimento di queste tensioni a Brindisi, l'arcidiacono Maramonte si occupò di organizzare ben due spedizioni punitive contro la cattedrale di Otranto. Nel giorno di Pasqua del 1304 entrò nel palazzo arcivescovile assieme ai suoi sgherri e portò via i beni asportabili; nell'inverno successivo assalì la cattedrale, dove penetrò armato e ferì con frecce di balestra due canonici. L'arcidiacono però, era stato denunciato da alcune influenti famiglie brindisine riuscendo ciò, finalmente, a produrre una prima se pur tardiva reazione formale della corona angioina, anch'essa in qualche modo stanca di tollerare le scorrerie e le violenze di quell'uomo.

«Nell'anno 1305 il sunnominato arcidiacono Maramonte, uomo di genio sedizioso, e capace di ogni eccesso, profittando della vacanza della Sede, e stipato da una ciurma di laici facinorosi pose in iscompiglio la città e diocesi tutta, commettendovi de' molti e gravi eccessi, tanto che il Capitolo e l'Università brindisina furono costretti a spedire al Re Carlo [II D'Angiò] i sindaci Giovanni Fornaro, e Guidone di Saladino, e con reale rescritto de' 2 febbraio dello stesso anno fu commesso al gran Giustiziere di Terra d'Otranto a dover reprimere e severamente punire l'arcidiacono, uomo sedizioso ed iniquo, di unita ai complici de' suoi eccessi. Tale rescritto reale trovasi nell'archivio di questa Chiesa.» [“Articolo storico su' vescovi della Chiesa Metropolitana di Brindisi” di Vito Guerrieri, 1846]

A quel punto, cogliendo l'occasione dell'isolamento sociale in cui si era cacciato l'arcidiacono a Brindisi, il tribunale diocesano di Otranto decise finalmente di rinnovare la decadenza a divinis e la scomunica di Tommaso, con l'arcivescovo Giacomo Maramonte ed il Capitolo otrantino che il 20 febbraio 1305 sottoscrissero e bollarono il documento. E questa volta la scomunica avrebbe potuto permettere alla legge civile di



fermare Tommaso e privarlo di qualsiasi supporto politico ed economico. La magistratura, infatti, aveva bisogno di un appoggio giuridico per poter intervenire, dato che la costituzione del regno di Napoli vietava agli ufficiali del re di perseguire gli ecclesiastici, a meno che un'autorità religiosa non ne censurasse il comportamento.

«Fu così che si giunse alla seconda scomunica, la cui sentenza metteva in dubbio sin dall'inizio del suo dispositivo l'appartenenza stessa allo stato clericale di Tommaso (qui dicitur archidiaconus Brundusinus), ne ricostruiva minuziosamente i crimini e si chiudeva con le massime censure ecclesiastiche possibili.» [Antonio Antonetti, 2020]

Soltanto allora, ed infine, il potentissimo arcidiacono di Brindisi, Maramonte, fu costretto a fare ammenda delle proprie colpe. Era stata necessaria la sinergia tra i vertici della Chiesa otrantina, l'élite brindisina e la magistratura regia per riuscire a fermare la forza di un solo uomo, spregiudicato facinoroso e per certo ingegnoso, in grado di mobilitare una comitiva di uomini d'armi tanto potente da mettere a ferro e fuoco mezzo Salento, penetrare con violenza in luoghi sacri e nella stessa cattedrale d'Otranto, devastare i patrimoni di diverse chiese e famiglie, e quant'altro, facendo quasi precipitare nel caos le chiese otrantina e brindisina.

Il finale di questa incredibile vicenda, però, non era per nulla giunto, e ne sarebbe seguita una appendice, ancora e, anzi, ben più paradossale: dopo aver minacciato e finanche ferito i canonici di Otranto, nel 1310 cinque anni dopo la seconda scomunica, quegli

stessi religiosi lo scelsero come loro nuovo arcivescovo di Otranto, successore del parente Giacomo, appena scomparso. Non è dato di conoscere quali furono le ragioni, le manovre e le procedure che portarono all'ascesa al soglio arcivescovile di Tommaso Maramonte, ma si sa che - come prevedibile - il nuovo arcivescovo appena poté, ordinò la distruzione di tutte le carte riguardanti i suoi due processi di scomunica... e poi visse per ancora dieci anni felice e contento da arcivescovo di Otranto, fino alla morte, nel 1320. E per sua sfortuna, lo prevede molto bene anche il notaio otrantino estensore del documento di scomunica, il canonico Pietro Iohannis, il quale riuscì a sottrarre opportunamente la copia originale della sentenza per quindi farne produrre una copia fedele in Santa Maria Capua Vetere. Il documento Instr. Misc. 382 che riposa nell'Archivio Apostolico Vaticano in Roma, non è, infatti, l'originale della scomunica, ma proprio la copia fatta produrre dal canonico e notaio Pietro. Fu il gesto coraggioso di una persona eticamente encomiabile che, evidentemente, non voleva lasciar cadere nell'oblio le vicende e le gravi colpe di quell'uomo, il quale nel frattempo era diventato suo arcivescovo.

Nella diocesi brindisina, intanto, e nella città intera, era ritornata la tranquillità, con l'arcivescovo Bartolomeo da Capua che la continuò a guidare saggiamente per molti anni, fino alla sua morte, circa il 1319, avendo rinunciato alla nomina che gli era stata offerta della prestigiosa soglia arcivescovile della sua Capua.

# Brindisi, una città al limite: da meta per la fuga, a fuga per l'immaginario

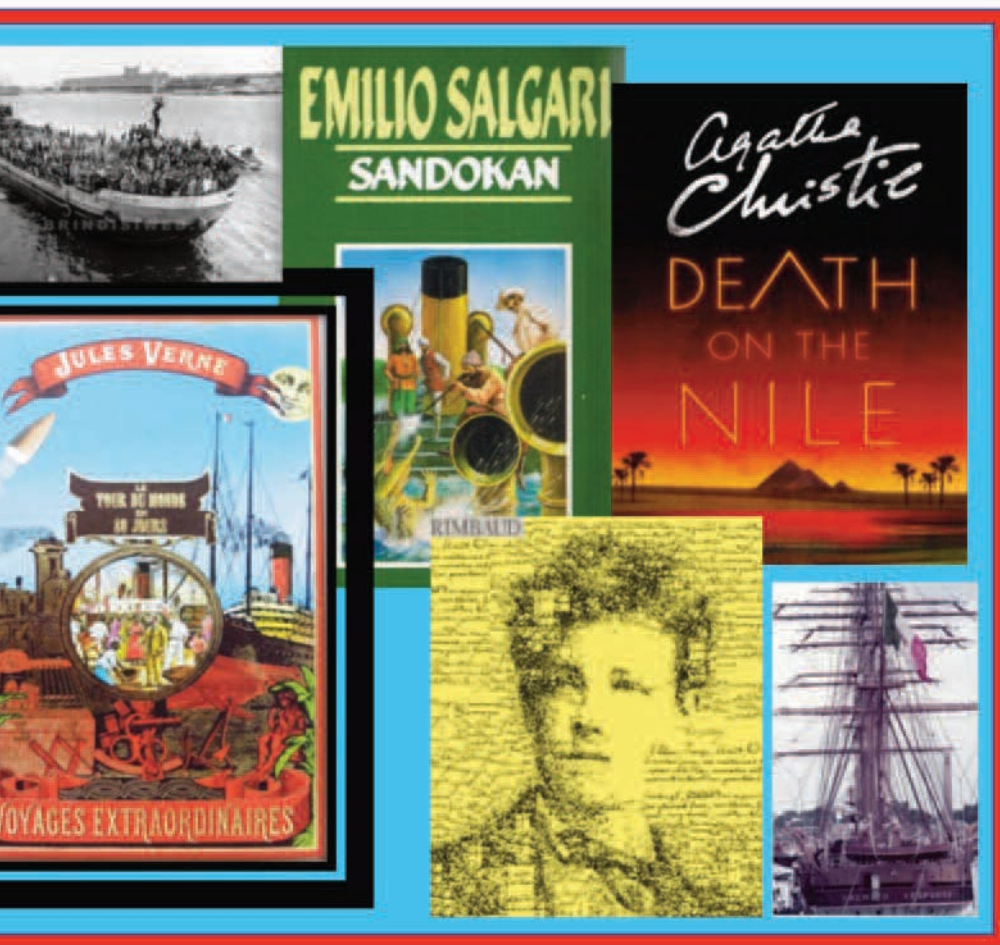
**In questa città, storicamente, non ci si va, non ci si ferma: a Brindisi si arriva e da Brindisi si parte. Una città collocata a fare da separazione tra due mondi: l'Occidente e l'Oriente**

di Gianfranco Perri

**P**arecchi anni fa scrissi di Buenos Aires [Brindisi, perla in un pianeta di bellezze – Senzacolonne dell'11 novembre 2011] e raccontai di quella bella e interessante città sudamericana che in più occasioni ho avuto il piacere di visitare, sia per lavoro che per diletto. Il contesto di quel mio scritto mi portò a tentare un improbabile parallelismo tra Buenos Aires e Brindisi, che feci, in realtà, per segnalare una specifica ed in apparenza incongruente differenza tra le due città, pur entrambe portuali e pur entrambe – in senso geografico – estreme: Brindisi, con il suo porto intagliato presso l'estremità del tacco dello stivale italico propenso a sudest nel Mediterraneo a mo' di spartiacque tra i due mari Adriatico e Ionio e Buenos Aires, con il suo porto anch'esso situato prossimo ad una estremità geografica, addirittura la punta dell'intero continente americano, propensa a sud a mo' di spartiacque tra i due oceani Atlantico e Pacifico. Ebbene, mente Buenos Aires è, in apparenza pieno rispetto della logica, un luogo estremo dal quale non si passa, ma al quale si arriva di proposito, per fermarsi – non si va a Buenos Aires per poi proseguire il viaggio, o ci si







ferma o si torna indietro – a Brindisi, invece, normalmente e storicamente parlando, non ci si va, non ci si ferma, a Brindisi si arriva e da Brindisi si parte. Quale sarà, allora, la ragione di tale sostanziale differenza? Ebbene, la spiegazione è semplice e va ricercata nel fatto che, pur essendo geograficamente entrambe città luoghi ‘al limite’, solamente Brindisi è – anche – luogo ‘di limes’, cioè ‘di frontiera’: di separazione ossia tra due entità e, nel caso specifico, nientemeno che tra due mondi, Occidente e Oriente. Ed è proprio a tale singolarità, a tale doppia peculiarità, che Brindisi deve gran parte – nel bene e nel male – della sua plurimillennaria storia nonché della sua indiscussa fama nel mondo: essere una città di frontiera è attribuito abbastanza comune, ma essere allo stesso tempo città sita all’estremo di una propaggine geografica, di fatto continentale, è invece attribuito decisamente singolare, forse unico.

Molto probabilmente lo aveva ben scoperto anche Ernest Hemingway quando nel suo famoso ‘Addio alle armi’, nel dialogo tra Frederic – il giovane tenente medico volontario americano, protagonista del romanzo – e Gino, ufficiale medico italiano incontrato nelle retrovie del fronte del Carso, tra Gorizia e Caporetto nell’autunno del 1917, fa dire al secondo: «Tu cosa faresti se avessi una frontiera fatta di montagna?» E Frederic risponde:

«Una volta gli austriaci venivano sempre bastonati nel Quadrilatero attorno a Verona, li lasciavano scendere in pianura e li bastonavano lì.» E Gino: «Ma i vincitori erano francesi, in casa d’altri è più facile risolvere i problemi militari.» E Frederic: «E già, quando si tratta del tuo paese non lo puoi usare così scientificamente.» E Gino: «Eppure i russi l’hanno fatto, per intrappolare Napoleone.» E Frederic: «Sì, ma quelli avevano un paese veramente enorme, se in Italia tentaste di ritirarvi per intrappolare Napoleone, vi ritrovereste a Brindisi! ...» Quindi, come a voler significare “in Italia, il luogo più remoto dove si potrebbe pensar di andare per fuggire da un nemico, è Brindisi: un luogo sito all’estremo geografico ed in più, luogo di frontiera”. Qualcuno ha finanche avanzato la suggestiva idea che Hemingway in quel suo romanzo scritto nel 1928 abbia prefigurato per Brindisi – città limite e città limes – la meta della fuga del re nel ’43 per da lì, come fecero i russi dalla Siberia con Napoleone, attendere pazientemente la ritirata degli invasori: intrigante l’ipotesi della prefigurazione e, comunque, certamente premonitrice la citazione.

Del resto, già ben prima del ’43, praticamente da sempre nel corso della storia, a Brindisi erano fuggiti – se pur con fughe dalle cause e dagli esiti dissimili – veramente in tanti: a cominciare da Falanto, Spartaco, Cicerone, Pom-

peo, per solo citare i primi tra quelli divenuti famosi, e via via molti altri. E anche proprio subito prima e subito dopo quel ’43 si registrarono alcune tra le più eclatanti fughe a Brindisi, con tanti arrivi e tante partenze: a cominciare dall’inverno del 1915-1916 con il biblico esodo dell’esercito serbo – con più di 270.000 tra soldati serbi, re Pietro I di Serbia e re Nicola I di Montenegro inclusi, profughi e prigionieri austroungarici – e continuando, nel 1945, con il continuo affluire a Brindisi dei profughi giuliani, fiumani, dalmati, e quindi degli ebrei che venivano dall’Europa orientale e dall’Africa settentrionale. E poi ancora, solo trenta anni fa nel 1991, con l’impressionante arrivo in massa di varie decine di migliaia di Albanesi.

E tra i primi fuggitivi a Brindisi sopra citati, vissuti prima di Cristo, e gli ultimi giunti in fuga a Brindisi, vissuti sul finire del secondo millennio, quanti altri più o meno famosi ce ne furono? Sarebbe certamente troppo lungo e troppo arduo poterli menzionare e pertanto: meglio rinunciare a farlo. Solamente provo ad accennare a quanto accadde a Brindisi, sempre in relazione a fughe arrivi e partenze, nel bel mezzo dei due estremi epocali sopra indicati, già entrato cioè il secondo millennio, nell’epopea delle crociate, fin dalla prima – nel 1100 Goffredo, signore normanno di Brindisi, accoglie i reduci della prima crociata e sposa sua figlia Sibilla al reduce Roberto Courteheuse, duca di Normandia, sfarzosamente dotandola grazie alle ricchezze che aveva accumulate proprio in Brindisi [Historia Ecclesiastica, di Ordericus Vitalis in Patrologia Latina, Parigi 1835] – e lo faccio alimentando il mio racconto con parte di quanto richiamato da Rossana Alaggio in un suo interessante articolo del 2005 “Immagini da una frontiera dell’Occidente Medievale”.

Per tutta la durata del fenomeno crociato risultano numerose le attestazioni di spostamenti che assegnano al porto di Brindisi il ruolo di terminale di scambio per le armate al seguito di alcuni dei più importanti membri dell’aristocrazia d’Ultralpe, oltre che di alcuni sovrani europei di ritorno da Gerusalemme, di dignitari e di alti prelati – forse mai si era verificata un’affluenza numericamente paragonabile a quella che la spedizione federiciana del 1227, la sesta crociata, riuscì a coinvolgere. Per tutti quei tempi, tra la fine dell’XI secolo e il XIV infatti, numerose testimonianze pervenute attribuiscono a Brindisi una importante funzione negli spostamenti degli eserciti cristiani per e dalla Terra Santa, che comportarono un gran numero di transiti, imbarchi e sbarchi, anche di nobili, dignitari e membri delle più importanti dinastie regnanti europee con il loro seguito armato, o comunque di soggetti spesso rappresentanti di istituzioni aventi, a diversi livelli, rapporti – compresi intricati legami familiari – con la monarchia normanno-sveva, cui Brindisi apparteneva.

L’eco delle loro imprese, diffusa in tutta Europa dai tanti racconti dei protagonisti e dai resoconti di cronisti che molte volte erano loro stessi membri delle spedizioni, contribuì in buona misura a con-



solidare nella coscienza collettiva della civiltà occidentale la percezione di Brindisi quale avamposto di una frontiera, e non solo in termini meramente geografici. Brindisi inoltre, allo stesso tempo, con il suo porto divenne base strategica fondamentale per tutti i principali potenti ordini monastico cavallereschi, quali giovanniti teutonici e templari: vi svernavano le flotte dei monaci guerrieri e mentre nei cantieri navali si dava corso alle necessarie riparazioni, in città si producevano contatti incontri e colloqui tra personaggi di prim'ordine, provenienti da tutta Europa e dal vicino e lontano Oriente.

Rosanna Alaggio riferisce del grandissimo numero di citazioni ricevute dalla città di Brindisi proprio a proposito della sua duplice condizione di 'città estrema' e di 'città limes': "Brindisi si trova menzionata in diciotto opere, tra romanzi e cronache redatte in antico francese e in altre lingue romanze, e in ben ventiquattro Chanson de Geste." E anche se i rimandi a Brindisi nella maggioranza dei casi sono citati in relazione a postazioni di transito e d'imbarco per le imprese crociate di protagonisti eroici e temerari, spesso sono utilizzati anche come termine di riferimento per voler esplicitamente esprimere per quella Brindisi "la dimensione di una distanza ai limiti del raggiungibile e del conosciuto". Un'immagine che non necessariamente derivava da una conoscenza diretta, ma che piuttosto risentiva dell'influenza di proiezioni fantastiche e che per tal motivo in certi casi aggiungeva alla realtà risvolti suggestivi di una dimensione addirittura esotica, enfatizzando i parametri che ne mettevano maggiormente in risalto le caratteristiche proprie di una terra di frontiera, elaborata dall'immaginario collettivo come limite estremo di un'intera civiltà, il luogo della separazione che diventava anche momento di coesistenza tra il reale, la consuetudine e l'ideale:

"Nel Galeran de Bretagne l'eroina protagonista è descritta come la più bella che si possa trovare fino a Brindisi e nel Tournoi Chauvency viene fatta menzione di un uomo come il migliore che possa esistere fino a Brindisi. Nell'Ugo Capeto si cita Brindisi per ben tre volte: non è possibile trovare cavalieri valenti come Beuve de Tarse fino al porto di Brindisi; un figlio di Brabant si vanta dell'opulenza della casa di suo padre che non ha pari in tutta la Francia e neppure a Brindisi e, infine, lo stesso Hugo Capeto è un cavaliere che non ha pari fino al porto di Brindisi. Nel Le Batard de Bouillon la regina Margalie è la più bella che esiste fino al porto di Brindisi. Nell'Enfances Renier il porto di Brindisi è menzionato come riferimento per esprimere una distanza enorme. Nel Lion de Bourges si fa riferimento all'oro di Brindisi. Nel Garin de Loheren un elmo di notevole fattura proviene da Brindisi. Nell'Elie de Sant Gilles Brindisi è una città pagana. L'Ipodemon è ambientato nella Brindisi medievale. E Brindisi, infine, nel Roman du Chastelain de Coucy et de la dame de Fayel viene scelta come città in cui si spegne e viene seppellito il Castellano de Coucy, verosimilmente Guy de Ponciaus, morto in Terra Santa al seguito di Riccardo Cuor di Leone: un'am-



bientazione, quella a Brindisi, privilegiata per la descrizione della morte di un valoroso cavaliere cristiano al ritorno dalla Terra Santa." Riavvicinandosi poi, a poco a poco ai tempi nostri, si scopre che tra fine 800 e inizi 900, proprio mentre si stava inaugurando il canale di Suez, da Brindisi il visionario professor Sappeto e l'ammiraglio Acton il 12 ottobre 1869 salpavano verso la baia di Assab in Eritrea, muovendo il primo passo dell'avventura coloniale italiana, e poco dopo: «con lo scalo dei grandi piroscafi della Valigia delle Indie, Brindisi ritorna nell'immaginario europeo non più, come era stato nei secoli immediatamente precedenti, quale limes della cristianità innanzi al turco, ma nuovamente quale porta verso l'esotico. Fogg, per compiere il suo 'Giro del mondo in ottanta giorni' è verso Brindisi che deve muovere, come del resto lo fanno anche molti personaggi creati da Agata Christie o da Gide. Sulle banchine del porto, per mesi prima d'essere coattivamente rimpatriato, s'aggirò Rimbaud [in realtà non vi giunse perché in cammino da Milano a Brindisi, nel 1875, fu colto da un'insolazione che gli impedì raggiungere la meta]. E qui sarebbe sbarcato Tagore che riconobbe in una appena intravista ragazza di Brindisi il volto giovane dell'Europa. Finanche Emilio Salgari, l'idea del suo oriente immaginario è possibile l'abbia colta a Brindisi, capolinea, con Venezia, dell'unica tratta di mare che si sa da lui percorsa. La storia della città, del resto, può riassumersi in quella delle alterne fortune del suo porto e intendersi nel più generale quadro di riferimento offerto dall'evoluzione dei rapporti fra gli stati rivieraschi del Mediterraneo e dei grandi itinerari saldanti Europa, Africa e Asia.» [Brindisi e la storia del mare di Giacomo Carito, Pubblidea 2005]

Ed eccomi di ritorno al mio articolo su Buenos Aires; iniziava con queste esatte parole: «Caro direttore Gianmarco, nel mio andare per il mondo avrò incontrato forse un centinaio, e

anzi molte più, di persone che di fronte alla mia affermazione di essere di Brindisi rispondendo alla naturale domanda che tra conoscenti circostanziali ci si scambia sul rispettivo luogo di provenienza, mi hanno replicato con decisione: certo Brindisi, io la conosco, ci son stato per andare in... 'oriente' via mare, un bellissimo porto!...» Naturalmente quel mio "andare per il mio mondo" si riferiva ad anni che ormai son trascorsi da parecchio, quanto meno, naturalmente, ad anni precedenti la data - 2011 - dell'articolo. Anni, comunque, in cui non imperversavano ancora i voli low cost, anni in cui per andare dall'Europa in Oriente, in Grecia, Albania, Turchia, Egitto, India, eccetera, generalmente si 'prende' una nave e molto spesso la si prende - come 'da sempre' - proprio da Brindisi.

E adesso? Certo, Brindisi continua ad esistere nella sua posizione geografica di sempre, quindi di 'città al limite'. Ma continua ad essere città limes? Probabilmente sempre meno, in un mondo che sembra voler tendere, pur tra tanti ostacoli, all'eliminazione delle frontiere, anche se per ancora un po' ci si dovrà accontentare d'averne solo spostato più in là alcune avendone eliminato alcune altre: Dubrovnik, Durazzo, Vallona, Corfù, Pireo e tanti altri posti, per Brindisi non sono più dall'altro lato del limes. Tutto un percorso ancora lungo e accidentato che sull'altra sponda del limes vede tuttora rimaste la Turchia, l'Egitto, l'India, eccetera. In entrambi i casi però, si tratta pur sempre di luoghi, vicini o lontani che siano, che oggi di fatto si raggiungono tutti con l'aereo. E anche se Brindisi ha il suo bell'aeroporto, non è assolutamente la stessa cosa!

Dubito fortemente - con un pochino di malinconia - che i miei figli, e ancor più i miei nipoti, al comunicare le loro origini brindisine ad un qualche interlocutore incontrato circostanzialmente, si possano sentir rispondere: "Ah! Brindisi, io la conosco, ci son stato per andare a..." Ma, magari e spero, mi sbaglio.





# Sant'Apollinare?

## Sì, ma prima dove facevano il bagno i brindisini?

**Lidi Gaudio, Brento, Cafiero  
Motoscafo Lepore, Sirena del mare...**

di **Gianfranco Perri**

**L**il 16 luglio 1949 a Brindisi vide la luce il settimanale indipendente "IL PANARO satirico umoristico", direttore responsabile Francesco Arina, Tip. del Commercio V. Ragione - Brindisi. In quell'anno 1949 furono stampati 24 numeri e l'anno seguente 1950, il 7 gennaio, uscì il Numero 1 dell'Anno II. Poi, perlomeno da quanto risulta negli archivi dell'Emeroteca Provinciale di Brindisi, nessun altro numero. In realtà, per la cronaca, circa trent'anni prima, dal 1920 e per pochi anni, a Brindisi era già stato pubblicato un periodico con quella stessa testata, "Organo ufficiale della Lega del Panaro" col motto "dico ciò che mi pare ed esco quando mi piace", gerente responsabile Giuseppe Caponocce, Stab. Tip. Roma - Brindisi.

"IL PANARO" del 1949 contava con un buon numero di interessanti rubriche, tra le quali si annoveravano: "La puisia di papa Ustinu; Il salotto di donna Diatora; Dizionario-Guida dialettale; Totopanaro; Piccola posta e; Ricordi. Ebbene proprio dall'edizione pubblicata nel Numero 8 del 3 settembre di quest'ultima rubrica "Ricordi", estraggo e riproduco integralmente il simpa-

*Brindisi: Spiaggia Anno 1920*





# Brindisi spiaggia 1933



tico pezzo intitolato “Gaudioso, Brento, Cafiero... Motoscafo Lepore... Sirena del mare...” a firma di Vittorio Guadalupi. Un “Ricordo” – di fatto una “Storia” – la cui condivisione immagino possa suscitare l’interesse dei brindisini che in questo periodo sono alle prese con gli inizi di una nuova

estate cittadina.

Un capitolo di storia brindisina che, di fatto, ormai non può più contare con testimoni che l’abbiano vissuto a pieno in prima persona: quei primi nomi che intitolano l’articolo, infatti, identificavano le antiche spiagge interne al porto su quel tratto di costa in cui,

solo nel secondo dopoguerra, sarebbe sorta la celeberrima spiaggia brindisina di Santa Apollinare, “Santa Pulinara”. Ecco il testo dell’articolo di Vittorio Guadalupi:

«...Dopo la lunga parentesi della guerra, alla ripresa ufficiale della prima stagione balneare post-bellica del 1946, pochi saranno stati coloro che hanno ricordato quel che era stato il moderno “lido” S. Apollinare negli anni ancor precedenti il 1938 (questo benedetto anno, pietra angolare dei nostri riferimenti!): la sequela degli stabilimenti snodantesi come il susseguirsi di stazioni ferroviarie a noi note in prossimità della nostra Città d’arrivo. La composizione topografica dei ben distinti ed organici gruppi di cabine, cui i proprietari avevano attribuito nomi simbolici o i propri, e dietro ai quali si articolava una organizzazione tutta propria. Agiva tutto un mondo a sé, con caratteri spiccati attraverso i quali si poteva indovinare il “genere” di bagnanti che frequentavano quei gruppi: Gaudioso, Brento, Risorgimento, Cafiero, D’Accico... sono nomi che richiamano quasi delle istituzioni tramontate, ma ricche di ricordi, di esperienze vissute e di sensazioni ineffabili.

Oggi, la nuova elegante costruzione in muratura, così uniforme, razionale, dalla linea impeccabilmente e simmetricamente coerente all’arco naturale del bagnasciuga – i lettori mi perdonino lo scalognatissimo termine – avrà in molti cancellato il ricordo dei “cambarini” eretti sul mare, i quali formavano coi pali da sostegno un labirinto da cui era difficile uscire e nel quale talvolta era comodo perdere l’orientamento, sicché, al momento di risalire attraverso le scalette in cabina, capitava – ahimè – di sbagliarsi e di suscitare con la propria inopportuna e improvvisa presenza i gridi di allarme delle donne, colte in atteggiamenti non certo normali.

Allora il mare non era così amico



BRINDISI - Bagni Brento





come oggi: forse ce lo rendeva temibile l'esagerata preoccupazione delle mamme le quali, se scendevano anch'esse in mare, restavano avvinghiate all'estremità della scaletta controllando ogni movimento di noi figli, costretti ad agitarci alla meno peggio o a tentare qualche pazzia negli angusti corridoi senza sole, circondati dai sullodati palletti da sostegno, viscidati per le erbe marine cresciute o, peggio, pungenti per i denti di cane scaturiti dalla loro anzianità subacquea. Chi era sotto il controllo della genitrice – i papà allora erano occupatissimi e le ferie erano conquiste sociali ancora lontane – doveva altresì subire l'ordine perentorio del rientro. Esso maturava in genere dalla personale esperienza fisiologica data dal classico tremolio, il quale faceva sentenziare che il bagno era arrivato alla fine. Non c'era da discutere o da provare il contrario. La caratteristica rugosità dei polpastrelli delle dita era l'indice inoppugnabile che il bagno non poteva più oltre prolungarsi. Il classico "piscuettu" con pomodoro subito dopo il bagno, veniva consumato avidamente per smorzare il risvegliatissimo appetito e quale immediato rigeneratore delle forze sprecate nel mare.

Il mondo femminile non era assillato, allora, dagli attuali problemi del due pezzi o del prendisole a tinta unita o a colori, o ancora dell'abolizione o meno della gonnellina. Il costume da bagno era, sì, spesso un problema, ma non di carattere estetico, bensì di carattere economico-arrangiatario. Quanti grembiuli neri da scuola fuori uso finivano la loro sfruttatissima esistenza ripiegando in pagliacetto da bagno per dodicenni! Le donne non ancora quarantenni, o comunque su un presunto piano di mondanità, applicavano sugli abbondanti ed oscuri costumi di

cotone vezzosi nastri bianchi che, lungi dall'interrompere la monotonia, richiamavano stranamente quegli abiti indossati per devozione verso Santo Cosimo o San Giuseppe. Le donne senza alcuna pretesa o le ospiti della provincia, non ricorrevano addirittura al costume perché utilizzavano mastodontiche camicie bianche che, appena in acqua, si rigonfiavano come immense salicce e fuori dell'acqua si appiccicavano sulle carni delle indossatrici costrette a rifuggire velocemente dagli sguardi disgustosamente curiosi degli uomini.

Tra questi ultimi, quelli "di pena" usavano mutandine nere di cotone con canottiera bianca di grande effetto, gli altri, mutandoni osceni con malsicuri bottoni sul davanti. I bambini venivano iniziati dai genitori al nudismo integrale perché era inconcepibile sprecare per essi sia pure un declassabile grembiule da scuola.

Ma l'avventura balneare non si viveva solo al lido, essa assumeva tinte vivaci nell'andata e nel ritorno via mare. Il problema fondamentale da affrontare nella scelta del mezzo di trasporto era talvolta addirittura





amletico. Prendere la barca a remi costituiva una sensibile economia, ma era fonte di preoccupazioni per la malsicura navigazione. Prendere il vaporetto significava far tacere i palpiti della paura a costo però di una forte spesa e spesso di attese prolungatissime prima della partenza, malgrado le altisonanti assicurazioni dei mozzi: "...si parte subito-ooo! ..."

Spesso vinceva il senso dell'economia, anche perché nell'intimo si riconosceva che la diffidenza verso la barca era frutto di personalissima impressione. Mentre, d'altra parte, il mostrarsi timorosi per l'imbarcazione a remi era come mettersi al livello di un qualsiasi mesagnese o di un comune soldato della locale guarnigione del 47° Fanteria, privi entrambi di familiarità col mare, tanto che - ed è questo il lato veramente triste dei ricordi - regolarmente in ogni stagione qualche esemplare delle due categorie annegava miseramente nelle acque del canale Pigionati.

Ma anche un altro fattore ancora militava a favore delle barche a remi: la diffidenza che nell'animo degli utenti aveva lasciato il famosissimo motoscafo Lepore. Chi non lo ricorda? Allora sembrava qualcosa di diabolico. Era lanciato con un motore potente, ben pulito: non saprei affermare, oggi, se fosse effettivamente così veloce come appariva, agli occhi di noi ragazzi specialmente. Certo si è che batteva tutti gli altri mezzi in velocità, ma scontava tale privilegio con un inconveniente che provocava al suo verificarsi scene di panico mentre diffondeva il discredito tra i bagnanti. Il motoscafo Lepore, infatti, aveva il pessimo vizio di fermarsi lungo il percorso per facili guasti al motore e il suo piccolo equipaggio doveva



far uso spesso di remi tenuti di riserva con grave scorno del proprietario, il quale danneggiava anche i suoi colleghi, date le ripercussioni negative per la categoria. Talvolta la preferenza accordata al diabolico motoscafo era prerogativa dei più arditi e degli sventati; mai di chi conduceva la "zangaglia" dei figlioli, nipoti, vicini di casa, eccetera, il cui controllo richiedeva addirittura qualità militari e precauzioni degne di una immersione in batiscafo! Solo la loquacità invitante di Arsenio, che intercalava al brindisino frasi di effetto in dialetto triestino, riu-

sciva a vincere le titubanze e a far prendere imbarco nel temuto motoscafo, avanguardia ardita della navigazione interna a motore. E poi ancora, meriterebbero un cenno le più belle barche a vela di allora: "Garibaldino del mare", "Sirena del mare" e tante altre. Ma lo spazio è tiranno e temerei di infastidire il dolce automatismo dei ricordi di chi, sensibile a tutto ciò che è trascorso, si accontenta di questi miei poveri fugaci accenni per costruirvi, a suo piacimento, il proprio mondo di ricordi ricco di personali e magari segreti riferimenti...» - Vittorio Guadalupi



# Da don a don: Pizzigallo ricorda Pasqualino Camassa

**Due sacerdoti brindisini che sono rimasti nella storia  
(e nella leggenda) della città che hanno amato profondamente**

di Gianfranco Perri

**S**fogliando il settimanale brindisino indipendente “IL PANARO satirico umoristico” – direttore responsabile Francesco Arina, Tip. del Commercio V. Ragione – del 23 luglio 1949, nella rubrica “Ricordi” richiama l’attenzione il titolo dell’articolo: “Un brindisino amante di Brindisi”. Una piacevole lettura di un testo del tutto attuale ed assolutamente condivisibile. Ed eccolo qui integralmente riproposto, in omaggio a quei due “don” brindisini che tanto hanno avuto in comune, sia nella loro vita di autentici brindisini che nel loro profondo amore e senso di appartenenza a questa loro città.

«Encomiabile l’iniziativa di alcuni coraggiosi che hanno voluto innalzare sull’antenna dei ricordi di Brindisi un foglio umoristico, che si prefigge di portare nella morta gora della vita locale una ventata di umorismo piacevole e di verve simpatica. Umorismo e verve tendono a dare alla nostra città una nota colorita di vita con la quale si vuole risuscitare in tutti l’amore e la devozione a Brindisi nostra nel servizio devoto sincero per il bene della città, sfogliandoci di tutte le imperfezioni che ci attanagliano e riempiendo tutte quelle lacune che rimangono ancora vuote, e questo solamente per il bene di Brindisi.

In questa nobile gara di intenti non possiamo dimenticare una simpatica figura di brindisino, anzi di un sacerdote brindisino, sempre viva nel memore affetto di tutti, papa Pasqualino Camassa. Ci pare un sogno che egli non sia più con noi, in mezzo a noi; lo sentiamo sempre vicino,







**LE IMMAGINI** Sopra don Pasqualino Camassa, a sinistra don Augusto Pizzigallo

vicino a noi.

Ci sembra di rivederlo ad ogni svolta di strade, ad ogni angolo di piazza, ci pare di rivederlo innanzi ad ogni pietra antica, pieno di loquacità, pensoso d'innanzi a un monumento. Starei per dire ciarliero con gruppi di forestieri desiderosi di conoscere la storia bimillenaria di questa nostra città che tanto appassiona gli studiosi. Il sacerdote nel senso vero della parola passò in mezzo al popolo senza affettazioni e senza infingimenti, comprese l'essenza vera del Vangelo che ha la sua linfa nell'amore di Dio ed in quello del prossimo.

Ovunque con la sua simpatica eloquenza predicò il Gesù dell'amore, della misericordia e del perdono e a tutti fece sentire gli effetti benefici della sua inesauribile carità. I vecchi poverelli furono la costante sua preoccupazione e per loro fondò il dispensino della provvidenza dove affluirono e defluirono oblazioni cospicue. Preoccupato dell'avvenire dei giovani, aprì per loro la prima e purtroppo ultima biblioteca circolante gratuita, che diede possibilità di leggere libri buoni, sani ed educativi.

Il Museo di San Giovanni al Sepolcro fu il palpito di tutta la sua vita. Raccolse nel vetusto tempio tutte le pietre, le lapidi, le sta-

ture ed i ricordi che cantano la storia di Brindisi e curò con amore mirabile i rapporti di Brindisi con Roma. Con dotte pubblicazioni attrasse l'attenzione gli studiosi italiani e stranieri i quali guardarono a Brindisi come una fonte di importanti cognizioni per la storia dell'arte.

Nelle vetrine del museo si conservano ancora oggi con religiosa cura tutti gli oggetti che egli trovò negli scavi che si facevano per le nuove costruzioni, presso le quali si presentava con la premura e la severità di un aguzzino implacabilmente amante della storia e dell'arte. La sua anima lieta raggiava nei suoi occhi luminosi, quando dalle grotte e dalle gallerie che si aprivano nelle viscere del sottosuolo poteva estrarre qualche reliquia d'importanza che poteva dare a lui la possibilità di decifrare i ricordi del passato di Brindisi. Lucerne e lacrimatoi, anelli e fibule, cammei e cocci di vetro, erano per lui tesori sui quali passava le ore della sua laboriosa giornata, per studiare.

Nel museo organizzò la "Brigata amatori storia e arte" nella quale accolse tutti coloro che volevano interessarsi delle cose di Brindisi. Conferenze dotte, letture profonde, gite istruttive, furono l'attività del cenacolo, mentre concerti sinfonici allietavano le serate che avevano lo scopo di penetrare sempre più la coscienza dei Brindisini onde insuperarli della storia antica e nuova di nostra gente. La guida di Brindisi, i Brindisini illustri, la Romanità di

Brindisi, la Storia di Brindisi a dispense, gli Scritti e poesie varie, furono le opere che egli scrisse per far conoscere in Italia e all'estero l'importanza della nostra città della quale egli si professava di essere un figlio fedele.

L'immane guerra distrusse la vegeta vecchiaia di questo simpatico sacerdote che passò nel flusso della vita brindisina come un uomo che ha lasciato tracce luminose. Afflitto da una noiosa arteriosclerosi, si era ritirato a vita privata rinunciando ad ogni attività, ma pur nel silenzio e nel riserbo che si era imposto non tacque in lui l'amore per la città natale e continuò ovunque ad essere un banditore delle glorie della città. La notte del 7 novembre 1941 fu colpito dal ferro e dal fuoco dell'inhumano bombardamento che tanta tristezza ha lasciato nei ricordi dei Brindisini. Il terrore di quella notte infernale lo scosse nella forte fibra; la ferita di una finestra divelta che si era abbattuta sul suo capo lo accasciò assai assai.

Chi scrive accorse in quella notte al suo capezzale improvvisato accanto al focolare infranto e ne raccolse l'ultima confessione che fu il canto della sua fede alla Religione di Cristo che alla Chiesa di Roma che amò e servì con sincerità e con verità. Sento ancora alitare sulla mia faccia il bacioaterno che egli mi dette in quella memoranda notte in segno d'affetto alla città, inconsapevole che io nella mia povera indegnità dovevo essere il continuatore di molte opere sue, e per i vecchi e per il Museo, opere che purtroppo rimangono ancora incomplete per vicenda di cose. A Mesagne egli si spense in serenità tranquilla con le pupille rivolte al mare di Brindisi che vedeva pieno di triremi con gli sguardi fissi alle colonne terminali della via Appia che aveva così degnamente illustrato insieme a tutti i monumenti della città che furono il suo gaudio e la sua corona.

Ad iniziativa di alcuni amici sempre fedeli, la sua salma fu riportata a Brindisi all'ombra amica dei cipressi nostri che si incurvano sul suo sepolcro. La sua memoria rimane viva sempre nel ricordo di quanti lo conobbero e l'amarono. Deve rimanere ancora più viva nella gratitudine della città che gli dette i natali e nel ricordo soave dei giovani che si aprono ai ricordi della vita. Non reclamiamo per lui busti o monumenti, non vogliamo per lui vanità di altre memorie. Chiediamo che almeno una strada fosse intitolata al suo nome venerato ed illustre.

Ci si disse che Vico dei Camassa era sufficiente a ricordare Papa Pasqualino, quel vico purtroppo non ha niente a che fare nemmeno con



gli antenati del Pasquale Camassa. Accorata e sentita si innalza da questo foglio la preghiera al nostro sindaco a che una pietra si elevi a dire ai posteri la devozione spasimante che ebbe papa Pasqualino per Brindisi e che dica ancora il ricordo che Brindisi ha per tanto figlio che fu di lei così devoto amante. I Brindisini saranno immemori e ingrati? Don Augusto Pizzigallo - Brindisi, 23 luglio 1949.»

Qui di seguito, una breve nota biografica di don Pasquale Camassa, estratta da: "i 100 personaggi dell'onomastica di Brindisi che attraversano tutta la storia della città" di G. Perri e M. Martinese - Hobos Edizioni, Brindisi 2017:

«Nacque a Brindisi da Teodoro e Filomena Greco il 24 dicembre 1858. Fu presbitero, bibliotecario e storico. Fu tra i principali artefici della divulgazione della cultura e dell'istruzione storica alla popolazione di Brindisi del primo '900. Nel 1890 subentrò a Giovanni Tarantini nella direzione del Museo civico, la cui sede era allora nell'antico Tempio di San Giovanni al Sepolcro. A sue spese creò, presso la propria abitazione di via Lauro 37, la "Biblioteca circolante gratuita", con una importante raccolta di circa 3.000 volumi aperta a chiunque nei giorni feriali.

Tra le altre sue opere sono da ricordare l'istituzione della "Casa del pane" che garantiva l'alimentazione a chi non ne aveva a sufficienza; la "Scuola di taglio" diretta dalla signora Maria Scardino Cappellini, riservata alle mogli e alle figlie di combattenti; un "Posto di conforto" alla stazione ferroviaria per garantire cibo e bevande ai soldati feriti e ai familiari dei militari che transitavano a Brindisi.

Amato dalla popolazione, "Papa Pascalinu", come era conosciuto da tutti i brindisini, fu anche rettore del Cimitero comunale di Brindisi e fu promotore di innumerevoli iniziative culturali: nel 1921 fondò l'associazione culturale "Brigata amatori storia ed arte" confluita infine nell'attuale sezione di Brindisi della Società di Storia Patria per la Puglia che ne conserva con orgoglio l'intitolazione. Un'associazione quella di papa Pascalinu, che organizzava regolarmente presso il tempio di San Giovanni al sepolcro riunioni - nelle sere del giovedì - in cui era solito invitare letterati, scienziati ed artisti. Attraverso la Brigata, inoltre, volle far penetrare nei brindisini l'amore per i monumenti, la storia, l'arte e le tradizioni popolari, organizzando anche gite in vari centri storico-artistici fuori la città, poiché per lui la cultura non doveva circoscriversi soltanto nella pur fondamentale ricerca erudita negli archivi e nelle biblioteche, ma doveva essere qualcosa di vivo e di aderente allo spirito oltre che all'intelletto.

Della storia di Brindisi fu un eccellente, costante ed appassionato divulgatore: "il suo dettato scorrevole e chiaro era fatto per far penetrare i risultati della ricerca storica fin negli strati di pubblico che di storia non aveva sentito o non voleva sentir parlare" [Nicola Vacca]. Sparse, infatti, i tanti frutti delle sue ricerche, in giornali, giornaletti, opuscoli, riviste, rivistine e fogli volanti, per far così conoscere la storia, l'arte e le tradizioni della città a quanti più possibile. Tra i suoi scritti principali: Ceno storico di San Oronzo, protomartire salentino, Brindisi 1894 - Guida di Brindisi, Brindisi 1897 e 1910 - Brindisini illustri, Brindisi 1909 - Breve ceno storico dei santi fratelli minori Cosimo e Damiano con suppliche ed inno, Brindisi 1914 - Ceno storico di San Pasquale Baylon con preghiere al medesimo, Taranto 1923 - La romanità di Brindisi attraverso la sua storia e i suoi avanzi monumentali, Brindisi 1934.

#### LE IMMAGINI Don Pasquale Camassa nel museo

Appassionato studioso della civiltà romana, si convinse, e lo sostenne nei suoi scritti, che l'atto di alzare il bicchiere e bere alla salute di qualcuno in segno di augurio fosse nato nella nostra città, e da essa avesse preso il nome; un'affermazione non storicamente documentata, anche se sostenuta da diversi altri studiosi. Fu il caparbio artefice della salvaguardia di alcuni importanti monumenti cittadini, come la Fontana De Torres in piazza della Vittoria e soprattutto la Porta Mesagne, quando non solo si oppose alla sua demolizione ma occupò fisicamente quell'antica porta, facendo dapprima interrompere i lavori per poi indurre gli organi competenti a sospendere definitivamente l'ordinanza di abbattimento: si racconta che finanche fece collocare il suo letto sotto l'arco della porta da demolire.

Don Pasquale Camassa morì il 10 dicembre 1941, in ospedale a Mesagne all'età di 83 anni, a conseguenza delle ferite riportate un mese prima per un crollo avvenuto nella sua casa di via Lauro in Brindisi, durante il bombardamento aereo inglese sferrato nella notte tra il 7 e l'8 novembre del 1941.»







# La scuola marinara di Brindisi: nel Novecento forgiati tanti ottimi uomini di mare

Aveva sede nell'edificio oggi occupato dalla Casa del Turista e formò generazioni di bravi marittimi e straordinari pescatori. Sopravvisse fino agli anni Sessanta quando con la riforma della scuola venne inglobata nel Ferraris

di **Gianfranco Perri**

**S**ul lungomare Regina Elena, ben conosciuto da tutti è l'edificio, appartenente al Comune, al cui pianterreno operano alcuni uffici che svolgono promozione per attività turistiche e dove, ai piani superiori, da qualche anno ha sede la History Digital Library con la Sezione di Brindisi della Società di Storia Patria per la Puglia.

Si tratta di un edificio storico, uno dei più importanti di Brindisi, che con la sua facciata in blocchi di carparo prospetta sul lungomare del porto interno e nel cui cortile, attraverso una nuova campagna di scavi archeologici – altre due erano già state condotte nel 1999 e 2000 – coordinata e diretta nel 2011 da Paola Palazzo, si sono ricostruite le principali fasi di frequentazione dell'area su cui sorge un complesso che, grazie alla sua strategica posizione, ha avuto un ruolo storico fondamentale nello sviluppo della città, a partire dall'età romana fino ai nostri giorni.

La fase edilizia più antica attestata è riferibile ad una frequentazione collocabile nella prima età romano-imperiale. È stata inoltre rilevata un'area cimiteriale risalente al tardo medioevo, che è stato ipotizzato fosse connessa a una chiesa edificata nel XIII secolo e la cui esistenza era già stata segnalata nell'area compresa tra l'attuale viale Regina Margherita e l'attuale via Santa Chiara. Una sua colonna in blocchi di carparo, che è inglobata in un muro perimetrale, è visibile dal cortile ed anche all'interno dell'edificio. Fino ai primi anni del XIV secolo la chiesa con tutte le sue adiacenze







**LE IMMAGINI** A sinistra Silvio Melpignano da piccolo, con il padre Cosimo - circa il 1950. In basso l'odierna casa del Turista che ospitava la Scuola marnara di Brindisi

giardino alla Banca d'Italia, che lo utilizzò fino a quando, nel 1927, fu completata la sua sede, costruita in piazza Vittorio Emanuele II, prospiciente i Giardinetti.

Fu da allora che lo storico edificio, che era stato dei Templari e poi dei Giovanniti, venne adibito a "Scuola Marinara" e questa vi operò ininterrottamente dalla sua apertura, circa il 1927, fino alla sua formale estinzione conseguente alla sua incorporazione all'Istituto Professionale, già entrati gli anni '60. Trascorsi vari anni in cui l'edificio rimase in gran parte vuoto e poi adibito a deposito comunale e della ASL, nel 1995 fu elaborato dall'ufficio tecnico comunale il progetto per la sua ristrutturazione, la quale fu finalmente completata nel 2000 con la direzione lavori dell'ingegnere Donato Caiulo. Da quel momento l'edificio prese l'attuale nome ufficiale di "Casa del Turista-ex Scuola Marinara". Una denominazione che ad oggi rappresenta il solo vestigio diretto rimanente di quella che durante all'incirca mezzo secolo fu una importante scuola brindisina, la forgia di varie generazioni di bravi uomini di mare.

Nel 1917 era sorto, come associazione di fatto, il Consorzio delle scuole professionali per la maestranza marittima, e dal Ministero della pubblica istruzione, previ accordi con i Ministeri dell'agricoltura, della marina e dell'industria, con il Regio decreto n. 744 del 18 aprile 1920 venne eretto in Ente morale sotto la presidenza del professore veneziano David Levi Morenos, che del Consorzio era stato il promotore. In tal modo, in molte città di mare italiane si cominciarono ad aprire questo tipo di scuola e nel 1921 se ne contavano già 12 in tutta Italia, ma non ancora a Brindisi, dove come postelementari, funzionavano solo il Ginnasio - con 95 alunni - e la Scuola Tecnica - con 270 alunni - intitolata a Raffaele Rubini e diretta dal professor Cosimo Palma e che, in seguito alla Riforma Gentile, il 1° ottobre 1923 fu declassata a Scuola Complementare operando nel Palazzo Guerrieri per poi, nel 1927-28, essere convertita in Scuola di avviamento professionale.

Le scuole del Consorzio, alle quali si accedeva dopo aver completato le Elementari, per lo più impartivano gli insegnamenti attraverso un ciclo triennale di studi, comprendendo le sezioni di Nautici, Motoristi, Carpentieri e Maestri d'ascia, che assegnavano rispettivamente i titoli di: "Padrone Marittimo", per la condotta di navi nel Mediterraneo fino a 700 tonnellate di stazza lorda; "Motorista Navale", per la condotta di motori a combustione interna fino a 200 HP; e "Carpentiere Navale Maestro d'Ascia", per la costruzione di natanti in legno fino a 50 tonnellate di stazza lorda. I ragazzi raggiungevano così una preparazione ragguardevole, sia come marinai che come nocchieri, segnalatori, radiotelegrafisti, meccanici, elettricisti, motoristi e carpentieri. Gli insegnamenti, con corsi sia diurni che serali, si svolgevano su due direttive integrate: la principale rivolta ai giovanissimi ai quali era concessa l'iscrizione tra i marittimi all'età di minimo dieci anni, e la secondaria che si rivolgeva agli adulti per le immediate necessità dell'industria della pesca e del traffico marittimo. I ragazzi che avevano completato il ciclo triennale di studi, inoltre, al compimento del sedicesimo anno erano ammessi al Corpo Reale Equipaggi Marittimi, CREM.

Nella seduta del Consiglio comunale del 23 novembre 1926 presieduta dal sindaco Serafino Giannelli, l'assessore della Pubblica istruzione Corradino Panico informò: «Mancando in Brindisi, importantissimo centro marinaro, una scuola professionale per la gente di mare, l'amministrazione comunale e l'amministrazione dell'erigendo Nautico "Cavalier Pasquale Romano", hanno preso

appartenne ai Templari, e dopo lo scioglimento dell'Ordine, nel 1315, il tutto passò in proprietà ai Gerosolimitani, poi Cavalieri di Malta, che trasformarono il complesso in un ospizio per pellegrini con annesso l'edificio di culto, la chiesa appunto, che divenne di San Giovanni dei Greci e che, d'accordo con don Pasquale Camassa, rimase attiva fino al 1680.

Fonti storiche danno notizia di un restauro della chiesa di San Giovanni dei Greci avvenuto dopo il terremoto che colpì Brindisi nel 1743 e la documentano con una nuova pianta a tre navate e con l'affaccio a Ovest, su via Santa Chiara. La chiesa ormai diruta, incamerata dal demanio con tutte le sue adiacenze, nel 1877 fu acquistata da Spiridione Cocotò, commerciante di carbone e console greco a Brindisi, il quale sui ruderi fece edificare il suo palazzo, impiegando alcuni dei resti per abbellirne il cortile interno. Palazzo la cui costruzione si estese sull'adiacente proprietà già acquistata da Spiros Cocotò alla signora Agnese Balsamo, fino a così occupare tutto l'angolo tra la strada Santa Chiara e la strada Marina. Mentre la struttura adiacente, lungo tutto il lato Est del palazzo, anch'essa con affaccio a Nord sulla strada Marina - già alienata a Giuseppe Di Giulio nel 1817 - era rimasta demaniale in proprietà al Comune.

Nel Novecento, la proprietà Cocotò passò all'avvocato Ugo Bono, e dopo la Seconda guerra mondiale passò all'INA, mentre l'edificio adiacente sull'affaccio del lungomare in Via Marina - l'ex palazzo Di Giulio - dopo aver ospitato per un tempo - circa il 1880 - il Consolato Britannico, nel 1898 fu dato in locazione con l'annesso





l'iniziativa di fondare in questa città una scuola professionale marittima peschereccia che faccia capo al Consorzio delle scuole professionali per la maestranza marittima di Roma. Le spese di impianto dei locali debbono gravare al Comune di Brindisi, essendo esso l'ente maggiormente beneficiario dalla fondazione della scuola, per cui la locale Società Marittima Commerciale ha già fatto dono di una lancia e di due life-boat che all'occorrenza possono servire come barche da pesca di altomare.»

Sul periodico "La città di Brindisi" del 3 marzo 1927, alla terza pagina, si dà notizia di una scuola professionale peschereccia: «Questa scuola, tanto utile per i centri marinari, è stata qui istituita dal Consorzio per le Scuole della Maestranza Marittima di Roma, a carico dello stesso Consorzio; del Fondo pro-nautico Pasquale Romano, del quale la scuola prende il nome; del Comune di Brindisi; della Provincia di Brindisi – costituita, con il Regio Decreto n.1 del 2 gennaio 1927 – e della Società Marittima Commerciale Brindisina. La scuola suddetta avrà per Direttore il Tenente di Vascello Franz Zaccaro e a Commissario straordinario del Consorzio, il podestà di Brindisi, Grande ufficiale Serafino Giannelli.»

Al 31 dicembre 1930 le scuole Consorziali marine, di fatto scolasticamente equivalenti alle scuole di avviamento professionale create nel 1927-28, in tutta Italia erano in totale 22 e tra quelle la "Scuola Professionale Marittima Pasquale Romano" di Brindisi, in cui gli allievi erano stati: 44 nell'anno 1927-28 – quello della sua creazione – 71 nel 1928-29 e 65 nel 1929-30 (tra questi ultimi anche due miei zii materni, Al-

**LE IMMAGINI** Sopra, Menotti De Leonardis - Scuola CREM-1938. Sotto la piantina della scuola marinara

berto Durante, classe 1917 e Menotti De Leonardis, classe 1918 sulla cui pagella è leggibile il nome del Direttore della scuola, Capitano Giuseppe Leboffe) ripartiti tra le due specialità di "Padrone Marittimo" e "Motorista Navale". Poi, nel 1936, il Con-

sorzio delle scuole marine assunse la denominazione di Ente Nazionale per l'Educazione Marinara, ENEM.

Molti degli alunni che completavano da giovani la scuola marinara, quando poi – come Menotti De Leonardis, classe 1918 e Angelo Catalano, classe 1940 – effettuavano il servizio di leva, immancabilmente in marina, si specializzavano ulteriormente in una delle scuole CREM che la Marina Militare aveva a Venezia, La Spezia e Pola.







**LE IMMAGINI** Sopra Angelo Catalano con tutti i compagni di corso brindisini a La Spezia - 1960. Sotto il Certificato di specializzazione di Angelo Catalano - 1958/59



Con gli attestati specialistici che così conseguivano, quelli di loro che decidevano proseguire la carriera militare diventavano sottufficiali e quelli che ritornavano alla vita civile avevano la possibilità di intraprendere la carriera marittima nella marina mercantile.

«Il 10 gennaio del 1938, il Direttore della Scuola Marinara, Capitano Giuseppe Massa da Sorrento e il signor Matteo Colella, regalano lo smalto per pitturare le nicchie, le porte ed i mobili della Chiesa della Santissima Annunziata...» [“Libro cronistorico della parrocchia della Ss. Annunziata” - di don Giovanni Madaro, parroco dal 1934 al 1945].

Agli inizi del 1939 le scuole marinare ENEM in tutta Italia – Brindisi inclusa – erano diventate 31. Poi venne la guerra.

Il dopoguerra vide la ripresa formale delle attività della Scuola Professionale Marittima di Brindisi, che già dal 1934 ometteva l'intitolazione “Pasquale Romano”, e – racconta Silvio Melpignano, classe 1941 – gli studi iniziavano con un primo anno comune per tutti, seguito da altri due di specializzazione, da scegliere tra Padrone marittimo e Meccanico navale, che era di gran lunga quella più gettonata. Gli insegnamenti includevano: religione, italiano, storia e geografia, matematica e scienze fisiche, disegno, esercitazioni marinesche e nuoto, navigazione e meteorologia, arte navale, macchine e motori, tecnologie meccaniche, diritto marittimo, inglese e pratiche di officina. Alla fine di ogni anno c'erano gli esami con la partecipazione di una commissione della Capitaneria di porto.

Nel 1964, l'istituzione della Scuola Media Unica portò alla soppressione delle scuole di avviamento professionale e quindi anche delle scuole marittime di avviamento professionale, al contempo in cui furono creati gli Istituti Professionali di Stato, che cominciarono a moltiplicarsi in tutta Italia e gradualmente divennero quinquennali. Alcune delle ex scuole ENEM acquisirono allora la denominazione di IPSAM, Istituto Professionale di Stato per le Attività Marinare, ed entrarono a far parte dell'istruzione secondaria superiore, dando luogo, in certa misura, a un duplicato dei preesistenti Istituti Nautici.

Probabilmente anche per questo motivo, a Brindisi la scuola







marinara non giunse ad acquisire il nuovo status autonomo di IPSAM e fu assorbita dall'Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato IPSIA "Galileo Ferraris", che aveva sede in via Adamello e la cui sezione marinara operò precariamente durante molti anni nella sede staccata della vicina via Osanna. Col passar del tempo però, di fatto, l'istruzione marinara ufficiale a Brindisi rimase affidata principalmente all'Istituto Tecnico Nautico "Carnaro" che, fondato nel 1951 staccandosi dal "Caracciolo" di Bari, aveva accumulato una consolidata tradizione nei due indirizzi di "Capitani" e "Macchinisti" per il conseguimento del titolo professionale di "Allievo capitano di lungo corso" e di "Allievo capitano di macchina".

L'Istituto Nautico di Brindisi aveva la sua sede presso il Collegio Navale "Tommaso" il quale, a sua volta, era nato nel 1937 come Collegio Navale GIL, Gioventù Italiana del Littorio – un istituto di carattere prettamente militare – che accogliendo allievi da tutta l'Italia aveva funzionato fino al 1943, quando per tre anni era divenuto sede temporale dell'Accademia Navale di Livorno.

Il 14 marzo 1946, riuniti il sindaco Francesco Lazzaro, il presidente della Provincia Teodoro De Castro, il commissario governativo della GI e il direttore della Scuola Marinara brindisina Capitano Giuseppe Massa, chiesero che il Collegio ritornasse alla città, per farne un centro di istruzione marinara, con sede sia dell'Istituto Nautico che della Scuola Marinara. Ma quando a fine anno l'Accademia Navale rientrò a Livorno, il Ministero dell'assistenza post-bel-

**LE IMMAGINI** Sopra le Pagelle di Silvio Melpignano - Anni 1952/1957, sotto Derio Camassa nel recupero dei Bronzi di Brindisi. Articolo Le Figaro Ottobre 1992

lica destinò il Collegio Navale GI di Brindisi ad ospitare gli studenti profughi giuliani, e il collegio fu allora intitolato a "Nicolò Tommaseo". In seguito, poté co-

munque divenire anche la sede dell'Istituto Nautico "Carnaro" – fino al suo trasferimento nella sua attuale sede nel 1977 – ma non della Scuola Marinara, che invece sarebbe rimasta nella sua sede storica di via Regina Margherita per poi passare in via Osanna da dove, comunque, non pochi alunni proseguirono i loro studi marinari proprio nel Nautico "Carnaro". Nel 2010, con la cosiddetta Riforma Gel-



**LE FIGARO**



**LE IMMAGINI** A destra il Catamarano Maui, prodotto dall'ISS Ferraris-De Marco-Valzani del Polo Messapia - Ediz. 2023 del Salone Nautico. Sotto le Pagelle di Menotti De Leonardis - Anni 1930 /1934

mini, anche tutta la formazione ufficiale delle figure professionali legate alle attività marittime uscì dall'ambito formale dell'istruzione professionale per passare a quello dell'istruzione tecnica, nei ridenominati Istituti Tecnici Statali del settore Tecnologico con indirizzo Trasporti e Logistica, ITTL, come quello di Brindisi, l'Istituto Nautico Aeronautico "Carnaro", uno dei 19 in tutta Italia autorizzati al "Livello Direttivo". Nell'anno scolastico 2014-2015, infine, a seguito dell'accorpamento dell'ITTL "Carnaro" con l'Istituto "Marconi-Flacco-Belluzzi", nacque l'attuale Istituto di Istruzione Secondaria Superiore IISS "Carnaro-Marconi-Flacco-Belluzzi". Allo stesso modo in cui l'IPSIA "Galileo Ferraris" fu accorpato con l'Istituto "De Marco" e con l'Istituto "Valzani", per dar luogo col "Polo Tecnico Professionale Messapia" all'attuale Istituto di Istruzione Secondaria Superiore IISS "Ferraris-De Marco-Valzani". In questa scuola superiore, l'insegnamento marinaro è oggi impartito in uno dei suoi indirizzi professionali: l'indirizzo "Manutenzione sulle imbarcazioni da diporto".

Una tradizione scolastica marinara, quella brindisina, che quindi è ormai prossima a diventare centenaria e che, per fortuna, non si rassegna a scomparire, anzi, tutt'altro. Benissimo! Ed anche per questo, eccone qui ravvivata la memoria storica, pur nei limiti inesorabilmente imposti dal tempo e dallo spazio. Naturalmente, infatti, non ci



sono più a potercela tramandare di prima mano i fondatori di quella tradizione e né i primissimi protagonisti: i professori e soprattutto gli alunni della "Scuola Marinara Pasquale Romano". Di loro rimangono solo i nomi dei primi direttori con quello del mitico capitano Giuseppe Massa, e i nomi di pochi alunni assieme a scarse testimonianze documentali perlopiù scolorite. Ma per fortuna ci sono alcuni degli immediati successori di quei primi protagonisti, gli alunni che hanno frequentato la "Scuola marittima di avviamento professionale" negli anni del difficile dopoguerra brindisino.

Tra loro è l'amico Silvio Melpignano, classe 1941: frequentò la scuola marinara conseguendo tutti e due i diplomi che vi si conferivano, quello di "Padrone marittimo" e quello di "Meccanico navale", il secondo nel 1957, con i bravi insegnanti Aldo Indini, Italo Chiarelli, Giuseppe Donativo, Umberto Luconi e con le pagelle ancora firmate dal già mitico direttore Giuseppe Massa e

dal segretario Mario Quarta... e poi navigò durante una vita sui mari di tutto il mondo. Dei tanti altri studenti, ecco alcuni loro nomi: Vinicio Barretta, classe 1935, pilota del porto; Paolo Cosentino, classe 1935; Tonino Guadalupi; Cosimo Di Giulio; Virgilio Guadalupi; Bruno Signorile; Bruno Perrone; Alberto Melpignano, classe 1937; Francesco Tedesco; Amilcare e Giuseppe Capozziello; Tafuri, Andrioli, Epifani, Santoro, Mingolla; Angelo Catalano, classe 1940; e Derio Camassa, classe 1945, popolarissimo uomo di mare brindisino che, tra tanto altro, nell'agosto del 1992 partecipò al recupero subacqueo dei Bronzi di Brindisi a Punta del Serrone.

Gente di mare quella, gente di porto, del porto di Brindisi. «...Gente che, mentre era impegnata nei mestieri legati alla pesca, al trasporto marittimo e alla navigazione in generale, acquistava nella professione e nella vita quotidiana una cultura molto particolare, quella del mare, marcata da un rapporto specifico e originale con la natura e con la società. Molti di quei marittimi, pescatori e non, tutti però intrinsecamente marinai brindisini, furono infatti protagonisti di una professione né rurale né urbana, ma itinerante che, al difuori dei confini dell'appartenenza territoriale e a stretto contatto con la bellezza, la durezza e i rischi del mare, forgiò in loro una cultura diversa dal comune che permetteva acquisire maggiori possibilità di scambi e di comunicazioni rispetto ad altri gruppi sociali, esempio di una globalizzazione antesignana delle politiche e delle mode di oggi.» [Da un'idea - liberamente rielaborata - del professor Abele Carruezzo, in "Brindisi rinasce con il mare: la storia del Tommaseo" - Il Nautilus, 13 aprile 2012]

*Ringrazio Silvio Melpignano per la disponibilità e per le interessanti informazioni e documenti fornitimi. Allo stesso modo ringrazio Angelo Catalano e mio cugino Giovanni De Leonardis.*





# L'immaginario castello Angioino a Brindisi: una «storica» cantonata

Due noti studiosi di storia brindisina ne ipotizzarono l'esistenza nella zona della chiesa del Monte: un errore frutto probabilmente di un equivoco

di Gianfranco Perri

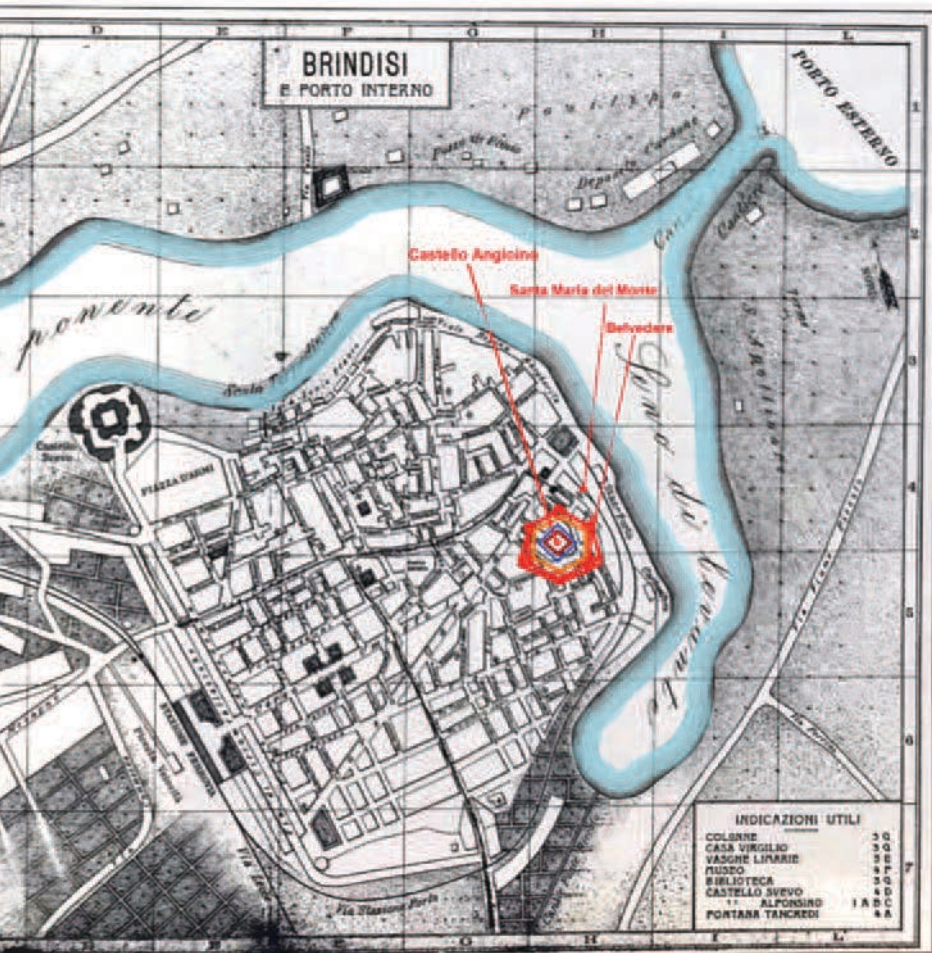
**P**rendere una cantonata, nel passato significava letteralmente colpire con una ruota del carro uno dei cantoni, angoli di pietra presenti a delimitare un incrocio o un cambio netto del percorso. Oggi, invece, considerato che di carri e cantoni non se ne usano più tanti, quel dire riconduce all'idea di un'errata valutazione che porta a sbattere. Un qualcosa quindi, di meno netto di un banale errore e che, inoltre, presuppone l'involontarietà di chi quella cantonata la prende, cioè di chi quell'errore commette, magari a causa di un semplice equivoco o di un "palese fraintendimento".

È dato che la storia non è certo una materia immune a tali umane contingenze, succede che oltre ai falsi e ai rimaneggiamenti, non sia neanche tanto raro imbattersi in qualche cantonata, magari ripresa e reiterata da più di un accreditato autore. È questo il caso, credo, di quanto relativo al "castello angioino di Brindisi".

Nella "Storia di Brindisi scritta da un marinaio" di Ferrando Ascoli pubblicata nel 1886, alla pagina 106 e seguenti si riporta quella che è la descrizione dettagliata della struttura d'insieme del castello angioino di Brindisi con integrato il palazzo reale. Descrizione di fatto deducibile dalle disposizioni date nel 1277 da re Carlo I







**Rappresentazione del luogo in cui sarebbe sorto l'ipotetico castello angioino**  
**Mapa di Brindisi disegnata da P. Camassa e B. D'Ippolito - Editata nel 1910, Sotto, l'immaginario castello angioino di Brindisi - Rappresentazione di Eugenio Corsa - 2021**

D'Angiò [il nuovo sovrano francese che aveva definitivamente sottratto agli Svevi della casa Hohenstaufen il Regno di Sicilia] al giustiziere della Terra d'Otranto in relazione ai lavori che in quel castello e palazzo reale annesso, dovevano essere ancora completati. Indicazioni tutte molto particolareggiate e che poco dopo, il 5 settembre dello stesso anno, furono integrate da altre relative specificamente al fossato in costruzione. Il tutto chiaramente documentato e conservato nei Registri Angioini conservati nell'Archivio di Stato di Napoli.

Scrivono Ascoli: «Oltre il castello, dov'è oggi il bagno penale di Brindisi, conosciuto sotto il nome di castello di terra [quello Svevo], un altro castello era dalla parte opposta, nelle vicinanze dell'attuale ufficio di porto... Quest'altro castello doveva essere assai importante, a giudicarlo dai lavori che il re, l'8 maggio del 1277, stando personalmente a Brindisi, stabiliva vi si dovessero eseguire dai costruttori brindisini Ruggero De Ripa e Nicolò di Ugento. Ed eccoli per disteso tutti quei lavori: ...»

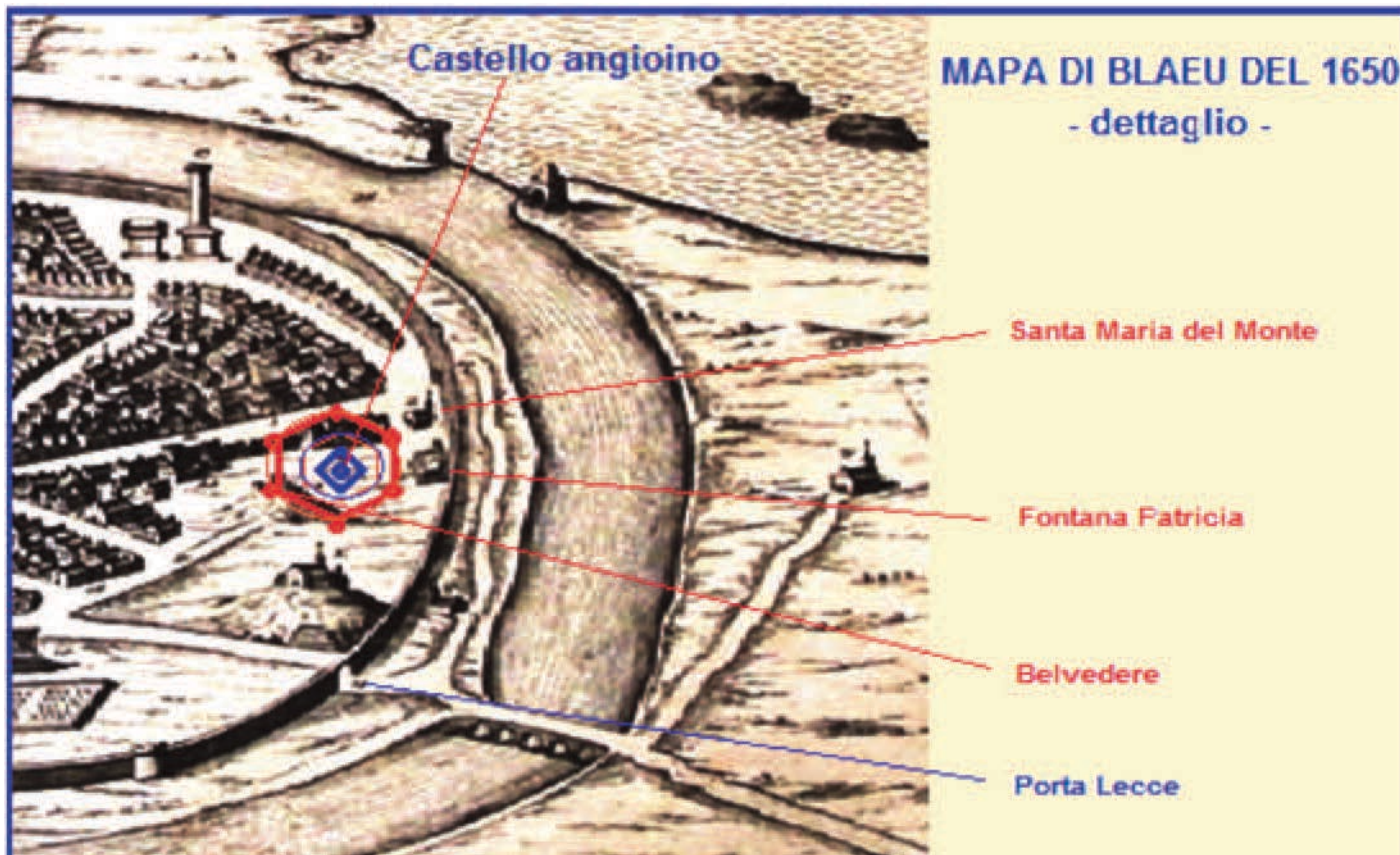
Dal contenuto di quelle disposizioni si può dedurre che il castello era costituito da ben sei torri rotonde merlate: una dal lato del mare, che gira 17 canne e mezzo dalla parte esterna e 9 canne e mezzo dalla parte interna, con il parapetto dei merli alto 5 palmi e grosso 2 palmi, con i merli alti 10 palmi e larghi una canna e con distanza tra merlo e merlo di 5 palmi, e con anche l'astroico; una seconda di uguali dimensioni e caratteristiche dal lato dell'adiacente Arsenal, che era sull'area oggi occupata dalla stazione ferroviaria del porto; una terza presso la porta, che gira canne 17 e palmi 5 e mezzo dalla parte esterna e 8 canne e palmi 2 e mezzo da quella interna, con parapetto e merli uguali a quelli delle prime due torri; una quarta, più grande su uno degli angoli delle mura di cinta, che gira 24 canne esternamente e 12 canne e mezzo internamente; e le altre due torri, di caratteristiche architettoniche simili alle anteriori, disposte sul lato orientale. Tutte e sei le torri erano collegate da mura con parapetti merlati e con meniani, ognuno dei quali aveva decine di saettiere.

D'accordo con Ascoli, inoltre, il castello era in parte protetto da un ampio fossato che andava dalla torre dell'Arsenal alla fontana Asiana o Patricia: era largo 5 canne e profondo 3 canne e mezzo, era discosto 2 canne dalle mura delle torri ed era lungo 81 canne dal lato interno e 93 canne dal lato esterno. In quanto al palazzo reale, contiguo e di fatto integrato al castello, non sono deducibili dettagli circa le sue caratteristiche strutturali ed architettoniche. Nella citata comunicazione costruttiva, infatti, in relazione al palazzo solo si menziona la necessità di "presto completarvi tutte le porte e finestre, nonché gli altri lavori da maestro d'ascia".

Aggiunge Ascoli: «Questo castello era di molto giovinetto a Carlo I: vi faceva alloggiare milizie, deporre armi e vettovaglie che abbisognavano per gli eserciti d'Oriente, vi teneva custoditi prigionieri, eccetera. Dal 7 aprile al 1° novembre del 1274 vi fu prigioniero Guidotto De Valencourt. Il re il 6 febbraio, dello stesso anno, ordina a Calcherio di Tolone di consegnare al castellano di Brindisi le armi e li arnesi da guerra che avevano servito all'armata di Acaja... Il 1° di dicembre, avendo ratificato la pace con gli Albanesi, ordina il 2 maggio dell'anno pros-







simo, per potere forse più facilmente mandare in patria i prigionieri, al giustiziere di Basilicata che li mandi a quello di Bari sotto custodia, e che questi li consegna al castellano del castello di Brindisi, dove debbono essere rinchiusi...

A Brindisi, e probabilmente nel castello, nel maggio del 1277, v'erano fanti e cavalieri comandati dal milite Eustasio d'Ardicourt, e balestrieri a piedi e a cavallo col maestro dei balestrieri Enrico De Monti pronti a partire per l'Acaja.»

Nella "Brindisi ignorata" di Nicola Vacca pubblicata nel 1954, alla pagina 155 e seguenti, si riprende e si integra lo stesso tema: «Sulla collina di Santa Maria del Monte Carlo I D'Angiò nel 1268 fondò il regio palazzo e il castello. Per distinguerlo dal vecchio castello di Brindisi, si chiamava castello di Santa Maria del Monte...»

Segue la descrizione del castello e poi, Vacca aggiunge: «Con molta probabilità architetto del castello e del palazzo reale fu il famoso Pietro D'Angicourt che, essendo protomastro di corte, aveva ricostruito il castello di Lucera e assai verosimilmente fu l'architetto di Castelnuovo di Napoli [dove Carlo I D'Angiò aveva trasferito la capitale del regno, divenuto Regno di Napoli] infatti, come risulta dai Registri Angioini il re ordina di proseguire celermente il completamento dei lavori del castello di Brindisi seguendo rigorosamente i disegni del maestro Pierre D'Angicourt...

Probabilmente una delle 6 torri era il poi denominato "Torrión del sangue" rappresentato già diruto e identificato con il numero 12 nella mappa di Blaeu del 1650, che però lo denomina "Belvedere". Stessa denominazione "Belvedere" che è ancora presente nella pianta di Brindisi - disegnata da P. Camassa e B. D' Ippolito edita da V. Masciullo in Lecce nel 1910 - riportata quasi a ridosso e a sud della chiesa di Santa Maria del Monte... Non sappiamo con precisione quando, castello e palazzo, furono demoliti...

È facilmente intuibile che il castello di Santa Maria del Monte dovette essere disarmato e demolito dopo la costruzione del castello dell'Isola [l'Alfonsino] edificato, com'è noto, dagli Aragonesi dopo l'evacuazione di Otranto da parte dei Turchi nel 1481, giacché il nuovo castello difendeva più razionalmente del primo il porto e la città dalla parte del mare.»

Disarmato e demolito? Un castello così imponente? E senza, di fatto, lasciare traccia materiale alcuna di sé? Senza che nessun altro - durante i 500 anni anteriori al libro di Ascoli - ne abbia mai più parlato esplicitamente? Un po' troppo strano vero? Ebbene, ecco quanto a questo proposito Giacomo Carito commenta nel suo saggio "Il castello nelle fonti manoscritte e a stampa per i secoli XIII-XV" in "Il castello, la marina, la città: mostra documentaria" Editore Mario Congedo, Galatina 1998, pp. 30-44:

«Pare da escludersi, per il periodo angioino, l'esistenza di un secondo castello in Brindisi proposta dall'Ascoli e dal Vacca. In realtà i documenti citati dai due studiosi sembrano riferirsi ad interventi sul castello grande di Brindisi [lo Svevo]. La supposta titolatura angioina di Santa Maria del Monte si deve a 'palese fraintendimento' del senso di una regia disposizione del 1273. In quell'anno Carlo I D'Angiò scrive ai castellani dei castelli di Brindisi e Santa Maria de Monte, invitandoli a favorire Roberto de Santoyan, procuratore di Gueredus De Gualtiero, nell'accertamento dell'ammontare dei capitali investiti dal suo assistito e nella riscossione dei relativi interessi. Qui per Santa Maria de Monte deve chiaramente intendersi, facendo riferimento ai valori di contesto, Castel del Monte e non un qualche castello prossimo alla chiesa di Santa Maria del Monte in Brindisi.»

Chiesa questa - sita sull'attuale via De' Flagilla che in salita giunge sullo slargo, l'antico "Belvedere", che fa da raccordo con via Mattonelle - la

cui esistenza è già documentata sia nel 1224 che nel 1231 e che, pur se in versione fisicamente alquanto ridotta, esiste tuttora come rimasta ristrutturata dopo essere stata colpita dai bombardamenti aerei del 1941.

«Essa benché in quei tempi angioini fosse stata magnifica, per le rovine non di meno patite nella città si è ridotta in piccola forma, comoda però per celebrarci il santo sacrificio della Messa» [in "Memoria storica dell'antichissima e fedelissima città di Brindisi" di Andrea Della Monaca, Lecce 1674].

Un vero peccato però che quel "castello angioino di Brindisi" non sia mai esistito e sia solo riconducibile al frutto di una "storica cantonata" di due, comunque bravi e rispettabili, studiosi della storia di Brindisi, indotti fuori strada da un equivoco finalmente, anche se dopo ben più di cent'anni, identificato e del tutto chiarito. Peccato, perché se di un equivoco non si fosse trattato ed invece il castello fosse realmente esistito, quasi certamente non sarebbe andato distrutto e farebbe oggi bella mostra di sé come la fanno gli altri castelli angioini di Puglia, quello di Lucera in primis e poi quelli a noi più vicini, di Manfredonia, Mola di Bari, Castro, Gallipoli, Copertino, Maglie e altri ancora.

Per il resto poi, anche se l'immaginazione pura non dovrebbe proprio essere una caratteristica molto spiccata negli storici, bisogna riconoscere che tra i comuni mortali la capacità d'immaginare anche quello che non esiste o che non è mai esistito, è ciò che sta alla base di molte delle realizzazioni umane. E così, grazie alla bravura e alla disponibilità di Eugenio Corsi, entusiasta e poliedrico artista brindisino, di quell'immaginario castello angioino riusciamo finanche a disporre di un disegno, bello ed interessante, che ci illustra artisticamente come sarebbe apparso contestualizzato nella Brindisi del quattordicesimo secolo.





# I militari brindisini negli eserciti della corona spagnola

di Gianfranco Perri

**D**alla sua fondazione nell'anno 1130 ad opera del normanno Ruggero II d'Altavilla, fino alla sua estinzione nell'anno 1861 dopo la spedizione dei Mille e l'annessione al regno di Sardegna per poi costituire il nuovo regno d'Italia, il regno di Napoli – prima di Sicilia e alla fine delle Due Sicilie – nel trascorso dei suoi 730 anni di esistenza perse la sua autonomia durante poco più di 200 anni, formalmente dal 1509 al 1734.

Nel 1509 la perdette in seguito alla pace di Blois, con cui Luigi XII di Francia e Ferdinando il cattolico di Spagna si spartirono l'Italia, riservandosi il primo il possesso della Lombardia, il secondo quello del regno di Napoli. Nel 1734 la riacquistò in seguito alla sconfitta subita dall'esercito austriaco ad opera di quello spagnolo di Filippo V che insediò come re sul trono del ristabilito autonomo regno di Napoli Carlo di Borbone, figlio suo e di Elisabetta Farnese duchessa di Parma e Piacenza. Durante tutti quei due secoli e poco più, infatti, quello di Napoli era rimasto declas-



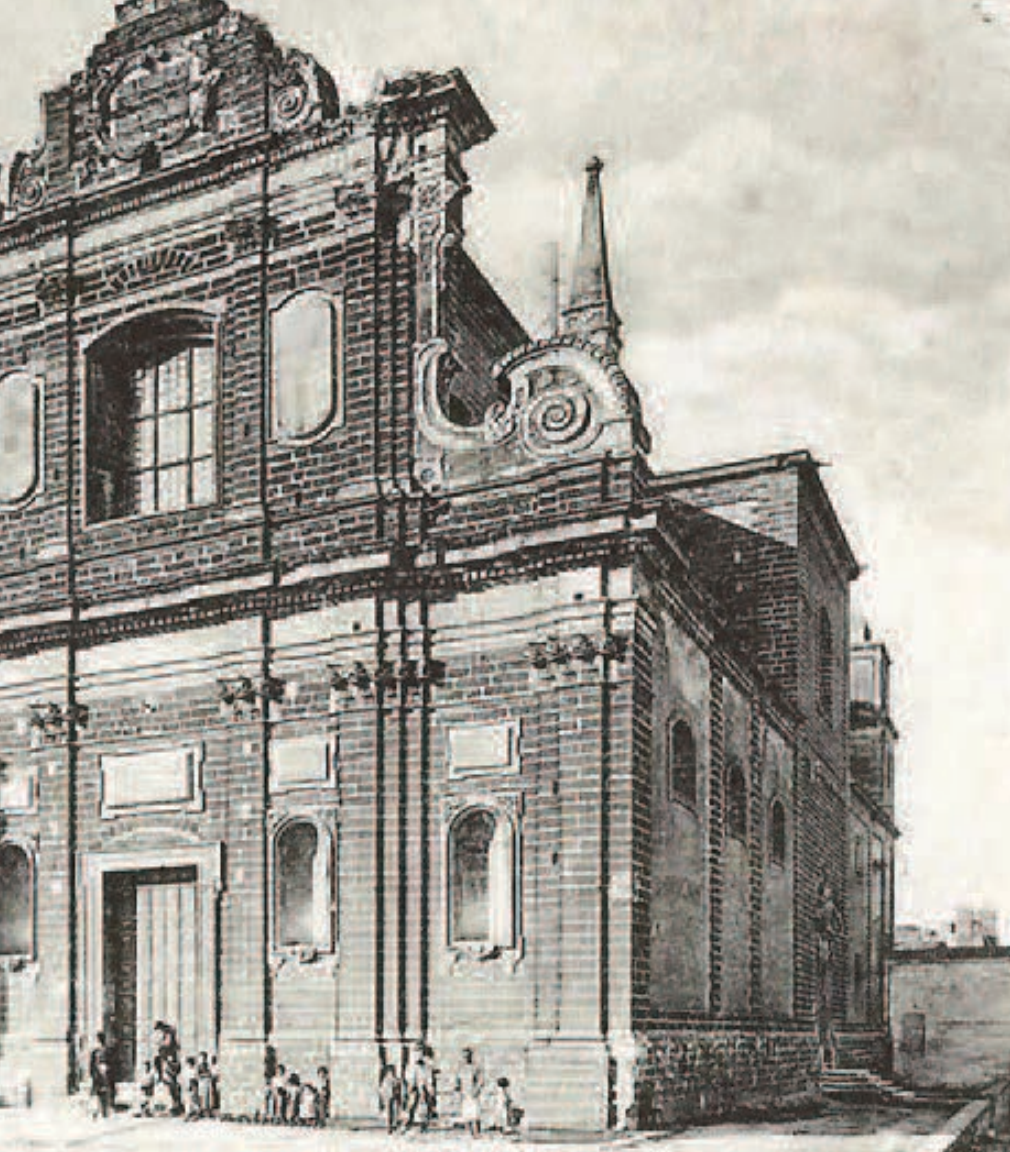
sato a vicereame, della corona spagnola dal 1509 fino al 1707 e di quella austriaca negli ultimi 27 anni, dal 1707 fino al 1734. Per due secoli, dunque, dal 1509 al 1707, il Mezzogiorno d'Italia visse con conti-

nuità la sua età spagnola governato da una lunga serie di 40 viceré, che di volta in volta vennero insediati a Napoli dai vari re succedutisi sul trono di Spagna: Ferdinando d'Aragona, Carlos I, Felipe II, Felipe III, Felipe IV, Carlos II e Felipe V de Borbon; tranne il primo e l'ultimo, tutti gli altri cinque appartenenti alla dinastia detta degli Austrias.

La Spagna degli Austrias fu il regno spagnolo sul cui trono, tra il Cinquecento e il Seicento, si succedettero sei membri della casata austriaca degli Asburgo. Il primo, se pur per soli pochi mesi, fu Felipe I figlio di Massimiliano d'Asburgo e marito di Giovanna la pazza, figlia di Isabella regina di Castiglia e Ferdinando re di Aragona, il quale alla morte di Felipe I assunse la reggenza di Castiglia, unificando così, di fatto, i due regni. Alla sua morte nel gennaio del 1516, Carlos I, suo nipote figlio di Felipe I d'Asburgo e di Giovanna di Castiglia, gli succedette sulla corona di Spagna ereditandone tutti i possedimenti e poco dopo, nel 1519 alla morte del nonno paterno imperatore Massimiliano d'Asburgo, ereditò anche la corona d'Au-







**LE IMMAGINI** Chiesa di Santa Teresa degli Scalzi nel Quartiere Spagnolo, a destra il insegna del "Tercio di Napoli. A sinistra e nelle pagine successive Uniformi della "Compagnia italiana delle Reali Guardie del Corpo"

stria con tutti i rispettivi possedimenti imperiali. In questo modo Carlo I di Spagna – il sacro romano imperatore Carlo V – si trovò a regnare su un enorme complesso territoriale che si estendeva dalle Filippine al Messico e dai Paesi Bassi allo stretto di Magellano includendo, tra tanto altro, il regno di Napoli. Poco prima della morte di Carlo V avvenuta nel 1558, l'eredità fu divisa tra il fratello Ferdinando a cui toccò quella imperiale e il figlio Filippo II che fu nominato re di Spagna e di tutti i relativi possedimenti: le colonie americane, il ducato di Milano, i Paesi Bassi, il Regno di Sicilia, la Sardegna e il Regno di Napoli. Sotto gli Austrias la Spagna conobbe il suo apogeo politico, militare e culturale, in un periodo, principalmente durante il XVI secolo, che non a caso venne poi chiamato "el siglo de oro" cui seguì il graduale decadimento durante il secolo successivo, il XVII.

La nomina a imperatore del re di Spagna

Carlo V, preferito nell'elezione del 1519 a Francesco I re di Francia, determinò per lo stato gallo un pericoloso accerchiamento e innescò inevitabilmente uno scontro tra i due contendenti, che durò per quasi quarant'anni e che ebbe come teatro di lotta

soprattutto l'Italia. Nella prima fase della guerra, la Francia fu sconfitta a Pavia e nel 1524 il re Francesco I fu fatto prigioniero. Poi egli promosse, in suo appoggio, una Lega alla quale aderì anche il papa Clemente VII; Carlo V inviò allora in Italia un esercito di Lanzichenecchi che, sfuggiti al controllo, devastarono Roma nel 1527. A quel punto, il papa si riconciliò con Carlo V e, in cambio della restituzione di Firenze ai Medici, lo incoronò imperatore a Bologna. I francesi dovettero stipulare, nel 1529, la pace di Cambrai, con la quale rinunciarono a Milano e a Napoli. La Francia, dopo la morte di Francesco Sforza e l'annessione del ducato di Milano alla Spagna, riaprì la guerra nel 1535, alleandosi con il turco Solimano e con i principi luterani tedeschi ostili all'imperatore Carlo V. In questo modo Francesco I riuscì a creare uno stato di equilibrio tra le forze in campo e giungere a una nuova pace, quella di Crépy.

La terza e ultima fase della guerra vide la Francia al contrattacco di un Carlo V sconfitto dai principi tedeschi protestanti, con i quali fu costretto a firmare la pace di Augusta nel 1555, subito dopo la quale abdicò a favore del fratello e del figlio. Ciò nonostante, le ostilità tra Francia e Spagna continuarono fino al 1559, quando le due potenze firmarono la pace di Cateau-Cambrésis, con cui la Spagna mantenne il dominio su larga parte dell'Italia: su Milano, Sicilia, Sardegna, Stato dei Presidi Toscani e Napoli. Filippo II regnò e battagliò a lungo e tra i suoi successi poté includere l'attiva partecipazione nella Lega Santa che, composta da spagnoli, veneziani e tanti altri, sconfisse i Turchi nella famosa battaglia di Lepanto del 7 ottobre 1571, arrestando in qualche misura l'insistente penetrazione ot-





tomana in Europa. Nel 1580, in qualità di figlio di Isabella del Portogallo, si annesse il regno del Portogallo a seguito dell'estinzione del ramo regnante. Nel 1587 però, subì l'onta della sconfitta dell'invincibile armata, allestita per punire l'Inghilterra per l'uccisione della cattolica Maria I di Scozia e poi, inevitabilmente, si andò consolidando la decadenza verso cui era avviata la Spagna, evidenziata da alcuni altri rovesci militari e comunque stremata dai tanti conflitti già affrontati, nonché da quelli che sarebbero presto seguiti con i successori al trono: le sollevazioni in Portogallo, in Catalogna e a Napoli e quindi la progressiva perdita di alcuni dei territori dominati, come i Paesi Bassi protestanti e il Portogallo.

Filippo III succeduto nel 1598, non disponendo di risorse finanziarie e umane fu costretto ad interrompere la guerra in corso contro gli Olandesi riconoscendo, nel 1609, l'indipendenza delle province settentrionali dei Paesi Bassi, che costituirono la repubblica delle Province Unite. Poi però, nel 1618, intraprese una nuova lunga guerra, la Guerra dei trent'anni, intensificando con quella il già pesante prelievo finanziario e quello di risorse umane fresche, particolarmente dai regni di Napoli e Sicilia. Filippo IV, che con la morte di Filippo III nel 1621 salì sul trono di Spagna, condusse un regno che, caratterizzato da una scarsa autorità, nel 1640 consentì al Portogallo di recuperare l'indipendenza, nel 1647 favorì le ribellioni nei regni di Napoli e di Sicilia e nel 1648 chiuse con una pace precaria quella guerra dei trent'anni, che con i suoi persistenti disastrosi effetti e con la crescente pressione fiscale aveva esasperato i conflitti sociali aggravati da ricorrenti carestie e pestilenze che avevano contribuito a ridurre le masse alla fame estrema. Carlo II succedette nel 1665 a Felipe IV. Fu l'ultimo Asburgo sul trono di Spagna e fu un re di fatto inabile sia fisicamente che intellettualmente, a conseguenza di circa due secoli di matrimoni fra consanguinei, contratti al fine della conservazione dei possedimenti. Era, infatti, il frutto del matrimonio di Filippo IV con sua nipote Maria Anna d'Asburgo. Asceso al trono ancora bambino, il suo regno opaco, in guerra contro Francia, Inghilterra e Olanda, trascorse fino alla sua precoce morte, nel novembre del 1700, all'ombra della propria madre Maria Ana, che di fatto ne resse le sorti.

Molte e complesse furono le forme di esercizio del potere spagnolo sulla provincia napoletana, Brindisi inclusa, tutte in qualche modo entrate più o meno incisivamente nella memorialistica locale dove, assieme con le altre, emergono quelle relative al potere militare, esercitato non solo nella forma tradizionale mediante il co-



mando e il diretto controllo armato da parte di ufficiali e truppe spagnole presenti sul posto, ma anche mediante il reclutamento volontario di cittadini d'ogni ceto sociale in tutti i ranghi degli eserciti della corona di Spagna, destinati di volta in volta ai tanti fronti di guerra succedutisi in lungo e in largo per l'Europa. Del resto, la domanda di risorse umane militari da parte della corona in quei due secoli rimase costantemente attiva, giacché dopo il guerreggiato quarantennale regno

dell'imperatore Carlo V in permanente antagonismo armato con Francesco I di Francia, suo figlio Felipe II succedutogli sul trono di Spagna nel 1556, durante i suoi altrettanti quarant'anni e più di regno non gli fu per nulla da meno in quanto a guerre: annesse con le armi il Portogallo e guerreggiò a lungo contro la Francia, i Paesi Bassi, l'Inghilterra e nonché contro i Turchi. Poi, Felipe III nel 1618 intraprese la Guerra dei trent'anni lasciandola in eredità al figlio Felipe IV, e così via di guerra in





guerra fino a tutto il secolo XVII conclusosi nel 1700 con il regno di Carlos II.

Era pertanto abbastanza comune che sudditi del vicereame napoletano, così come di alcuni altri possedimenti della corona spagnola, prestassero servizio militare nelle file degli eserciti reali spagnoli. Un fenomeno che raggiunse dimensioni veramente importanti con migliaia di militari coinvolti; dopo quelli spagnoli, erano proprio i militari italiani tra tutti ad essere notoriamente i più apprezzati a Madrid, dalla Corte, dall'Alto Comando e dallo stesso Consiglio di Stato.<sup>1</sup> Si fu così stabilendo di fatto tutta una tradizione, quella degli italiani, e dei meridionali in particolare, presenti nelle file degli eserciti spagnoli, che si mantenne a lungo molto attiva, anche dopo che nel 1734 si produsse la rifondazione del Regno di Napoli ormai formalmente indipendente dalla corona di Spagna.

Si tratta di una tradizione per la quale, in tutta l'età vicereale di Napoli, l'aristocrazia locale ebbe certamente un ruolo importante, sia con la partecipazione diretta e sia con la gestione dei reclutamenti, stimolata com'era dalle ricompense e dai privilegi che la corona di Spagna molto spesso concedeva al rientro in patria, facilitando agli ex ufficiali l'ingresso e la carriera nella pubblica amministrazione, in posti sia tecnici che politici. Alcuni alti ufficiali, inoltre, ricevevano ricompense di carattere onorifico, venendo ad esempio titolati di un qualche grado nobiliare. Gli altri ufficiali veterani ricevevano in genere pensioni o importanti aiuti monetari diretti. Molti degli ufficiali napoletani volontari al servizio della corona ottenevano un primo posto come capitani di fanteria o cavalleria rivelandosi in breve essere ottimi militari. Quegli aristocratici che non iniziavano con il grado di capitano, spesso solo per essere ancora troppo giovani, generalmente lo raggiungevano comunque dopo pochi anni di servizio.

In quanto all'arruolamento dei soldati semplici o dei capi militari dei ranghi inferiori, anche se in certe circostanze il loro reclutamento fu associato alla stessa aristocrazia e nobiltà che spesso provvedeva i propri ufficiali facendoli accompagnare da uomini reclutati tra i propri vassalli e feudatari, più generalmente anche nel regno napoletano si seguirono le formule tipiche adottate nella stessa Spagna. Basicamente si effettuavano reclutamenti volontari mediante bandi e annunci pubblici nelle piazze delle città più importanti, richiamando l'attenzione dei paesani potenzialmente atti alle armi, issando bandiere, percuotendo tamburi e propagandando le paghe e le altre prebende previste. E in certi momenti specialmente critici, infine, si fece anche ricorso a compagnie di sol-



dati reclutati tra i delinquenti condannati, ai quali si offriva l'arruolamento in cambio della redenzione.

Gli italiani, che dopo Lepanto – ben 30 delle galere di quella potente flotta cristiana appartenevano al vicereame di Napoli e su quelle erano imbarcati migliaia di combattenti provenienti dalle province del Meridione italiano, molti di loro anche dalla Terra d'Otranto – avevano combattuto assieme agli spagnoli nei Paesi Bassi fin dalle ultime decadi del secolo XVI, cominciarono a servire come soldati nella stessa penisola spagnola alla fine della decade del 1630, giacché fino a quel momento non era stata necessaria la presenza in Spagna di grandi eserciti di campagna. Durante la decade del 1640, peraltro, la Spagna divenne il loro principale destino per la facilità del trasporto, giacché la rotta terrestre per i Paesi Bassi rimase virtualmente interrotta e da quel momento gli italiani vi dovettero essere inviati via mare, facendo scalo in Spagna, con un viaggio lungo e duro che poteva costare la vita di molti.

A partire dalla fine della decade del 1640, quando scoppiò la ribellione dei separatisti catalani, le truppe italiane cominciarono a essere presenti anche in Catalogna, con una presenza che di fatto continuerà, pur se ridotta, fino alla morte del re Carlos II nel 1700. I primi italiani che lottarono in Estremadura e Andalusia, invece, vi arrivarono nel 1643, poco dopo l'inizio della lotta di secessione del Portogallo ma andarono via via riducendosi per l'essere trasferiti sui fronti della Catalogna, dove il conflitto era presto divenuto prioritario: dalle circa 1400 unità registrate in Anda-

lusia nel maggio del 1643, si passò a poche decine nel maggio del 1654. Concluso il conflitto in Catalogna e firmata la Pace dei Pirenei nel 1659, i fronti portoghesi si riattivavano nutrendosi in parte di truppe provenienti dagli eserciti in precedenza stanziati sui fronti di Catalogna, di Milano e dei Paesi Bassi.

Oltre al reclutamento di italiani provenienti direttamente dall'Italia, durante il conflitto con il Portogallo si impiegarono varie formule per attingere tra i militari italiani già presenti in Spagna, sia mediante l'intermediazione di ufficiali italiani appartenenti ai vari comandi e sia ricorrendo agli stessi metodi comunemente impiegati per gli spagnoli. Furono in tutto circa 20.000 i soldati italiani che parteciparono al servizio della corona spagnola durante i nove cruciali anni – dal 1660 al 68 – del conflitto in Portogallo; una media abbastanza rispettabile e superiore ai 2.000 effettivi annuali, anche se con un totale inferiore a quello di altri conflitti precedenti, come ad esempio quello dei Paesi Bassi in cui, dal 1567 al 1609, il totale sommò più di 40.000 unità, con una media annuale di poco più di mille. In quanto all'origine geografica dei soldati italiani, nella guerra del Portogallo la preponderanza spettò a quelli provenienti dal regno di Napoli – 8147 pari al 44% – rispetto a quelli Lombardi (39%), Piemontesi (10%), Toscani (6%) e Siciliani (1%), nonostante gli apporti di militari dal regno di Napoli nel trascorso del secolo XVII – probabilmente a causa delle epidemie di peste, delle rivolte popolari e del progressivo peggioramento delle condizioni economiche generali – fossero andati gradualmente decrescendo, passando dalle 1500 unità all'anno fornite tra il 1635 e il 1658 su Milano e gli altri fronti di guerra, a circa la metà di partenze riportate nel periodo tra 1660 il 1668 per appunto, il conflitto con il Portogallo.

Brindisi, nonostante la sua grande strategicità, da subito riconosciuta dentro del vicereame napoletano, patì a lungo un accentuato impoverimento economico determinatosi in buona parte a causa dell'espansione turca che stava impedendo o quanto meno limitando drasticamente i traffici marittimi con le dirimpettaie regioni dell'Illiria, la Grecia e l'Egitto, riducendo il commercio e gli scambi a piccolissimi termini. E in quelle così avverse circostanze, per molti brindisini l'esercizio delle armi finì con il costituire uno sbocco professionale per nulla secondario, interessando in pratica tutte le classi sociali, da quelle più popolari fino alle nobiliari, attratte queste ultime – come prima citato – anche dal prestigio e dagli importanti riconoscimenti potenzialmente acquisibili proprio con il diretto esercizio delle

armi al servizio della corona di Spagna. E fu così che in quell'agitato contesto europeo dei secoli XVI e XVII anche molti brindisini occuparono attivamente vari gradi e vari ruoli, spesso di rilievo, tra le file degli eserciti dei potenti re via via succedutisi sul trono spagnolo. In particolare, l'aristocrazia brindisina partecipò numerosa, a volte per questioni di prestigio e altre stimolata dalle laute ricompense monetarie e dai privilegi che ai più meritevoli la corona concedeva al rientro in patria. Comunque sia, vari brindisini si distinsero come ufficiali di grande professionalità e valore sui tanti campi di battaglia in cui operarono, conseguendo in più occasioni riconoscimenti veramente importanti. E tra di loro, numerosi quelli ricordati nella memorialistica cittadina: Giò Antonio Simonetta, Giovan Battista Monticelli, Giovanni De Marco, Francesco Aloysio, Giovan Battista Leanza, Giovan Battista Loffredo e altri ancora. In tre distinti numeri di *il7MAGAZINE* è pubblicata una sintesi sull'operato dei primi tre, certamente i più emblematici, rispettivamente sui numeri del 25 ottobre 2019 "Da Madrid le imprese del militare brindisino Simonetta"; 7 febbraio 2020 "Il capitano Monticelli alla battaglia di Lepanto"; 19 giugno 2020 "Giovanni De Marco, capitano brindisino del '600".

Conclusasi nel 1700 con la morte del re di Spagna Carlos II, l'epoca dorata di quel regno bellicoso, non si conclusero però le sue guerre, né la presenza italiana nell'esercito reale. L'avventura dei soldati italiani negli eserciti borbonici spagnoli nel corso del Settecento però, è una storia che è rimasta perlopiù trascurata. Dopo lo splendore del Cinquecento e del Seicento, il Settecento è stato a lungo considerato un'epoca di mero declino nella storia dei rapporti tra Spagna e Italia, in particolare per quanto riguarda la storia delle forze armate. Invece, la presenza militare italiana continuò ad essere cospicua e i reggimenti italiani ebbero un ruolo significativo, per esempio durante le guerre di successione – quella polacca e quella austriaca – nel corso di tutta la prima metà del secolo. Tant'è che quello di origine italiana continuò a rappresentare il più numeroso gruppo di militari stranieri al servizio della monarchia cattolica e molti dei suoi ufficiali raggiunsero posizioni di particolare rilievo – parecchi furono quelli che raggiunsero il grado di generale – sia nell'esercito che nella marina della corona.

In una relazione del 1774 si contano 20 generali di origine italiana; poco dopo, nel 1786, gli italiani sono ancora la componente straniera più numerosa tra le altre nazioni, con 19 alti ufficiali. Non meno impressionanti sono i dati relativi alla presenza italiana tra i capitani e i comandanti



generali di province in Spagna: sono 25 i militari di origine italiana che ricoprono questo alto grado. E tutto questo senza contare la presenza nella capitale spagnola di ufficiali italiani, molti dei quali nell'esercito reale, in posizioni di grande rilievo, o come diplomatici con ben 11 generali che hanno raggiunto il grado di ambasciatore: è una presenza stupefacente, quella di una vera e propria rete italiana all'interno della struttura diplomatica dei Borboni. Molto di tutto ciò, probabilmente grazie anche all'interesse mostrato dai propri governanti spagnoli, i re Filippo V e, in primis, suo figlio Carlo III – già primo re borbonico di Napoli dal 1734 al 1759 e poi re di Spagna fino al 1788 – di conservare un forte legame con la secolare fedeltà militare italiana, mediante il mantenimento di strette relazioni con le élite del Belpaese, molte delle quali erano ben rappresentate soprattutto nella *Compañía Italiana de Reales Guardias de Corps*, che nel corso di tutto il secolo diede grandi opportunità all'aristocrazia italiana di ottenere posti di notevole importanza nella diplomazia, nell'esercito e nelle stesse corti, di Madrid e di Napoli.

Quella italiana era una delle quattro compagnie d'élite – altre due erano spagnole e una era fiamminga – create il 21 giugno del 1704 per volontà del re Felipe V, con la funzione di proteggere la persona del monarca e presidiare la Corte. Aveva in forza 200 uomini, tutti rigorosamente scelti tra nobili di sani principi morali, cattolici e di sangue puro, con un'età minima di 18 anni. Negli archivi della Biblioteca

Nacional de España di Madrid riposa un documento manoscritto intitolato "Fichas de servicio de oficiales y cadetes de la Compañía Italiana de Reales Guardias de Corps" in cui ogni foglio corrisponde ad un militare. Nella metà superiore del folio sono riportati i seguenti dati: Nome... Figlio di... Naturale di... In... Iniziò a servire all'età di anni... Il giorno... del mese... dell'anno... E nella metà inferiore sono indicati in successione cronologica i luoghi di servizio con le corrispondenti date di inizio e termine. Nel retro del foglio, ma solamente in alcuni casi, ci sono delle note particolari relative al militare in questione. Si tratta in totale di solamente cinquanta nominativi ed è pertanto da presumere che siano esistiti, ed eventualmente alcuni siano ancora conservati, vari altri documenti della stessa fattispecie. Tra i cinquanta nominativi, diversi i napoletani, ma nessun brindisino. Quanto invece di più prossimo a Brindisi ho incontrato è il caso del Mariscal de Campo Giuseppe Acquaviva: marchese di Trepuzzi, nato nel 1714 a Napoli figlio di Antonio Acquaviva d'Aragona e Maria Teresa Spinelli, cadetto della Real Guardia de Corps ai venti anni nel 1734 ed un anno dopo colonnello del Reggimento di fanteria di Napoli, quindi brigadiere degli eserciti reali e finalmente promosso comandante della Compagnia della Guardia del Corpo Italiana.

*NOTA: Una versione più completa di questo articolo è stata pubblicata sul V numero dell'Archivio Storico Brindisino MMXXII. Sezione di Brindisi della Società di Storia Patria per la Puglia.*





# GIANNI D'ERRICO

## 50 anni fa la tragica morte del cantante

di Gianfranco Perri

**D**omenica prossima, 7 settembre, ricorrono cinquant'anni dalla tragica, improvvisa e prematura scomparsa di Gianni D'Errico, giovane e talentuoso artista brindisino; un bravo ragazzo, un po' introverso ma molto amichevole. Un bravissimo cantautore che nella sua pur breve carriera musicale scalò importanti gradini verso un successo che senza alcun dubbio avrebbe raggiunto vette altissime. In tanti lo ricordiamo con affetto, e molti continuiamo ad amarlo: per la sua voce inconfondibile, per la sua sensibilità, per ciò che era e che rimane vivo nel cuore di chi lo ha conosciuto e ascoltato cantare. Impossibile da dimenticare! Ammirato anche da chi ha potuto scoprirlo solo attraverso le registrazioni che – per fortuna e per la memoria musicale di Brindisi e dell'Italia – ci sono rimaste, quali testimonianze preziose di un talento che il tempo non ha cancellato: molto bello il brano "Toccamì" reso noto e pubblicato solo qualche mese dopo la sua dipartita.

«...Gianni D'Errico nasce nel 1948 (il 16 settembre da Ferruccio e Rosa Oliva) e tra-



scorre la sua prima gioventù in una casa in via Mecenate, al quartiere Commenda, ha due fratelli e una sorella, e una unica grande passione: la musica. Ha sedici anni quando impara a suonare la chitarra, ma non passa

molto che si appassiona anche al pianoforte. Gianni ha un animo sensibile e scrivere canzoni gli riesce facile perché – lo diceva lui – "le parole arrivano dal cuore". Si diploma a 17 anni (all'Istituto Tecnico Commerciale Marconi) in anticipo di un anno e invece di andare a lavorare in banca, come voleva il padre, si iscrive ai concorsi canori. A 20 anni fa il suo primo provino per la RCA senza particolare fortuna. Ma nel 1969 ci riprova partecipando al Festival di Castrocaro dove arriva in finale con la canzone "Il fantoccio", ottenendo questa volta un contratto con la CGD che rimane positivamente impressionata dalle sue doti di performer. Da quel momento in poi la carriera di Gianni D'Errico decolla ed a soli 20 anni comincia a lavorare con grandi artisti. (Partecipa con due canzoni alla compilation "Sanremo '70" e nel 1971 è al Festival nella veste di autore con il brano "Il sorriso, il paradiso"). Sono gli anni '70 e comincia a farsi conoscere, esce diverse volte in televisione e partecipa ai programmi radiofonici, dove si cominciano a "passare" i suoi pezzi. Dopo due anni con la CGD, la vita di Gianni è pronta a una nuova svolta e da Roma si trasferisce a Milano. Sono gli







**LE IMMAGINI** Gianni D'Errico, uno dei più promettenti cantautori italiani, morì a soli 26 anni investito da un'auto. A destra la targa del largo che gli è stato dedicato nella sua Brindisi

anni in cui lavora con Maurizio Vandelli e la sua Equipe 84 per la quale Gianni fa da voce, coro e pianoforte. Quindi lascia la casa discografica della Caselli e passa all'Ariston di Milano, dove poi incide il suo unico album "Antico teatro da Camera" prodotto da Maurizio Vandelli, stampato in tiratura limitata ed oggi considerato uno tra i più rari vinili italiani d'autore. La carriera artistica di Gianni D'Errico, proiettata verso un futuro musicale luminoso, quello che con tanta passione si era guadagnato componendo la notte nella sua cameretta di via Mecenate, si spegne quando resta vittima di un incidente stradale (sulla strada provinciale che collega Ostuni con Ceglie Messapica) in quel tragico 7 settembre...» [da "Negli anni '70 D'Errico era uno dei più talentuosi cantautori italiani. Morì 26enne in un incidente" di Lucia Pezuto - il7 MAGAZINE del 19 aprile 2019] Il 10 aprile 2019, la Giunta comunale di Brindisi, con delibera n. 125, accolse la proposta della comunità dei musicisti brindisini

di intitolare a Gianni D'Errico la piazzetta antistante l'ingresso principale del Nuovo Teatro Verdi, nel tratto compreso tra la piazzetta Giustino Durano, via Santi, via Casimiro, piazzetta Sottile De Falco e via San Pietro degli Schiavoni: "una intitolazione che volle omaggiare la memoria di un cantautore brindisino tanto straordinario quanto sfortunato".

Qualche mese dopo, il 29 luglio di quello stesso 2019, si svolse l'emotiva cerimonia di scopertura della targa stradale con la nuova intitolazione della toponomastica cittadina – Largo Gianni D'Errico – che contò con la presenza della sorella e del fratello di Gianni, Maria Antonietta e Francesco D'Errico, e con la partecipazione dell'allora sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi. E Francesco D'Errico volle commentare: «Gianni diceva che la libertà è un dono straordinario, è una conquista che non ti fa essere né schiavo né padrone, è la condizione cui ciascuno di noi dovrebbe tendere per vivere la vita con pienezza». «Pensiamo a D'Errico come all'interprete di una poesia – aggiunse Domenico Saponaro – che purtroppo si è interrotta troppo presto, come di una voce strozzata dal destino, a ridosso di un cammino che avrebbe certamente conosciuto una grande affermazione. In uno scenario, come quello degli inizi dei Settanta, dominato dal pop leggero, D'Errico si differenziava grazie alla consistenza lirica e compositiva dei suoi brani che ancora oggi gli viene riconosciuta».

La cerimonia fu seguita da un bellissimo concerto "tributo a Gianni" che, introdotti e presentati da Marco Greco, vide l'entusiasta ed emotiva partecipazione di tanti importanti musicisti e cantanti brindisini che interpretarono le canzoni di Gianni, e quella di Paolo Siani Genova, batterista dello storico complesso dell'Equipe 84.

Cinquant'anni sono passati – incredibile: già mezzo secolo – e la musica a Brindisi continua a vivere, a vibrare e a far vibrare. È ormai una tradizione radicata e consolidata, che si rinnova nella continuità, senza mai – per fortuna – smettere di nutrirsi del ricordo, degli insegnamenti e, meraviglia delle meraviglie, finanche della presenza viva e partecipe di musicisti talentuosi venuti ancor prima di noi già settantenni... che ci hanno preceduto, seppur di poco.



# Brindisi bizantina: per due secoli città 'quasi' senza una storia propria

**Dopo anni di fulgore, era quasi totalmente disabitata. Tuttavia la rinnovata presenza della flotta imperiale, dopo il ritorno di Durazzo sotto Bisanzio nel 1005, aveva posto le premesse per il rilancio**

di Gianfranco Perri

**D**urante circa due secoli, dalla riconquista – anche detta “seconda conquista” – bizantina del Meridione italiano dell’885, fino alla definitiva conquista normanna del 1071, Brindisi appartenne all’Impero d’Oriente, compresa nel possedimento bizantino del “Thema di Longobardia”, integrante poi a sua volta del “Catepanato d’Italia”.

Ebbene, dei trascorsi cittadini durante quei tantissimi – ben duecento – anni si sa concretamente molto poco, quasi nulla, sia in termini di vita politica, o economica, o militare, o religiosa, eccetera, e sia in termini di vita sociale: non è pervenuto neanche un solo nome di un qualche personaggio brindisino di oggettivo rilievo, che in tutti quegli anni abbia compiuto gesta meritevoli di entrare nella storia o, quanto meno, azioni tali da lasciarne una qualche traccia nella cronaca. Incredibile, ma – apparentemente – vero, perlomeno a giudicare da quanto reperibile nelle fonti bibliografiche disponibili, che dovrebbero in buona misura riflettere quanto rilevato nelle fonti docu-



**«Lupo Protospata, illustre pio e splendido per le azioni benefiche, ricostruì dalle fondamenta questa città, che gli Imperatori magnifici e benigni ... »**

mentarie pervenute su quel lungo periodo storico.

Quando ho prospettato la mia stranezza in relazione a tale apparentemente anomala si-

tuazione al professor Gennaro Tedesco, eminente studioso esperto di storia dell’Italia meridionale bizantina autore di innumerevoli ricerche e pubblicazioni sul tema, egli







## LE IMMAGINI Il Catepanato d'Italia

mi ha risposto quanto – in sintesi – segue: «... L'Impero Romano d'Oriente aveva il suo fronte principale in Oriente e sempre in Oriente era concentrata non solo la sua forza militare, ma anche quella economica. Difendere il confine orientale dell'Impero era assolutamente il primo e il principale obiettivo strategico imperiale. Per Bisanzio i veri reali nemici erano gli Arabi. Il confine occidentale localizzato nell'Italia meridionale, pur importante, era del tutto secondario nella strategia politica e militare dell'Impero romano d'Oriente. Bisanzio spendeva molto poco per il confine occidentale e non aveva intenzione di sprecare truppe, navi e finanze per contrastare i Longobardi che aveva sempre considerato popolo barbaro neanche lontanamente paragonabile ai molto più pericolosi e civilizzati Arabi dislocati al suo confine orientale. E conseguentemente non è da enfatizzare troppo – vista da Bisanzio – l'importanza delle barbarie longobarda. Barbari – i Longobardi, come poi anche i

Normanni – che in effetti non hanno mai compreso la politica mondiale di Bisanzio e la conseguente necessità imperiale di razionalizzare e risparmiare forze per altri scacchieri internazionali ben più determinanti, come i Balcani, Creta, le Isole Egee, l'Anatolia, la Siria e la Mesopotamia... La carenza delle fonti – quanto meno quelle bizantine – su Brindisi che Lei nota, può quindi essere dovuta innanzitutto alla secondarietà non solo di Brindisi, ma anche di tutta l'Italia meridionale nella prospettiva strategica imperiale volta a privilegiare Oriente e Balcani. I cronisti e gli storiografi bizantini scrivono storie e cronache universali da intendere anche nel senso di opere che descrivono eminentemente tutti quei fronti su cui ufficialmente la dirigenza bizantina punta i riflettori della sua strategia e della sua geopolitica mondiale, oscurando conseguentemente tutti quei luoghi che non sono illuminati dai riflettori. E quando cronisti e storiografi bizantini si interessano dell'Italia meridionale, essi descrivono non le singole città, ma tutto l'insieme dell'Italia meridionale considerata, probabilmente anche giustamente, da un punto di vista globale e non particolare o frammentario o, peggio ancora, locale o localistico, come in-

vece fanno i Longobardi o i Normanni le cui cronache sono le cronache di quello che succede nel cortile della loro micro-politica parrocchiale e localistica, avulsa dal contesto di qualsiasi prospettiva strategica globale e mondiale... E, ritornando alla carenza delle fonti su Brindisi, se mai ci sono stati documenti locali sulle vicende brindisine in epoca bizantina, bisogna ricordare che Normanni e Papato dall'XI secolo hanno iniziato nel Sud Italia un processo di ri-latinizzazione forzata delle popolazioni ortodosse che nel Sud erano in maggioranza, facendo di tutto per cancellare quella importante presenza ortodossa e bizantina nel Sud. Gennaro Tedesco.»

Abbastanza chiaro, direi. Non resta, a questo punto, che riordinare quei pochi e frammentari dati disponibili sulla bisecolare Brindisi bizantina e quindi accomunarli a quelli conosciuti attinenti al contesto più generale del meridione bizantino in cui, pur se apparentemente in penombra, la città rimase più o meno saldamente integrata durante tutti quei, comunque lunghi, duecento anni. Facendo precedere il tutto da una breve introduzione storica circa gli eventi che portarono alla citata “seconda riconquista”.

Nel 553 d.C. la ventennale guerra greco-gotica si era conclusa con la vittoria dei Bizantini dell'imperatore Giustiniano e con la sottomissione dell'intera penisola italiana, ma dopo pochissimi anni quella vittoria si rivelò essere stata del tutto pirrica, giacché a partire dal 568 i nordici Longobardi penetrarono in Italia e dilagarono occupando Pavia, che divenne la loro capitale. Quindi, si infiltrarono nel Sud della penisola e si insediarono a Spoleto e a Benevento, dove fondarono due potenti ducati. I Bizantini organizzarono la difesa in prossimità delle coste e intorno ad alcune città fortificate, riuscendo inizialmente a conservare la Sicilia, la Sardegna, la Corsica, Roma, l'esarcato di Ravenna con la Pentapoli e il Ducato di Calabria, che comprendeva il Bruzio, parte della Campania e della Apulia e tutta la Calabria – l'attuale Salento – con le sue importanti città costiere di Brindisi, Taranto, Gallipoli, Castro e Otranto, la capitale del ducato che elevata a centro del potere regionale bizantino divenne un polo dinamico e di rilievo, affermandosi come emporio del Meridione rimasto bizantino.

In seguito, però, dopo meno di cento anni dall'arrivo dei Longobardi in Italia, i presidi meridionali bizantini si erano notevolmente ridotti, essenzialmente limitati alla Sicilia, a Napoli, Amalfi, Gaeta, Sorrento, alla parte nord del Bruzio, alle città costiere pugliesi di Trani e Bari e a quelle salentine: Otranto, Castro, Gallipoli, Taranto e Brindisi. Nel 663 l'imperatore d'Oriente Costante II salpò da Costantinopoli per intraprendere la riconquista dell'Italia sbarcando a





**LE IMMAGINI** Il "limes" tra i territori Bizantino e Longobardo nel Meridione italiano, in basso San Biagio-Affresco con i Santi Guerrieri Giorgio e Demetrio con San Nicola

Taranto e, risalita la Puglia, pose l'assedio a Benevento senza però riuscire a espugnarla. Quindi, sulla via del rientro in patria, fu assassinato in Siracusa. Dopodiché, il duca di Benevento Romoaldo I intraprese la riconquista delle città perdute e ne conquistò anche di nuove tra cui, intorno al 680, Taranto, Oria e Brindisi, sulla cui direttrice, per due secoli circa, tra 685 e 885, si sarebbe stabilito – rimanendo comunque alquanto evanescente – il limes sudorientale longobardo con l'adiacente territorio rimasto bizantino.

I Longobardi, la cui influenza si stemperava nel Salento settentrionale e svaniva del tutto da Otranto in giù, non furono in grado di riempire del tutto il vuoto di potere che nella fascia intermedia pur lasciava la debole amministrazione bizantina e di conseguenza, Bisanzio non cessò di considerare la situazione pugliese come una guerra interrotta, programmandone e, infine, completandone la riconquista a fine secolo IX. Longobardi che comunque, con l'intento di sottrarre le popolazioni locali all'influenza culturale dei Bizantini, portarono avanti una costante opera di penetrazione nella mentalità, nel costume e negli ordinamenti giuridici delle popolazioni indigene. Così, principalmente intorno a Brindisi – per due secoli città limes settentrionale dei possedimenti bizantini nel Meridione d'Italia – Longobardi, Apuli e Salentini, in tutti quegli anni finirono accomunati per le abitudini, gli interessi, le culture e le religioni di entrambe le parti e, comunque, per il diritto consuetudinario longobardo che specialmente in materia matrimoniale regolamentava i rapporti tra le persone.

Nell'880, su richiesta del papa Giovanni VIII, l'imperatore Basilio I fondatore della dinastia macedonica, mentre una sua forte armata navale al comando di Nasar respingeva i musulmani dalle isole Ionie e passata nel Tirreno riportava altre notevoli vittorie, inviò in Italia anche un forte esercito bizantino che sbarcò sulla punta della penisola al comando del suo più prestigioso condottiero Niceforo Foca per difendere, dalle ormai divenute incontrollabili scorribande dei saraceni, i territori bizantini della Calabria la Lucania e la Puglia. Niceforo Foca, riacquisì Santa Severina, Tropea e Amantea in Calabria, respingendo i saraceni in Sicilia senza però riuscire a liberare l'isola dall'occupazione araba; quindi, risalendo fino in Puglia, espugnò Taranto, conquistò anche i territori longobardi della Basilicata, mentre il principato di Salerno e quello di Benevento divennero vassalli dell'impero bizantino; e infine, giunse fino a Nord di Bari,



portando così a termine la riconquista iniziata qualche anno prima e ottenendo di fatto il ritorno di quasi tutta l'Italia meridionale sotto il controllo di Bisanzio.

E fu quindi nel contesto di quella lunga campagna condotta contro Arabi – e Longobardi – che, dopo Taranto, anche Brindisi intorno all'885 tornò sotto il formale controllo dei Bizantini. Nell'886 l'imperatore Basilio I morì e gli succedette il figlio Leone VI, il quale richiamò il vittorioso generale Niceforo Foca nominandolo comandante supremo dell'esercito imperiale e questi s'imbarcò da Brindisi alla volta di Costantinopoli con gran parte del suo esercito e lasciando alla città tutti i prigionieri longobardi, avendoli con un sotterfugio sottratti magnanimamente alla schiavitù e rendendoli così potenzialmente utili alla eventuale ricostruzione cittadina.

Nel trascorso dell'892 i Bizantini fondarono il Thema di Longobardia con capitale Bari, affiancato da quello di Lucania con capitale Tursi e quindi da quello di Calabria con capitale Reggio. Il Thema di Longobardia – che occupando un territorio più esteso dell'attuale Puglia incluse Brindisi – il cui nome gli derivava dalla massiccia presenza di insediamenti longobardi, aveva più o meno i seguenti confini: a Nord il fiume Fortore; ad Ovest gli attuali, anche se allora alquanto agitati, confini lucano-campani; a Sud-Ovest lo Ionio e a Sud-Est l'Adriatico. “Numerosi erano i centri urbani, di cui però non riusciamo ad intravedere una precisa divisione amministrativa; essi erano Trani, Brindisi, Taranto, Otranto, ed altri ancora. Il tema di Longobardia era fondamentalmente abitato da due gruppi etnici molto diversi: i Greci nella parte meridionale, la Terra d'Otranto, i Longobardi più a Settentrione.

Nel tema erano presenti anche popolazioni slave, nei pressi del Gargano, amministrate da zupani. Per un certo tempo la zona settentrionale della Longobardia dovette rimanere suddivisa in gastaldati, tipici dell'amministrazione longobarda, ma in seguito anche questa zona, come tutte le altre del tema, fu ripartita in turme, e parte anche in drungoi. La documentazione disponibile sulla divisione amministrativa del territorio della Puglia, la Longobardia del tema appunto, non ci consente andare oltre queste limitate informazioni”. [L'Italia Meridionale Bizantina nella storiografia più recente di Gennaro Tedesco, 2000]

Il Thema era governato dallo stratego, il comandante militare nominato direttamente dall'imperatore investito di poteri militari e





civili, che risiedeva nella capitale Bari. Da lui dipendevano gli ufficiali delle circoscrizioni minori, essi pure forniti di poteri militari e civili. In Longobardia, comunque, i Greci si occuparono specialmente dell'organizzazione militare, lasciando agli abitanti il loro diritto e alcune delle loro istituzioni e perciò, nei territori che erano stati dei Longobardi – praticamente quindi da Brindisi inclusa in su – l'azione ellenizzante del nuovo governo fu in genere scarsamente sentita. Il greco non fu adottato come lingua, mentre rimase largamente in uso il diritto longobardo e sopravvissero anche alcune delle altre istituzioni longobarde.

Qualche anno dopo la fondazione del Thema di Longobardia, praticamente terminando il primo millennio, si portava a compimento la costruzione politico-amministrativa e militare intrapresa più di un secolo prima, accentrando i tre temi, di Longobardia, Lucania e Calabria, nel Catepanato d'Italia sotto il comando del catepano nominato direttamente dall'imperatore, residente in Bari e dai cui ordini dipendevano ora i tre strateghi: uno per ognuno dei tre temi costituenti il catepanato. All'interno della città fortificata di Bari si trovava il centro militare giudiziario e fiscale del catepanato, con la residenza del catepano – *asty praitorion* – che oltre alla dimora in sé comprendeva anche alcuni uffici, una caserma per la guarnigione della città, una prigione, chiese e cappelle, nonché le terre coltivabili poste all'interno della cinta. Fu il catepanato, l'organizzazione amministrativa bizantina più avanzata che ebbe il Meridione italiano, corrispondendo alla tappa finale della evoluzione che aveva sperimentato nel tempo l'ordinamento amministrativo dell'impero. Evoluzione che [dalla



**LE IMMAGINI** L'abbazia di Sant'Andrea-Secondo Antonio Mingolla

Geografia amministrativa del Catepanato bizantino d'Italia di André Guillou, 1974] è così sintetizzabile:

“Nel VII secolo il governo di Bisanzio introdusse l'istituzione dei ‘temi’. Una istituzione che fu poi generalizzata nel IX secolo, quando tutto il territorio dell'impero – meridione italiano incluso – risultò ripartito in circoscrizioni amministrative – *themata* – politico-militari rette ognuna da funzionari militari e civili posti alle direttive di un militare d'alto grado, lo ‘stratego’. Il tema costituiva, di fatto, un reale decentramento del potere, con un'amministrazione ed un esercito propri, quest'ultimo reclutato tra la classe agiata dei proprietari fondiari, i quali, in cambio di esenzioni fiscali erano tenuti a rispondere ad ogni ordine di mobilitazione e a provvedere al corrispondente equipaggiamento e mantenimento. Ogni tema era suddiviso in turme, aventi a capo i *turmarchi* e ogni turma, infine, era suddivisa in *drungoi* o *banda-topoteresiai*. Successivamente, il governo bizantino ritornò al sistema dell'accentramento militare, rimpiazzando progressivamente l'esercito dei temi reclutato tra gli indigeni, con un esercito composto da soldati di mestiere – *tagmata* – comandato localmente dagli ‘*strategos*’ e nel secolo X sottoposto al comando supremo di due *Domestikos*, quello delle *Scholae d'Oriente* e quello delle *Scholae d'Occidente*. Con tale ri-accentramento militare, comunque, gli antichi temi amministrativi persistettero e vennero allora retti da funzionari civili, i *kritai*, non più dipendenti come un tempo dallo stratego, divenuto a sua volta ufficiale subalterno. Con l'istituzione infine – tra la fine secolo X e gli inizi del secolo XI – del Catepanato, l'accentramento non solo fu militare, ma si estese su tutto comportando

una nuova riorganizzazione del territorio. Infatti, il catepano, capo supremo dell'esercito, controllava anche l'amministrazione del territorio alla quale collaboravano ufficiali militari bizantini e personalità civili locali messi al servizio dell'impero. Innanzitutto, gli *strategos* che ebbero così anche funzioni amministrative, e i *tassiarchi* che si sovrapposero ai *turmarchi* e via via altri funzionari di rango inferiore.”

Per la città di Brindisi e per i suoi abitanti, tutta questa bisecolare amministrazione bizantina non sembrerebbe – perlomeno non ve n'è molta traccia nelle fonti disponibili – aver comportato una sostanziale evoluzione della situazione generale, neanche al confronto con quella, di fatto oscura e probabilmente molto misera, che l'aveva preceduta: quella cioè che l'aveva caratterizzata durante l'altrettanto bisecolare amministrazione longobarda. Quel ritorno – dopo due secoli – dei Bizantini a Brindisi fu seguito solo da timidi e presto interrotti segnali di rinascita quando, alla fine di quel secolo IX, si iniziò la ricostruzione extra-moenia della piccola chiesa di San Leucio impulsata dal vescovo oritano Teodosio in occasione del ritorno in città di una parte delle reliquie sottratte dai Tranesi, i cui lavori ebbero conclusione ai primi del secolo successivo allorché si ebbe la consacrazione a opera di Giovanni, vescovo titolare di Canosa. Durante quello stesso X secolo, la popolazione brindisina di sua iniziativa intraprese anche la costruzione di un'altra chiesa – forse di San Basilio – localizzata nei pressi dell'imboccatura del porto sulla cresta della collina di ponente con annessa un'alta torre, una specie di faro per i naviganti, eretta in omaggio e ringraziamento al condottiero Niceforo Foca. Ma poi, quasi null'altro: per tutto il secolo si hanno solo rade se non nulle notizie di transiti o approdi nella rada di Brindisi, eccezion fatta, nel 908, per le reliquie di Santa Marina e Margherita



**LE IMMAGINI** Tre immagini della Cripta di San Biagio realizzate da Brundarte

d'Antiochia che il monaco benedettino pavese Agostino trasferì da Costantinopoli, ove erano state conservate nella chiesa della Madonna del Mare, in Italia. In più, le coste adriatiche erano ritornate ad essere ripetutamente preda dei pirati saraceni, ai quali si alternarono anche quelli slavi, che nel 922 assaltarono per la prima volta Brindisi, dove ritornarono ancora nel 925 e poi nel 926 e dove, nel 929, vi giunsero anche quelli schiavoni. È infine da segnalare che, probabilmente intorno al 1000, sull'isola di Bara prospiciente il porto, iniziò ad essere edificata l'abbazia basiliana di Sant'Andrea le cui strutture, completate poi dai benedettini, andarono completamente perdute nel corso della prima età moderna.

Anche nell'ambito strettamente ecclesiastico, comunque, Brindisi non ebbe un reale protagonismo, priva, come lo era fin dai primi tempi del dominio longobardo, della sede vescovile. Completata la riconquista e morto nell'895 il vescovo oritano Teodosio, che se pur fedele alla Chiesa di Roma aveva comunque mantenuto un precario equilibrio con quella di Costantinopoli, l'organizzazione ecclesiastica dei territori della diocesi – di Oria e Brindisi – divenne instabile e condizionata dalle vicende politiche in corso, rimanendo di fatto regolata da entrambe le giurisdizioni, quella latina e quella bizantina. Il vescovo di Canosa coagulava e guidava i latini da Bari, dove aveva trasferito la sua sede e dove di fatto esercitava da metropoli con l'obiettivo di contrastare e contenere l'azione del metropolita di Otranto, cui era invece fedele il vescovo che era in Oria riconosciuto da Bisanzio: Andrea, succeduto da Gregorio e questi da Giovanni, titolati tutti vescovi di Oria, Brindisi, Ostuni e Monopoli. Contemporaneamente, vescovo di Brindisi però latino e residente in Bari, fu Giovanni, arcivescovo di Canosa cui successe Paone. In Oria, al vescovo Giovanni succedono il greco Leonardo, il latino Eustachio e poi ancora un altro greco, Gregorio fino al 1080. Poi, con la conquista normanna, ci fu il ritorno della diocesi di Oria Brindisi alla chiesa latina e così, dopo Gregorio fu nominato arcivescovo di Brindisi e Oria Godino, un benedettino che fu il protagonista del ritorno della sede vescovile, già divenuta arcidiocesi, da Oria a Brindisi, dopo più di quattro secoli di assenza: i due della dominazione longobarda e i due di quella bizantina.

Ancora per l'XI secolo l'Anonimo Trnese al sintetizzare la situazione rileva che la città di Brindisi, una volta celebre per ricchezza e gloria, era "specie parvissimi sub oppidi incolitur" ossia, era pressoché disabitata.



Tuttavia, la rinnovata presenza della flotta imperiale dopo il ritorno di Durazzo sotto Bisanzio nel 1005 aveva posto le premesse per il rilancio della città e del porto in connessione sia con la sostanziale ripresa delle relazioni con Durazzo che con la grande attività edilizia che si registrava in Italia meridionale poco prima della conquista normanna. "La portata dell'investimento bizantino a Brindisi è valutabile grazie alla testimonianza di un'epigrafe, in parte ancora leggibile, scolpita sul basamento di una delle due colonne che dal promontorio di ponente guardavano proprio l'imboccatura del porto interno. La sua datazione, riferita alla prima metà del secolo XI, rende ancor più evidente la consequenzialità del nesso tra l'impresa del funzionario e la restaurazione del dominio imperiale sulle coste dalmate." [Il medioevo nelle città italiane: Brindisi di Rosanna Alaggio, 2015] C'è però da osservare che quella grande attività edilizia, così come del resto la supposta rinascita bizantina, non sembra che a Brindisi poterono decollare del tutto, tant'è che la unica evidente importante eredità tangibile pervenuta – e non è certo poca cosa – sono le celeberrime "colonne romane" a firma del protospatrio Lupo.

In effetti, importanti riferimenti espliciti ai fatti di Brindisi solo riappaiono in relazione al sopraggiungere dei Normanni. Nella tarda primavera del 1060, il mese di maggio, un esercito normanno entrò in Brindisi al comando di Roberto il Guiscardo, ma fu solo nel 1071 quando la conquista normanna della città si compì in via definitiva. Nell'ottobre dello stesso 1060, infatti, il mi-

riarcha bizantino riconquistò e poi perse Brindisi, finendo con l'essere catturato dai normanni. Nel 1067 una flotta imperiale bizantina, al comando di Michael Maurikas, duca di Antiochia e Boukellarion, nonché catepato di Durazzo, riconquistò il controllo della rada di Brindisi. La spedizione era stata voluta l'anno precedente dall'imperatore Costantino X Ducas per rispondere alle sollecitazioni dell'arcivescovo di Bari Andrea II. Maurikas, catepato d'Italia fino al 1069, raggiunse il teatro operativo nel 1067 con un esercito di variago termine per il quale si faceva riferimento sia a scandinavi che a gruppi germanici a essi collegati. Vinta la flotta normanna al largo delle coste dalmate, pose guarnigioni nelle riconquistate città; difese con successo Brindisi nel 1069 da un attacco normanno condotto da Roberto il Guiscardo e dal conte Goffredo sia per parte di terra che per parte di mare. Dopo lo scontro, definito dal Chronicon Breve Northmannicum essere stato 'crudelis dimicatio' per l'elevato numero di vittime, Maurikas pose la città sotto il comando di Niceforo Carantenos, un generale bizantino duca di Skopje, nominandolo stratego di Brindisi. Questi fu costretto ad assistere, pressoché impotente, alle scorrerie del Guiscardo ai danni di quanti erano rimasti fedeli a Bisanzio e, dato che la sottopopolata Brindisi non gli poteva garantire una milizia in grado di fronteggiare gli assediati normanni e temendo che l'arrivo degli aiuti promessi da Costantinopoli potesse ritardare, chiese alle città vicine ancora fedeli all'imperatore di unire sforzi inviando i tributi necessari a costituire una guarnigione. Poi,



in assenza dell'esito sperato, nel gennaio 1070 Caratenos valutò abbandonare la difesa della città ma, nel timore di perdere la propria reputazione con la fuga, progettò un inganno e convocò i cittadini più rappresentativi di Brindisi invitandoli a negoziare fintamente la consegna della città ai Normanni. Questi caddero nel tranello e mentre con scale valicavano le mura furono tutti, circa cento tra guerrieri e scudieri, uccisi miseramente. Le loro teste tagliate furono portate prima a Durazzo e quindi inviate a Costantinopoli, offerte in trofeo all'imperatore Romano IV. L'inganno però, solo sarebbe servito a ritardare di qualche mese la definitiva conquista normanna di Brindisi, che avverrà nel 1071.

In proposito, Annibale De Leo nel suo "Dell'origine del rito greco nella chiesa di Brindisi" ebbe a commentare: «Dalle parole del Curopalata [autore di un ampio resoconto dell'accaduto] noi apprendiamo che Brindisi era capace di sostenere un assedio, ch'era stata prescelta dal generale greco per fortificarvisi con la sua truppa e che finalmente era in tal guisa ripopolata che il generale imperiale stimò bene di richiudersivi per mantenerla nella fede del greco impero. Doveva [dunque] premere ai greci di aver una piazza nella Puglia con un comodo porto nel quale potevano attendere dall'Oriente con sicurezza i rinforzi per proseguire la guerra contro i normanni. Quindi io porto ferma opinione che i medesimi greci in questi tempi avessero cominciato a ristorare Brindisi, facendola risorgere dallo stato di desolazione nel quale era stata lasciata per ben due secoli, e dopo le prime incursioni saraceniche.»

I "due secoli di desolazione" riferiti da De Leo, erano evidentemente quelli immediatamente precedenti ai fatti narrati e che seguirono alla riconquista – la seconda conquista – bizantina, mentre quei "tempi in cui i greci avevano cominciato a ristorare Brindisi per farla risorgere" sarebbero comunque durati ben poco, solo poche decine di anni e, forse anche per questo, di fatto 'quasi' non ebbero il tempo di lasciar tracce. D'altronde, fino ad allora, non solo Brindisi ma "tutta l'Italia meridionale era stata considerata un teatro di secondaria importanza dai Bizantini, presi com'erano da problemi politico-militari ben più gravi, dal loro punto di vista, quali la pressione barbarica continua nella zona danubiana e le terribili incursioni saracene." [Gennaro Tedesco, 2000]

Certo è, in qualunque modo si vogliano o si possano interpretare le cose, che la città di Brindisi – abitanti compresi – aveva trascorso ben quattro secoli in uno stato di quasi completo abbandono, senza neanche il conforto della presenza vescovile e, comunque, ai margini della storia che comun-



**LE IMMAGINI** Due antiche foto del quartiere Sciabiche scattate all'inizio del secolo scorso

que – longobarda prima e bizantina dopo – fu allora storia di un meridione italiano in prevalenza tribolato. Quanto di rilevante trascorse in Brindisi durante gli ultimi due di quei secoli, se ce ne fu, non ci è stato dato di conoscerlo con consistente dettaglio: forse solo per la pigrizia dei cronisti di quel tempo, o forse per quella degli storici che a quel tempo seguirono, o forse ancora – come lo suggerisce Gennaro Tedesco – per la esplicita volontà di sottometterlo a una specie di damnatio memoriae da parte di Normanni e Papato ai fini della forzata ritalianizzazione del territorio e delle sue genti. Infine, probabilmente per il concorso di tutte quelle cause, o di altre ancora.

Per voler concludere, è però doveroso os-

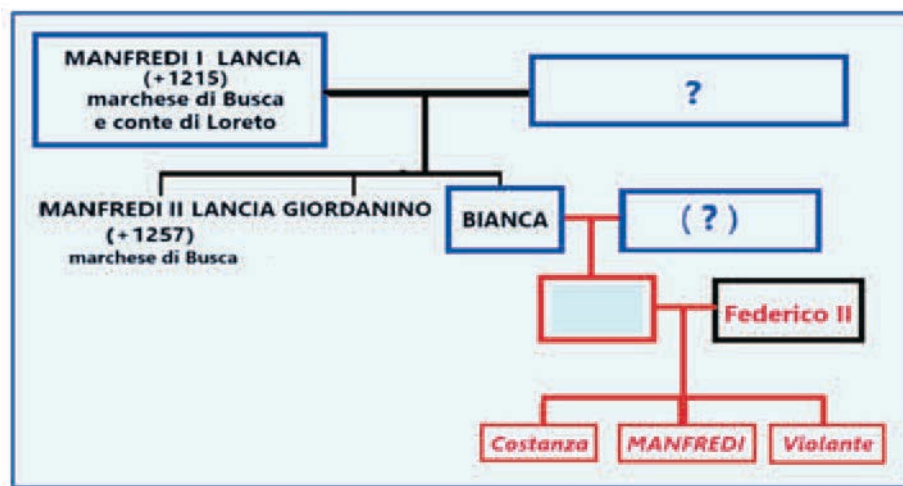
servare che la segnalata carenza di tracce materiali tangibili di una storia formale propria, non vuol certo significare assenza di eredità storica, di una storia comunque vissuta ed assorbita da tutto un popolo e da quel popolo inevitabilmente trasmessa ai propri successori: storia vissuta in una "città limes" e per tal motivo sicuramente ancor più ricca di esperienze incisive, perché – così come ricordato dall'amico scrittore, Arturo Pérez-Reverte – "spesso le cose importanti succedono ai confini, dove si trova sempre una grande ricchezza di personaggi e di situazioni, un palinsesto di tante storie ed imprese umane." Ma quello della società, della cultura, della religiosità, della mentalità e quant'altro bizantine, al confronto e a integrazione con quelle corrispondenti longobardo-latine, è tutto un altro capitolo, molto ampio e molto complesso, che certamente merita di essere aperto e analizzato. Ma sarà per un'altra volta.



# Anche Bianca Lancia, madre del re Manfredi, fu “comitissa” di Brindisi

di Gianfranco Perri

**N**el periodo normanno-svevo il titolo di “comes” indicava un alto dignitario con funzioni amministrative, militari e giudiziarie. I “comites” furono in alcuni casi governatori di importanti territori e città e quei conti, durante il regno normanno di Sicilia erano vassalli del re con una certa autonomia, mentre sotto gli Svevi il sistema divenne più centralizzato con la corona che esercitava una più stretta supervisione. Anche a Brindisi ci furono “comites”, il più famoso dei quali fu il normanno Goffredo conte di Conversano. Anche se il titolo di “comes” era tradizionalmente maschile e per indicarne la moglie si utilizzava il termine “comitissa”, è anche accaduto che alcune donne abbiano detenuto per diritto proprio il titolo di “comitissa”. Proprio Brindisi ebbe una “comitissa” divenuta tale per diritto con la morte del citato marito Goffredo ed in reggenza del loro figlio minore Tancredi conte di Conversano. Si tratta di Sichelgaita, che ebbe modo di mostrare importanti doti di comando e divenire, di fatto e per un buon



periodo, una prestigiosa e scaltra governante della città. Di lei ne ho raccontato in dettaglio in varie occasioni, per esempio anche in un articolo pubblicato su “il7 MAGAZINE” del 24 maggio 2024 con il titolo “Sichelgaita: Mille anni fa la prima volta che una donna governò, e bene, Brindisi”. Ebbene, meno risaputo è che anche un’al-

tra donna ebbe, quanto meno nominalmente, per diritto proprio, il titolo di “comitissa” di Brindisi. Pur se meno risaputo però, si trattò di una donna molto più famosa di Sichelgaita: nientemeno che la madre dello svevo re di Sicilia Manfredi, figlio del celeberrimo re e sacro romano imperatore Federico II: Bianca Lancia di Agliano. Ed eccone, in sintesi, la storia che





**LE IMMAGINI** Il cantore Konrad von Altstetten e la sua amante identificati con Federico e Bianca Lancia - Dettaglio dal Codex Manesse

ho raccontato lo scorso 9 maggio al Convegno di ricerche storiche su Brindisi in età federiciana, tenutosi in occasione dell'800° anniversario del matrimonio nella cattedrale di Brindisi tra Federico II

e Iolanda di Brienne.

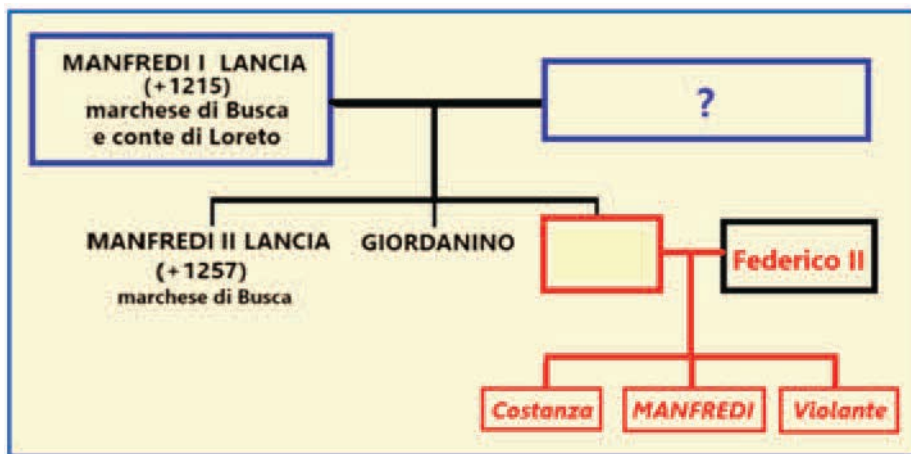
... Il tracciare una pur solo essenziale biografia di Bianca Lancia d'Agliano, una località questa a circa 15 chilometri a sud di Asti, risulta essere impresa ardua e complessa, al dover trattare di una vita che oltre ad essere avvolta nel mistero, è stata marcata costantemente dalla controversia. Una complessità conseguenza anche delle pochissime, quando non del tutto inesi-

stenti, fonti documentali disponibili sulle origini e sulle vicende della vita e della morte della madre del re di Sicilia Manfredi, la nostra Bianca Lancia d'Agliano, con Lancia ed Agliano due casati che originari entrambi del Piemonte furono eminenti nel corso del XIII secolo.

Pertanto, bisognerà necessariamente ricorrere alle poche fonti storiche indirette disponibili e soprattutto a quelle narrative, con frequenza inquinate da numerose componenti spesso fantasiose, alimentate dalle tante leggende sorte nella misura in cui la vita di Bianca si fu intersecando ed intrecciando con quella venturosa ed intrigante dell'imperatore Federico II di Svevia, con il quale mantenne una stretta relazione sentimentale che fu a lungo irregolare, impedendo con ciò che nei documenti ufficiali dell'epoca potesse esserci un qualsiasi minimo riferimento alla sua persona.

Questi, dunque, gli elementi biografici essenziali che qui si vuol tentare di tracciare: 1- quando dove e soprattutto, da chi, nacque Bianca, la madre del re di Sicilia, Manfredi; 2- quando, come e con quali frutti - figli - si consumò la relazione tra Bianca e l'imperatore Federico II; 3- quando, come e dove, infine, Bianca morì. Le complicanze del caso iniziano dalla determinazione stessa della nascita e delle origini familiari della protagonista, sia quelle materne che - e soprattutto - quelle paterne, rese incerte e controverse, da una parte per l'usuale omonimia tra madre e figlia, e dall'altra per l'usanza, altrettanto comune a quel tempo, relativa alla trasmissione del cognome, che in alcuni casi poteva prodursi non per la sola via paterna ma anche per la via materna, e ciò più frequentemente quando il casato della madre risultava essere ugualmente o più autorevole di quello del padre.

I Lancia erano il secondo ramo dei marchesi di Busca, un antico stato italiano che comprendeva territori piemontesi posti fra Cuneo e Saluzzo, appartenenti al più esteso marchesato del Vasto, che tra il Piemonte meridionale e la Liguria occidentale era a sua volta il secondo ramo - il primo era quello del marchesato di Monferrato - di un'importante dinastia d'origine franco-salica che era stata divisa in due nel 967, alla morte del fondatore Aleramo, ch'era stato investito dal sacro romano imperatore Ottone I. Il primo esponente dei Lancia - il capostipite - fu Manfredi I, o Manfredi, che nacque sul finire della prima metà del secolo XII, circa il 1140-45, secondogenito - seguito a Berengario che continuò il primo ramo dei Busca - di Guglielmo, primo marchese di Busca, uno dei figli del capostipite marchese del Vasto, Bonifacio, discendente di Anselmo, che era figlio di Aleramo, il fondatore della

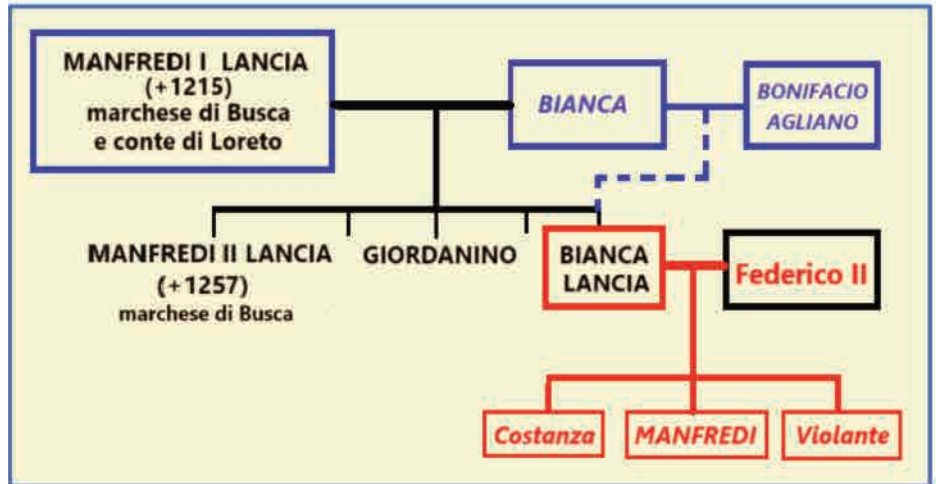




dinastia franco-salica. Si è supposto che Manfredi I, marchese di Busca e conte di Loreto, si fece appellare 'Lancia' perché volle distinguersi, nel nome, da uno zio paterno, il marchese Manfredo di Saluzzo, mentre secondo altri perché, avendo da giovane combattuto a fianco di Federico Barbarossa, quel cognome – di fatto un soprannome – gli venne attribuito in virtù del prestigioso incarico di portatore della lancia di quell'imperatore.

Manfredo con il cognome Lancia è attestato per la prima volta nel "Codex Astensis" del XIV secolo, in cui si riporta che il 14 febbraio 1187 "Manfredum Lanceam" aveva preso un prestito da alcuni Albesi. E per l'ultima volta compare in un documento del 1215: un atto in cui rimette il suo castello di Loreto al Comune di Asti. Manfredi I Lancia, infatti, dopo aver vissuto quasi sempre a Dogliani, località tra Cuneo e Asti, prossimo ai settant'anni morì in decadenza economica circa il 1215. Manfredi I Lancia, che si era sposato, senza che però si conoscano con certezza il nome e la casata della moglie che, 'forse', era imparentata con i signori di Agliano, ebbe vari figli tra i quali: il primogenito Manfredi II Lancia, un secondo figlio Giordano o Giordanino, 'forse' altri figli maschi, tra cui 'forse' un Bonifacio e 'forse' una figlia, Bianca, 'forse' andata in sposa a un Bonifacio d'Agliano, unione da cui, 'forse', nacque la nostra protagonista, "Bianca Lancia d'Agliano". Ebbene, quei tanti 'forse', sono il frutto delle numerose imprecisioni e contraddizioni presenti tra le più accreditate fonti narrative.

Probabilmente l'unica fonte documentale conosciuta, di fatto comunque indiretta, che contiene un indizio utile circa le relazioni parentali di Bianca – madre del principe Manfredi e amante di Federico II –



con i Lancia, è la lettera del papa Alessandro IV in cui, scrivendo nel febbraio del 1255 alle autorità fiorentine affinché impedissero a Manfredi II Lancia di transitare per le località soggette al loro dominio, indicava costui come 'avunculum' – cioè, zio – del principe Manfredi.

Peccato però, che tale documento non sia del tutto derimente, giacché 'avunculo' lo è tanto il fratello della madre, quanto lo è lo zio della madre – cioè, il prozio – e pertanto, il principe Manfredi poteva essere figlio sia della sorella di Manfredi II e sia della figlia di quella stessa sorella di Manfredi II.

Passando poi alle fonti narrative, la situazione sulle tante incertezze non migliora di molto giacché, come risaputo, la parentela materna del principe Manfredi segnalata dalle stesse, risulta confusa e spesso contraddittoria, nella misura in cui i cronisti fanno partecipare ad essa, non solo due, ma tre famiglie: quella dei Lancia, quella degli Agliano e quella dei Maletta, le due prime di origini piemontesi, la terza sici-

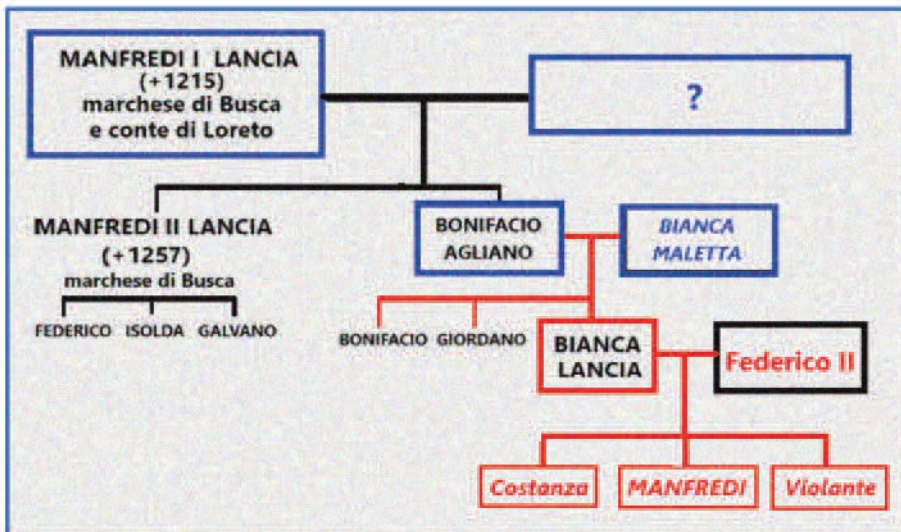
liana; tutte e tre le famiglie contano, infatti, membri che furono considerati zii – 'avunculi' – del principe Manfredi.

Il garbuglio della parentela materna del re Manfredi è anche comprovato da come nel 1252 ne fu disposto l'esilio da parte del re di Sicilia Corrado IV Hohenstaufen, succeduto al padre Federico II: "Corrado ordinò a tutti i parenti e affini del lato materno del principe Manfredi, con mogli, madri, sorelle e figli, grandi e piccoli, di lasciare il regno".

In proposito, l'eminente storico Merkel afferma: «Per la parentela del principe Manfredi con i Lancia, anche se poi son via via comparse varie altre opinioni differenti, le due che per essere le più verosimili perdurarono sono: quella che dice che la madre di re Manfredi era Bianca sorella di Manfredi II e quella che dice che era nipote dello stesso Manfredi II, in quanto figlia di quella sua sorella Bianca. Noi preferiamo la seconda, che è quella del cronista genovese Bartolomeo, che riceve maggiore autorità per essere più vicino agli eventi per luogo e tempo, ma non pretendiamo che l'opinione contraria manchi di valore, anche se la riteniamo cronologicamente meno attendibile.»

E nei suoi Annali genovesi, che redasse nella stessa prima metà del secolo XIII, Bartolomeo sostiene univocamente che il principe Manfredi nacque "dalla figlia della signora Bianca, figlia del defunto marchese di Lancia". Quindi la madre del principe Manfredi, il cui nome ed il cui padre il cronista non rivela, era figlia di una signora di cui indica il nome Bianca, figlia a sua volta del marchese Manfredi Lancia già defunto.

L'ipotesi alterna, citata dapprima, dovuta al parmense Salimbene, è sostenuta anche da un altro cronista dell'epoca, il frate minore Tommaso Tosco di Pavia, un guelfo che scrive che il principe Manfredi fu generato "dalla sorella del marchese di Lancia, che era figlia della signora Blanche",



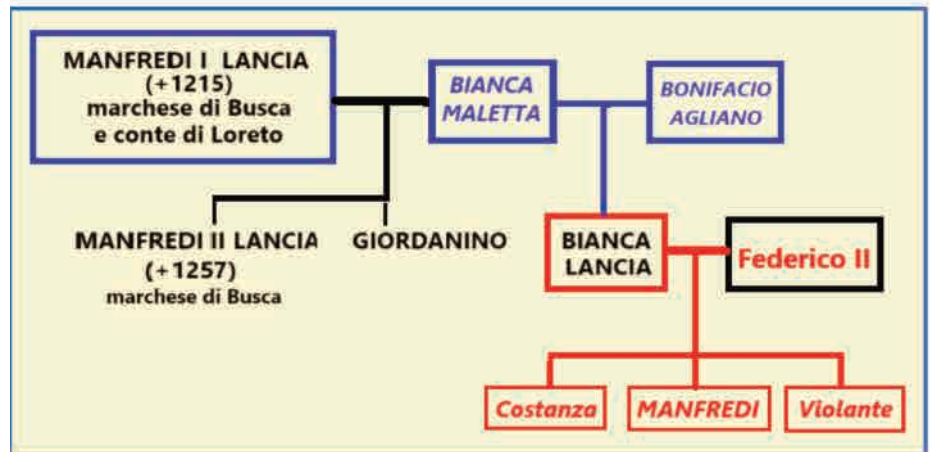


confermando che la nonna materna del principe si chiamava Bianca, ma che in questo caso è non la figlia ma la moglie di Manfredi I.

Nel seguito, più o meno subdolamente, Tosco fa persino sorgere il dubbio che il principe Manfredi fosse potuto nascere non dalla sorella di Manfredi II figlia di Manfredi I, ma dalla di lei madre, cioè da Bianca moglie di Manfredi I, insinuando quindi l'ipotesi, sostenuta anche da altri, che – indipendentemente da quale delle due alternative si trattasse – Federico II avesse avuto rapporti promiscui con le due Bianca, tanto con la figlia quanto con la madre "poiché tutte avevano avuto questo stesso uomo".

Ebbene, mentre apparentemente potrebbe di fatto sembrare abbastanza probabile che la madre Bianca del principe Manfredi fosse la figlia dell'omonima Bianca, figlia di Manfredi I e sorella di Manfredi II – e quindi non la figlia di Manfredi I e sorella di Manfredi II e ancor meno la moglie di Manfredi I – sembrerebbe invece pressoché impossibile poter stabilire con altrettanta accettabile affidabilità la sua ascendenza paterna, eventualmente legata all'appellativo Agliano, dal momento che nessun cronista coevo si è mai occupato di farne esplicito riferimento.

La versione che Bianca, figlia di Manfredi I, sorella di Manfredi II e madre della madre del re Manfredi, sia andata in sposa a un Bonifacio Agliano come potrebbe far presumere il cronista Astesano, infatti, non è per nulla documentata, mentre è stata avanzata la possibilità che a partecipare all'unione matrimoniale con un Bonifacio



Agliano sia stata la Bianca già moglie di Manfredi I – coincidendo quindi il suo nome Bianca con quello indicato dal Tosco – una volta rimasta vedova. Scrive Tenivelli che "Bianca, la madre del re Manfredi, sorella di Manfredi II, rimasta orfana del padre Manfredi I, si ritirò ad Agliano, dove sua madre Bianca aveva sposato in seconde nozze Bonifacio Agliano". La madre Bianca del re Manfredi, sarebbe quindi stata figliastra di Bonifacio Agliano, nonché figlia di Manfredi I e di Bianca, e quest'ultima andata in sposa a Bonifacio Agliano dopo essere rimasta vedova di Manfredi I.

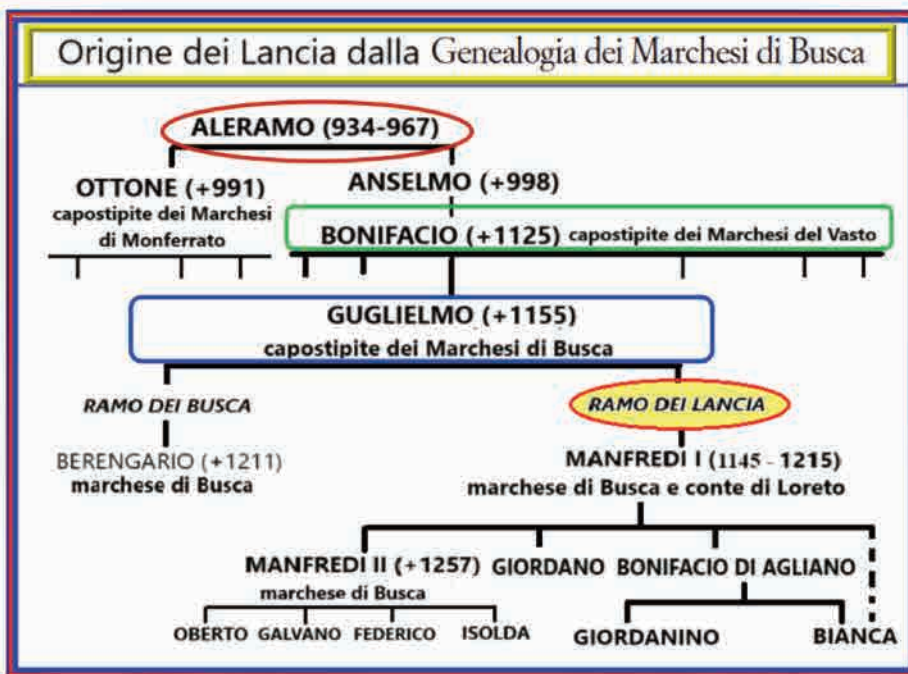
Il napoletano Giuseppe Di Cesare conferma che Bianca, rimasta vedova del marchese Manfredi I Lancia, sposò in seconde nozze Bonifacio di Agliano, ed aggiunge che trattavasi di una nobile napoletana della famiglia dei Maletta. Inoltre, asseri-

sce che fu da quel suo secondo matrimonio che nacque la nostra Bianca madre del principe Manfredi, che pertanto non discenderebbe da un padre Lancia, ma un padre Agliano e da una madre Maletta, già vedova Lancia. Ma, inevitabilmente viene da osservare che in tale circostanza si sarebbe dovuta chiamare Bianca Agliano Maletta, non avendo connessione diretta alcuna con il cognome Lancia. D'altra parte, questa situazione risulterebbe abbastanza incompatibile con il fatto che Bianca volle assegnare al principe il nome Manfredi, evidentemente proprio perché era quello, il nome del nonno, o del bisnonno.

Sembrirebbe comunque abbastanza certo che la nostra "Bianca Lancia d'Agliano", madre del re Manfredi – oltre ad essere quasi sicuramente discendente da Manfredi I Lancia, o perché fu lui suo padre o perché fu lui il suo nonno materno – vantava anche in qualche misura ascendenti tra gli Agliano, o per via paterna diretta, o per esserne figliastra, ma non solo: non è ancora finita del tutto perché c'è spazio per perlomeno una ulteriore possibile formula genealogica che lo avallerebbe.

«L'Enciclopedia Italiana Treccani, edizione 1949, sotto la voce "Lancia" scritta da Giovanni Lanza del Vasto, considera che la madre del re Manfredi era "figlia" di Bonifacio Agliano: figlio di Manfredi I, fratello di Manfredi II e sposato con Bianca Maletta. Ipotesi questa che la mette nella condizione di fregiarsi del doppio appellativo di Lancia e di Agliano, il primo in quanto nipote del capostipite Manfredi I, suo nonno paterno e quindi bisnonno dell'omonimo principe Manfredi.»

Non resta a questo punto che provare a concludere circa l'essenziale della biografia di Bianca Lancia d'Agliano, richiamandone le poche certezze e le scarse supposizioni relativamente fondate: -1- La madre del re Manfredi nacque in Piemonte circa il 1210, in una qual-



**LE IMMAGINI** Il castello di Agliano – Raffigurazione tardo-trecentesca del Codex Astensis. sotto Bianca Lancia secondo ChatGPT

che località più o meno prossima ad Asti. La genealogia più attendibile indica che ebbe per nonno il marchese Manfredi I Lancia e per zio il marchese Manfredi II Lancia, il quale era figlio del primo e che, una delle due: o aveva per sorella Bianca Lancia eventualmente sposatasi con un Bonifacio d'Agliano da cui nacque la nostra Bianca Lancia d'Agliano; oppure aveva per fratello un Bonifacio Agliano eventualmente sposatosi con Bianca Malletta da cui nacque la nostra Bianca Lancia d'Agliano. In entrambi i casi, quindi, il padre di Bianca Lancia d'Agliano fu un "Bonifacio Agliano" e la madre si chiamava "Bianca". Cosa che, in verità, sarebbe potuta accadere anche nel caso in cui la madre, vedova di Manfredi I, si fosse risposata con un Bonifacio Agliano ed assieme l'avessero concepita. -2- Bellissima e giovanissima, circa l'anno 1226, quindi all'incirca sedicenne, conobbe l'imperatore Federico II con cui mantenne una lunga relazione sentimentale durante circa vent'anni, e comunque fino alla sua morte. Con l'imperatore ebbe tre figli: Costanza, Manfredi e Violante. -3- Quei tre figli furono tutti adulterini e poterono essere legittimati dal matrimonio solo dopo che nel 1241 Federico II era rimasto vedovo della



sua terza moglie, e comunque poco prima della morte di Bianca, occorsa intorno al 1246 nei pressi di Gioia del Colle... Ed è proprio a proposito della legittimazione del matrimonio di Bianca con Fede-

rico II e quindi della discendenza di Manfredi dall'imperatore, che mi ricollego a quanto affermato nelle prime battute di questo mio scritto. Infatti, la prova regina di quelle legittimazioni risiede nel dono che è attestato abbia fatto Federico II a Bianca dell'onore di Monte Sant'Angelo e dei contadi di Gravina, Tricarico, Monte Caveoso e BRINDISI; terre queste che – come lo prova lo storico francese Huillard-Brèholles Jean-Louis-Alphonse nel suo "Historia diplomatica Friederici secundi" – tradizionalmente solevano costituire la dote delle regine di Sicilia. Tali beni, il feudo di Brindisi in primis, furono poi trasferiti da Bianca a suo figlio Manfredi con disposizione testamentaria confermata dallo stesso Federico II nel suo testamento. Manfredi, a sua volta, ai primi del 1252, cedette il trono di Sicilia del quale lui era stato bailo al suo fratellastro Corrado IV, successore legittimo di Federico II al regno di Sicilia. In seguito, il nuovo sovrano impose al fratello Manfredi la rinuncia ai beni che erano stati di Bianca Lancia e, conseguentemente, alla signoria su Brindisi, che fu così formalmente reincorporata al demanio del regno. Un mio scritto più completo e dettagliato su Bianca Lancia D'Agliano verrà pubblicato negli Atti del Convegno di Ricerche Storiche su Brindisi Federiciana, che saranno pubblicati alla fine di questo anno Anniversario 800, con i contenuti presentati nelle tre sessioni previste per il Convegno.







# Benedetto Brin

## 110 anni fa la tragedia tramandata da generazioni

di Gianfranco Perri

**U**na tragedia che sconvolse profondamente l'intera città. Una tragedia rimasta nella memoria dei brindisini, di quelli che la vissero e di quelli che la conobbero dal racconto dei propri genitori, parenti ed amici, o che l'hanno letta in uno dei numerosi relati che su quell'evento di guerra sono stati scritti da vari autori, cronisti e storici di Brindisi. Molti, inoltre, abbiamo anche avuto modo di conoscere e commentare più volte circa lo scoppio della corazzata Benedetto Brin, recandoci in visita al Cimitero comunale e ritrovandoci al cospetto di quella vasta area che, posta in rilievo dalla presenza di una suggestiva scultura bronzea, è tuttora riservata al ricordo dei 456 marinai caduti in quella tragedia del 27 settembre di cento dieci anni fa. Inespugnabilmente, quella statua, che fusa in bronzo a scala naturale rappresenta una giovane donna seduta, affranta, con lo sguardo basso e con un'espressione di profonda tristezza, è di un artista del quale non si conosce il nome. Però, perlomeno, grazie alla pubblicazione del nostro direttore, qualche anno fa (Senzacolonne News del 16 luglio 2015 <https://lc.cx/2uSL6J>) è stato rivelato il nome della donna che ne fu modella. «...Era una



**Così**

Era nato a Brin  
nella nostra città.  
relazioni) e così  
genovese.

Dalla Brin sull  
veva alla madre:  
di misurarmi con  
do civile ed in p  
l'Italia. »

Il suo sogno f  
sventura; ma il s  
ria nostra.





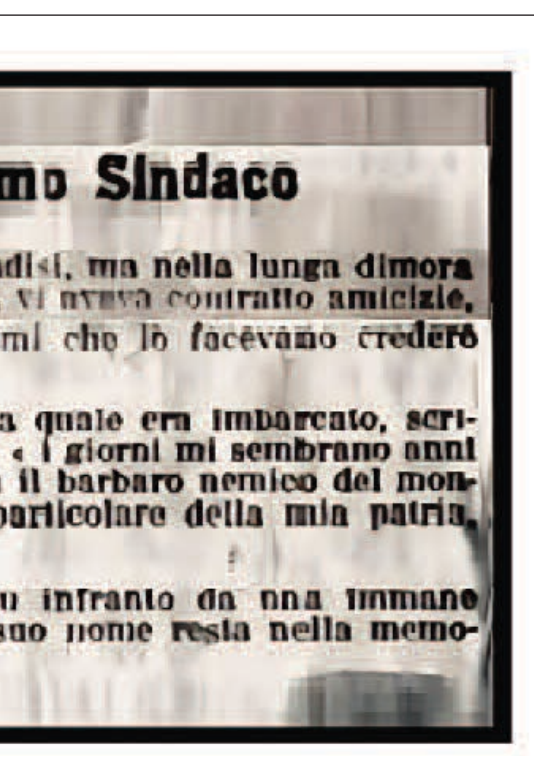
**LE IMMAGINI** Il monumento che ricorda i caduti della Benedetto Brin nel cimitero di Brindisi. Nella pagina accanto l'unica vittima brindisina, il marinaio Cosimo Sindaco

giorno dopo, rinuncia. Ha saputo che dovrà avere una spalla leggermente scoperta. Sarebbe uno scandalo per una donna seria e maritata. Lo scultore non vuole rinunciare a lei e arrivano a un compromesso: poserà ma nessuno mai dovrà conoscere l'identità della modella...» [Gianmarco Di Napoli]

Ebbene, chi voglia approfondire dati e notizie sull'evento storico dello scoppio della corazzata Benedetto Brin, può consultare alcuni dei numerosi già citati scritti elaborati sul tema (un mio articolo in merito fu pubblicato su Senzacolonne News del 30 luglio 2015 ed è disponibile online sul link <https://lc.cx/6igj6Z>). Nel mentre, qui di seguito riporto una sintesi dei fatti, prima di ritornare, in questa nuova propizia occasione, sui temi altre volte già trattati relativi allo stato del Cimitero comunale ed alla conservazione della memoria storica della città.

«Il 27 settembre 1915, alle ore 8 e 10 minuti del mattino, un boato tremendo squarciò l'aria e il rombo di un'esplosione si ripercosse lontano sul mare e sulla città; le navi ancorate ebbero un sussulto e le case tremarono. La nave corazzata Benedetto Brin, lunga 138 metri e larga 23 metri, con un pescaggio di 8 metri ed una stazza di 14.000 tonnellate, non si vedeva più e al suo posto una colonna alta oltre cento metri di fumo giallo, rossastro, misto a gas e vapori s'innalzava al cielo. La catastrofe apparve in tutta la sua orrenda grandiosità alcuni momenti dopo, quando la colonna di fumo lentamente si diradò. Era esplosa la santabarbara della nave che si trovava alla fonda nel porto medio in prossimità della spiaggia Fontanelle, adiacente a Marimisti, di fronte alla costa Guacina. La nave s'incendiò e s'inabissò portando con sé in fondo al mare 456 marinai, la metà dell'intero equipaggio di 943 uomini che in quel lunedì mattina erano imbarcati, e tra i tantissimi caduti il comandante della nave, il capitano Gino Fara Forni e anche il comandante della 3ª Divisione Navale della 2ª Squadra, il contrammiraglio Ernesto Rubin de Cervin.

Brindisi partecipò al luttuoso evento con grande generosità. Il sindaco, Giuseppe Simone, indisse tre giorni di lutto cittadino e il consiglio comunale, il 24 giugno 1916, deliberò di intitolare alla "Benedetto Brin" e ai suoi caduti la strada del rione Casale, che ancora oggi collega l'ex collegio navale allo stadio comunale e quindi all'aeroporto militare. Sulla banchina del porto si raccolse una folla enorme che assistette in angoscioso silenzio a quel crudele spettacolo del recupero dei corpi dilaniati e dei superstiti feriti che furono ricoverati nell'ospedale della Croce Rossa e nell'Albergo Internazionale, adibito a infermeria d'emergenza e che, per l'occasione, funse da efficiente ospedale militare. Numerose testimonianze di cittadini che quel tragico lunedì si riversarono riverenti sulle vie del porto, descrissero le operazioni di salvataggio, che proseguirono durante l'intero giorno e per tutta la notte, con



giovane donna brindisina, moglie e madre, che non poté mai rivelare la sua identità perché sarebbe stato uno scandalo. Chi posava all'epoca era considerata donna di facili costumi. Ancor più perché lo scultore aveva scelto di lasciare a quella immagine disperata che rappresentava una madre china, che aveva perso i suoi figli in guerra, una spalla leggermente scoperta. Uno scandalo per quei tempi, che sarebbe andato a pregiudicare la moralità di una giovane donna che, più moderna degli anni che viveva, aveva deciso di mettere il suo volto a disposizione della Patria... In via Bernardo de Rojas, stradina del quartiere di via Lata, abita una splendida donna di trent'anni: Anna Maria De' Ventura (1885-1962) è altissima per quegli anni, quasi un metro e 80. Capelli fluenti, sguardo fiero, profilo greco, un portamento che tradisce probabili origini nobiliari, così come il suo cognome. Anna Maria è già mamma e le sue giornate trascorrono tra la casa di via Rojas, la chiesa delle Anime e il mercato. L'Italia è in guerra e il marito è al servizio della Patria. Un vicino di casa contattò lo scultore e gli segnalò la presenza di questa donna bellissima che potrebbe essere una modella perfetta per la sua statua di bronzo e così lo conduce sino a casa sua a conoscerla. Lei è perplessa, ma tutti quei ragazzi morti l'hanno colpita profondamente. E così decide di posare, gratis. Poi però, qualche





lo spettacolo sconvolgente dei corpi martoriati e delle orribili ferite dei superstiti. Tutte le spoglie dei marinai che non poterono essere consegnate alle famiglie furono seppellite in un'area del Cimitero cittadino messa a disposizione dal Comune e specialmente adibita. Le spoglie mortali di quei tanti marinai giacquero nel Cimitero comunale di Brindisi per tantissimo tempo, fino ad alcuni anni fa, quando furono traslate al cimitero militare di Bari, mentre in quello stesso settore del nostro Cimitero furono sepolti anche molti altri militari, quasi tutti marinai, morti in combattimento durante la Seconda guerra mondiale. In quell'area del Cimitero comunale però, che per tutti noi brindisini resta indissolubilmente legata al ricordo di quell'immane tragedia cittadina, oltre al suggestivo monumento funereo già descritto, sono rimaste le tante croci bianche e, allineate lungo il Viale Eroi del Mare che delimita il settore, le trenta targhe marmoree che portano incisi in ordine alfabetico i nomi di quei 456 sfortunati marinai italiani.»

Anche un marinaio brindisino però nello scoppio, il suo nome Cosimo Sindaco, uno dei 42 marinai brindisini periti nella Prima Guerra Mondiale i cui nomi sono incisi sul marmo nero nella Cripta del Monumento al Marinaio d'Italia. Dal suo Estratto di nascita: "Cosimo Eduardo Sindaco è nato alle 3 a.m. del 12 maggio 1893 nella casa di piazza Cairoli, da Addolorata Cassiano casalinga e Antonio Sindaco, calzolaio quarantenne. Firmato: Engelberto Cavalier Dionisi - Sindaco". Era vissuto per molti anni a Genova ed il quotidiano di quella città - il Secolo XIX - così lo commemorò: «Cosimo Sindaco era nato a Brindisi, ma nella lunga dimora della nostra città, vi

**LE IMMAGINI** La corazzata Benedetto Brin in navigazione, a destra la campana della Benedetto Brin

aveva contratto amicizie, relazioni e costumi che lo facevano credere genovese. Dalla 'Brin' sulla quale era imbarcato, scriveva alla madre: "i giorni mi sembrano anni di misurarmi con il barbaro nemico del mondo civile ed in particolare della mia patria, l'Italia". Il suo sogno fu infranto da una immane sventura, ma il suo nome resta nella memoria nostra.»

Purtroppo, quel settore del Cimitero comunale di Brindisi richiama oggi l'attenzione, altresì perché si presenta sempre più fatiscente e sempre più desolato e triste, di una tristezza non certo accunata al senso della morte, ma accunata al senso dell'abbandono. Ma perché tale abbandono? Sarà forse perché son già passati tanti anni e quindi quei marinai sfortunati, italiani anche se non brindisini, non hanno più amici o parenti che possano depositare un fiore? O sarà perché nel vortice frenetico della vita moderna si è perso il senso della compassione e anche quello del rispetto? E chi dovrebbe occuparsi di rimediare tale infausta e sconcia situazione? Non ne sono del tutto certo, ma credo proprio che spetti alle autorità comunali della Città e a quelle militari e della Marina. Se quest'abbandono continuerà, tra qualche anno quelle tombe non saranno più riconoscibili, nelle targhe i nomi dei marinai e le stesse date non saranno più leggibili, la sterpaglia coprirà e divorerà tutte quelle croci. E a Brindisi sappiamo bene che, se dovesse accadere, questo nuovo abbandono si andrebbe a sommare alla triste e lunga collana di perle nere della nostra storia cittadina

che nel trascorso degli anni si è andata sistematicamente arricchendo di nuovi arrivi: la torre dell'orologio, il parco della rimembranza, il teatro Verdi, il quartiere delle Sciabiche, il bastione San Giorgio, il palazzo liberty del Banco di Napoli in Piazza Vittoria, eccetera.

E non sto certo scoprendo l'acqua calda nel segnalare enfaticamente tutto ciò. A Brindisi, infatti, non sono di certo mancati autorevoli concittadini che in più e ripetute occasioni hanno a questo proposito segnalato, hanno avvertito, hanno denunciato, hanno protestato, avvertiti come ieri e come oggi. Ma purtroppo non sono stati sufficientemente ascoltati e speriamo che si finisca con l'ascoltarli, prima che sia troppo tardi: "Io ti dico che se ne le tue vene non circola l'eredità dei millenni, che se nel tuo cuore non canta il poema delle lontane memorie, tu non sei un uomo, non rappresenti un popolo, né puoi vantarti d'essere membro d'una nobile città" Cesare Teofilato (1881-1961). "Il recupero della memoria storica deve rappresentare il momento fondamentale di ogni esperienza civica. La consapevolezza del nostro passato qualifica il rapporto con la città. Il corredo di testimonianze a noi vicine, alcune ritrovate e altre perdute o recuperate, sono tratti di un'identità alla quale una comunità ha il dovere di conformarsi allorché progetta il suo futuro" Domenico Memmitti (1939-2014).

I cimiteri in particolare poi, sono veri e propri archivi di pietra e come tali dovrebbero essere considerati, e conservati di conseguenza: la memoria delle città e delle popolazioni che le hanno abitate è incisa anche nel silenzio tombale e, monumentali o meno, accanto alle piazze e ai monumenti urbani, ci sono i cimi-





teri a raccontare la storia, non con le parole, ma con le immagini, i marmi, i bronzi e il silenzio.

E, naturalmente, Brindisi non fa eccezione, anzi. Il Cimitero comunale, dopo un prolungato e travagliato parto avviato due secoli fa, nacque nel 1840, dopo che nel 1804 l'editto napoleonico di Saint Cloud, aveva imposto di realizzare le sepolture al di fuori dei centri urbani. A Brindisi, il 7 aprile del 1817, il decurionato deliberò far costruire il camposanto e il sindaco Giovanni Sala nominò una apposita commissione che selezionò un fondo proprietà del Comune, sito a Sud, fuori le mura, in adiacenze Perrino, e l'11 settembre 1819 fu stipulato l'appalto sul progetto realizzato da Francesco Bruni e Benedetto Marzolla. Trascorsero però vent'anni e solo nel maggio del 1839 il sottintendente finalmente ordinò la chiusura di tutte le sepolture urbane comuni. Così, il 23 di agosto, il decurionato deliberò completare urgentemente il cimitero, a partire dal ricondizionamento dell'antica chiesetta comunale "de lo Rito" adiacente al perimetro già predisposto per il camposanto, che fu intitolata Santa Maria di Loreto.

Anche questo nostro Cimitero, dunque, è un archivio bicentenario a cielo aperto, una mappa della memoria collettiva, un museo della città vissuta. Ogni tomba racconta una storia: da quelle dei personaggi più popolari o più illustri che hanno segnato la vita pubblica brindisina, a quelle dei cittadini comuni, a quelle dei militari caduti in guerra o in servizio, fino a quelle dei tanti stranieri di passaggio deceduti a Brindisi. Le lapidi e i monumenti funerari, inoltre, sono testimonianze tangibili delle epoche, dei gusti artistici, delle vicissitudini sociali e politiche



della città. Le cappelle gentilizie, gli stemmi scolpiti, le statue e le iscrizioni, sono specchi delle epoche trascorse: dal neoclassicismo ottocentesco al liberty, dal realismo novecentesco alle forme più sobrie del secondo dopoguerra. Ogni elemento architettonico e decorativo riflette il gusto, la spiritualità e la condizione sociale del tempo. Visitare il cimitero significa compiere un viaggio nel tempo, risalendo le radici della città attraverso le persone vissute e l'arte funeraria delle loro tombe. Tutte, anche quelle oggi abbandonate perché appartenenti a famiglie estinte o a persone senza discendenti, con la loro presenza danno un apporto altamente significativo alla memoria e alla storia della città. Sono tutte frammenti di una storia collettiva che merita rispetto e tutela.

Ed accanto alla tutela materiale sarebbe fondamentale e preziosa anche la conservazione ordinata e consultabile dei registri di tumulazione. Tali documenti, spesso trascurati, na-

scosti o andati persi, sono strumenti essenziali per la ricerca genealogica, storica e demografica, e renderli accessibili significa aprire una importante ed utile finestra sulla storia della città, offrendo ai cittadini e agli studiosi un prezioso patrimonio di dati e di racconti.

I cimiteri, in definitiva, è bene enfatizzarlo di nuovo, non sono solo luoghi di morte, ma sono anche luoghi di memoria. E anche per questo, Brindisi meriterebbe rispetto, una maggiore cura e una adeguata valorizzazione per il suo Cimitero comunale: ogni nome inciso su una lapide è una voce che parla del passato e ogni lastra di pietra è una pagina di storia che prima o dopo potrà essere riletta. Sarà mai questa volta, quella buona per riuscire a stimolare tra i responsabili una risposta positiva all'appello? Si potrebbe, in questa ennesima occasione, cominciare quanto meno col recuperare l'area destinata al ricordo dei marinai caduti nello scoppio della Benedetto Brin 110 anni fa?

# 180 anni fa moriva Teodoro Monticelli: illustre scientifico e patriota brindisino

di **Gianfranco Perri & Vito Ruggiero**

**M**orì a Pozzuoli nel 1845, nello stesso giorno dell'anno – il 5 ottobre – in cui 86 anni prima, nel 1759, era nato a Brindisi nel seno di una tra le più aristocratiche e tradizionali famiglie della città, figlio del barone Francesco Antonio Monticelli e di Eleonora dei conti Sala. Tra i più illustri brindisini d'ogni tempo, fu un personaggio veramente poliedrico: sacerdote, docente, politico, accademico e scienziato.

Numerose, come naturale conseguenza della sua indiscussa fama, sono le biografie che sono state scritte sull'eminente brindisino di due secoli fa, alcune incentrate sulla sua figura di prestigioso scienziato vulcanologo, altre sulla sua figura di politico, attivo e combattente. Tra i tanti autori che lo hanno studiato e celebrato: Giuseppe Ceva Grimaldi in "Elogio del commendatore Teodoro Monticelli Segretario Perpetuo della Reale Accademia delle Scienze" del 1845, Pasquale Camassa in "Guida di Brindisi" del 1897, Nicola Nicolini in "Teodoro Monticelli e la Società Patriottica Napoletana (1793-94)" del 1955, Alberto Del Sordo in "Ritratti brindisini" del 1983, Giuseppe Foscari in "Teodoro Monticelli e l'economia delle acque nel Mezzogiorno moderno" del 2009, Francesco Paolo De Ceglia in "Monticelli Teodoro nella







**LE IMMAGINI** Teodoro Monticelli – ritratto del 1844, sotto Fotografia del salone di Palazzo Monticelli ritrovata da Vito Ruggiero colorata dall'IA

gnato primo rettore del Real Collegio, incarico che lasciò due anni dopo quando, nel 1808, fu nominato Segretario Perpetuo della Reale Accademia delle Scienze. Quindi, si impegnò a fondo e con passione allo studio della mineralogia e della vulcanologia, materie allo studio delle quali si dedicò fino alla morte, apportando importanti contributi allo sviluppo e all'evoluzione di entrambe scienze.

Durante tutta la sua lunga e costantemente impegnata esistenza, Teodoro Monticelli non si slegò mai dalla sua famiglia e dalla città in cui - nella casa delle Sciabiche - era nato, e dove ritornò sempre che poté. Molte le sue azioni documentate in favore di Brindisi e a tale proposito, questo è quanto espose Giuseppe Ceva Grimaldi: «Ma tanti lavori scientifici e la fama che al Monticelli ne veniva, nonché gli onori di cui era ricolmo, non potevano estinguere l'ardente fiamma cittadina del suo amore per Brindisi, città gloriosa, a cui i Romani padroni del mondo dedicarono la Via Appia, la regina delle strade. Fra le glorie di Brindisi la principale era il suo porto, e il giorno in cui piacque al nostro Re di decretarne la restaurazione, fu il più felice della vita del Monticelli. Pochi giorni di prima di morire egli mi parlava del felice proseguimento dei lavori con voce tremante, con gli occhi umidi di lietissimo pianto. E più dei vantaggi del commercio, l'animo generoso del nostro buon Re di già gode di aver sottratto alla morte la popolazione di Brindisi. Il clima di questa città per causa delle vicine paludi è stato sempre insalubre e sino ai di nostri, le acque ristagnanti erano cagione di periodiche malattie nella estate. Grazie ai lavori di recente eseguiti, le paludi lasciano il luogo ai fertili campi, e come il Monticelli con ineffabile gioia mi assicurava, in questo anno le malattie sono state incomparabilmente minori e la morte non ha mietute le vittime che già le parevano destinate.» Sullo stesso tema, lo storico brindisino Giacomo Carito afferma che «Brindisi non ha reso tuttavia adeguato merito a quanti, in primo luogo Teodoro Monticelli, resero possibile giungere a quell'atto emanato il 17 ottobre 1843 dal re Ferdinando II, che fu decisivo per la sopravvivenza della città». Atto che promulgò l'avvio dei lavori per il ristabilimento del porto di Brindisi e la bonifica delle aree adiacenti.

Questo, invece, scrive Membola: «Il coraggio e la sensibilità politica, permisero a Monticelli di assumere un ruolo di protagonista nella vita culturale e governativa del regno borbonico post restaurazione e, grazie alla sua influenza alla corte del Regno, riuscì ad evitare l'irrazionale provvedimento di escludere la città di Brindisi dai nuovi collegamenti stradali, l'attuale SS16, bloccando al contempo il trasferimento dei fondi destinati ai lavori per favorire il rifacimento del porto di Gallipoli, che avrebbero causato un pericoloso isolamento o persino il completo abbandono della città di Brindisi.»

Ma per la sua Brindisi, non solo del porto si preoccupò e si occupò Teodoro Monticelli. Tra molto altro, pose anche il problema delle tecniche di produzione e trasformazione del vino: «Nella maggior parte >



Treccani” del 2012, Giovanni Membola in “Monticelli il più grande conoscitore del Vesuvio” del 2018, Mario Antonio Caputo in “Teodoro Monticelli e la Società Patriottica (Napoli dal 1793 al 94)” del 2020. Ma anche molti altri importanti studiosi, brindisini e non solo, lo hanno citato e riferito in innumerevoli occasioni, sia a proposito delle sue attività politiche, quanto di quelle scientifiche. Ed a così estesa bibliografia rimandiamo il lettore interessato al nostro personaggio, riportando comunque qui di seguito, una sua biografia molto sintetica. Figlio cadetto, fu avviato alla carriera ecclesiastica. Frequentò le Scuole Pie di Brindisi e poi, a Lecce, fu formato alla matematica e alla filosofia nel Monastero Celestino di Santa Croce. A Roma, nel Collegio di Sant'Eusebio, si perfezionò in teologia, pur non abbandonando lo studio della matematica. Nel 1782 fece ritorno a Lecce come docente di matematica e filosofia, discipline che dal 1785 insegnò presso il Monastero di San Pietro a Majella in Napoli, dove nel 1791 fu nominato professore di Etica nell'Università. Tra i principali organizzatori e sostenitori del giacobinismo napoletano e membro di spicco della Società patriottica partenopea, fu catturato il 26 marzo 1794. Posto in libertà il 5 giugno, fu di nuovo arrestato nel gennaio 1796 e condannato a dieci anni di carcere. Fu liberato nel 1801 e si stabilì a Roma dove, nel 1805, fu nominato abate da papa Pio VII. L'anno successivo ritornò a Napoli desi-

delle nostre Provincie si taglia l'uva di una gran vigna in un giorno, si getta in una gran vasca di pietra, il palmento, e si pesta. Ivi, scoperta, resta per un giorno e poi si fa scolare il mosto in altre vasche di pietra, donde si cava per metterlo nelle botti. Manca così la fermentazione tanto necessaria per la delicatezza e salubrità dei vini, e quella che si fa serve unicamente a far svaporare la parte più spiritosa delle uve e a far incidere le vinacce che restano esposte all'aria. La fermentazione è il gran mezzo per avere buoni vini: a questa si deve badare per averli di buona qualità e di durata, e finché a questa non si attenderà, saremo inondati da vini medicati, guasti e di niun valore. Il Governo deve interessarsi a migliorare l'arte di fare il vino per due motivi gravissimi. 1° il vino immaturo, il vino spunto, il vino medicato, il vino grossolano e carico all'eccesso di parti terree, come è quello di Puglia e Calabria, non è certamente salubre e forse, le ostruzioni e le febbri intermittenti così generali e feroci in quelle due Provincie, si debbono in gran parte alla qualità del vino. 2° la somma di danaro ch' esce dal Regno per comprare i vini forestieri, non è certo indifferente. Se in cambio d'imitare i vini di Borgogna si attendesse unicamente a migliorare i nostri, per la diversità delle Provincie, per la bontà del clima, per l'esquisitezza delle nostre uve, avremmo tanti diversi vini, che senza tanti nomi francesi ci metterebbero in grado di non desiderare i vini dei forestieri, anzi di vendere loro i nostri in tante belle bottiglie formate dalle lave del Vesuvio con belli cartellini e vaghi nomi presi dalle felici regioni della magna Grecia, dei Salentini e dei Lucani.» [Da: "Catechismo di agricoltura pratica e di pastorizia per la pubblica istruzione de' contadini del regno di Napoli" di Teodoro Monticelli, 1792]

\*\*\*\*\*

E passiamo ora al ritrovamento, che consideriamo sia di particolare valore simbolico, frutto dell'affezione collezionistica di Vito Ruggiero, assiduo raccoglitore di cartografia e altre memorie documentali brindisine. Si tratta di una fotografia che riconduce inevitabilmente al celebre personaggio brindisino che stiamo commemorando: una bella immagine, nitida e suggestiva, del salone principale dello storico Palazzo Monticelli. L'edificio era parte preponderante dell'intero isolato che, allungandosi sulla banchina del seno di Ponente e con il suo lato Est prospiciente al largo Montenegro, segnò per secoli il limite orientale del quartiere marinaro delle Sciabiche, finché venne abbattuto agli inizi del Novecento per poter soddisfare le nuove esigenze urbanistiche della città. La fotografia, ora riemersa, restituisce presenza a un luogo che ha inciso profondamente nella storia e nella memoria affettiva di Brindisi. Il "Libro delle Anime di Brindisi 1754" pubblicato nel 2012 a cura di Loredana Vecchio, alla pagina 98 riporta: "Monticelli D. Francesco Antonio, patrizio di anni 37, abitante alla Marina in Palazzo proprio". La cartografia storica di Brindisi va anche più po' più indietro e già nel più antico piano propriamente topografico conosciuto della città - la Mappa spagnola del 1769 - è rappresentato il sopra descritto isolato in cui insisteva il Palazzo Monticelli. Lo ritroviamo poi, nella mappa pubblicata nel 1781 da Andrea Pigonati allegata alla sua relazione sul "Riaprimento del porto di Brindisi" e nella



**LE IMMAGINI** Cartolina del 1904 in cui si vede la nuova facciata Est del Blocco Monticelli già rastremato, sotto la Piazza Baccarini con la fontana dei delfini al posto del Largo Montenegro - 1900. A destra Foto del 1898 - Da: "Storia e progetto della riqualificazione urbana" di D. Caiulo - 2000

"Pianta della città, porto e rada di Brindisi" di Tironi del 1811 conservata nella Biblioteca Vittorio Emanuele III di Napoli. Quindi, è ancora ben delimitato nella Pianta della città di Brindisi elaborata nel 1871 da Carlo Fauch a scala 1:2000 e nel Piano Regolatore di Brindisi del 1883 degli ingegneri D'Errico, Santostati e Palma. [Per tutte le mappe citate, vedi: "Lo sradicamento dello storico quartiere marinaro delle Sciabiche di Brindisi" di G. Perri, pubblicato sull'Archivio Storico Brindisino, Anno I-2018 e disponibile online su <https://brindisistoria.com>] Nella mappa del 1883, inoltre, è interessante osservare che nel blocco cui apparteneva il Palazzo Monticelli, si segnalano graficamente le parti che il piano regolatore destinava alla demolizione. «Anche se non sono note date e circostanze precise in cui i primi fabbricati periferici dell'est delle Sciabiche furono demoliti, certo è che tra fine '800 e inizio '900, in quel settore della città il piano regolatore del 1883 era stato parzialmente attuato, con la completa eliminazione del piccolo fabbricato del Corpo Piloti che era proprio di fronte a Palazzo Montenegro e con la marginale demolizione del grande blocco del citato isolato; una demolizione questa, meno estesa di quanto previsto dal piano regolatore e che si era di fatto limitata ad allineare la facciata Est dell'isolato con il bordo di via Montenegro. Quelle prime demolizioni, ampliando il largo Montenegro, permisero la creazione della piazza Baccarini con al

centro la fontana dei delfini, successivamente trasferita ai giardinetti della Stazione marittima. La nuova piazza rimase circoscritta dal palazzo Montenegro a Sud, dalla banchina a Nord e sul lato Ovest dal parzialmente ridimensionato blocco cui apparteneva il Palazzo Monticelli. Sia la fontana che il nuovo prospetto del blocco rastremato sono infatti ben riconoscibili in varie foto dei primi anni del '900.» [G. Perri, 2018] Quando Vito Ruggiero ha scoperto la vecchia fotografia in questione, non ha dubitato nemmeno per un attimo di volerla inserire nella sua collezione. «Diversamente dalle fotografie, carte geografiche e stampe, che tra le "cose di Brindisi" normalmente amo collezionare, questa volta si trattava di una rappresentazione inusuale, quella di un interno, e così non sono riuscito a trattenermi dal comprarla, spinto dal







fascino remoto dell'immagine di un privato salone patrizio brindisino che da perlomeno cent'anni non esisteva più. Allego una copia fedele della fotografia in bianco e nero - l'originale, stampata su cartoncino, misura 22,3x16,3 cm circa - con anche il suo retro, su cui è scritto a mano "Gran Salone di casa Monticelli - del palazzo Monticelli in Brindisi - epoca 700 oggi demolito per l'allargamento del posto". Pensai subito che si trattasse di una rarità, essendo una foto nata, molto probabilmente, per scopi privati e non certo per essere resa pubblica. E così pensai che sarebbe stato un vero peccato lasciarla ancora nello scaffale di un antiquario o, peggio ancora, che andasse perduta. La fotografia, che proviene da Napoli, è molto attendibile, sia per la serietà dello studio bibliografico che la possedeva, nonché in considerazione del fatto che ero a conoscenza che parti delle librerie Monticelli furono vendute anni prima sul mercato antiquario locale dagli eredi delle generazioni via via succedutesi, parecchi dei quali rimasero allocati più a Napoli che a Brindisi. In particolare, lo studio bibliografico che la vendeva mi ha riferito che la fotografia proveniva da un collezionista privato che l'aveva acquistata a Napoli presso la Fiera del baratto e dell'usato. Con in mente l'obiettivo di poter datare lo scatto della fotografia e magari posizionarne il luogo con più precisione, ho presto intrapreso le mie ricerche e, tra le fonti reperite sull'argomento, mi sono valso dell'articolo di Perri, sicuramente la più dettagliata ricostru-

zione disponibile circa la "fine" dello storico quartiere brindisino delle Sciabiche. Purtroppo, però, la attenta lettura di quel testo, se pur aiuta ad immaginare la probabile ubicazione relativa del salone dentro del blocco contenente la casa in cui nacque Teodoro Monticelli, non permette ridurre di molto l'incertezza sulla possibile data dello scatto.»

La già commentata demolizione parziale del grande blocco del Palazzo Monticelli, che aveva permesso di allineare la facciata Est dello stesso blocco con il bordo di via Montenegro delimitando con tale facciata la piazza Baccharini, deve essersi prodotta prima della fine dell'800, giacché, oltre ad essere documentata da varie foto risalenti ai primi anni del '900 - ad esempio quella del 1904 - e da una cartolina del 1900 che già illustra la piazza Baccharini (inizialmente denominata piazza dei Consoli) con la sua fontana dei delfini, una cartolina della serie "Greeting from Brindisi" editata da Luigi Mari nel 1898, consente identificare il blocco nella sua versione già ristrutturata che ne allinea la facciata Est con la via Montenegro. Cartolina quest'ultima, che riprodotta purtroppo in piccolo formato, è identificata con il numero 237 nel "Catalogo delle cartoline di Brindisi" di Giuseppe Candilera, 1986. Ugualmente, una foto di miglior qualità grafica intitolata "Brindisi, lungomare Regina Margherita 1898" è pubblicata alla pagina 149 del volume di Donato Caiulo "Storia e progetto della riqualificazione urbana" Schena Editore 2000.

Forse, la fotografia del salone principale del palazzo rintracciata a Napoli, risale a quegli stessi anni a cavallo tra '800 e '900, scattata magari proprio in occasione del rinnovo conseguente alla ristrutturazione. Ma non si può comunque escludere che sia stata scattata anni prima, anche se non era certo tecnicamente facile nell'800 realizzare fotografie di buona qualità per gli interni: era più comune realizzarle per i ritratti, per i monumenti, o per le panoramiche. Le più antiche foto panoramiche e dei monumenti di Brindisi, infatti, risalgono agli anni 1870 e 1890, come documentato dalla mostra "Brindisi negli Archivi Alinari tra Unità d'Italia e Prima guerra mondiale" tenuta a Palazzo Granafei-Nervegna nel 2011. Peccato che nessuna delle foto presentate in quell'occasione mostri una buona prospettiva della situazione del palazzo Monticelli e del corrispondente isolato. Quell'isolato, il cui lato Sud delimitava il largo Monticelli, fu infine interamente abbattuto intorno all'anno 1924, facendo scomparire per sempre, sia il palazzo che lo stesso largo Mon-

ticelli. Le prime mappe urbane reperite che testimoniano la completa scomparsa di quel grande blocco, però, risalgono al piano regolatore del 1934, mentre tra le foto, la più antica reperita che lo dimostra è una datata 1930, anch'essa pubblicata sul già citato volume di D. Caiulo. Un abbattimento che certamente avvenne comunque parecchi decenni prima di quando, nel 1956, scomparvero anche tutti i fabbricati che gli erano adiacenti, ultimi superstiti delle Sciabiche.

In quanto alla possibile ubicazione ed orientazione del salone immortalato dalla fotografia all'interno del blocco, si potrebbe speculare collocandolo al centro, sul primo piano, della facciata Est. Sia per il caso in cui la fotografia risalga a dopo la ristrutturazione, sia che corrisponda a una data antecedente alla stessa. Tale ipotesi sorge notando nella fotografia la presenza dell'ombra prodotta dai piedi delle sedie che sono in primo piano sulla destra. Un'ombra abbastanza lunga prodotta quindi da una sorgente di luce naturale diretta proveniente, pertanto, da una finestra esposta ad Est o ad Ovest, rispettivamente durante le prime ore mattutine o in quelle pomeridiane avanzate. Queste ultime però, sarebbero da scartare perché non sarebbero state le migliori dal punto di vista tecnico per ottenere una fotografia di buona qualità. Una collocazione del salone sul lato Ovest del blocco sarebbe da scartare anche per la pronunziata perifericità di quel settore, mentre i lati Sud e Nord del blocco si potrebbero scartare perché, il primo, non avrebbe potuto permettere l'entrata della segnalata luce naturale a causa della topografia del settore e il secondo, prospiciente al mare, era destinato alla locazione dei magazzini, delle rimesse per le barche e degli accessori per la pesca.

Naturalmente si tratta di speculazioni, così come speculative sono le nostre ipotesi sulla possibile data della fotografia, ma per il momento ci accontentiamo, perlomeno fintanto non riceveremo ulteriori notizie certe in merito, o non riusciremo ad accedere a qualche ulteriore fonte narrativa o - ancor meglio - documentale, relativa, ad esempio, ai progetti o ai permessi per i lavori di ristrutturazione ed abbattimento del blocco, oppure agli eventuali atti testamentari o di vendita dell'intero palazzo Monticelli, o di parti dello stesso.

NOTA: abbiamo chiesto all'IA di suggerirci una versione a colori della foto del salone, fornendogli i necessari elementi contestuali. Un risultato simpatico ed interessante, che qui condividiamo con piacere.





Due storie parallele: da una parte la disavventura del generale francese Dumas, dall'altra gli entusiasmi libertari dei brindisini

# Tra il XVIII e il XIX secolo Brindisi fu al centro di un drammatico conflitto

di Gianfranco Perri

**E**cco qui due storie parallele: da una parte, la disavventura del generale francese Alex Dumas, fatto prigioniero dai Sanfedisti a Taranto nel marzo 1799 e poi trasferito a Brindisi fino alla sua liberazione nel marzo 1801; dall'altra, le incalzanti vicende occorse a Brindisi durante quegli stessi due anni, quando la città fu scenario del conflitto tra la difesa del conservatorismo borbonico e le azioni, sentimenti ed entusiasmi libertari.

Il 7 marzo 1799 il generale francese Alexandre Dumas lasciò l'Egitto diretto in Francia, dopo aver partecipato alla campagna napoleonica. Durante la navigazione però, la sua nave cominciò a fare acqua e dovette rifugiarsi nel porto di Taranto, nel Regno di Napoli, dove Dumas si aspettava un ricevimento amichevole, avendo saputo che il regno era stato rovesciato dalla Repubblica Partenopea instaurata sul modello della Francia repubblicana. Ma quella repubblica, costituita a Napoli il 21 gennaio 1799, era risultata precaria e aveva ceduto alle forze filoborboniche dell'esercito della Santa Fede del cardinale Ruffo. La cattura dei naufraghi fu inevitabile e le autorità sanfediste, che da una settimana ricontrollavano la piazza di Taranto, imprigionarono Dumas.

Per il generale Dumas, era così iniziata una lunga e penosa prigionia, che doveva concludersi a Brindisi due anni dopo. Due anni di grandi sofferenze per il generale prigioniero







Sopra Il castello Svevo nell'800 prigioniero del generale Dumas che è ritratto nell'opera a sinistra. A destra la copertina del libro «Il Conte di Montecristo»

e due anni di eventi, che a momenti furono veramente incalzanti, trascorsi in una Brindisi ignara di quell'appuntamento con la leggenda – quella del conte di Montecristo – che la storia gli aveva posto in serbo. Il generale Dumas, infatti, oltre ad essere “un militare sperimentato, un fervente repubblicano, un uomo di grandi convinzioni e spiccato valore morale, famoso per la sua forza fisica la sua destrezza con la spada il suo coraggio e la sua naturale capacità a districarsi con disinvoltura dalle situazioni più difficili, conosciuto per la sua impertinenza arrogante e per i suoi problemi con le autorità, generale tra soldati temuto dai nemici ed amato dai suoi uomini, un eroe in un mondo in cui tale appellativo non si attribuiva alla leggera” fu anche il padre del prestigioso romanziere Alexandre Dumas, autore dei Tre moschettieri e del Conte di Montecristo, i due archi famosi romanzi per i quali l'indubbio ispiratore fu proprio quel padre generale con la sua rocambolesca esistenza: quella di Thomas Alexander Davy de la Pailletterie, o più semplicemente Alex Dumas, come preferì firmarsi dopo essere asceso per merito proprio fino al grado di generale di divisione.

Ebbene, all'incirca quegli stessi due anni in cui il generale Dumas rimase prigioniero del



regno napoletano, videro Brindisi, dove quella celebre prigionia si concluse, spettatrice e protagonista di tutta una serie di eventi rilevanti, che la resero partecipe – a volte attiva e passiva altre volte – della convulsa storia d'Italia e d'Europa trascorsa a cavallo tra il XVIII e il XIX secolo, riflesso dell'uragano napoleonico piombato alla ribalta della storia

universale al seguito della Rivoluzione francese. Due anni vissuti a Brindisi da una città che, anche se con i suoi meno di seimila abitanti non attraversava certo uno dei suoi tempi migliori con i lavori di restauro del porto nuovamente sospesi, si pregiava comunque di avere come arcivescovo l'illustre Annibale De Leo e di contare due eminenti cittadini della levatura di Teodoro Monticelli e Carlo De Marco.

L'8 febbraio del 1799 a Brindisi si seppe che nella capitale del regno napoletano, occupata dalle truppe napoleoniche del generale Championnet dopo la fuga del re a Palermo, era stata proclamata la Repubblica partenopea, mentre già da qualche giorno erano giunte da Napoli le principesse francesi Adelaide e Vittoria accompagnate da nobili e alti prelati fuggendo dagli invasori napoleonici e in cerca di un imbarco per Corfù. E nella notte tra il 13 e il 14 febbraio il popolo si rivoltò in difesa dei Borbone e contro i supposti giacobini brindisini, rinchiudendo nel castello di terra quasi tutti i notabili della città e finanche l'arcivescovo De Leo.

Al mattino seguente però, la rivolta cambiò piega quando si sparse la voce che tra un gruppo di forestieri giunti in città in cerca di un imbarco a Corfù in fuga dai rivoluzionari francesi, ci fossero anche il principe ereditario Francesco Borbone, il fratello del re di Napoli e il duca di Sassonia. Si trattava invece di tre fuggitivi corsi, Casimiro Raimondo Corbara, Giovanni Francesco Boccheciampe e Giovan Bat-





tista De Cesari, i quali furono consigliati dalle due principesse e dall'ecclettico sindaco Francesco Gerardi di secondare l'errore per poter così placare i tumultuosi e far liberare tutti gli arrestati della notte. Così la rivolta rientrò ed il supposto principe "onde ottenere soccorsi dalle potenze alleate" s'imbarcò per Corfù, mentre De Cesari e Boccheciampe si improvvisarono capipopolo organizzando le forze pugliesi antifrancesi. Boccheciampe, sorto a capo delle forze sanfediste della provincia di Lecce, la riconquistò quasi tutta alla corona borbonica e i primi di marzo, fatti arrestare i ministri del tribunale di Lecce in fama di giacobini, li mandò al Forte a mare di Brindisi tra turbe fanatiche che per poco non li uccisero, mentre Giuseppe e Pietro Montenegro di Brindisi, padri celestini in Lecce, considerati anch'essi giacobini, rischiarono anch'essi di essere linciati dalla plebe.

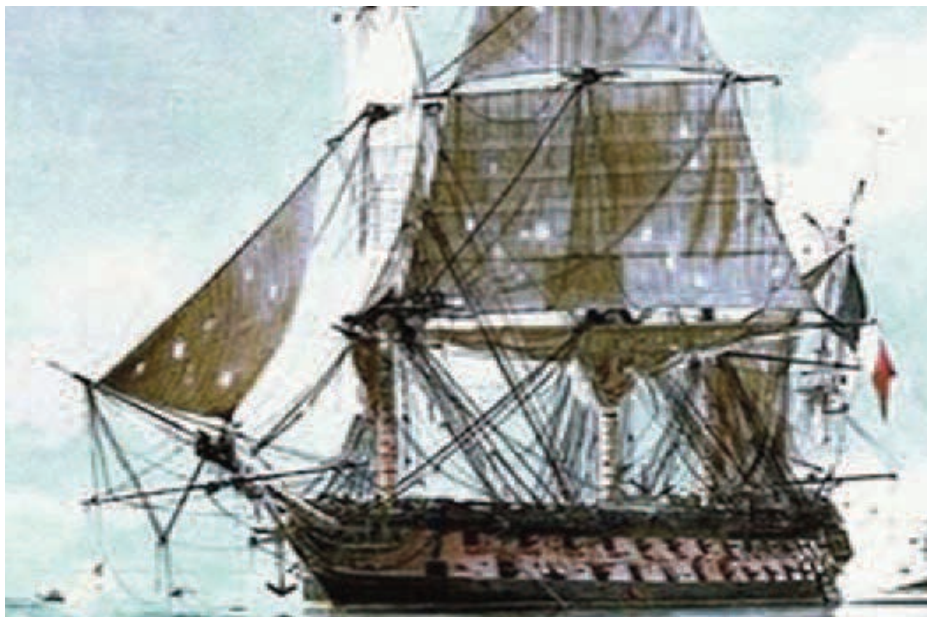
Il 9 aprile però, il vascello di guerra francese "Généreux" seguito da quattro trasporti con mille uomini, entrò nel porto di Brindisi e intraprese una cruenta battaglia contro le forze sanfediste asserragliate nel Forte di mare, riuscendo infine a sopraffarle e a catturare il loro capo, Boccheciampe. I Francesi quindi, invitarono ed accolsero benignamente sul Généreux il sindaco Gerardi con l'arcivescovo De Leo e le altre autorità civili della città, le quali finalmente non mostrarono ostilità verso gli invasori e le truppe francesi poterono sbarcare ed occupare militarmente la piazza. "La notte del 10, ebbero un attacco dalla truppa a massa sanfedista venuta in sotto le mura, la quale avendo conosciuto inutile ogni tentativo di scacciare il nemico retrocedé nella vicina Messagne, ove si sciolse". Il giorno 13 aprile il popolo fu convocato nella Cattedrale per un Te Deum officiato dall'arcivescovo e quando il giorno 14 le autorità militari francesi nominarono i nuovi ufficiali municipali, il sindaco, Francesco Gerardi, fu confermato nella carica repubblicana.

Con i Francesi a Brindisi, i repubblicani salentini si adoperarono per schiacciare la controrivoluzione ancora capeggiata da De Cesari, e da Lecce si adoperarono per ridare libertà ai prigionieri politici ancora detenuti nel Forte di mare di Brindisi. L'arcivescovo De Leo, invece, dovette subire l'invasione delle truppe repubblicane francesi "che abusando della licenza militare, tennero il di lui Episcopio non sol come locanda, ma come taverna aperta incessantemente a lor discrezione, e dove gli ufficiali superiori arbitrariamente s'intrudevano con eccessiva insolenza a spese del prelado, dilapidando così il patrimonio de' suoi poveri". Dopo solo qualche giorno però, il 16 aprile, "inaspettatamente tutti i militari francesi lasciarono Brindisi, parte per mare e parte per terra, e non si poté subito capire se per un ordine ricevuto o per il sentore percepito che stessero per giungere le navi russe da Corfù nonché gli eserciti sanfedisti dalla Calabria: da replicati ordini del generale di Bari, inchiodati i cannoni e buttata in mare la polvere della fortezza, evacuarono la città partendo per quella



volta" e portandosi via Boccheciampe, che nei pressi di Trani fu fucilato quale disertore. Poco dopo la partenza delle truppe francesi d'occupazione, giunsero nel porto di Brindisi tre fregate russe e una turca; e su una corvetta napoletana, giunse anche il cavaliere Antonio

Micheroux, ministro plenipotenziario borbonico presso l'armata russo-turca, il quale si trattenne in città per un paio di giorni, lasciandola poi guarnita di un contingente russo. "Subito scesi dalle tre navi moscovite i soldati hanno fatta la carcerazione di cinque intere







**A sinistra il re Ferdinando IV abbandona Napoli il 22 dicembre 1798 - Oleo di Jacob Philipp Hackert, sotto il vascello francese "Généreux" che il 9 aprile 1799 attaccò e espugnò Forte a mare difeso dai Sanfedisti**

mente condotto dalle truppe repubblicane francesi. Poi, il 3 gennaio del 1800, prevedendo quel che avvenne, mediante rivalsa cautelativa l'arcivescovo affidò al notaio Pasquale Giaconelli gli atti con i quali, il 10 ottobre dell'anno 1798, erano stati consegnati gli argenti della Chiesa alla regia corte, una cessione patriottica destinata a divenire, per l'insolvenza della corte, un'inutile opera di carità.

Il 6 maggio 1800, lasciò Lecce l'ultrareazionario preside della provincia di Terra d'Otranto, Tommaso Luperto, che nel marzo del precedente anno era stato insediato dal fantomatico corso Boccheciampe e che per più di un anno aveva sostenuto la rivalsa giudiziaria borbonica in tutta la provincia e così, il giorno seguente, giunse "colla grazia del signore Iddio" il nuovo e meno vendicativo preside, Vincenzo Maria Mastrilli marchese della Schiava, proveniente da Taranto, dove era stato anch'egli insediato dalla Santa Fede come capo politico.

Nel mentre dalla Francia, Napoleone, che aveva conquistato il potere con il colpo di stato del 18 brumaio, aveva intrapreso la seconda campagna d'Italia e dopo la battaglia di Marengo del 14 giugno 1800 aveva rifondato la Repubblica cisalpina. Poco dopo, a settembre, per disposizione del marchese Della Schiava il generale Dumas fu trasferito da Taranto a Brindisi, dove fu recluso nel castello svevo – o forse nell'Alfonsino – mantenuto, questa volta, in una situazione di gran lunga migliorata. Durante la durissima prigionia a Taranto, infatti, Dumas era rimasto malnutrito e ancor peggio curato per circa diciotto mesi e così, quando giunse a Brindisi, era zoppo, con la guancia destra paralizzata, quasi cieco dall'occhio destro e sordo dall'orecchio sinistro. Il suo fisico era quasi distrutto e arrivò a convincersi che tutti quei suoi malanni si produssero perché sottoposto a un lento e sistematico avvelenamento, al quale era sopravvissuto solo perché aiutato da un gruppo locale filofrancese segreto, che gli aveva fornito alimenti, medicine, libri e altri conforti.

In seguito, l'effimera pace conclusa tra i napoletani e i Francesi sul finire dell'inverno 1800-1801 – prima a Foligno il 18 febbraio 1801 e poi a Firenze a marzo – e la sorveglianza permessa a questi ultimi sui porti delle coste adriatiche usati dagli inglesi per le rotte verso l'Oriente salpando o approdando ora da Trieste ora da Venezia, resero nuovamente Brindisi campo di contese e di battaglie: un campo che i Francesi si guardarono bene dal lasciare troppo tempo sguarnito, magari ufficiosamente, quando non potevano farlo ufficialmente.

Episodio esemplificativo della situazione politico-militare, che regnava in quei primi mesi del 1801, fu quello accaduto il 13 giugno: "Verso le quattro del pomeriggio, un brigantino santonico, il Lipari, che recava a bordo sessantaquattro soldati al comando del te-

nente di vascello Ruggero Settimio, ed era seguito da una polacca sorrentina carica di frumento, entra nel porto di Brindisi. Erasi quivi appena ancorato, quando appaiono quattro vascelli britannici, i quali prendono a cannoneggiare con violenza le due navi, che gravemente colpite minacciano di affondare. Accorrono quindi gl'inglesi con una squadra di lancioni, e catturate le artiglierie insieme col comandante e col pilota, tentano di trascinar seco i legni pericolanti. Intervengono a questo punto i francesi, e divampa una furiosa mischia, a cui partecipano le forze brindisine e in cui granatieri francesi e marinai britannici trovano la morte nel conflitto".

Da recluso a Brindisi, Dumas poté conversare regolarmente con un sacerdote di nome Bonaventura Certezza, una specie di cappellano dei castelli, con il quale finì con istaurare una sincera amicizia. E anche con Giovanni Bianchi, il suo carceriere – castellano di Brindisi, nonché già sospetto giacobino – Dumas mantenne durante i circa sei mesi della sua permanenza nella prigione del castello di Brindisi una costante e, per quello che le circostanze potevano permettere, cordiale relazione personale e anche epistolare. Una relazione insomma, che se pur non esente da qualche screzio, andò migliorando con il passare dei mesi, probabilmente anche a riflesso degli eventi militari che, in corso e sempre più prossimi alle porte del regno napoletano, lasciavano facilmente presagire una imminente evoluzione pro-francese della situazione.

E così, subito dopo le vicende dell'inverno 1800-1801 – che avevano registrato la sconfitta dell'esercito napoletano e la tregua concessa dal generale francese Gioacchino Murat al generale napoletano Damas – alla fine del mese di marzo del 1801 si produsse, finalmente, la liberazione del generale Dumas, nel contesto di una situazione politico-militare estremamente confusa: Brindisi, ufficialmente sotto il re di Napoli che però era rifugiato a Palermo, dipendeva dalla provincia di Lecce presieduta dal borbonico marchese della Schiava, mentre a Mesagne – capoluogo di distretto – era insediata nel castello una consistente guarnigione francese composta da circa 350 militari comandati da Barraire, senza uno status formale riconosciuto e ufficialmente in via di smobilitazione, ma comunque sempre mantenuti dalle esigue casse pubbliche locali.

Quella presenza militare francese – unita a quella delle navi repubblicane rimaste nel basso Adriatico per far rispettare le clausole marittime della pace – probabilmente aveva in qualche misura influito sulla liberazione del prigioniero Dumas, liberazione alla quale non doveva neanche essere rimasto estraneo lo stesso generale Murat, che ben conosceva il collega Dumas e che forse non a caso volle che tra le clausole dell'armistizio si inserisse quella relativa alla liberazione dei prigionieri francesi.

famiglie, cioè una del castellano Giovanni Bianchi, l'altra dell'arcivescovo De Leo ed altre. E solo il tempestivo e personale intervento del preside della provincia di Terra d'Otranto, Tommaso Luperto, poté far sospendere la giustizia che li moscoviti volevano fare di fucilare tutte quelle cinque famiglie da loro carcerati". Molti però furono i repubblicani giacobini, o presunti tali, della Terra d'Otranto che furono imprigionati e processati a Lecce e, nelle carceri napoletane di Portici e Granili, tra le migliaia di prigionieri della repressione borbonica del 1799, risultarono essere di Brindisi il militare Giovanni Pagliara, nato nel 1777 figlio del dottor fisico Giacinto e di Saveria Carasco figlia del notaio Pasquale, e lo studente Cherubino Balsamo, nato nel 1776 figlio di Domenico e di Grazia Maiorano di Piano di Sorrento.

Dopo il consolidamento – a metà giugno – della vittoria dei conservatori nella capitale del regno, effimera per chi sapeva leggere il futuro nei fatti correnti, la restaurazione s'impose, pur senza eccessivo scalpore, anche a Brindisi e sul finire di quell'anno, il 23 novembre 1799, l'arcivescovo Annibale De Leo fece celebrare una messa di requiem nella chiesa cattedrale di Brindisi, per la morte del papa Pio VI avvenuta qualche mese prima, in agosto, in Francia, dove era stato forzosa-

Questo è quanto ci è dato di sapere di lui a 700 anni dalla sua morte

# Giacomo Pipino, illustre medico e accademico brindisino vissuto nel XIV Secolo

di Gianfranco Perri

**Q**uando qualche anno fa venne pubblicato il volume intitolato "Medici illustri in terra di Brindisi" mi dedicai con interesse a consultarlo e cercai anche il nome di Giacomo, o Jacopo, Pipino della cui esistenza ero a conoscenza, ma non lo trovai. Non avendo notato che il sottotitolo del libro recitava "dalla rivoluzione scientifica al Novecento", rimasi un po' deluso ma non mi meravigliai più di tanto, sapendo che su quel nostro concittadino scomparso da ormai 700 anni, se pur per certo molto illustre, sono scarse le notizie biografiche disponibili: non si conoscono con precisione le date della sua nascita e della sua morte, non si sa chi furono i suoi genitori, né chi furono i suoi eventuali - in realtà molto probabilmente non ne ebbe - discendenti. Si sa che nacque a Brindisi e che morì a Napoli, dove visse a lungo. Il suo nome è comunque presente nel Dizionario Biografico degli Italiani della Treccani, con un testo biografico redatto da Joel Chandelier in data 2015. Don Pasquale Camassa nel suo "Brindisini Illustri" del 1909 aveva scritto di lui: «Jacopo Pipino medico primario e familiare di Carlo II D'Angiò e di Roberto D'Angiò e Lettore di medicina all'Università di Napoli». Poi, oltre a poche altre sporadiche e scarse citazioni, solamente nel 1936, il medico salentino Noè Scalinci pubblicò sulla rivista Rinascenza Salentina un articolo abbastanza esteso, frutto delle sue meticolose ricerche condotte sulla vita del medico brindisino di cui intuì e volle mostrare ed enfatizzare la grande rilevanza accademica e storica: «Magister Jacobus Pipinus de



Brundusio fu il primo docente di medicina salentino dell'Università di Napoli, dove insegnò per oltre un trentennio (1305-1326). Rimasto pressoché ignorato nella sua vera e completa personalità, apparendo figura per nulla preminente tra i medici contemporanei, sui quali si fa emergere quasi solo Francesco di Piedimonte. Invece Jacobus de Brundusio gli può stare per lo meno alla pari per la sua cultura, per le cariche ricoperte, per i meriti tutti acquistati presso i regnanti Angioini che lo elevarono a Medico Regio e poi a Milite. Per tutto ciò io credo che

il Maestro

Giacomo Pipino meriti bene di essere meglio delineato nelle sue eminenti qualità, affinché, col ravvivarne il più preciso ricordo, egli venga messo nel giusto posto di onore fra i conterranei che in epoca così remota illustrarono il Salento.» [Noè Scalinci]

In base alla documentazione conservata nei Registri Angioini dell'Archivio di Stato di Napoli, si sa che Giacomo Pipino già nel 1296 aveva il rango di Medico Regio e si può pertanto calcolare che sia potuto nascere una trentina d'anni prima, quindi intorno al 1265, settecento sessanta anni fa. Fu allievo del famoso chirurgo Giovanni Casamicciola il quale, prima che a Napoli, aveva insegnato nella prestigiosa scuola di Salerno, la principale scuola di medicina dell'intero regno svevo-angioino. Il casato napoletano Pipino discendeva da una antica famiglia di origine francese trapiantata nel secolo XIII; era molto esteso nel regno con vari rami in Puglia, a Barletta, Oria, Francavilla Fontana e Brindisi, dove vari Pipino furono addetti alle gabelle del sale e dove fu rinomato un giudice Giovanni Pipino che era anche "assessor" in Napoli. Che Giacomo Pipino appartenesse a quel ramo signorile brindisino, spiegherebbe la sua istruzione e la sua posizione sociale elevata, che gli permisero di studiare medicina e di ricoprire il ruolo di medico di corte. È anche documentato che Giacomo Pipino si posò, e probabilmente lo fece con una sua concittadina di nobile famiglia, giacché portò in dote due feudi in Brindisi e dal matrimonio probabilmente non ebbe discendenza, giacché erede di quei suoi beni fu un tale Manfredò de Venafro Casali Sancti Andreae, forse della famiglia







Sopra e a destra due vedute di Largo Jacopo Pipino, vicino piazza Mercato. A sinistra Jacopo Pipino

della moglie. Del Magister Jacobus, infine, non si trovano poi più notizie dopo il 1326, anno in cui è quindi da supporre che Giacomo Pipino - 700 anni fa - sia deceduto, sessantenne. In tale anno esaminò per conto del re, un tale "magister Matheus" per il conferimento della licenza d'esercizio della professione di medico.

I medici regi, cioè del re, venivano scelti tra le maggiori autorità scientifiche del tempo, erano quindi il fior fiore degli uomini colti e fidati, e però quasi sempre celebri insegnanti dello "Studium de Napoli". Per essere medico Regio occorreva perciò riscuotere la massima fiducia del Monarca, oltre che per la capacità professionale, anche per la integrità del carattere e la piena devozione alla sua persona. Da ciò veniva loro attribuita la qualifica di "fidelis" e anche di "familiaris" perché, appunto, venivano considerati "ex domo Regis et ejus peculiari familia". Essi avevano la vigilanza continua sulla salute del re o del principe, ed assieme agli altri ufficiali di Curia li accompagnavano nelle imprese guerresche, pronti a soccorrerli in qualsiasi congiuntura che richiedesse l'opera del medico o del chirurgo. Di conseguenza, non solo venivano assai bene compensati con stipendi più o meno elevati, ma quasi sempre colmati pure di onori, godendo la piena fiducia e la familiarità dei reali che li avevano prescelti a custodia della loro salute. I sovrani Angioini specialmente, ebbero grande stima dei loro medici, che facevano partecipare a tutti gli onori



goduti dagli altri familiari "amiliarej dilecti" e spesso richiedevano loro anche consiglio per affari di governo. Infatti, alcuni furono elevati al grado di "consiliarii". [Francesco Pellegrini in "La medicina militare nel Regno di Napoli" - Verona, 1932]

Quando, come sopra citato, nel 1296 Giacomo Pipino compare per la prima volta nelle fonti documentarie dei Registri Angioini, è nelle vesti di esaminatore che per conto dell'autorità regia autorizzava all'esercizio della medicina pratica un medico locale, il magister Gerardo Castagnola. Ed è in tale circostanza che già viene designato formalmente come "magister

Iacobus de Brundusio medicus et familiaris noster", provando ciò che perlomeno da quella data era al servizio del re di Napoli Carlo II d'Angiò. Poi, negli anni successivi, il brindisino Pipino compare regolarmente negli atti mediante i quali, con oltre venti menzioni tra il 1302 e il 1307, si conferisce a diversi medici pratici la "licentia curandi", una professione molto ben strutturata già in quell'epoca medievale. Pipino, dunque, a Napoli svolse un ruolo indubbiamente di rilievo, anche in veste di consigliere regio per le questioni mediche, oltre che di importante medico e accademico dello "Studium Generale di Napoli", l'università fondata da Federico II nel 1224.

È anche risaputo che Giacomo Pipino fu il medico personale del re Carlo II, come attesta un atto di Roberto d'Angiò del 1307 nel quale è designato come "familiaris et fiscus domini patris nostri" ed ebbe un rapporto di personale frequentazione anche con il figlio cadetto di quel re, Filippo principe di Taranto. Nel 1303, infatti, ricevette un feudo a Giurdignano presso Otranto e uno nel territorio di Peuti presso Oria, a seguito dei servigi resigli. Il Pipino, dunque, sin dal 1303 fu feudatario e Milite, facente quindi parte della nobiltà del Regno. Carlo II inoltre, dispose fossero donati all'accademico Pipino i libri appartenuti a un suo concittadino, il giureconsulto e giudice dalla Vicaria Tommaso Raschinieri che, caduto in disgrazia, nel 1284 era stato fatto impiccare da Carlo I; libri che erano conservati nel castello di Melfi. Nel 1306 accompagnò il principe Filippo nella spedizione in Oriente ed è documentato che in quell'occasione Pipino chiese ed ottenne, che il suo salario di "medicinalis sciencie professor" riscosso dall'università di Napoli gli venisse corrisposto nonostante l'assenza. Inoltre, per compensare il suo zelo in quell'impresa del 1306 in Romania, il sovrano di Napoli, nel 1308 gli concesse anche altri titoli feudali e beni appartenuti al defunto Tommaso Argentero o Pistineri di Brindisi dei quali, essendo morto senza legittimi successori, ne fu richiesta alla vedova Luisa la devoluzione alla Curia.

Sembra che dopo la morte del re Carlo II d'Angiò, il ruolo di Pipino presso la corte si sia molto ridotto fino ad essere quasi nullo, giacché sotto Roberto d'Angiò non risulta abbia svolto importanti attività amministrative, né continua ad apparire con frequenza nella documentazione dei registri angioini. In tutti quegli anni che precedettero la sua morte, Giacomo Pipino fu dunque, essenzialmente, un prestigioso professore universitario, ed infatti, come "medicinalis sciencie professor" viene menzionato negli anni 1316, 1318 e 1326 tra gli atti dello Studium Generale di Napoli, quella che all'epoca era una delle più antiche università d'Europa, in cui la facoltà di medicina, che era stata creata da Carlo I D'Angiò, era tra le più importanti che la componevano.

Insomma, una figura di Brindisino eminente ed illustre del medioevo angioino. Una figura che incarna perfettamente il medico intellettuale e funzionario di corte, capace di muoversi tra sapere accademico, servizio regale e benefici feudali. Nella toponomastica brindisina è presente il largo Jacopo Pipino, di fatto quasi una appendice di piazza Mercato, tra via Giuseppe Pisanelli e vico De' Raimondo, largo che nell'800 era conosciuto come largo San Giuliano.

# LA NOSTRA STORIA

## San Pelino e San Leucio i due patroni mandati in pensione da San Lorenzo e San Teodoro

di Gianfranco Perri

**L**a bella notizia che ci ha piacevolmente sorpreso la settimana scorsa, circa il ritrovamento – dopo ben 44 anni d’esser stato trafugato dall’altare della Cattedrale – del settecentesco paliotto d’argento napoletano, ha avuto anche il merito di far riapparire sui giornali locali, affianco a quello di san Leucio, anche il nome di san Pelino. Entrambi santi ex patroni brindisini, perlopiù sconosciuti, o quanto meno dimenticati, dalla maggior parte della cittadinanza. Il primo è forse un po’ più noto per essere stato il primo vescovo di Brindisi ed essere tuttora raffigurato in una delle quattro statue che sovrastano la facciata della cattedrale. Ma il secondo è decisamente sconosciuto ai più, nonostante anche a lui, come a san Leucio, sia dedicato l’importante dipinto su tela del leccese Oronzo Tiso esposto al fianco dell’altare al fondo di una delle navate della cattedrale, raffigurante il suo martirio: il vescovo Pelino è inginocchiato ed incrocia le mani al petto. Dietro di lui i due carnefici nell’atto di colpire il martire con i loro pugnali. Una folta schiera di personaggi circonda il luogo del martirio. In alto due serafini recano i simboli del martirio. E, per la cronaca, nonostante anche lui nel 1957 sia stato raffigurato sul sovrastante prospetto della cattedrale, per poi essere sostituito con Pio X, che a sua





**LE IMMAGINI** A destra San Pelino, vescovo di Brindisi, sotto il paliotto dell'altare maggiore della cattedrale - Argento di Antonio Alvino, 1706

volta, nell'ultimo rifacimento dell'anno 2007, è stato sostituito da San Giustino de Jacobis.

Il paliotto argenteo, o almeno buona parte di esso, è stato recuperato dal Nucleo di tutela del patrimonio artistico dei carabinieri. Il magnifico paliotto del rinomato artista argenteiere, il napoletano Antonio Alvino, era giunto a Brindisi nel 1706 commissionato dall'arcivescovo agostiniano Barnaba de Castro e adornava l'altare principale del Duomo. Era costituito da tre parti: al centro era raffigurata la Madonna e ai due lati, san Leucio d'Alessandria a sinistra e san Pelino di Durazzo a destra. I carabinieri hanno recuperato, intatte, le parti del paliotto che raffigurano i due santi patroni, mentre quella centrale che raffigurava la Madonna non sarebbe stata ancora rintracciata.

A Brindisi però, perlomeno a memoria nostra e dei nostri nonni e bisnonni, a nessun bambino veniva assegnato più il nome di Leucio, ed ancor meno quello di Pelino, in onore a quei due santi ex patroni della città, decisamente soppiantati, formalmente ed in conseguenza – o forse, viceversa – nella



cultura popolare, dai nostri Teodoro e Lorenzo. Ebbene: come, quando e perché si produsse la transizione o, meglio detto, la sostituzione?

«I santi patroni compendiano in sé, si direbbe, ansie e aspirazioni delle città che alla loro tutela s'affidano. Rappresentano, in certo modo ciò che le comunità vorrebbero essere e non sono, ciò verso cui tendono come riproposizione d'un irripetibile passato o auspicio di migliori condizioni d'esistenza. Tale premessa è necessaria per comprendere i mutamenti che nel tempo si sono registrati e che discendono, nell'essenziale, da ricambi pressoché totali di popolazione e dal conseguente mutare di riferimenti economici e culturali. San Leucio, originario d'Alessandria d'Egitto, arcivescovo di Brindisi fra IV e V secolo ed evangelizzatore del Salento, protagonista qui nella latinizzazione della liturgia, si lega a una visione della città profondamente legata al Mediterraneo e in esso pienamente inserita con ruolo non marginale. San Pe-

lino, originario di Durazzo, arcivescovo di Brindisi nel VII secolo, martire, testimonia in modo eloquente la scelta a un tempo della chiesa locale e della città di guardare ancora a Roma piuttosto che a Costantinopoli. Le tele che raffigurano i due santi, a chiusura delle navate laterali della basilica Cattedrale, realizzate da Oronzo Tiso (1726-1800), furono per la prima volta esposte al pubblico, come oggi si direbbe, accompagnate da un discorso di Annibale De Leo (1739-1814), poi arcivescovo di Brindisi in cui il richiamo agli antichi patroni si legava al recupero della funzione che Brindisi aveva avuto nell'età di san Leucio e alla scelta d'essere nel Mediterraneo come avamposto di una cultura legata a Roma e all'Occidente. L'intervento di De Leo, non casualmente, si legava così al dibattito sulla riapertura del porto di Brindisi, resa complessa dall'errato intervento del Pignatari.

La devozione popolare verso i due santi vescovi era andata progressiva-





**LE IMMAGINI** A destra La cattedrale dopo il restauro del 1957-59 con, al posto del timpano, le quattro statue. La statua di san Pelino è quella della destra, poi sostituita da quella di Pio X e poi san Giustino de Jacobis

mente scemando a partire dal tardo XV secolo; il 1480 si ritiene merito di san Teodoro aver evitato l'approdo della flotta turca, direttasi verso Otranto, in Brindisi; l'affacciarsi dell'Oriente in Occidente capovolgeva radicalmente i rapporti di forza. Se nel medioevo i guerrieri diretti in Terra Santa traevano spinta alla loro azione di trasporto dell'Occidente in Oriente venerando la reliquia di san Giorgio ancor oggi conservata nel tesoro della Basilica Cattedrale di Brindisi o scorrendo le immagini relative alla saga di Orlando e dei paladini di Francia proposte nel pavimento musivo del tempio, il 1480 fissava nuovi paradigmi. Non era più l'Occidente a riversarsi in Oriente ma l'esatto contrario; occorreva un defensor urbis che garantisse alla città, munita ora di nuove grandi fortezze, divino aiuto essendo ormai la prima linea di difesa della cristianità. Ai primi del XVIII secolo furono commesse alla bottega dei Bianchi di Manduria le due tele che sono sulle pareti laterali della cappella al santo dedicata in Cattedrale; circa a metà del XIX secolo fu da Filippo Palizzi (1818-1899) realizzata la grande tela sull'altare principale della stessa cappella in cui ora si legava la figura del santo, rappresentato sullo sfondo del porto di Brindisi, non più alla difesa militare della città ma alle sue fortune sul mare. Grazie a Teodoro Monticelli avevano finalmente preso avvio i lavori che dovevano offrire nuove prospettive al porto di Brindisi; tali lavori, sollecitati anche dal neonato regno di Grecia, non casualmente erano nel segno di un santo largamente venerato in Oriente e Occidente. La canonizzazione di san Lorenzo da Brindisi, al secolo Giulio Cesare Russo, si ebbe il 1881; la città, con l'approdo della Valigia delle Indie, aveva recuperato un ruolo centrale nei traffici internazionali e, attraverso il riferimento a san Lorenzo, poteva rivendicare di fatto la partecipazione al dibattito culturale europeo. La tela che raffigura il santo, non ancora canonizzato, in Santa Maria degli Angeli è attribuibile a Oronzo Tiso e può considerarsi realizzata nell'occasione della beatificazione occorsa il 1783.»

Due paragrafi dai contenuti magistrali, quelli sopra trascritti, che riproducono le parole dello storico brindisino professor Giacomo Carito espresse in una intervista che qualche anno fa gli fece la giornalista Barbara Moramarco in occasione delle feste patronali settembrine di Brindisi. Contenuti magistrali perché esprimono e spiegano, sinteticamente ma in maniera molto chiara e contundente, il vero significato e le ragioni storiche e culturali dell'evoluzione



della tradizione religiosa a Brindisi in relazione al cambio, alla sostituzione nel tempo, dei santi patroni della città. San Teodoro e san Lorenzo, infatti, non sono stati da sempre i patroni di Brindisi, anche perché la città, uno o più patroni li ha avuti ben prima dell'approdo a Brindisi nel 1210 delle ossa del soldato martire Teodoro – nato a fine Secolo III in Oriente – e ancor molto prima dell'esistenza stessa del brindisino Fra' Lorenzo (1559-1619).

L'origine del fenomeno dei patroni cittadini, in effetti, è molto antica e risale a quando, già negli scorcio della Roma imperiale, la Chiesa cristiana cominciò a riservare una particolare venerazione ai propri martiri, anche se fu nel medioevo che si produsse un vero e proprio rilancio del culto per i santi patroni che, considerati come autentici fondatori di civiltà, cominciarono a rappresentare un elemento decisivo nello sviluppo politico e territoriale





**LE IMMAGINI** A destra il martirio di san Pelino - Dipinto settecentesco di Oronzo Tiso nella cattedrale. Sotto la Chiesa di san Pelino a Corfinio

delle città. Il santo patrono, inoltre, offriva immagine e corpo all'appartenenza comunitaria, ed in conseguenza veniva eventualmente reinventato per adattarlo ai tempi e alle situazioni che mutavano. Situazioni che, ovviamente, erano e sono, peculiari, anche in senso temporale, della realtà comunitaria, di ogni città.

Il primo patrono di Brindisi fu, come già citato, san Leucio, successivamente affiancato da san Pelino. Poi, trascorso quasi per intero il medioevo, durante l'ultimo secolo di quell'era – il XV – fu patrono san Giorgio, prima che alla fine di quel secolo diventasse patrono della città san Teodoro, anche per merito dei Greci, degli Albanesi e degli Schiavoni, che avevano contribuito a ripopolare Brindisi dopo il terremoto del 1456. San Leucio e san Pelino quindi, e anche per questo troppo ingiustamente dimenticati, furono i santi patroni di Brindisi per vari secoli, ben più della quantità di secoli – cinque o sei – ormai trascorsi con san Teodoro patrono, poi molto più recentemente affiancato da san Lorenzo. E cosa si sa delle figure storiche dei santi ex patroni Leucio e Pelino? Purtroppo, non è molto quel che si sa, ed in più, per entrambi, quel poco non è neanche del tutto assodato, specialmente per Pelino.

«Leucio è alle origini dell'esperienza cristiana nel Salento, considerata in rapporto diretto di filiazione con la cattedra di Brindisi. Le vicende del santo sono trasmesse



dalla Vita Leucii che, quale ogni testo agiografico, è utilizzabile come fonte storica solo con molta cautela. Leucio sarebbe nato in Alessandria d'Egitto da Eudecius ed Euphrodisia che gli avrebbero posto il nome di Eupressius. La prima formazione di Leucio, seguita la morte della madre, avvenne in una comunità monacale egiziana. Una visione celeste, ricorrendo la festa dell'Assunzione della Vergine, avrebbe fatto mutare il nome a Leucius. Sempre una visione, già ordinato vescovo, lo muove verso Brindisi per il suo apostolato missionario; vuole restituire la città all'ortodossia liberandola da errate interpretazioni cristologiche e riscattarla pienamente dal paganesimo. Salpato da Alessandria, si ferma ad Adrianopoli, forse da intendersi come Andria, quindi ad Otranto, per giungere infine, grazie ad una nave dalmata, a Brindisi. Forse ai primi del V secolo.

A Brindisi, Leucio, sbarcato nel seno di po-

nente, vi trova un forte partito pagano capeggiato da Antioco ed è costui a chiedere e ottenere, per la conversione, un segnale: la pioggia che non cadeva da due anni. Leucio avrebbe operato in una Brindisi in cui, se il cristianesimo doveva pur essere conosciuto, è possibile non fosse largamente condiviso. Alla chiesa locale dovette il santo conferire una strutturazione forse prima sconosciuta fondando la sede episcopale di Brindisi e a lui, inoltre, si dovette la prima massiva evangelizzazione del Salento. Leucio, infine, sarebbe morto a Brindisi un 11 gennaio, o sotto l'imperatore Teodosio I (379-385) o, molto più verosimilmente, sotto Teodosio II (408-450). Alla morte sarebbe stato sepolto nel cuore della necropoli pagana, nell'attuale quartiere Cappuccini.

La diffusione del culto di san Leucio in Italia meridionale si ebbe in coincidenza con la conversione ufficiale





dei longobardi del ducato di Benevento, in cui Brindisi fu compresa dal tardo VII secolo alla prima metà del IX, al cristianesimo. È in questo periodo che il corpo di Leucio, il cui martyrium già nel VI secolo è meta d'intensi pellegrinaggi, è traslato – in realtà trafugato – da Brindisi a Trani, da dove, in seguito, sarebbe stato trasferito a Benevento centro del culto dei santi appartenenti all'Italia meridionale, o in essa venerati. Inizialmente considerato un martire, è stato poi classificato come 'confessore', non essendoci nessuna testimonianza di un martirio, e ciò è confermato sia dal 'Martirologio Geronimiano' che lo riporta all'11 gennaio, sia nella tradizione brindisina, che lo classifica come vescovo di Brindisi che 'morì in pace'. Il culto del santo si diffuse molto per tempo in tutta la regione meridionale d'Italia, raggiungendo anche Roma ove era un monastero sotto il suo titolo già nel VI secolo. Ha avuto e ha venerazione a Benevento, Caserta, Capua, Trani, Lecce, Canosa e negli Abruzzi. Il vescovo Teodosio, nel IX secolo, ottenne che tornasse da Benevento a Brindisi una reliquia del santo, il braccio, che fu riposto nella basilica – ormai inesistente – eretta allora ad onore del santo nel luogo dove era stato il martyrium e che si conserva nella cattedrale.» [da "San Leucio di Brindisi Vescovo - 11 gennaio" di Antonio Borrelli, 2002 - Sito web Arcidiocesi di Brindisi-Ostuni]

«L'episcopato di Pelino va inquadrato nella temperie culturale del VII secolo. Tale nuovo riferimento cronologico, che è più attendibile rispetto a quello tradizionale che colloca l'episcopato peliniano nel IV secolo, rende piena comprensione della biografia del santo. Pelino, monaco basiliano formatosi in Durazzo – dove era nato da Arcadio e Safira – si trasferisce in Brindisi, in uno coi sirii Gorgonio e Sebastio e col suo discepolo Ciprio, in quanto non aderente al Tipo ossia all'editto dogmatico voluto dall'imperatore bizantino Costante II nel 648. Durante l'anno successivo, il pontefice Martino scomunica gli autori della nuova eresia; il papa deve, per questo, subire l'arresto, la deportazione a Costantinopoli e l'esilio a Cherson in Crimea, ove muore fra il 655 e il 656. Ferme opposizioni al Tipo si ebbero anche in oriente; Massimo il Confessore, maggiore fra i teologi greci del periodo, esiliato nella Lazia, è ucciso nel 662. Pelino, coi suoi compagni, è anch'egli difensore dell'ortodossia, e in Brindisi, i cui vescovi venivano confermati da Roma, pensa di trovare un asilo sicuro. Deve tuttavia accorgersi che non è così; il vescovo Aproculus, o Proculus, pare sulle posizioni concilianti che già erano state proprie del pontefice Onorio I. L'arrivo dei profughi albanesi, su posizioni chiaramente molto radicali, non consente tuttavia una politica di mediazione. Pelino spinge su posizioni chiare in difesa dell'ortodossia. Proculus,



**LE IMMAGINI** Sopra San Leucio che predica al popolo - Dipinto settecentesco di Oronzo Tiso nella cattedrale, a destra la tomba di San Pelino nella concattedrale di Corfinio

con procedura inconsueta ma che non manca di esempi comparabili, associa allora il nuovo venuto nell'episcopato designandolo quale suo successore. A tal fine è richiesto l'avallo papale; i sinodi avevano infatti costantemente contrastato ogni tentativo dei vescovi di designarsi un successore. Valga per tutti il caso di Felice III (526-30) che nominò suo successore l'arcidiacono Bonifacio la cui ascesa al soglio pontificio, proprio per la modalità occorsa, venne ampiamente contestata. Ancora, nel 531, non passò il tentativo di papa Bonifacio II di proporre quale suo successore il diacono Vigilio. La disposizione con cui Proculus aveva designato il proprio arcidiacono Pelino all'immediata successione, aveva dunque bisogno dell'avallo diretto della sede patriarcale romana. Ottenuta la desiderata conferma, seguita la morte di





Proculus, il non ancora quarantenne Pelino assume la dignità episcopale; si mostra, in questa veste, fermo e intransigente innanzi ai funzionari imperiali che, infine, lo allontanano dalla cattedra brindisina.

Deportato a Corfinio, viene qui condannato a morte e ucciso, probabilmente nel 662, il 5 dicembre, in uno con Sebastio e Gorgonio, bibliotecari, ossia archivisti della sede episcopale di Brindisi. Da qui il vasto culto che negli Abruzzi è riservato al santo: patrono della diocesi di Valva - Sulmona, dedicatario della basilica cattedrale di Corfinio e di un piccolo centro abitato nella diocesi dei Marsi. [Ciprio fu l'unico ad essere risparmiato dalla morte per la giovane età.]

La vita di san Pelino ha una prima redazione già nel VII secolo, allorché Ciprio, eletto da clero e popolo vescovo di Brindisi, seguita verosimilmente la morte di Costante II nel 668, poté erigere una chiesa in onore del predecessore in cui furono collocate le reliquie di Sebastio e Gorgonio. L'atto sanziona la canonizzazione di Pelino di cui, per l'occasione, sarà stata scritta la vita da proporre come paradigmatica alla popolazione. Nella basilica Cattedrale di Brindisi gli fu dedicato nel 1771 l'altare che chiude la navata sinistra. La sua memoria, il 5 dicembre, è stata per secoli ampiamente solennizzata, considerandosi Pelino principale protettore della città insieme a Leucio.» [da "San Pelino Vescovo di Brindisi - 5 dicembre" - Sito web Arcidiocesi di Brindisi-Ostuni, 2002]

Tale inquadramento storico di Pelino – che fu originalmente proposto e spiegato da Giacomo Carito in "Gli arcivescovi di Brindisi sino al 674", pubblicato in 'Parola e storia' del 2007 – riformula i vari precedenti



**LE IMMAGINI** Sopra la statua lignea di san Leucio nel coro ligneo della cattedrale

riferimenti, che sono basati sul sopra riferito racconto agiografico intitolato "Vita vel passio b. Pelini episcopi et martyris" e che collocano la sequenza dei vescovi di Brindisi, Aproculo, Pelino e Ciprio, nel IV secolo – anziché nel VII – considerando che fu per sfuggire alle persecuzioni dell'empio imperatore Apostata Giuliano – anziché Costante II – contro i cristiani, che Pelino decise di navigare verso l'Italia, dirigendo il cammino verso Brindisi, insieme a quattro compagni tra i quali il suo giovane allievo di Ciprio.

Per quanto concerne il terribile martirio a cui fu sottoposto il vescovo Pelino, tra i vari racconti campeggia quello del plagiatario Andrea della Monaca, che lo menziona nella sua Memoria Historica... del 1674, e che così si riassume: "Rifiutando il Santo di adorare gli idoli, gli furono per ordine del Prefetto spezzati tutti i denti e così ridotto fu poi portato al tempio di Giove per offrire incenso, ma appena il santo Pelino pose il piede alla soglia del tempio, uno spaventoso terremoto gittò a terra il simulacro di Giove ed il tempio rovinò dalle fondamenta. Inferocito, il prefetto Simpronio lo fece legare in una ruota cinta di 140 denti di ferro, ordinando di raggirarlo in essa sin tanto le carni e le ossa cadessero in terra a pezzi, ma fu la ruota che si spezzò ed uno

dei denti ad essa saltando, colse il tiranno. Avendo visto che nel corpo non c'era neanche un livido, lasciò libero il santo, e nei giorni successivi quattordicimila e seicento persone ricevettero il battesimo. Con una simile vittoria, fece ritorno a Brindisi. Ma Giuliano, saputo che Pelino non aveva ubbidito ai suoi ordini, mandò contro il prefetto, il capitano Aureliano ed il tribuno Massimo, con cinquecento soldati che giunti a Brindisi legarono il vescovo Pelino e partirono per Roma. Per strada, Pelino convertì Aureliano che fu battezzato insieme ai suoi soldati. Venutone a conoscenza il tribuno Massimo, mandò ad uccidere Aureliano assieme ai soldati battezzati e consegnò Pelino al corniculario che lo condusse a Corfinio a ciò fosse sacrificato a morte, ma anche qui il tempio rovinò come era avvenuto con quello di Giove. Infuriato, il giudice dopo averlo fatto battere crudelmente, fece infiggere a Pelino ottantacinque ferite fino alla morte. Era il 5 dicembre 364 e nel luogo ove fu martoriato venne poi eretto un tempio in suo onore."

Rientrato a Brindisi, Ciprio divenne in seguito il vescovo successore di Pelino e in onore al suo maestro martire fece edificare una chiesa, presumibilmente intorno al 680, poi andata completamente distrutta. Ancora nel 1565 risulta regolarmente officiata, ma nel 1606 è invece descritta come diruta e profanata. Era sita alle spalle dell'attuale Palazzo Granafei sull'attuale via Casimiro dove, tra il 1956 ed il 1957, furono trovati alcuni interessanti resti, tra cui elementi architettonici ed un sarcofago cristiano in pietra locale di tipo palestinese con croci in rilievo ed il lastrone di copertura spezzato. Accanto fu trovata una lastra votiva scolpita con arte peculiare del VI e VII secolo e raffigurante una colomba che becca un fiore. Giovanni de Pedrosa, succeduto il 13 luglio del 1598 al soglio arcivescovile di Brindisi, gettò le fondamenta di un nuovo monastero di monache, che intendeva costruire sotto il titolo di san Pelino. L'anno seguente, Fra' Lorenzo, da generale dei Cappuccini fece visita alla sua città nativa. Erano in corso i lavori intorno alla chiesa di san Pelino e dopo essere rimasto in città per qualche tempo, nel partire fece dono alla città di una croce sulla quale erano incastrate alcune reliquie. La croce era destinata alla chiesa del nuovo convento di san Pelino, ma "non essendosi quella chiesa, per ignota causa, portata a compimento" la croce fu poi deposta e conservata nella cattedrale. Le reliquie di san Pelino, invece, vennero a suo tempo conservate a Valva, attuale Corfinio, Sulmona, ove il suo corpo è tuttora venerato nella cattedrale dedicata a "S. Pelino Brundisii Episcopus Pelignorum Protector". E a Brindisi? Chissà se un giorno riavremo una chiesa di San Pelino, o se a qualche bimbo si ridarà il nome di Pelino!



# I centosettanta marinai brindisini caduti in guerra onorati nella cripta del Monumento al marinaio d'Italia

di Gianfranco Perri

**N**on è certo ricorrendo a scarni numeri, che per loro stessa definizione sono tipica espressione di aridità e insensibilità, la maniera migliore per poter commemorare ed onorare i tanti caduti, giovani uomini di mare brindisini che ebbero la sfortunata ventura anagrafica di partecipare a uno dei due grandi conflitti mondiali del secolo scorso; però credo che pur nella loro cruda laconicità quei numeri possano quanto meno contribuire a rendere un'idea della dimensione della tragedia che colpì Brindisi, una cittadina con poche decine di migliaia di abitanti: 30.000 circa nel 1915 e 45.000 circa nel 1940.

In occasione della tumulazione sull'altare della Patria della salma del milite ignoto – Roma il 4 novembre 1921 – anche a Brindisi ci furono cerimonie per onorare i caduti della Prima guerra mondiale e la “Brigata amatori storia ed arte” di don Pasquale Camassa, il 3 novembre si riunì per ricordare i brindisini caduti sui campi di battaglia. «Furono menzionati tutti e furono ricordate le loro principali notizie biografiche, i combattimenti cui presero parte, i luoghi di morte, di sepoltura, gli encomi e le medaglie ricevute. Don Pasquale riuscì a raccogliere circa duecento fotografie che furono esposte nel museo cittadino, che allora operava nel tempio di San Giovanni al Se-



**LE IMMAGINI** Liberato Fellingine: marinaio brindisino, condecorato con medaglia di Bronzo al V.M. A destra Cosimo Sindaco: unico marinaio brindisino caduto nello scoppio della 'Benedetto Brin'

polcro sotto la direzione del fondatore, proprio lo stesso papa Pascalino.» [“Il giorno del Milite Ignoto. La partecipazione nella Provincia di Terra d'Otranto” di DE CILLIS F. - Amazon 2021]. Di quella lista e di quelle fotografie, purtroppo, non è rimasta



traccia. Peccato!

Nel 1925, il Comune di Brindisi redasse l'elenco di tutti i militari brindisini considerati essere morti in quella guerra, compresi i nomi dei deceduti per malattia e dei dispersi fino alla data dell'armistizio del 4 novembre 1918. «Quell'elenco del Comune, ricavato dai registri ufficiali del Ministero della guerra, conteneva 376 nomi, ma non fu mai pubblicato perché marcato da diverse imprecisioni: includeva militari



## ***i 42 marinai brindisini caduti nella Prima guerra mondiale***

Nominativo e paternità	Classe	Grado	Nave e data dell'affondamento
ALMIENTO SALVATORE di Luigi	1896	Marittimo	<i>Piroscafo Audax</i> - 31 ottobre 1916
ATTANASI GIUSEPPE T. di Vittorio	1889	Marittimo	<i>Piroscafo Perseo</i> - 4 maggio 1917
BEL SOLE COSIMO di Donato	1898	Torpediniere Scelto	<i>Esploratore C. Rossariol</i> - 16 novembre 1918
BORIONI CARLO di Luigi	1898	Torpediniere	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
CAFORIO FRANCESCO di Giovanni	1893	Cannoniere	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
CAPOZZIELLO CARMELO di Cosimo	1876	Marinaio Scelto	<i>Piroscafo Palatino</i> - 23 novembre 1915
CAPOZZIELLO GIOVANNI di Cosimo	1879	Marinaio Scelto	<i>Piroscafo Palatino</i> - 23 novembre 1915
CAVALIERE EUPREMIO di Antonio	1897	Marittimo	<i>Piroscafo Perseo</i> - 4 maggio 1917
D'ALO' GIUSEPPE di Beniamino	1899	Marittimo	(?) - 10 dicembre 1915
DAMIANI GIOVANNI di Cosimo	1888	Marittimo	<i>Piroscafo Tripoli</i> - 17 marzo 1918
FELLINE LIBERATO di Vito	1895	Marinaio	<i>Goletta Pantelleria</i> - 14 agosto 1916
LEGGIERO PAOLO T. di Settimio	1880	Marittimo	<i>Piroscafo Minas</i> - 15 febbraio 1917
MAGLIANO ANGELO di Angelo	1895	Marinaio	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
MAR TINA VIRGILIO di Placido	1879	Marittimo	<i>Piroscafo Principe Umberto</i> - 8 giugno 1916
MICELI VITANTONIO di Rosario	1893	Fuochista	<i>Incrociatore Città di Palermo</i> - 8 gennaio 1916
NANI SALVATORE di Cosimo	1893	Fuochista Scelto	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
PENTA PIETRO di Antonio	1878	Marittimo	<i>Piroscafo Margaretha</i> - 13 ottobre 1916
PIAZZOLLA FILIPPO di Cosimo	1896	Fuochista	<i>Incrociatore Caprera</i> - 5 febbraio 1918
PUCE IPPAZIO NICOLA di Antonio	1896	Fuochista Scelto	<i>Piroscafo San Spiridione</i> - 27 marzo 1919
ROMANO PASQUALE di Marino	1871	Marittimo	<i>Piroscafo Perseo</i> - 4 maggio 1917
SCALERA ERNESTO di Carlo	1896	Marinaio	<i>Nave Umberto I</i> - 14 agosto 1917
SINDACO COSIMO di Antonio	1893	Marinaio	<i>Nave Benedetto Brin</i> - 27 settembre 1915
TALIENTO COSIMO di Giovanni	1895	Marinaio	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
TEVERE LORENZO di Antonio	1895	Marinaio	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
TOMA COSIMO di Vincenzo	1895	Marinaio	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
UNGARO GIACINTO di Stefano	1895	Marinaio	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
VE SPRO EMILIO	1880	Marinaio Scelto	<i>Piroscafo Palatino</i> - 23 novembre 1915
VILLANI GIUSEPPE di Vito	1895	Marinaio	<i>Nave Regina Margherita</i> - 11 dicembre 1916
<b>Causa e luogo della morte</b>			
CAS TIGLIA LUIGI di Cosimo	1898	Sottocapo Cannoniere	<i>Malattia - Brindisi, 27 luglio 1920</i>
CORALLO BATTISTA di Alessandro	1892	Marinaio	<i>Malattia - Taglio Di Porto Viro, 18 ottobre 1918</i>
COSENTI COSIMO di Antonio	1896	Allievo Fuochista	<i>Malattia - Taranto, 7 dicembre 1917</i>
DE NUNZIO TEODORO di Giuseppe	1894	Marinaio	<i>Malattia - Brindisi, 21 aprile 1919</i>
FASTIDIO LUIGI	1889	Fuochista Scelto	<i>Malattia - Taranto, 5 giugno 1915</i>
LE TIZIA LUCIANO di Cosimo	1897	Fuochista	<i>Malattia - Brindisi, 2 ottobre 1918</i>
LIBARDO COSIMO di Teodoro	1898	Cannoniere Scelto	<i>Malattia - Taranto, 27 gennaio 1919</i>
MALORZO PAOLO di Teodoro	1893	Marinaio	<i>Malattia - Brindisi, 8 agosto 1918</i>
MILANO GIOVANNI di Antonio	1895	Marinaio	<i>Malattia - Taranto, 15 marzo 1917</i>
PIERRI ROSARIO di Rosario	1891	Fuochista Scelto	<i>Malattia - Cotronè, 8 dicembre 1917</i>
POR TOGHESE ORONZO di Filippo	1895	Fuochista Scelto	<i>Malattia - Brindisi, 20 febbraio 1919</i>
QUARTA ANTONIO di Cosimo	1894	Fuochista	<i>Malattia - Zara, 26 dicembre 1918</i>
SPAGNOLE TTO ULDERICO di Antonio	1897	Marinaio	<i>Ferite in combattimento - Muzzano, 4 novembre 1918</i>
TARAN TINI LUIGI di Filippo	1885	Capo Cannoniere	<i>Malattia - Rivarolo Ligure, 3 ottobre 1918</i>



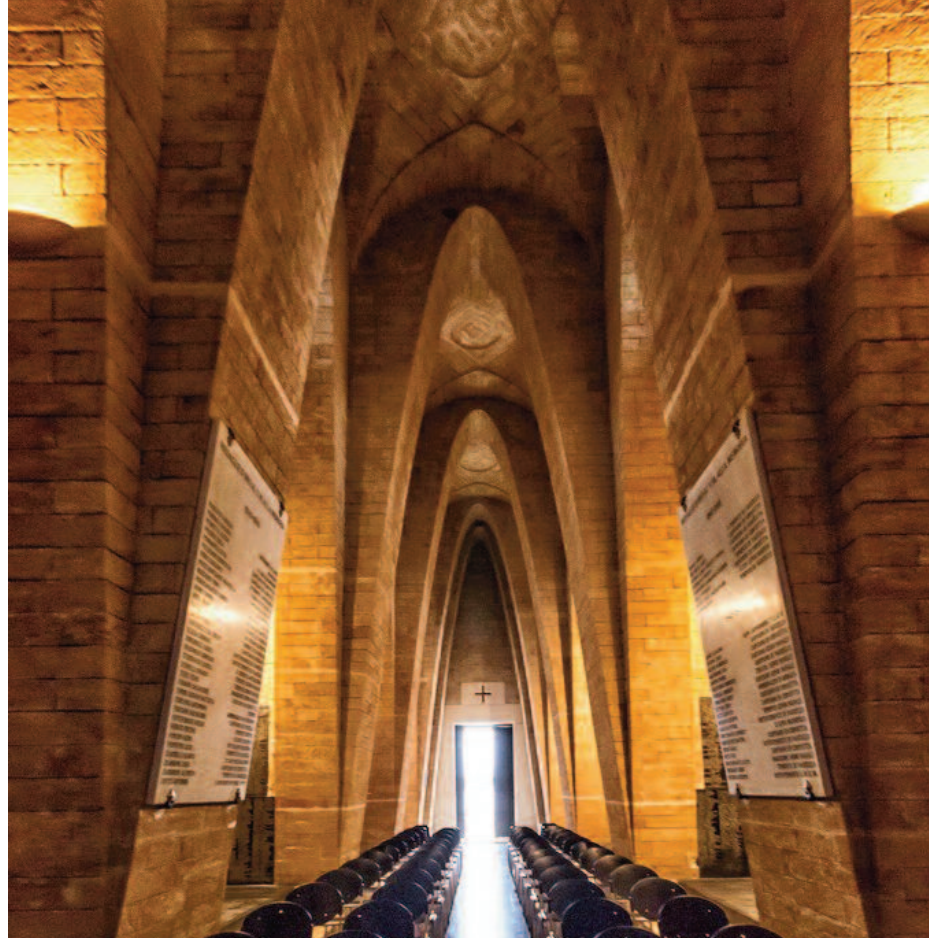
**LE IMMAGINI** La cripta del Monumento al Marinaio di Brindisi

nati in altri comuni della provincia di Lecce cui allora apparteneva anche Brindisi, forse poiché risiedevano a Brindisi al momento della chiamata alle armi, ed escludeva altri nati effettivamente a Brindisi, dovuto probabilmente alla mancanza dell'indicazione del Comune di nascita di molti dei militari nati nella provincia di Lecce, in cui erano stati registrati in totale 12.331 caduti. Ricerche successive hanno permesso di individuare con maggiore precisione i militari brindisini effettivamente morti in guerra, incontrandone 14 non presenti nell'elenco del Comune ed individuandone 174 corrispondenti a caduti non nati a Brindisi, ottenendo il risultato di 216 militari brindisini caduti in guerra.» [La base navale di Brindisi durante la Grande guerra di Andriani G.T. - Grafica Aprile, Ostuni 1993].

Qualche anno fa, il Ministero della Difesa ha pubblicato online l'Albo d'Oro con l'elenco alfabetico dei militari caduti nella Prima guerra mondiale <https://www.caduti-grandeguerra.it/> in cui per la maggior parte dei nominativi registrati sono riportati i dati seguenti: nominativo e paternità, data e luogo di nascita, grado e reparto militare, data e luogo di morte, causa della morte, eventuali altri dati personali. Nella pagina web, inoltre, si può anche effettuare la ricerca sulla base del Comune di nascita dei caduti ed è così possibile constatare che i militari di Brindisi registrati come caduti nella Grande guerra sono in totale 217, dei quali 61 dichiarati "dispersi": 33 soldati e 28 marinai, questi ultimi tutti dispersi in mare e tutti in seguito all'affondamento dell'unità navale su cui prestavano servizio; ben 9 sulla Regina Margherita.

I marinai brindisini caduti in guerra furono in tutto 42: oltre ai ventotto dispersi, uno deceduto per le ferite riportate in combattimento e tredici morti in servizio per malattia. Quei 42 quindi, costituirono all'incirca un quinto di tutti i militari brindisini caduti in quella grande guerra. Il marinaio Liberto Felling fu decorato con la Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Era nato il 20 settembre del 1895. Imbarcato sulla goletta "Pantelleria" s'inabissò con la sua nave il 14 agosto 1916 e risultò "disperso". Il marinaio Cosimo Sindaco fu il solo a morire a Brindisi. Era nato il 12 maggio 1893 e, imbarcato sulla corazzata Benedetto Brin, fu l'unica vittima brindisina del tragico scoppio della nave all'interno del porto, il 27 settembre 1915.

Sulle pareti della cripta del Monumento al marinaio d'Italia - inaugurato dal re Vittorio Emanuele III il 4 novembre 1933 - sono incisi su marmo nero i nomi di tutti i 5.922 marinai italiani caduti nella Grande guerra



- quasi l'1% del totale dei militari italiani caduti - inclusi, naturalmente, quelli dei 42 brindisini. Il 18 dicembre del 1955, nell'ampia nicchia presente quasi in cima al monumento, il dente del timone, fu posta una statua della Vergine Maria, tutta bianca alta 4 metri e mezzo. E il 18 luglio 1965 il ministro della difesa Giulio Andreotti inaugurò l'Ara votiva realizzata nel piazzale inferiore, sul sagrato della cripta che è alla base del Monumento e durante quella cerimonia, inoltre, all'interno della cripta vennero scoperte varie lapidi dedicate ai marinai caduti nella Seconda guerra mondiale; questa volta senza poter riportare tutti i loro nomi, per l'oggettiva mancanza dello spazio fisico necessario per poterlo fare.

Il totale dei caduti della Regia Marina nella Seconda guerra mondiale, infatti, fu enorme: 31.347, il 12% della forza complessiva di 14.953 ufficiali e 244.129 tra sottufficiali e marinai, il più alto tasso di perdite tra le tre forze armate italiane il cui totale fu di circa 320.000 e quindi quasi il 10% del totale dei militari italiani caduti. In altra fonte precedente, il numero registrato per i caduti della Marina era di 22.034 sul totale registrato di 291.376 militari italiani caduti.

In quella Seconda guerra mondiale, pertanto, nonostante i militari italiani caduti furono all'incirca metà che nella Prima, date le radicalmente diverse circostanze e scenari di guerra quelli appartenenti all'arma Marina furono moltissimi più che nella Prima guerra: il quintuplo. Circostanza ugualmente riflessa anche per i brindisini: sia i militari caduti che quelli dispersi nella

Seconda guerra mondiale sono stati molto più numerosi che nella Prima: 281 caduti in tutto, più della metà dei quali dichiarati dispersi. E inoltre, la maggior parte di quei militari brindisini morti e dispersi appartenevano alla Marina Militare e i più dei dispersi erano marinai che perirono nell'affondamento della propria nave o del loro sommergibile.

I marinai brindisini che integrano il tragico elenco, infatti, sono 128 ["Caduti di Brindisi e Provincia nella Seconda guerra Mondiale" di Pasquale Elia - 1996] la maggior parte dei quali, ben 93, dichiarati "dispersi" con 63 di loro scomparsi nell'affondamento dell'unità navale su cui prestavano servizio: 38 unità navali di superficie e 9 sommergibili; altri 30 marinai risultarono dispersi in varie circostanze non relazionate all'affondamento di una unità navale, molti di loro - 6 - marò fucilieri e artiglieri nell'isola di Rodi.

Sono pertanto 170 i marinai brindisini che caduti nella Prima (42) e nella Seconda (128) delle due guerre mondiali avvolsero nel lutto l'intera città e che sono onorati nella cripta del Monumento al marinaio d'Italia, in unione con tutti gli altri marinai italiani, decine di migliaia, che perirono tragicamente in quella non ancora tanto lontana prima metà dello scorso secolo.

Il Monumento di Brindisi, pertanto, che già da più di novanta anni "sta come torre" imperterrito in segnale di rispetto e di riconoscimento perenne a tutti quei marinai, è da sperare che sia anche monito costante contro tutte le guerre, per le presenti e per le future generazioni.





**Carlo Borioni**  
*di Luigi e Irene Fradalocchi*  
nato il 28 febbraio 1898



**Francesco Caforio**  
*di Giovanni e Maria Carmela De Rosa*  
nato il 15 agosto 1893



**Angelo Magliano**  
*di Angelo e Rosa Gianfreda*  
nato il 1° settembre 1895



**Salvatore Nani**  
*di Cosimo e Lucia Russo*  
nato il 10 ottobre 1893



**Cosimo Taliento**  
*di Giovanni e Addolorata Fanelli*  
nato il 22 maggio 1895



**Lorenzo Tevere**  
*di Antonio e Anna Maria Carella*  
nato il 30 ottobre 1895



**Cosimo Toma**  
*di Vincenzo e Cosima Vecchio*  
nato il 12 maggio 1895



**Giacinto Ungaro**  
*di Stefano e Rosa Cociolo*  
nato il 12 luglio 1895



**Giuseppe Villani**  
*di Vito e Crocefissa Della Croce*  
nato il 18 gennaio 1895

*i 9 marinai brindisini dispersi nell'affondamento della corazzata Regina Margherita l'11 dicembre 1916*

# BRINDISI ANTICA

## Tempi bui e violenti nel Sessantennio (1380-1440) dei tre re angioino-durazzeschi sul trono di Napoli

di **Gianfranco Perri**

**I**l re Carlo II d'Angiò detto lo zoppo, padre di Roberto e succeduto nel 1285 sul trono del regno di Napoli a suo padre, Carlo I d'Angiò che nel 1268 lo aveva strappato definitivamente agli Svevi della casata degli Hohenstaufen, nominò duca di Durazzo il suo settimo figlio, Giovanni, ed un nipote di questi, Carlo, terzo duca di Durazzo figlio di Luigi, nel 1369 sposò Margherita - sua cugina, figlia di Maria nipote di Roberto e sorella della bella Giovanna I regina di Napoli succeduta nel 1343 al nonno Roberto - acquistando con quel matrimonio i diritti per la successione al regno di Napoli, come Carlo III di Durazzo.

Quando però la regina Giovanna I d'Angiò, che non aveva avuto figli da nessuno dei suoi quattro mariti, allo scoppiare nel 1378 dello scisma d'Occidente si schierò con l'antipapa Clemente VII, Carlo di Durazzo si schierò con il legittimo pontefice Urbano VI, ed in reazione Giovanna I d'Angiò designò a succederle sul trono di Napoli Luigi I d'Angiò, suo cugino in secondo grado e fratello di Carlo V re di Francia.

Lo scisma era maturato quando, morto il 27 marzo 1378 il papa Gregorio XI che nel 1377 aveva riportato a Roma la sede papale dopo più di settant'anni di residenza







ad Avignone in Francia, il nuovo papa Urbano VI si rifiutò di ritornare ad Avignone. Il Sacro Collegio e tutti i numerosi cardinali ultramontani, riuniti il 9 agosto 1378 nella città di Anagni, dichiararono la sua elezione invalida e il 20 settembre a Fondi, in territorio napoletano sotto la protezione della regina Giovanna I d'Angiò, elessero papa un cugino del sovrano francese, che – da antipapa – prese il nome di Clemente VII e nel 1379 si insediò ad Avignone.

Il papa Urbano VI scomunicò Giovanna I d'Angiò e incoronò re di Napoli Carlo III di Durazzo, il quale nel 1381 invase il regno e usurpò il trono della regina Giovanna I d'Angiò, mentre il designato al trono dalla regina, Luigi I d'Angiò, incoronato re di Napoli dall'antipapa Clemente VII, nel 1382 scese in armi in Italia appoggiato dal re di Francia. Il 17 luglio 1382 Carlo III di Durazzo fece assassinare Giovanna I d'Angiò – furono uccisi anche vari cortigiani, tra cui la dama di corte Angela Buccella da Brindisi – e Luigi I d'Angiò nel 1384 morì a Bari in seguito alle ferite riportate durante un attacco a Bisceglie. Nel 1386 anche Carlos III di Durazzo morì, avvelenato in Ungheria, e sul trono di Napoli gli succedette il suo giovanissimo figlio Ladislao di Durazzo, sotto la reggenza della dinamica madre, Margherita di Durazzo.

Brindisi, dall'incorporazione al normanno Regno di Sicilia, anche se con importanti e frequenti discontinuità, era storicamente gravitato nell'orbita del Principato di Taranto che, fondato nel 1088 da Roberto il guiscardo a favore di suo figlio Boemondo, nel 1376 era stato sottratto al suo legittimo titolare Giacomo Del Balzo – nipote di Filippo I e titolare dell'Impero Latino – dalla regina Giovanna I d'Angiò, che lo aveva concesso al suo quarto marito

**LE IMMAGINI** Sopra Alfonso V de Aragona, I di Napoli dal 1442 al 1458, sotto Margherita di Durazzo - Madre e reggente di Ladislao, nella pagina accanto Ladislao di Durazzo - Re di Napoli 1386-1399

Ottone IV di Brunsvick. Nel mentre, con gli Angioini insediati al governo di Napoli, nel regno si era formata e poi fortemente radicata un élite internazionale, in particolare fiorentina, che in Terra d'Otranto aveva stabilito la sua sede a Lecce, che a



partire da quel tempo assunse un ruolo decisamente competitivo e poi economicamente e culturalmente prevalente rispetto alle antiche vicine città di mare, Brindisi in primis, che per secoli non avrebbe più avuto opportunità di ritornare all'antico splendore.

A Brindisi, come del resto a Otranto e in tutta la Puglia, l'antipapa Clemente VII aveva le spalle coperte dal favore della regina di Napoli Giovanna I d'Angiò. Distribuí favori, dignità, onori e aggiudicazioni di beni e prebende a canonici, abati, presbiteri e chierici, onde la maggioranza del clero appoggiò lo scisma, e il 7 febbraio 1379 elesse arcivescovo di Brindisi Goretto, che fu detto anche Guglielmo, già poderoso tesoriere della basilica di San Nicola di Bari e scismatico convinto. Il papa Urbano VI oppose a tale nomina illegittima quella di Marino del Giudice, che però non si poté mai insediare finché, con Carlo III di Durazzo sul trono a Napoli, l'11 giugno 1382, elevò alla soglia arcivescovile Riccardo Ruggieri, un uomo prudente che, stimato poi anche dal re Ladislao di Durazzo, esercitò a lungo il suo incarico, fino alla morte nel 1409.

Quando nella sua campagna frustrata per la conquista del regno, Luigi I d'Angiò giunse in Puglia, ricevette l'aiuto di molti nobili pugliesi e, riuscito ad acquisire temporalmente il principato di Taranto, guerreggiò contro le varie città rimaste filo-durazzesche, tra le quali anche Brindisi dove a quel tempo, ancora favorita dalle concessioni disposte fin dal 1381 da Carlo III di Durazzo per la sua recupero economica e sociale, era sindaco Angelo de Pondo, era governatore Aloisio Pagano ed era castellano il capitano Cosmo de Tarmera. Così, quando nel 1383 Luigi I d'Angiò si pre-



**LE IMMAGINI** A destra Giovanni Antonio Orsini Del Balzo, principe di Taranto tra 1420 e 1463, sotto Raimondo Orsini Del Balzo, Raimondello, principe di Taranto dal 1399 al 1346

sentò con il suo esercito alle porte della città, Brindisi tentò di resistergli, ma fu assediata, presa e saccheggiata barbaramente dalle truppe assaltanti.

La reggenza a Napoli di Margherita di Durazzo fu da subito convulsa ed instabile, a causa dei contrasti sorti con il papa Urbano VI e per le costanti minacce d'invasione del regno da parte degli eserciti angioini. Minacce che si materializzarono nel 1390 quando le armi francesi riuscirono nel tentativo di conquistare Napoli insediandovisi per quasi dieci anni, dopo aver scacciato il re Ladislao e la madre Margherita. Luigi II d'Angiò, succeduto al padre ed insediato sul trono di Napoli, nel suo impegno volto a conquistare il resto del regno, volle castigare Brindisi rea di essere rimasta fedele ai Durazzeschi e nel 1394, ricalcando dopo dieci anni le orme paterne, la assalì e la conquistò brutalmente. Mentre il principato di Taranto, nominalmente ancora detenuto da Ottone di Brunswick fino alla morte avvenuta nel 1398, fu di fatto occupato all'avventuriero filoangioino Raimondo Orsini Del Balzo, Raimondello, il quale si era già preso Brindisi, oltre alla contea di Lecce portatagli in dote nel 1385 dalla moglie Maria d'Engghien, figlia del conte Giovanni di Lecce e di Sancia Del Balzo.

Ladislao di Durazzo però, nel 1399 poté riconquistare il trono ed allora Raimondo Orsini Del Balzo non esitò a cambiare di bando, alleandosi con il restaurato re. In questo modo, non solo conservò per sé il principato, la contea di Lecce e altri possedimenti già acquisiti, ma ottenne anche le città di Otranto, Nardò, Ugento, Gallipoli, Oria, Mottola, Martinafranca e tutte le altre terre della Terra d'Otranto già possedute dai precedenti principi. Solamente Brindisi, Barletta e Monopoli, furono dal re Ladislao infeudate assieme a Gravina Bitonto e Venosa a sua madre Margherita di Durazzo, che dopo sette anni, nell'ottobre del 1406, cedette al demanio la signoria su Brindisi a cambio del Palazzo San Gervasio con il relativo castello e la terra di Stigliano.

I rapporti fra Raimondo Orsini e il re durazzesco Ladislao si guastarono in pochi anni e sul finire del 1405, indotto dal papa Innocenzo VII, Raimondo ricambiò bando: concesse in tutti i suoi territori un indulto ai seguaci angioini e si mise a capo di un'alleanza militare anti-durazzesca. Ma poco dopo, il 17 gennaio 1406, di colpo morì e la vedova Maria d'Engghien, che con i due figli minorenni Giovanni Antonio e Gabriele si era rifugiata a Taranto, quando a metà aprile 1407 vi giunse il re vedovo



Ladislao, pensò bene di capitolare e di sporsarlo.

A Brindisi, il 15 settembre 1409, il papa Gregorio XII nominò arcivescovo Vittore, arcidiacono di Castellaneta, in successione a Riccardo Ruggeri e quando anche Vittore morì, il 1° marzo del 1411, nominò Paolo Romano. A causa della malattia di Vittore prima e dell'assenza in sede di Paolo dopo, nell'arcidiocesi di Brindisi in quegli anni esercitò il vicariato generale Andrea, episcopo della chiesa crisopolitana e le acque s'intorpidirono. La posizione dell'arcive-

scovo Paolo Romano divenne precaria, la chiesa brindisina ricadde nell'anarchia e nel 1412 l'antipapa Giovanni XXIII nominò arcivescovo di Brindisi Pandullo, abate benedettino di Santa Maria di Montevergine in Avellino, succeduto alla sua morte da Aragonio Malaspina, arciprete di Albenga.

Nel mezzo di quegli anni, che in tutto il regno napoletano scorrevano turbolenti, a Brindisi, non solo la Chiesa, ma la città intera pativa condizioni molto precarie, costantemente ben lontana dall'ordine e dalla tranquillità. Un episodio esemplificativo di quel pesante clima cittadino è riportato in uno dei documenti diligentemente raccolti e trascritti dall'arcivescovo Annibale De Leo nel terzo volume del Codice Diplomatico Brindisino.

Il documento, redatto il 14 agosto 1492, riferisce di tumulti accaduti nella città nei giorni immediatamente precedenti, con lo scontro violento tra due fazioni di abitanti: un cruento e drammatico episodio di vita cittadina che si conclude con la morte del capo di uno dei due bandi in pugna, quello della fazione formalmente ribelle, Onofrio de Giorgio, provocata da un gruppo di brindisini che per combattere i rivoltosi si erano uniti alle truppe del governatore, il capitano regio della città Luigi Pagano di Salerno. Il documento riporta la ricostruzione dei fatti esposta formalmente dal suddetto capitano, convocato dal sindaco di Brindisi, Cicco de Forensio, ansioso di poter evitare il pagamento da parte dell'Università – il Comune – alla regia curia della penale prevista in relazione a quel





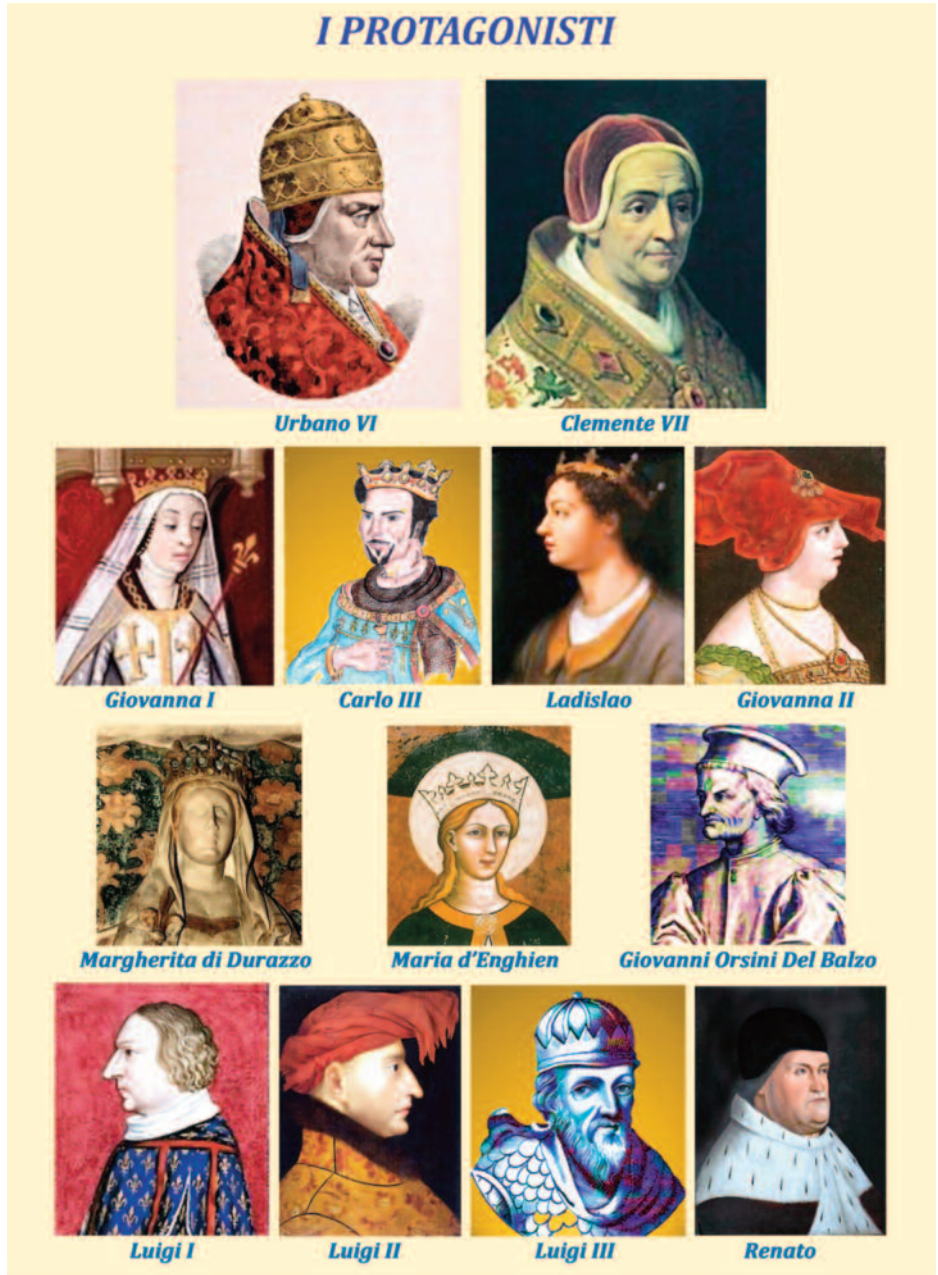
**LE IMMAGINI** A destra I Protagonisti del Sessantennio Durazzesco

grave e sanguinoso episodio, nonché ansioso di poter salvaguardare il buon nome della città “ne dicta universitas esset in posterum diffamata”.

Il capitano racconta che Onofrio de Giorgio, capeggiando alcuni suoi complici e fautori, di cui dà i nominativi, si era dedicato a creare disordini in vari settori della città, organizzando durante vari giorni raduni violenti sotto il pretesto di voler inneggiare allo stendardo reale, ma attaccando deprestando e distruggendo innumerevoli case e negozi di onesti cittadini brindisini, sia cristiani che ebrei e minacciando finanche d’attaccare il castello. Negli scontri che ne erano seguiti quando aveva cercato con le sue guardie di detenerli, i tumultuosi avevano tentato di ucciderlo e di uccidere il castellano Cosma de Tamaro e il mercante genovese Catario Spinula. Quindi, riferisce di aver convocato un gruppo di brindisini fedeli, dieci con alla testa Nuccio Scolmaforgia, chiedendo il loro diretto coinvolgimento per poter contrastare la ribellione in atto. Poi, dettaglia la circostanza della morte del capo ribelle Onofrio de Giorgio, rimasto colpito durante le colluttazioni, e chiede formalmente siano scagionati dall’accusa di ribellione e di violenza tutti i brindisini fedeli, i quali erano intervenuti armati su esplicito ordine suo e quindi lo avevano fatto in segno di obbedienza e lealtà all’autorità regia.

Morto Ladislao di Durazzo senza eredi diretti, nell’agosto 1414 gli succedette la sorella Giovanna II di Durazzo, la quale nominò principe di Taranto suo marito Giacomo II di Borbone e fece imprigionare la vedova Maria d’Enghien con i suoi due figli, Giovanni Antonio e Gabriele, rendendogli dopo pochi anni la libertà per poi, il 4 maggio 1420, infeudare il principato di Taranto a Giovanni Antonio Orsini Del Balzo, appena divenuto maggiorenne. Già nel 1417, stesso anno in cui Luigi II d’Angiò morì in Francia dove si era definitivamente ritirato, il conclave dell’11 novembre dopo due anni di sede vacante aveva eletto pontefice Oddone Colonna, che assunse il nome di Martino V, sancendo la ricomposizione dello scisma e ripristinando Roma quale sede naturale della cattedra apostolica.

E il 23 febbraio 1418, il nuovo papa ristabilì alla diocesi di Brindisi l’arcivescovo Paolo Romano, rientrando così anche la chiesa brindisina, dopo quarant’anni, nella normalità. In quei torbidi quarant’anni – e in realtà fin da prima – ch’era durato lo scisma, infatti «... i costumi del clero latino e greco di Brindisi dovettero essere alquanto corrotti, se la regina Giovanna I d’Angiò



comandò al Giustiziere di Terra d’Otranto di dichiarare decaduti dai privilegi e dalle immunità ecclesiastiche tanto i chierici greci quanto quelli latini, se ammoniti per tre volte dall’arcivescovo di Brindisi, non tornassero a vivere vita più costumata, essi che erano di condizione vile, di fama pessima, mai occupati negli uffici divini e sempre immersi in negozi profani... Allo stesso tempo, il popolo conservò le sue tradizioni, come nella magna ruga scutarium, la strada delle ferrarie oggi via Cesare Battisti, dove, perché spaziosa più delle altre, vi esercitavano il loro mestiere fonditori di bronzo, fabbri e armaioli e dove, ancora nel 1418, vi era una meravigliosa armeria di tutte sorti d’armi e in tanto numero che potevano in un momento armare

un grand’esercito...» [N. Vacca] Nel trascorso della guerra civile tra angioini e durazzeschi mai del tutto acquietata, nel 1420 Brindisi fu di nuovo assaltata – per la terza volta in trent’anni – questa volta dalle truppe guidate da Luigi III d’Angiò, succeduto al padre nelle pretese al regno di Napoli e non ancora favorito dalle grazie della regina Giovanna II, la quale infatti concesse alla città vari ed ampi privilegi in riconoscimento e ringraziamento della fedeltà manifestata in quell’occasione, verso di lei. Giovanna II di Durazzo, dedita al libertinaggio, si sposò più volte e più volte cambiò di favoriti e di amanti, alternandoli tra i vari aspiranti feudatari e i pretendenti al trono, durazzeschi, angioini >



e, novità, anche aragonesi, con Alfonso V d'Aragona re di Sicilia che si cimentò con Luigi III d'Angiò e con Renato d'Angiò in una lunga ed estenuante lotta armata per la successione all'ambito trono.

Il potente principe Giovanni Antonio Orsini Del Balzo cercò di mantenersi fuori da quella contesa, ma poi un suo vecchio nemico, Giacomo Caldora nominato duca di Bari, si alleò con Luigi III d'Angiò ed assieme riuscirono a impossessarsi del ricco e strategico principato, con anche le città di Oria e Brindisi, mentre Giovanni Antonio Orsini Del Balzo poté mantenere Taranto, Lecce, Rocca, Gallipoli, Ugento, Minervino, Castro, Venosa e Bari. Quindi, spinto da quegli eventi a parzializzarsi a favore del contendente aragonese, il principe spodestato riuscì a non far capitolare il castello di Oria e quello di Brindisi, dove si asserragliò e dove lo raggiunse la notizia dell'improvvisa morte di Luigi III d'Angiò, avvenuta per malaria il 12 novembre del 1434.

Decise quindi di passare immediatamente all'offensiva e si riprese con le armi la città di Brindisi che era tenuta dai due generali filoangioini di Giacomo Caldora, Minucci Camponesco e Onorato Gaetano.

La regina Giovanna II di Durazzo, ormai anziana, dispose nel proprio testamento che alla sua morte la corona passasse a Renato I d'Angiò, fratello del deceduto Luigi III d'Angiò. E quando il 2 febbraio 1435 morì, i partigiani di Alfonso d'Aragona, e primo tra loro Giovanni Orsini Del Balzo, scesero apertamente in campo combattendo contro il nuovo aspirante angioino, Renato d'Angiò.

La lotta armata tra i due bandi, cruenta e alterna, durò per ancora altri lunghi sette anni, nel corso dei quali si susseguirono e si moltiplicarono devastazioni e saccheggi e questa volta la città di Brindisi per sua fortuna non soffrì altri disagi particolari,

mantenendosi sempre sotto il dominio feudale del principe di Taranto e solo dovette contribuire alle lotte fornendo a quel principe i soldati di volta in volta a lui richiesti.

Finalmente, il 2 giugno del 1442, Alfonso d'Aragona entrò vittorioso in Napoli, mentre Renato d'Angiò ritornò in Francia, sancendo la fine del lungo dominio angioino sul Regno di Napoli. Allora il principe Giovanni Antonio Orsini Del Balzo si trovò ad essere il più potente feudatario del nuovo regno delle Due Sicilie, con l'intera Terra d'Otranto e la parte meridionale della Terra di Bari che finirono sotto il dominio del suo principato. Al tempo che Alfonso I di Sicilia, insediandosi a Napoli, sanciva anche la fine del sessantennale dominio durazzesco e dava inizio alla dominazione aragonese del nuovamente riunito Regno delle Due Sicilie.

Il secondogenito casato angioino sul regno di Napoli – quello dei Durazzeschi che era seguito a più di cent'anni di esoso e poi sempre più deteriorato corrotto e caotico governo angioino – conclusosi dopo ben sessant'anni di un "non governo" a Napoli, lasciò Brindisi in uno stato veramente pietoso, conseguente al prolungato periodo calamitoso iniziato con lo scoppio dello scisma d'Occidente: sessant'anni nel corso dei quali, a lotte, saccheggi, incendi, carestie e quant'altro, propri delle guerriglie urbane e delle guerre civili, si erano susseguiti anche l'alluvione, la peste e il terremoto. Anni in cui, nonostante quelle tante turbolenze, che inclusero i già citati tre durissimi assalti delle truppe angioine subiti direttamente dalla città, Brindisi cercò di sopravvivere mantenendo una sua, se pur limitata e precaria, economia cercando nel possibile di mantenersi al margine delle feroci contese di palazzo che afflissero il, comunque, lontano trono di Napoli.

Eppure, nonostante il nuovo status politicamente più stabile e militarmente più tranquillo, che il controllo aragonese avrebbe garantito per il regno e per la città di Brindisi, un altro cataclisma funesto si profilava sull'immediato orizzonte della città: il potente principe di Taranto Orsini Del Balzo signore di Brindisi, forse preoccupato dalla potenza in franca ascesa dei Veneziani e dall'idea che quelli potessero dal mare impadronirsi con facilità di Brindisi, o forse timoroso di una possibile invasione via mare del re Alfonso d'Aragona con il quale aveva deteriorato i rapporti e che da Brindisi avrebbe potuto prendere il suo principato, maturò e nel 1449 attuò uno stratagemma strano quanto malaugurato, che infine doveva rivelarsi funesto in estremo per Brindisi:

«... Là dove l'imboccatura del canale era attraversata da una catena assicurata lateralmente alle torrette site sulle due sponde, fa affondare un bastimento carico di pietre, ed ottura siffattamente il canale da permetterne il passaggio solo alle piccole barche. Non l'avesse mai fatto! Di qui l'interramento del porto, causa grave della malaria e della mortalità negli abitanti. Meglio forse, e senza forse, sarebbe stato se alcuno dei temuti occupatori si fosse impadronito di Brindisi, prima che il principe avesse potuto mandare ad effetto il malaugurato disegno.

Fu facile e poco costoso sommergere un bastimento carico di pietre e i posteri solo conobbero la fatica e il denaro che abbisognò per estrarlo e render libero nuovamente il canale. Più dannosa ai cittadini fu questa precauzione del principe, che temeva di perdere un brano del suo stato, che non tutte le antecedenti e seguenti devastazioni. L'opera inconsulta del principe fu naturalmente malveduta dalla città, la quale prevedeva le tristi conseguenze. Ma il fatto era compiuto...» [F. Ascoli]



# La Brindisi del 1917 raccontata dalla corrispondente di guerra australiana

**Il romanzo «A letter from Italy» di Pamela Hart è ambientato a Brindisi durante la Grande Guerra «Quelle due collinette intorno all'acqua del mare»**

di Gianfranco Perri

**A**nche al tempo dell'imperversare di internet, della web e – tra non molto – dell'intelligenza artificiale, può ancora risultare gratificante, o quanto meno sorprendente, trascorre qualche ora "sbirciando" tra le bancarelle di un mercato di libri, nuovi e usati, finanche – quasi da non crederci – in America, negli States, meglio se in California, a Berkeley. E così, potrebbe anche accadere di imbattersi in un libro, un romanzo, il cui titolo richiami l'attenzione ed il cui contenuto riserbi una sorpresa. Quale nel mio caso la sorpresa? Nel romanzo si parla di Brindisi, anzi, il romanzo è in maniera preponderante, per quattro quinti delle sue 350 pagine, ambientato proprio a Brindisi.

«A Letter from Italy» è una storia di guerra e d'amore, ma non solo, ispirata alla vita e ai racconti della prima donna al mondo corrispondente di guerra – dal Belgio nel 1914 e nel 1915, durante la Prima guerra mondiale – per l'Evening News e il Daily Mail di Londra, la australiana Marie Louise Mack (1870-1935). È un romanzo pubblicato in Australia by Hachette nel marzo 2017, scritto da Pamela Hart, nata Freeman nel 1960 a Sydney.

La giornalista australiana Rebecca Quinn – la protagonista del romanzo – è una giovane donna di ventisei anni, per niente convenzionale. È un personaggio modernissimo per il suo tempo, quello di più di un secolo fa, che sostiene attivamente i diritti delle donne perché crede fermamente nell'uguaglianza del potenziale e la capacità tra i sessi. Nel pieno della





Prima guerra mondiale, nell'ottobre del 1917, decide di mettere in pausa i suoi racconti che scrive sulle "Women's Page at the Sydney Morning Herald" ed abbandonare la tranquillità e la sicurezza della sua casa a Sydney per raggiungere i pericolosi scenari di battaglia europei, seguendo Jack, il marito giornalista, per coadiuvarlo nel suo lavoro di corrispondente di guerra che dovrà svolgere in Italia, specificamente sulle attività e sugli uomini della RAN, la Royal Australian Navy.

**LA STORIA:** Alla fine del mese di settembre del 1917, la flotta australiana cacciatorpediniere, che da poco stava operando nel Mediterraneo, fu trasferita da Malta alla base navale di Brindisi al comando del capitano di corvetta William Henry Farrington Warren, con il compito di partecipare allo sbarramento del canale di Otranto. Due flottiglie di tre unità ciascuna, effettuavano pattugliamenti di quattro giorni

**LE IMMAGINI** Sopra Brindisi ottobre 1917 - **Destroyers australiani Parramatta 55, Yarra 79, Huon 50, Swan 61, Warrego 70 e una Unità Britannica, sotto Il cacciatorpediniere australiano Paramatta nel porto di Brindisi il 30 agosto 1918, nella pagina accanto 1917-1918 La flottiglia australiana sul mare di Brindisi**

continui alternati a quattro giorni in porto, da cui comunque molto spesso uscivano per scortare i piroscafi italiani che trasportavano truppe. Si trattava dei sei cacciatorpediniere - destroyers - della Classe River: Parramatta (55), Yarra (79), Huon (50), Swan (61), Warrego (70) e Torrens (67). Il 16 novembre 1917, il piroscafo italiano Orione carico di truppe fu colpito da un siluro al largo di Brindisi ed ebbe la poppa distrutta. Il Parramatta e il Yarra giunsero in soccorso dopo che il Warrego e il Huon ave-

vano già salvato i sopravvissuti. Il Parramatta prese a traino l'Orione e quando il sottomarino austriaco sparò un secondo siluro, il Yarra partì alla sua caccia. Dopo l'infruttuosa ricerca tornò ad aiutare le operazioni di traino del piroscafo italiano fino a quando un rimorchiatore giunto da Brindisi poté prenderne il controllo. Nel 1918, il 12 aprile, il comandante William Warren perì affogando accidentalmente, e qualche giorno dopo, nella notte del 22-23 aprile, il Torrens, insieme a cacciatorpediniere britannici e francesi, partecipò all'inseguimento di alcune unità navali austro-ungariche. L'8 agosto si produsse una collisione tra il Yarra e il Huon ed entrambe unità dovettero essere messe in cantiere per le riparazioni. Il 2 ottobre, il Swan e il Warrego coprirono il bombardamento della base sottomarina di Durazzo sulla costa albanese effettuato dalle navi italiane e britanniche che a loro volta proteggevano un convoglio di una cinquantina di motosiluranti delle nazioni alleate. Fu l'ultima missione di guerra della flottiglia australiana di base a Brindisi. Il 17 di quello stesso mese di ottobre 1918, dopo un anno intero di permanenza a Brindisi, i sei cacciatorpediniere salparono per la Gran Bretagna, dove furono sottoposti a lavori di ristrutturazione mentre gli equipaggi furono messi in licenza, in attesa di ritornare in Australia. [Navy Serving Australia with Pride & Fonti varie]

**IL ROMANZO:** Dopo un soggiorno di due settimane a Roma, la destinazione stabilita dall'editore per il corrispondente di guerra australiano Jack, è Brindisi, centro di uno degli scenari marittimi più sensibili della Prima guerra mondiale, e quando, dopo un mese a Brindisi, Jack decide avventatamente di avventurarsi all'inseguimento di un reportage, esclusivo e molto pericoloso dietro le linee nemiche in Albania, la moglie Rebecca si ritrova da sola a Brindisi, in autunno già inoltrato, confinata nella prospettiva di una tediosa attesa senza neanche una data prestabilita per il ritorno del marito. Decide allora che deve dimostrare, forse soprattutto a sé stessa, di poter diventare anche lei - donna - una vera e propria reporter di guerra. Però, da subito trova ostacoli





**LE IMMAGINI** A destra la copertina del libro di Pamela Hart. Sotto Il cacciatorpediniere australiano Swan a Brindisi-Ottobre 1917

d'ogni tipo e ad ogni passo, a causa del suo genere, e deve presto costatare anche quali e quante siano le distanze tra un paese giovane come l'Australia e l'Italia, in cui, con i suoi millenni di storia, le tradizioni secolari sono evidentemente molto difficili da sradicare e superare: la colpisce, ad esempio e tra tanto altro, scoprire come le giovani donne brindisine restano incredule al sapere che lei in Australia ha – addirittura – votato. Ma questo è il meno: deve costatare in prima persona quanto sia ancora retrograda l'opinione che gli uomini brindisi, e non solo i meno istruiti, hanno su quello che devono e soprattutto non devono poter fare le donne "per bene" in società, le ragazze, le signorine e le maritate. Deve non solo costatarlo, ma deve anche subirlo e deve persino scontrarsi direttamente e materialmente con quegli assurdi atteggiamenti e comportamenti.

Scontrandosi con le ataviche percezioni dell'intera società locale sulle donne e con le restrizioni proprie della sua stessa professione – alle donne non era permesso partecipare alle conferenze stampa – Rebecca per lavorare è costretta a ricorrere continuamente a espedienti per poter ottenere informazioni e potersi guadagnare il proprio posto, sul fronte del lavoro oltre che su quello della guerra. E così, le necessità quotidiane e le circostanze fortuite la portano a dover lavorare assieme al fotografo italo-americano di origini brindisine, Alessandro Panucci – detto Al Baker – e con lui presto le toccherà scoprire un altro campo di battaglia, altrettanto pericoloso e imprevedibile: quello proprio dei sentimenti più intimi. Sandro aveva deciso di andarsene da New York a Brindisi quando era stato riformato dai medici del servizio militare americano, e si era illuso che in Italia, invece, avrebbe potuto arruolarsi da militare. Era forte, era determinato, era stato anche un campione di pugile al liceo. Ma giunto a Brindisi, niente da fare! Non aveva potuto far di meglio che aiutare sua nonna, Rosa, nella gestione quotidiana della sua trattoria familiare.

Con Sandro, il newyorchese Al Baker, Rebecca può partecipare alle conferenze stampa e può arricchire i suoi scritti con belle foto. Ed in più, può conoscere meglio nonna Rosa, la titolare della trattoria, responsabile d'aver procurato a suo marito il contatto dei contrabbandieri albanesi che gli avrebbero poi facilitato il passaggio in Albania. Un personaggio, Rosa, la nonna di Al, fautrice del sodalizio professionale tra lui e la giornalista australiana, e la cui storia peculiare – figlia di un avvocato poi caduto economicamente in disgrazia – assieme al suo carattere schietto, aggiungono profondità, saggezza e umorismo al racconto di Pamela, che si fa via via sempre più avvincente. Lavorando assieme, Rebecca e Sandro si dedicano a scrivere ed illustrare tanti fatti di guerra, grandi e piccoli, fino a restare coinvolti in una storia che li trasporta fuori dagli schemi e che finanche mette a rischio le loro vite.

"Una lettera dall'Italia" di Pamela Hart è un romanzo, nel suo genere molto accattivante, che in un batter d'occhio trasporta il lettore indietro, al 1917, in Europa, in Italia, a Brindisi in pieno tempo di guerra. Un romanzo che ai brindisini



farebbe certamente piacere leggere, pur se per adesso è reperibile solo in inglese, su Amazon. Nel mentre, in questo mio breve scritto anticipo solamente quanto, specialmente nella prima metà delle pagine del romanzo, traspare della nostra Brindisi di quei tempi tristi e poveri della Prima guerra mondiale, giunta già al suo terzo anno. Riporto solo pochi flash, in sequenza aleatoria, su quella Brindisi di poco più di cento anni fa vista con gli occhi attenti critici e sagaci di una giovane giornalista australiana. Pochi ma, credo, sufficienti per poter apprezzare e poter quasi respirare quell'atmosfera, per alcuni versi pesante e sofferta, che toccò vivere ai nostri nonni e bisnonni brindisini.

I FLASH: «...Brindisi era una città edificata su due collinette attorno all'acqua, come Sydney. Ma Sydney non era mai stata così fredda. Quella mattina Rebecca si era svegliata con una lacrima diventata ghiaccio sulla guancia. Meno male che non riusciva a ricordare il sogno che l'aveva evocata. Andò alla finestra e guardò il cielo grigio e tempestoso. Sotto di lei, le case di Brindisi rannicchiate sotto la tramontana autunnale. Al di là, il porto e le navi per colpa delle quali, lei e Jack, erano giunti fin lì dall'Australia: le flotte navali di Gran Bretagna, Francia, Italia e soprattutto Australia, che si era unita con una flotta di sei unità della Royal Australian Navy. Sono tutte qui per cercare di





**LE IMMAGINI** A destra Il Comandante australiano William Warren

intercettare, fermare ed eventualmente catturare, i sottomarini austriaci. “Lo sbarramento di Otranto” si chiamava: un insieme di tante barche – i famosi drifters – simili a pescherecci, ciascuna armata con cannoncini da 6 libbre e bombe di profondità, che dispiegano reti d'acciaio sottomarine che hanno la funzione di bloccare ed eventualmente intrappolare tutti quei sottomarini che tentino di spostarsi attraverso il canale di Otranto per comunicare tra l'Adriatico e lo Ionio, per transitare cioè, dalle basi adriatiche dell'Impero austro-ungarico al Mediterraneo e viceversa...

A Rebecca, quelle collinette e le tante scalinate di Brindisi le ricordavano il litorale di Sydney, vicino al magazzino di suo padre, al The Rocks. Dalla cima della collina principale di Brindisi, vicino alla Cattedrale, si godeva di una vista panoramica del porto. Aveva una forma proprio strana: un canale centrale che si divideva in due bracci, un po' come fossero le corna di un cervo. Ma quello che si percepiva tra le strade, le piazze, le case, le chiese, di Brindisi era incredibilmente diverso da Sidney, un luogo dove una casa poteva stare appoggiata su un pezzo di un muro romano, o una fontanella poteva essere sormontata da una statua rinascimentale. Venendo dall'Australia, dove una costruzione molto antica poteva al massimo avere un centinaio d'anni, per Rebecca quei secoli che sapeva essere esistiti ed essere vissuti sotto i suoi piedi erano come una zattera sostenendola a galla, dandole, quando necessario, forza e speranza. Anche Sydney era una città portuale e pertanto Rebecca era abituata al miscuglio di razze e a vedere tutti quei tipi strani che in genere si aggirano nelle prossimità dei moli portuali, ma non quanto a Brindisi! Così vicina all'Africa e al Levante, la città più orientale d'Italia aveva anche preso il controllo di gran parte del traffico portuale di Venezia, poiché la navigazione lungo l'Adriatico era diventata pericolosa per la presenza ostile dei sottomarini austriaci. E così,



uomini di ogni colore, taglia e vestiario, affollavano anche le strade adiacenti ai moli pubblici del porto...

Quel giorno Rebecca decise che era giunto il momento di affrontare un colloquio con il Comandante Warren e si diresse verso il suo ufficio, al Comando australiano che era presso la Capitaneria di porto. Camminando di buon passo, mentre dagli angoli degli incroci poteva già intravedere il mare, ignorava tutti i vari apprezzamenti più o meno colorati che gli echeggiavano intorno – non che in Australia non accadesse, ma mai con quella sistematicità ed entusiasmo che mostravano gli uomini brindisini – e tutti gli inviti possibili e immaginabili che riceveva, in dialetto brindisino ed in una mezza dozzina di altre lingue. Giunta al corpo di guardia, l'accorse un giovane ufficiale italiano molto galante e le assicurò che l'avrebbe fatta passare se il Comandante Warren fosse stato in ufficio, ma in quel momento non c'era. L'ufficiale italiano era un uomo sposato: a Rebecca piaceva questa usanza italiana per cui gli uomini sposati portavano un anello – la fede – nel quarto dito della mano sinistra, un'usanza che in molte occasioni le avrebbe reso le cose molto più facili. Ma quell'ufficiale di Brindisi era, disinvoltamente, un dongiovanni e le sorrise con esagerata confidenza...

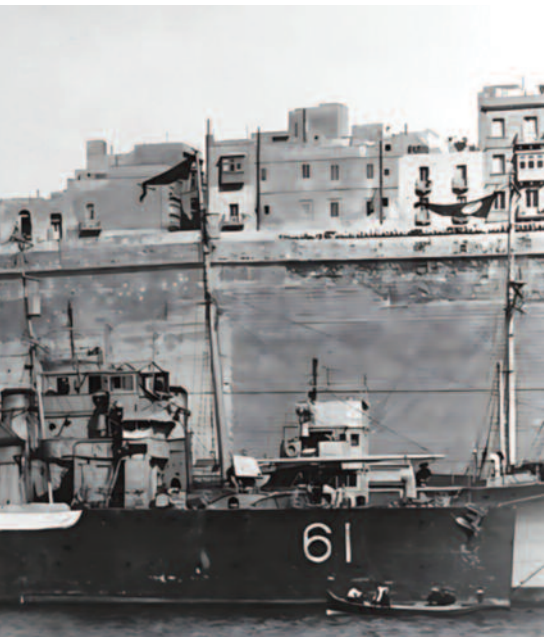
Quando di sera c'era il coprifuoco, per strada si transitava al buio della luna e rimbombavano solo le ruote dei carretti. Nessun'auto in tutta la città e gli unici mezzi di trasporto erano il cavallo, l'asino, il carretto e, nel migliore dei casi, il calesse o la carrozza. Il coprifuoco, comunque, qui a Brindisi non era quasi mai completo – troppo lontana dal fronte perché gli aerei austriaci potessero raggiungerla facilmente e superare le batterie antiaeree; e dal mare era assolutamente ben difesa – ma i rifornimenti erano ugualmente scarsi e non si poteva certo sprecare cherosene per illuminare la strada. Così, il Comune aveva informato che avrebbero acceso solo un lampione su tre, e che anche per

quei pochi accesi la fiamma sarebbe stata abbassata. Di notte, la città sembrava così diversa nell'oscurità, e nei pressi del porto si potevano sentire la musica e le risate provenire dal grande caffè León, giù sul lungomare, e dai bordelli vicino alla base navale. La maggior parte di quei bordelli offriva anche cibo e quella parte dell'attività avrebbe dovuto chiudere alle dieci e mezzo, ma ciò solo significava che lì poi avrebbero festeggiato all'interno...

Mentre iniziava a rimontare la ripida salita superando un affilatore di coltelli ambulante e un ragazzo lustrascarpe che non poteva avere più di dieci anni, giunta a metà della salita, ecco Al Baker, l'americano-brindisino che aveva già sorpreso qualche sera prima facendogli una foto in chiesa e non era stato un incontro molto cordiale, proprio per colpa della sua camera fotografica. Lui stava scendendo verso la Capitaneria e si fermò quando la vide, salutandola sollevandosi il cappello. Alla luce del sole lo poté vedere bene per la prima volta. Intorno alla trentina, ben vestito, un abito color cannella e guanti marroni. Alto, elegante, di bell'aspetto, capelli ed occhi scuri. Ben rasato, a differenza degli uomini di Brindisi, tutti con i loro immancabili baffi. “Visitando tuo marito?” Accennò con tono distratto volendo come dire che non altro potrebbe aver potuto fare una donna alla Capitaneria di porto...

Era giovedì, giorno di mercato, eppure in piazza non c'era tanta gente e c'erano poche bancarelle, perlopiù squallide, con le tele sbiadite e rattoppate, e la merce era scarsa. Non c'era infatti molto da vendere; la maggior parte dei prodotti in giro erano comprati dalle navi e per la popolazione restavano solo gli avanzzi. A Sandro, il newyorchese, le uova, le verdure, i frutti autunnali – mele e pere – le cipolle, i porri, l'aglio, i peperoncini e quant'altro, gli ricordavano casa sua, l'andare dal fruttivendolo con la mamma quando era piccolo, aggrappandosi alla sua mano nel caso si fosse perso nella grande città. Brindisi, invece, era così piccola! Non c'era un solo edificio con più di tre piani. Finanche a Little Italy, dove era cresciuto, c'erano case a quattro e cinque piani e poi, vicini, all'orizzonte, per lui c'erano stati sempre i grattacieli del centro di Manhattan. Ma anche la luce a Brindisi era diversa, era più intensa e dava ad ogni cosa contorni nettamente definiti; fotografando, era più facile mettere a fuoco, ma allo stesso tempo ogni sfuocatura si notava; la profondità di campo era completamente diversa. Alcune altre cose di Brindisi però, erano come a Little Italy: nelle strade secondarie, i panni stesi ad asciugare tra le case con l'immane odore del sugo di pomodoro in ebollizione sullo sfondo e con le voci, chiacchierando, o pettegolandolo, o litigando in dialetto. Però, senza auto, senza autobus o tram, senza il vapore venendo su dalle feritoie della metropolitana, tutto scorreva molto tranquillamente...

Dall'alto di quella terrazza, abbassando lo sguardo, ecco le case intonacate di bianco brillare sotto il chiarore solare sorprendentemente lucente confinando con un mare blu intenso increspato dal vento autunnale. Rebecca ormai l'aveva visto già altre volte quello spettacolo, ma era ugualmente entusiasta d'essere lì a contemplarlo. Era l'Adriatico! Era il “Mare superum” dei Romani! Era il mare nel quale Shakespeare in “Twelfth night”







fece naufragare Olivia e Sebastian! Le navi australiane erano fuori porto in missione, quelle francesi erano alla fonda nel corno sinistro del porto e le britanniche ormeggiate in quello destro, e dappertutto c'erano tante navi italiane, tra cui un paio di fregate e due nuovissimi MAS, unità così piccole che a malapena si riusciva a distinguerle dalle barche da pesca, ma che dotati di due siluri ciascuno sarebbero divenuti famosi per le loro incredibili imprese di guerra...

Anche la casa di nonna Rosa, a non più di tre isolati dal porto, era in uno dei tanti vecchi edifici bassi con i muri in pietra – i tufi – così comuni a Brindisi. Aveva una grande finestra ad arco che dava sulla strada, con nessuna insegna, tranne una lavagnetta appesa sul muro vicino alla porta d'ingresso che diceva semplicemente "Trattoria familiare". Era la trattoria dove Rebecca aveva cenato quasi tutte le sere con Jack e quando scoprì che i contatti segreti per l'avventura a suo marito li aveva procurati proprio nonna Rosa, non fu per lei una sorpresa sapere che fosse ammantata con i trafficanti; il cibo del suo ristorante era sospettosamente troppo buono date le forti restrizioni esistenti a Brindisi in quel tempo di guerra. Ma la cosa migliore era certamente il suo rosso di Brindisi, un vino giovane, ben custodito nel retro, in un barile da cui si spillavano le caraffe...

Natalia aveva diciannove anni, era vestita nel modo tradizionale brindisino, e le stava bene: la gonna molto lunga fino a – ovviamente – coprire le caviglie e con la vita molto stretta, la camicia bianca con una sciarpa intorno alle spalle legata sul petto. Portava un fazzoletto in testa, ma oggi aveva lasciato il cappello che di solito lo copriva e così sembrava ancora più giovane. Rebecca pensò che, in Italia, lei stessa, con la sua età, potrebbe essere quasi abbastanza vecchia da poter essere madre di una ragazza che poteva vestirsi così. Se si fosse sposata a quindici anni, come facevano alcune ragazze qui a Brindisi, ora potrebbe infatti averne una undicenne...

Da quando suo marito se n'era andato in Albania, Rebecca non era più tornata alla trattoria fino a quella sera. E sarebbe stata quella, la prima volta ad entrare lì da sola. Pensò per un momento che forse sarebbe meglio tornarsene a casa, ma voleva cenare. Dentro, con tre tavolate e due tavoli più piccoli, c'erano tanti clienti. Erano tutti uomini, marinai ed i più di loro erano ufficiali. I francesi vicino la porta, gli italiani nel mezzo e gli australiani con gli inglesi

**LE IMMAGINI** Il piroscafo italiano Orione silurato da un sottomarino austriaco al largo di Brindisi il 16 novembre 1917 è soccorso dai cacciatorpediniere australiani Warrego e Parramatta

al fondo. Tutti conversavano, ed in tutte le lingue, una Babele. I legni e i tufi della sala erano impregnati di odori acridi di cucina mischiati a quelli del fumo delle sigarette fatte meticolosamente a mano e immancabilmente fumate da ogni uomo italiano dopo la cena. Alcuni salami e formaggi erano appesi a una trave e varie caraffe colme di rosso erano allineate sul bancone pronte per essere servite. E da dietro il bancone, venendole incontro a salutarla, nonna Rosa. Una donna alta quasi quanto Rebecca, capelli grigio ferro e vispi occhi marroni, non certo la figura maternale che Rebecca si era aspettata quando per la prima volta aveva letto l'insegna sulla lavagna all'ingresso. Rebecca era molto tesa, con la sua gonna moderna, lunga solo fino a metà polpaccio, in molti posti come quello una donna che si fosse presentata da sola non poteva che essere scambiata per una prostituta. Menomale che lì, da nonna Rosa, già la conoscevano quasi tutti, eppure ci fu anche chi – arrabbiato – non si trattenne dal farglielo notare esplicitamente...

Camminarono per un po', attraverso il sottile tepore del primo pomeriggio che invogliava i gatti striati a sdraiarsi sotto la luce del sole lungo le creste dei muri e faceva intensificare l'odore pungente del porto. Si fermarono in un piccolo spiazzo che si affacciava su quella parte del porto dove erano ormeggiate le barche da pesca con le vele ancora spiegate. "Le Sciabbiche". Le reti erano state stese ad asciugare nello stesso modo di sempre, un modo ormai consacrato dall'antichità, e Rebecca si chiese da quanto tempo i pescatori avessero gettato quelle stesse reti in quello stesso mare, certamente da ben oltre l'antichità, ai confini dell'umanità stessa. Era un pensiero, comunque, abbastanza confortante: Questa riva e questa costa avevano visto una guerra dopo l'altra, ognuna – come questa in corso – certamente devastante per le persone coinvolte, eppure le reti erano state ugualmente gettate e raccolte, sempre, secolo dopo secolo. Tradizione, resistenza, sopravvivenza. E anche dopo questa guerra, i pescatori brindisini avrebbero ancora calato in mare

quelle reti e le avrebbero ristese ad asciugare... Quella mattina, come al solito, Rebecca si era recata alla stazione – a circa quindici minuti dalla sua pensione – per ritirare i giornali stranieri e i nazionali che arrivavano col sistematico ritardo del treno da Bari, per poi andar giù fino da nonna Rosa e lì leggerli con quelli locali sorseggiando il suo caffè mattutino, quasi sempre in compagnia degli altri tre giornalisti stranieri corrispondenti da Brindisi. Quel giorno però, il percorso era stato particolarmente impegnativo. I pavimenti "inchiancati" erano in genere sdruciolevoli e i piccoli tacchi dei suoi stivali invernali tendevano a scivolare, ma la situazione diventava particolarmente brutta quando erano bagnati per la pioggia caduta all'alba che tendeva a gelare. Rebecca si teneva al muro per mantenere l'equilibrio mentre procedeva e probabilmente – pensò – sembrava ubriaca. Per evitare di scivolare proprio sulla porta d'ingresso della trattoria, entrò dal cortile che era sul retro della casa, dove nelle giornate con clima estivo si mangiava all'aperto...

Stavano camminando sul lato verso terra della collina che costituiva il centro nevralgico di Brindisi, mentre il cielo ingrigiva verso l'alba, la nebbia era ancora fitta e attraversarla era come camminare in un sogno, dove la profondità era un'illusione e gli incubi si nascondevano dietro alcune case diroccate [anche a Brindisi erano cadute, poche ma ugualmente distruttive, le bombe dei bombardamenti aerei austriaci]. Sulla cima di una ripida scalinata, dietro un angolo, apparve una serie di minuscole case a schiera, intonacate con il caldo color crema della maggior parte delle case di Brindisi, praticamente lo stesso colore dei tufi. Un flusso di sole irruppe tra le nuvole per colpire una porta d'ingresso, e Rebecca sperò che quello fosse un presagio, e nonna Rosa bussò... Ed eccoli – Rebecca e Sandro – in partenza, già fuori Brindisi, in corsa sul treno per Venezia. Era l'8 di dicembre. L'ultima volta che Rebecca era stata su un treno, era accaduto quando aveva viaggiato con Jack da Roma a Brindisi. Era stato così divertente guardare i paesaggi italiani aprirsi a mano a mano fuori dalla finestra, brindare con un buon vino ed esclamare di meraviglia per ognuno dei tanti villaggi medievali avvistati. Un dolore la attraversò al ricordo. Non le sembrava giusto che lei dovesse provare entrambi i tipi di dolore: il dolore di sentire la sua mancanza e il dolore di essere arrabbiata con lui. Non era per niente giusto! Uno avrebbe dovuto annullare l'altro... »

# Novantadue anni fa l'aeroporto di Brindisi e l'idroscalo, avveniristici hub internazionali

Nel dicembre 1933 fu attivata una linea aerea tra Brindisi e Singapore: un avventuroso volo in idrovolante che durava nove giorni. L'aeroporto terrestre fu intitolato al comandante Papola

di **Gianfranco Perri**

**S**fogliando un giornale brindisino d'altri tempi, di 90 anni fa, "Il Giornale di Brindisi del 14 dicembre del 1933", ha richiamato la mia attenzione un titolo breve, scritto su una sola colonna, "La nuova linea aerea Brindisi-Singapore": «La magnifica rotta aerea che con volo di ben 7539 miglia univa Brindisi alla Birmania, è stata prolungata sino all'estremità meridionale della Penisola di Malacca raggiungendo così uno sviluppo di 7133 miglia... Un idrovolante partirà dal nostro idroscalo ogni lunedì mattina per raggiungere nella stessa giornata Atene dove ripartirà il giorno successivo arrivando il martedì sera a Gaza in Palestina dopo aver sostato ad Alessandria d'Egitto ed al Cairo. Ripartirà da Gaza la mattina del mercoledì per arrivare la sera a Bassora nell'Iraq sostando solo a Bagdad. Ripreso il volo la mattina successiva, scenderà a Kuwait, a Bahrein ed a Sharjah in Arabia per trascorrere in quest'ultima località la notte. Ripartirà venerdì all'alba toccando Gwadar e Karachi in India per scendere la sera a Jodhpur dove ripartirà il sabato mattina per Delhi, Campore, Allahabad e Calcutta. All'alba della domenica, lasciata la capitale dell'India britannica ed entrato in Birmania toccherà Akyab e Rangoon dove il lunedì successivo ripartirà per Bangkok la capitale del Siam, Bandon e Alor Star nella Malacca. Il martedì successivo raggiungerà nella mattinata Singapore, ultimo scalo del lunghissimo volo durato nove giorni. Nel ritorno, l'aereo lascerà Singapore la domenica mattina per rientrare a Brindisi il lunedì della settimana



successiva, dopo aver fatto scalo nelle medesime località dell'andata.»

All'epoca, di "hub aerei" e di "voli low-cost" non se ne immaginava neanche minimamente la possibile esistenza, eppure l'ancor giovane aviazione commerciale mondiale progrediva ogni giorno con passi da giganti e Brindisi, con il suo fiammante aeroporto terrestre inaugurato da Mussolini il 30 luglio di quello stesso 1933 - nel 1938 fu







**LE IMMAGINI** A sinistra le cartoline che cento anni fa celebravano novant'anni fa le linee di idrovolanti che collegavano Brindisi con l'Asia. In basso le rotte Brindisi-Atene-Istambule e Brindisi-Atene-Rodi della AEI, nella pagina accanto l'idrovolante trimotore doppio scafo S66 della SIAE-1934

intitolato al pilota civile morto in incidente di volo Antonio Papola - e con il suo storico idroscalo, anche civile, tecnologicamente potenziato, era balzata decisamente all'avanguardia mondiale da quando, il 1° agosto del 1926, era decollato il primo volo commerciale internazionale di linea italiano, "Brindisi-Atene-Costantinopoli" della Aereo Espresso Italiana AEI, che nel 1927 aggiunse la rotta Brindisi-Atene-Rodi mentre la Società Italiana Servizi Aerei SISA inaugurava la Brindisi-Durazzo-Zara e, nel 1928, la Società Aerea Mediterranea SAM avviava la Brindisi-Valona.

"Nelle prime ore del mattino di quel 1° Agosto 1926, alla presenza delle autorità italiane e degli ospiti stranieri rappresentanti dei governi turco e greco, si svolse la cerimonia inaugurale del 'primo volo internazionale di una linea italiana', con il dono del gagliardetto della città di Brindisi da parte del sindaco Serafino Giannelli al comandante Umberto Maddalena. Subito dopo, alle 8.40 circa, l'idrovolante Savoia Marchetti SM-55C (I-AMES), pilotato da Maddalena mosse dall'idroscalo, raggiunse il porto interno ed infine, alle 9.00 precise, decollò tra gli applausi della folla che gremiva le banchine del porto e le sponde del canale Pigonati, giungendo al Falero presso Atene alle 13.30."

Le primissime linee aeree italiane, tra cui la AEI che aveva la sua base in Brindisi, che avevano iniziato le loro attività con capitali privati e sovvenzioni pubbliche, in un decennio erano diventate 14, alimentando un traffico di passeggeri e merci terzo al mondo dopo Stati Uniti e Gran Bretagna. Poi, nel corso del 1934, tutte le linee aeree civili italiane furono confluito nella statale Ala Littoria, con la quale nel 1938 l'Italia giunse a detenere circa la metà dei primati contemplati dalla Federazione Aeronautica Internazionale, tra cui quelli di velocità e altezza, e di durata e affidabilità. Stesso anno in cui l'aeroporto di Brindisi, formato da idroscalo e campo terrestre, divenne sede di una delle sei direzioni di rete della compagnia di bandiera, la Direzione della Rete del Levante da cui dipendevano i sei scali principali di: Brindisi, Atene, Rodi, Haifa, Tirana, e Salonicco. L'aeroporto di Brindisi, inoltre, era sede di una delle quattro officine sussidiarie dell'Ala Littoria, attrezzate per poter effettuare qualunque lavoro di revisione dei velivoli.

Ancora in quel 1933, un altro giornalista dell'epoca - Essé -







su una rivista nazionale, il 23 novembre, articolava: «Dalla Spagna come dalla Francia, dall'Inghilterra come dall'Olanda, dal Belgio, dalla Germania, dalla Svizzera, dall'Austria e dalla Jugoslavia, chi si dirige a Oriente per via aerea deve toccare Brindisi. Dopo Brindisi si può puntare in una serie di direzioni: a Candia, a Falero, a Cipro, a Beirut, a Tripoli di Siria, a Costantinopoli e così via fino a Bagdad, da dove è necessario passare per raggiungere il golfo persico. Tutti gli aeronauti turisti che vadano dal nostro Occidente all'Insulindia, all'Australia, in Indocina o in Estremo Oriente, da qualunque itinerario provengano hanno due scali obbligati: Brindisi e Bagdad. L'Aero Espresso Italiana, infatti, da Brindisi raggiunge settimanalmente Bagdad.»

Alla fine di quell'anno, 1933, l'aeroporto civile di Brindisi gestiva i seguenti voli regolari: Brindisi-Rodi, settimanale con andata il lunedì e ritorno il giovedì, con scalo in

**LE IMMAGINI** L'idroscalo civile dell'Aereo Espresso Italiana a Brindisi - 1926, sotto Cartolina policroma con Mercurio in volo sul mare, emessa per il primo volo internazionale del 1° Agosto 1926

Atene e Haifa. Brindisi-Istanbul, bisettimanale con andata lunedì e giovedì e ritorno lunedì e venerdì, con scalo Atene. Brindisi-Venezia, trisettimanale con andata martedì giovedì e sabato e ritorno lunedì mercoledì e venerdì, con scalo in Ancona e Rimini. Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco, trisettimanale con andata lunedì mercoledì e venerdì e ritorno martedì giovedì e sabato. Portorose-Brindisi, giornaliero, con scalo a Trieste, Pola, Lussino, Zara, Lagosta e Durrazzo. Brindisi-Bagdad-Calcutta, settimanale, con partenza tutti i lunedì, con scalo in Grecia, Egitto, Palestina, Iraq, Arabia e India, giungendo il sabato a Calcutta e ripartendo per Brindisi sulla stessa rotta il martedì per giungervi il sabato. Brindisi-Ca-

petown, settimanale con partenza da Brindisi il venerdì per, dopo aver toccato tutta l'Africa, giungere a Capetown il sabato della settimana seguente, e da lì ripartire il mercoledì per rientrare a Brindisi il giovedì della settimana successiva.

Con gli inizi degli anni '30, inoltre, l'aeroporto brindisino aveva visto l'arrivo delle prime compagnie aeree straniere: Il 19 ottobre 1931 i grandi idrovolanti quadrimotori Short L.17 della britannica Imperial Airways iniziarono a fare scalo a Brindisi sulle rotte per l'India e per il Sud Africa, con scalo in Alessandria d'Egitto; e nel luglio 1933 la stessa compagnia inserì lo scalo brindisino anche nella prolungazione fino a Singapore della rotta Londra-Calcutta. E sempre nel 1931, il 23 ottobre, la compagnia francese Air Orient inaugurò il collegamento Brindisi-Corfù-Atene-Castellorosso-Beirut-Damasco; e a novembre fu la volta della società aerea olandese KLM che, fa-







**LE IMMAGINI** Sopra l'Aeroporto di Brindisi con le sue due piste incidenti, una da sudovest a nordovest e l'altra da nordest a sudest, sotto la Gazzetta del Lunedì 2 agosto 1926

cendo scalo a Brindisi, collegava settimanalmente Amsterdam con Batavia, nell'isola di Giava, il più lungo tragitto aereo al mondo per l'epoca, con i famosi trimotori tedeschi Fokker. Dal 1935 anche l'Air France iniziò a fare regolarmente scalo nell'aeroporto di Brindisi, specificamente lungo la rotta per l'Indocina, tra Marsiglia e Saigon.

Altre novità mondiali per l'epoca furono il servizio radiotelegrafico gratuito per i passeggeri e le crociere aeree. Ed è di nuovo pioniera l'Aero Espresso Italiana che, proprio sulle rotte Brindisi-Atene-Istanbul e Brindisi-Atene-Rodi, «inizia ad offrire una larga scelta di scali combinati con possibilità di soggiorno a prezzi convenientissimi, permettendo al turista di visitare le principali città del Levante europeo soggiornando nei migliori alberghi e partecipando, mediante modesti supplementi, ad interessanti escursioni nei dintorni delle città stesse. Oltre a queste crociere aeree che all'andata e al ritorno fanno capo a Brindisi, ove peraltro sono in coincidenza con i treni e con i velivoli che uniscono questa città all'alta Italia ed alla capitale, sono organizzate anche altre crociere, in partenza da Atene, da Istanbul e da Rodi, con le stesse offerte per Napoli e Roma. Fino a Brindisi il viaggio viene compiuto con gli idrovolanti e da Brindisi si prosegue in Ferrovia.» [Il Giornale di Brindisi del 10 ago-

sto 1933].

Ultima importante novità nella breve, però intensa, storia brindisina della AEI fu l'introduzione nel 1934 di un nuovo tipo di idrovolante, il trimotore doppio scafo S.66 SIAI che poteva raggiungere la velocità di 230 chilometri all'ora e trasportare fino a 18 passeggeri: il 6 luglio il tragitto Brindisi-Atene fu compiuto in sole due ore e 37 minuti.

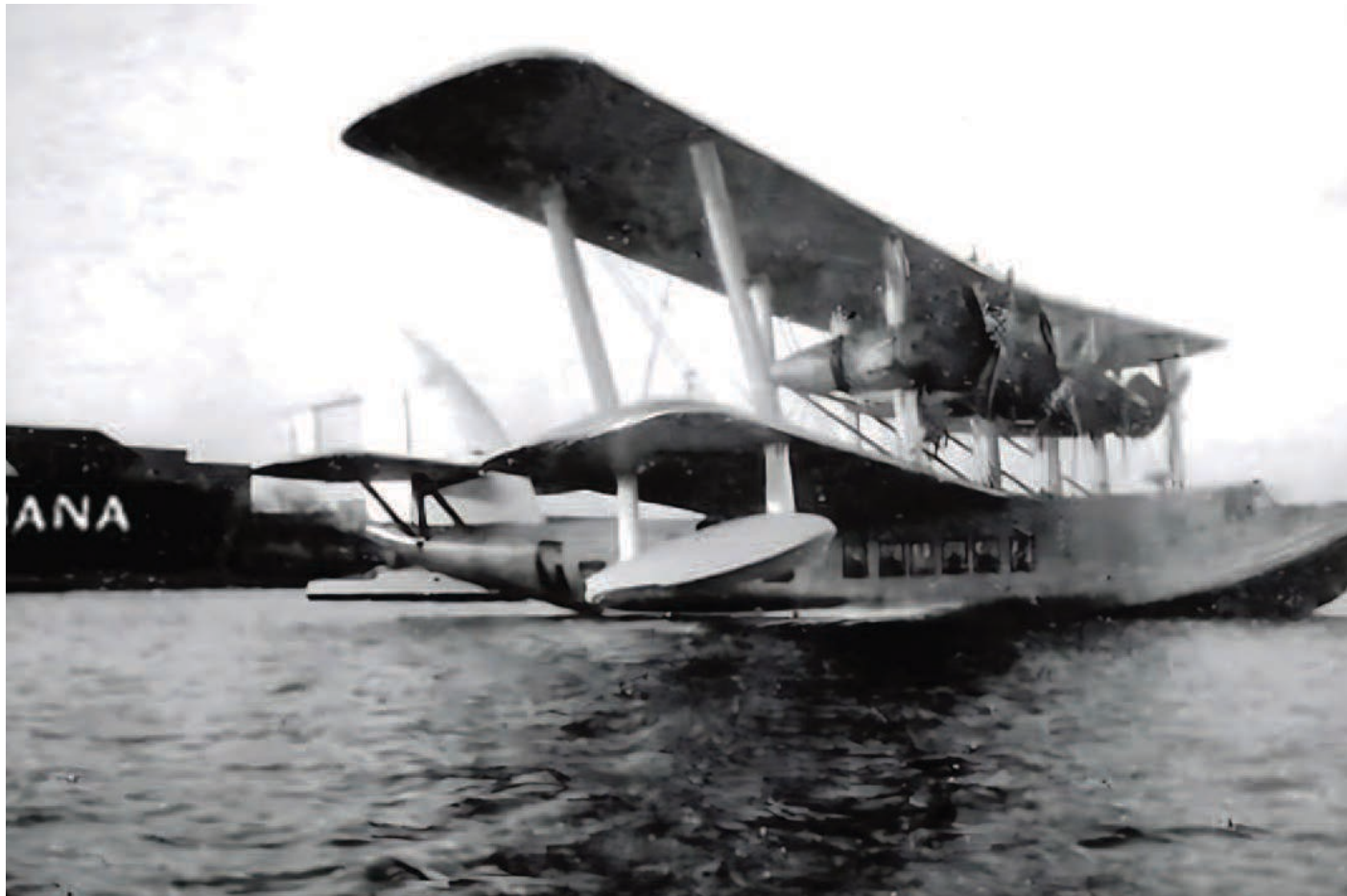
Ebbene, se pur ad un odierno lettore giovane e un po' distratto tutto ciò potrebbe sembrare essere un "quasi niente di speciale", un secolo fa si trattava di

quanto era a quel tempo la routine: viaggiare principalmente per mare su rotte che, con una durata prevista in modo solo approssimativo, potevano impiegare non solo varie settimane, ma finanche vari mesi per raggiungere un destino finale relativamente lontano. Ed in quella incredibile corsa mondiale al limite del "fantastico" Brindisi partecipava, a pieno titolo, da protagonista. Poi però, scoppiò - di nuovo - la guerra e tutta l'aviazione



La Gazzetta del Lunedì 2 agosto 1926





civile italiana fu militarizzata, e alla fine, di fatto, scomparve. L'ultimo idrovolante di linea partì da Brindisi per Ancona il 9 settembre del 1943. Nella difficile, precaria e sofferta ricostruzione postbellica, anche l'aeroporto di Brindisi riprese lentamente ad esistere, ma non avrebbe mai più riconquistato, nel contesto internazionale e nemmeno in quello italiano, l'enorme prestigio che si era costruito e ampiamente meritato tra gli anni '20 e i '30, e non sarebbe più tornato ad essere quello che recitava la didascalia di una cartolina illustrata stampata nel 1932: "Il più grande porto dell'Italia Meridionale".

Nella stessa Puglia è stata Bari a prevalere nettamente con il suo aeroporto, che pur era stato costruito solo nel 1934, quasi vent'anni dopo l'idroscalo brindisino. E nel resto d'Italia numerosi altri aeroporti civili, nuovi o meno, hanno via via acquistato importanza relativa crescente come, a tale proposito, mostrano eloquentemente i crudi numeri periodicamente pubblicati dall'ENAC, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile: In Italia esistono 42 aeroporti principali che svolgono servizio di trasporto aereo commerciale e, per traffico di passeggeri per l'anno 2023 da gennaio a settembre, quello di Brindisi - BDS - è al posto 17 con 2.523.385 passeggeri totali. Roma-Fiumicino è al primo posto con 30.312.518 passeggeri, seguito da Milano-Malpensa con 19.886.488 e Bergamo con 12.136.939. Nell'Italia Meridionale, il primo aeroporto è quello di Napoli con 9.861.548 passeggeri, seguito da Catania con 8.075.512 e Palermo con 6.332.561. E in Puglia, al primo posto c'è l'aeroporto di Bari con 5.082.142, al de-

**LE IMMAGINI** L'idrovolante quadrimotore Short L.17 dell'Imperial Airways in scalo a Brindisi – 1931, sotto Brindisi il più grande porto dell'Italia Meridionale – Cartolina del 1932

cimo posto dei 42 italiani e, praticamente, duplicando l'aeroporto di Brindisi per traffico passeggeri.

Una posizione di metà classifica, quella dell'aeroporto di Brindisi nel contesto italiano del traffico aereo passeggeri, che si è mantenuta più o meno invariata durante gli ultimi vent'anni, con la nota comunque

positiva di un costante e sostanziale incremento del numero annuale dei passeggeri, passando dagli 815.541 del 2006, al 1.091.270 del 2009, ai 2.058.057 del 2011, ai 2.697.749 del 2019 e ai 3.065.962 del 2022, fino ai nuovamente ben più di tre milioni che son previsti per questo 2023. In fondo non è poi così male e, comunque, meglio guardare avanti con ottimismo per continuare a progredire, pur senza mai trascurar di mantenere viva e fresca la memoria storica cittadina, anche per, magari, estrarne un motivo in più di sprone.







## PREMIO FRANCO ARINA 2025

TERZA EDIZIONE



ISTITUTO OMNICOMPRESIVO  
SCUOLA EUROPEA DI BRINDISI



Destinato agli studenti del triennio del Liceo Scientifico Statale Fermi-Monticelli e della Scuola Europea di Brindisi. Il tema di questa terza edizione del Premio è il seguente:

***“Immaginare e progettare la Brindisi del futuro, con pensiero critico e senso civico, costruendo una visione di città viva, moderna e fedele alla propria identità, ispirata alla sua storia e alle sue potenzialità.”***

I partecipanti riceveranno dalla Scuola, in formato digitale, un volume intitolato “Brindisi nel quinquennio 1967-1971” creato per l’occasione da Gianfranco Perri (disponibile in cartaceo su Amazon), dedicato a Franco Arina, che raccoglie articoli, immagini e testimonianze di quasi 60 anni fa della città, riferiti tutti agli anni del primo dei suoi tre mandati come Sindaco di Brindisi, dal 1967 al 1971.

Il libro sarà stimolo e fonte di idee:

***“ dalle cronache e riflessioni di ieri, immaginare la Brindisi di domani ”***

Gli studenti potranno partecipare singolarmente o in gruppo di max n°5 componenti, e potranno scegliere la forma che meglio li rappresenta: Scrivendo un racconto, un saggio, un articolo o un’intervista immaginaria; Progettando un’idea tecnica, una soluzione scientifica, un piano per migliorare la città, un modello 3D; Mostrando un video, una presentazione, un poster o un fotoreportage con immagini e dati; Creando un’illustrazione, un fumetto, un collage fotografico, una mappa creativa della Brindisi sognata.

Gli elaborati dovranno essere consegnati entro il **28 febbraio 2026** e la Scuola li invierà alla Commissione giudicatrice, presieduta da Filomena Arina e composta da: Carlo Pasquale Arina, Marco Greco, Stefania Metrangolo, Gianfranco Perri e Adele Totaro.

Il **Primo premio è di € 1.500**. Inoltre, sono già pervenute adesioni a sostegno dell’iniziativa, espresse in diverse forme di partecipazione, testimoniando l’attenzione e la sensibilità del territorio verso i valori promossi dal Premio, nonché la volontà condivisa di premiare l’impegno dei giovani a creare il loro futuro.

La premiazione sarà il **30 aprile 2026** nell’Auditorium della Scuola intitolato Mauro Maniglio.



# I 16 sindaci di Brindisi nel Regno delle Due Sicilie

Tra azione e inazione politica  
Francesco Monticelli, Stefano Palma  
e Pietro Consiglio i più meritevoli

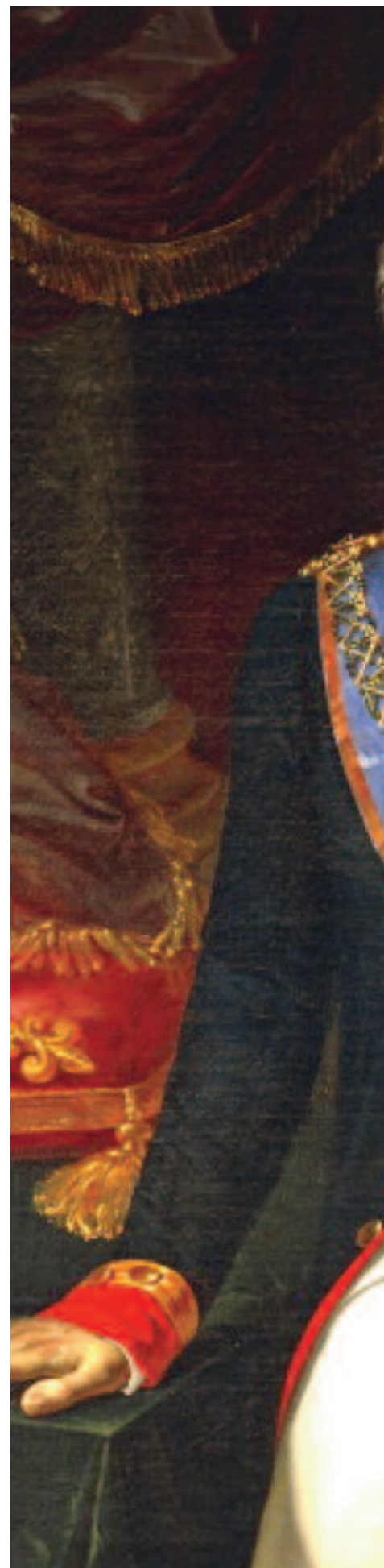
di Gianfranco Perri

**F**urono in tutto 16 i sindaci che a Brindisi si avvicendarono durante la relativamente breve vita – 45 anni dal 1816 al 1861 – del regno delle Due Sicilie. Uno di loro, Pietro Consiglio, fu sindaco per quasi 10 anni distribuiti in due periodi intercalati dai tre anni del sindaco Gesualdo Villanova; Francesco Monticelli fu sindaco per 6 anni e Stefano Palma per 3 anni. I dodici altri, invece, esercitarono la carica per periodi di tempo più brevi, di uno o, più spesso, due anni.

Agli inizi del XIX secolo il sistema delle amministrazioni municipali del regno di Napoli fu radicalmente scompigliato dalle riforme attuate dal nuovo regime napoleonico instauratosi a partire dal 30 marzo 1806 con Giuseppe Bonaparte. Sulla falsa riga del modello francese il territorio del regno fu gerarchicamente suddiviso in province, distretti, circondari e comuni, entità tutte per le quali si provvide a regolamentarne e quindi implementarne il funzionamento. Dopo la restaurazione del 1815, il nuovo Regno delle Due Sicilie del re Ferdinando I conservò, di fatto, quasi per intero, quell'organizzazione, riconoscendone implicitamente l'efficace funzionalità. Il regno risultò inizialmente suddiviso in 22 province, 76 distretti, 684 circondari e 2189 comuni. La provincia di Terra d'Otranto, con capoluogo Lecce, 44 circondari e 100 comuni, comprendeva i distretti di Lecce, Taranto, Gallipoli e Brindisi con 8 circondari, 16 comuni e 65.450 abitanti, di cui 6.409 di Brindisi, Tutarano inclusa. A capo di ciascuna provincia fu posto, alle dipendenze del ministro degli affari interni, un intendente, cui furono affidati l'amministrazione civile, finanziaria e dell'alta polizia. In ogni distretto, l'esecuzione degli ordini dell'intendente era affidata al sottintendente

preposto. Il livello più basso della piramide era costituito dai comuni che, sottoposti allo stretto controllo dell'intendente, al vertice avevano il sindaco che a sua volta presiedeva il decurionato.

I poteri del sindaco furono così delineati, in sintesi: «-1. Il sindaco è la prima autorità amministrativa del comune. Egli esercita quest'autorità sotto l'immediata dipendenza e gli ordini del sottintendente. -2. Il sindaco è incaricato di eseguire e far eseguire nel comune le leggi, i decreti, i regolamenti e tutti gli ordini che gli vengono comunicati dal sottintendente. -3. Il sindaco dispone della forza interna, cioè della gendarmeria, fucilieri reali e militi provinciali, e può richiedere la forza militare esistente nel comune al comandante della stessa, sempreché il servizio pubblico lo esiga. Questa facoltà però, l'esercita il sindaco sempre sotto gli ordini del sottintendente. -4. Il sindaco riferisce col suo parere al sottintendente su tutto ciò che interessa il bene de' particolari cittadini del comune e de' pubblici stabilimenti che vi esistono. -5. Il sindaco, prima autorità amministrativa del comune, è protettore di tutt'i pubblici stabilimenti esistenti, a qual effetto è membro nato di tutte le commissioni ed amministra-







## LE IMMAGINI A sinistra Ferdinando I (re dal 12-12-1816 al 4-1-1825)

zioni di tali stabilimenti.»

Il decurionato, ossia l'equivalente di quello che è oggi il consiglio comunale, fu così regolato: «In ogni comune vi è un consiglio comunale detto decurionato, in cui risiede la rappresentanza del comune. Esso circonda il sindaco ed emette il suo voto in tutti gli affari deliberativi dell'amministrazione comunale, conosce se la rata della contribuzione diretta che fosse stata assegnata al comune dal consiglio distrettuale, sia proporzionata, di modo che trovandola eccessiva, ne forma reclamo, che vien discusso dal consiglio provinciale, progetta lo stato discusso del comune, ed esamina il conto morale del sindaco.»

Per quanto ampliati rispetto al precedente governo borbonico, i diritti politici nel nuovo regno, poter cioè accedere alle cariche civiche, restavano tuttavia ancora abbastanza limitati: solo ne potevano usufruire i cittadini di sesso maschile che avessero compiuto il 21° anno di età e che fossero stati domiciliati nel comune per almeno 5 anni, pur eventualmente analfabeti ma che soddisfacessero il cosiddetto censo di eleggibilità, l'essere cioè titolare di una rendita annua imponibile di, per i comuni con popolazione superiore a 6.000 abitanti, almeno 48 ducati. A tale rendita, in relazione ai diritti politici, erano equiparati l'esercizio di una libera professione o l'essere agricoltore per conto proprio, quantunque su terreni altrui. Non potevano essere eletti gli stranieri non legittimamente naturalizzati, gli ecclesiastici, i domestici, gli operai, gli interdetti dai pubblici uffici, i militari mercenari in attività di servizio, i debitori del comune e chiunque avesse in atto un contenzioso con la stessa amministrazione comunale. Nessun impiegato pubblico di nomina regia che fosse nell'esercizio delle sue funzioni poteva diventare sindaco o decurione e non potevano essere nominati membri dello stesso decurionato parenti stretti, quali gli ascendenti e i discendenti in linea diretta, i fratelli, zio e nipote. Gli eletti non potevano rifiutare la nomina e tuttavia, quale legittimo motivo per l'esenzione dalle cariche, il soggetto eventualmente nominato poteva addurre quello di aver superato il settantesimo anno di età. Ogni comune possedeva la lista di eleggibili alle cariche civiche che veniva aggiornata annualmente nel mese di maggio, inserendovi coloro che avessero compiuto il 21° anno di età e depennandovi i defunti e gli assenti. I decurioni venivano nominati per 4 anni e per il rinnovo, ogni anno per un quarto di essi, la scelta era effettuata dall'intendente e inviata al ministro degli affari interni che finalmente decideva chi nominare. Il sindaco e i due eletti duravano in carica un triennio con la possibilità di conferma per un altro triennio. Le loro nomine spettavano al decurionato, che le faceva per terne tra gli eleggibili di 25 anni d'età minima e le inviava all'intendente che decideva chi nominare. Le nomine di sindaco ed eletti, erano comunque soggette all'approvazione formale del re. L'intendente, dunque, era chi di fatto aveva il potere di nominare le amministrazioni comunali.

La figura e l'istituzione stessa di sindaco, evidentemente, nonostante l'apparente e formale maestosità della carica e la vastità di funzioni attribuitele dalla legge, infatti, non sembra potesse all'epoca rivestire un peso o potere politico rilevante, sia per il carattere eminentemente amministrativo di quelle funzioni e sia, soprattutto, per l'intrinseca mancanza quasi assoluta di reali possibilità di poter assumere decisioni politiche che fossero autonome dalle istanze superiori, comunque sempre presenti determinate e potenti, quali erano sottintendente e intendente, molto più stabili nel loro ruolo in comparazione alla brevità dei periodi sindacali; brevità che anch'essa di certo contribuiva a ostacolare un'eventuale azione politica veramente significativa del sindaco. Quelle forti limitazioni politiche, associate volutamente alla carica di sindaco dal sistema regnante, in quegli anni fortemente centralizzato ed estremamente autoritario, a Brindisi solo poterono essere occasionalmente e timidamente aggirate dalla personalità di qualche sindaco, ma si trattò perlò più di eccezioni. D'altra parte, il comune di Brindisi disponeva di pochissime risorse monetarie e, non facendo comunque eccezione nel contesto generale del regno, con la restaurazione si ritrovò ancor più impoverito: gli furono addossati nuovi pesanti obblighi militari e, oltre alle spese per le truppe, dovette provvedere a quelle dei giudizi e delle carceri, nonché, dopo che nel 1818 fu sottoscritto il nuovo concordato con il papa, anche a parte di quelle delle parrocchie. Tutto, insomma, congiurava contro il possibile espletamento di azioni politiche da parte dei sindaci che, comunque, mai sarebbero state accettate e permesse qualora fossero state in minima parte critiche del potere superiore, dal quale il sindaco era pressoché visto come proprio dipendente.

Eliminate tutte le forme di giurisdizione particolare e abolita la feudalità, le riforme napoleoniche delle amministrazioni municipali avevano prodotto l'imborghesimento della classe dirigente pubblica locale, promuovendone una nuova, formata soprattutto da proprietari terrieri, impresari e professionisti, che riceveva la legittimazione non dal possesso di titoli, ma dal censo. Tale processo risultò finalmente in buona misura irreversibile e così, nonostante fossero trascorsi solo dieci anni, il ritorno borbonico al governo





del regno non implicò il ritorno nell'amministrazione comunale di Brindisi, e dei sindaci in particolare, dell'antica classe dirigente, di quella, cioè, che era stata per secoli costituita dagli appartenenti alle stesse poche famiglie di nobili, nobili viventi ed alleghati, i cui cognomi si erano costantemente alternati nell'identificare sindaci ed eletti.

Documenti utili – anche certamente se non gli unici – per poter risalire alle possibili azioni intraprese da ognuno dei sindaci, sono le delibere del decurionato di Brindisi corrispondenti ad ogni rispettivo esercizio, quasi sempre presiedute dal sindaco in carica. Delle tante formulate in quegli anni, ne sono pervenute una buona quantità dopo essere state rintracciate in vari archivi della città e della provincia ed essere state finalmente raccolte classificate e conservate tutte nell'Archivio di Stato di Brindisi, che ne ha anche promosso la pubblicazione. Molti, e sono sicuramente i più numerosi, tra i temi oggetto delle delibere sono quelli che si riferiscono ad atti di quotidiana routine amministrativa, tra i quali occupano un posto comunque rilevante tutti quelli relativi alle questioni igienico-sanitarie in generale, e in particolare alla sofferta gestazione del cimitero comunale.

«Generalizzato era l'uso sepolcrale di chiese, chiostri e altre dipendenze, dove i cadaveri comuni erano seppelliti in fosse comuni, e quando queste non erano più in grado di contenere altre salme, venivano chiuse e se ne aprivano altre, nuove o riusate liberate opportunamente dalle ossa disseccate, poste a loro volta negli ossari. L'editto napoleonico di Saint Cloud del 1804, che imponeva realizzare le sepolture al di fuori dei centri urbani, non fu applicato e dopo la restaurazione, la legge sui cimiteri dell'11 marzo 1817 stabilì che in ogni comune fosse costruito un camposanto al di fuori dell'abitato, la cui edificazione doveva concludersi entro il 1820. Le spese per la costruzione dei cimiteri erano a carico dei comuni e gli amministratori avevano facoltà di chiedere oboli a ricchi proprietari o a prelati. Nel dicembre 1828 si emanò un nuovo decreto stabilendo che nei comuni dove non fossero ancora stati costruiti i camposanti, i sindaci dovevano provvedere perentoriamente alla scelta del luogo e, per andare incontro alla consolidata tradizione di seppellire i morti nelle chiese, qualora nel fondo prescelto vi fosse una cappella rurale, quella poteva utilizzarsi. Si confermò il permesso di sepoltura nelle chiese urbane ai vescovi ed ai componenti del Capitolo e, alle famiglie gentilizie che possedevano il patronato sulle loro cappelle, si diede il permesso di seppellirvi i congiunti. Inoltre, le congregazioni furono autorizzate ad acquistare suoli lungo il muro di cinta dei camposanti per costruire cappelle dove seppellire i propri confratelli. A Brindisi, il 7 aprile dello stesso 1817, il decurionato deliberò far costruire il camposanto e il sindaco Giovanni Sala nominò all'uopo un'apposita commissione composta dai canonici Francesco Scolmafora e Tommaso Cinoso e da Giacomo Capodiecchi, Vincenzo Carasco, Francesco Balsamo e Teodoro Vavotici. Selezionato un fondo proprietà del Comune in adiacenze Perrino, l'11 settembre 1819 fu aggiudicato all'impresa Bruni l'appalto per la costruzione del camposanto, su pre-disegno di F. Bruni e B. Marzolla. Tra difficoltà e ritardi dopo qualche anno solo si completò la conformazione e recinzione muraria dell'area cimiteriale selezionata, e così i morti comuni continuarono per anni ad essere seppelliti in città, nelle chiese, essenzialmente in quella della Pietà e in quella di San Domenico. Per il 1828 la situazione sanitaria della città era divenuta così grave,



**LE IMMAGINI** Francesco I (re dal 4-1-1825 all'8-11-1830). A destra Ferdinando II (re dall'8-11-1830 al 22-5-1859)

che nella riunione decurionale del 3 agosto, presieduta dal sindaco Francesco Saracino, intervenne con veemenza il sottintendente del distretto per reclamare il gravissimo inadempimento. Si elaborò – nel 1830 – il progetto, ma trascorsero altri dieci anni senza novità finché, nel maggio del 1839, essendovi ormai a Brindisi una popolazione di 8000 abitanti, il sottintendente ordinò la chiusura di tutte le sepolture urbane comuni. Così, il 23 di agosto, il decurionato deliberò avviare lavori urgenti per il cimitero, a partire dal ricondizionamento dell'antica chiesetta comunale 'de lo Rito' [Santa Maria di Loreto] adiacente al perimetro del camposanto... Si deliberò anche la compra del carro funebre con rispettivo cavallo, già che per giungere al camposanto c'era da coprire la distanza di un miglio e più, e si stanziarono i fondi per la costruzione di una strada rotabile che, dalla città, permettesse raggiungere il cimitero con il carro. Dopo un anno, il cimitero – con chiesa, cap-

pellano, custode, becchini e carro funebre con cavallo – fu attivato, anche se per altri quattro anni ancora i cadaveri continuarono ad essere portati a spalla, finché fu sistemata la strada rotabile. Si era giunti al 1845 circa, e i funerali poterono utilizzare il carro funebre tirato da 'animale cavallino', usanza che rimase tradizione ininterrotta per più di un secolo.»

Una gestione apparentemente poco efficiente, quanto meno a giudicare dall'eccessivo prolungarsi dei tempi, quasi 25 anni, che furono necessari per completare il lungo iter burocratico, che pur era stato iniziato diligentemente e con solerzia dal sindaco Giovanni Sala. Seguirono, infatti, nove sindaci e vent'anni durante i quali, prima si dovette proseguire il progetto che fu completato nel luglio del 1830 e posteriormente si intraprese la costruzione dei sepolcri. Fu poi un solo sindaco, Francesco Monticelli, che nel corso del suo esercizio tra il 1838 e il 1843 poté finalmente, anche se con non poche difficoltà, completare le opere e, circa il 1840, riuscire ad aprire il cimitero comunale alla pubblica fruizione.

Fu, dunque, Francesco Monticelli un sindaco, succeduto a Stefano Palma che il 1829 aveva scritto "Cenno storico della città di Brindisi", la cui azione





pare primeggiare su molte altre per l'inusuale intensa attività, specialmente nel settore delle infrastrutture cittadine, ma non solo. Pur senza una fonte biografica, già dalla lettura delle delibere decurionali del suo prolungato periodo - fu rieletto sindaco e restò in carica per più di cinque anni - è possibile intuirne il carattere energico e la costante preoccupazione per lo stato della città. Di Francesco Monticelli, del resto, a Brindisi era conosciuta la forte personalità e il grande impegno civico da quando, già qualche anno prima di essere sindaco, si era impegnato nella difesa del porto, sulla linea tracciata dallo zio paterno Giovanni Monticelli, contro i tentativi maldestri di far condannare la città all'estinzione. Francescantonio Monticelli era stato autore, il 1833, della "Terza Memoria in difesa della città e de' porti di Brindisi" e, il 1834 scrisse "Esame critico delle Osservazioni sul ristabilimento del porto e sulla bonificazione dell'aria di Brindisi date in luce dal sig. Giuliano De Fazio". Dettagliati scritti entrambi, in cui con lucidità e vemenza Monticelli seppe sostenere tesi assolutamente contrarie a quelle del direttore di ponti e strade De Fazio, supportandole con riferimenti storici e dati così convincenti che anche agli occhi del re Ferdinando II invalidarono quelli distorti e ingannevoli del De Fazio. La sua vemenza pare non si limitasse alle parole o alle lettere, visto quanto tramandatoci circa una pubblica udienza in Napoli, in cui sembra sia quasi arrivato alle mani col De Fazio. Raggiunto l'obiettivo di bloccare e far bocciare il progetto del De Fazio, e dopo aver concluso il suo mandato di sindaco, Francesco Monticelli tornò a occuparsi del porto e dei lavori per il suo riscatto e lo fece ancora per anni, instancabilmente e con grande impegno, in qualità di deputato gratuito della città di Brindisi delegato ai lavori dell'opera del porto.

La grave problematica del porto di Brindisi, del resto, in tutti quegli anni del regno delle Due Sicilie, occupò quasi costantemente l'azione delle forze cittadine intellettualmente più vive le quali, pur operando perlopiù autonomamente, contarono comunque sull'appoggio, quanto meno formale, di varie delle amministrazioni comunali succedutesi e dei rispettivi sindaci. Ad esempio: Il 28 gennaio 1832, il sindaco Giuseppe Mugnozsa dà incarico a Benedetto Marzolla in sostituzione del canonico Giovanni Tarantini, il quale non dimora più a Napoli perché rientrato a Brindisi, a rappresentare nella capitale la città di Brindisi per le suppliche dalla medesima avanzate per la bonifica dell'aria. Il 18 settembre 1841, il sindaco Francesco Monticelli nomina Leopoldo Tarantini a procuratore della città di Brindisi in Napoli, per sollecitare le opere di restauro del porto. Il 4 settembre 1842, ancora Monticelli promuove un aumento dei dazi del vino e della sfarinatura per poter pagare 1.000 ducati all'anno per 10 anni, come contribuzione per l'Opera del porto. L'11 dicembre 1847, il sindaco Pietro Consiglio concede una gratificazione agli impiegati comunali che hanno «prestato l'opera loro in un Comune addvenuto affollatissimo di affari per i tanti impiegati e travagliatori alle bonifiche ed all'opera del Porto». Il 5 marzo 1852, ancora Consiglio nomina Giovanni e Michele Monticelli, poi rotati periodicamente, a deputati della città di Brindisi in Napoli, «affinché possano adoperare ogni loro cura per il sollecito proseguimento dell'opera del porto.»

Pietro Consiglio fu un sindaco dalla personalità spiccata. Esercitò la carica durante due distinti periodi doppi, separati dalla gestione di Gesualdo Villanova, per una decina d'anni in totale, prima sei poi quattro, fino al 25 luglio 1860, quando cedette la carica a Domenico Balsamo mentre Garibaldi si accingeva a entrare acclamato in Napoli. Numerose furono naturalmente anche le opere realizzate nel corso di quei dieci anni in cui fu sindaco Pietro Consiglio, la maggior parte di carattere rutinario e alcune altre meno ordinarie. Si ripararono e si basolarono numerose strade e piazze, alcune grandi e piccole strade furono costruite ex novo, e si restaurarono la volta e l'androne di Porta Lecce. Si realizzarono le manutenzioni ordinarie e straordinarie: alle carceri, all'orologio, ai fanali delle strade, al lazzaretto, all'ospedale civile, alle fontane e relativi canali, al faro sul forte a mare, al palazzo del Giudicato, alle scuole e al cimitero, dove inoltre si continuarono a costruire nuovi sepolcri per una popolazione il cui numero era tornato a crescere fino a raggiungere nuovamente, per l'anno 1856, le 8.000 unità. Pietro Consiglio fu il padre di Filomeno, che sarebbe diventato sindaco. Filomeno Consiglio fu, infatti, sindaco di Brindisi dal 12 febbraio 1878 al 21 luglio 1883 e, in secondo mandato, dal 25 febbraio 1888 all'8 luglio 1890. Subito dopo la caduta dei Borbone, il giovane Filomeno si era arruolato nella Guardia nazionale, secondo quanto consta nella delibera del Decurionato datata 15 novembre 1860. Da sindaco però, non poté completare il suo secondo mandato e negli ultimi mesi fu sostituito da Engelberto Dionisi, il quale lo avrebbe poi succeduto formalmente. Fu, infatti in quell'occasione, dichiarato in conflitto d'interessi e quindi inleggibile perché azionista della Banca Operaia Cooperativa, a quel tempo concessionaria dell'Esattoria e della Cassa comunale.

Quale, dunque, l'azione politica dei sindaci brindisini durante il regno delle Due Sicilie? Ci fu una loro reale azione politica, oppure si trattò di mera azione amministrativa? Ma l'azione amministrativa non è, forse e di fatto essenzialmente, uno dei tanti volti dell'azione politica? Certamente affermativa è la risposta a quest'ultimo quesito, con solo riferirsi a una delle tante possibili definizioni di azione politica, intesa come scienza e arte di governare. Per esempio: «Insieme

dei provvedimenti di un governo e suo modo particolare di procedere, agire, impostare e cercare di risolvere il complesso dei problemi di varia natura dell'entità governata, specialmente quelli di maggior portata e gravità, in vista del raggiungimento di un determinato obiettivo nell'ambito pubblico».

Ne deriverebbe pertanto, che azione politica da parte dei sindaci brindisini ci fu, perché di fatto provvedimenti certamente ci furono, ma a questo punto il quesito dovrebbe cambiare e ci si dovrebbe chiedere: Quell'azione politica fu realmente orientata a risolvere tutti i problemi di maggior portata e gravità? Furono identificati chiaramente gli obiettivi da raggiungere nell'ambito pubblico? Fu, infine, quell'azione contudente ed effettiva? E fu virtuosa?

Le risposte a questi quesiti non possono essere né semplici e né univoche. È indubbio che per quei tempi la questione del porto fosse quella di maggiore portata e gravità per la città di Brindisi, così come certamente, da primordiale, naturalmente su tutt'altra scala, fosse divenuta impellente la costruzione di un adeguato cimitero comunale, ma di problemi gravi ne esistevano anche molti altri, in primis quelli relativi all'educazione e alla salute dei popolani. E quei sindaci di Brindisi in qualche modo ne furono consapevoli ed alcuni di loro agirono, di conseguenza, ma lo fecero troppo saltuariamente e con troppa poca incisività. D'altra parte, entrambe le problematiche investivano profondamente l'intero ambito nazionale e non sarebbero certo potute essere risolte con azioni solo locali. Eppure, pur nelle oggettive ristrettezze dell'economia municipale, spazi per azioni amministrative più efficaci e un po' più ampie forse si sarebbero potuti aprire se ci fosse stata una maggiore sensibilità e una chiara volontà politica.

Giudicare infine se l'azione dei sindaci fu nel suo insieme contudente e se oggettivamente fu virtuosa, è compito abbastanza impervio nella misura in cui, in giustizia, si deve prendere in dovuta considerazione il contesto politico generale, incluso quello formale e legale, in cui si trovarono ad



operare quei sindaci e quelle amministrazioni: un contesto caratterizzato da una autonomia decisionale ed operativa limitata e soggetta a stretta supervisione e rigidi controlli. Tuttavia, in termini di effettività e di virtuosità, sull'azione dell'insieme dei sindaci mi sentirei più orientato ad esprimere una valutazione negativa, anche in attenzione al fatto che dalla limitata documentazione disponibile sembrerebbe emergere che, quando in quell'azione politica ci furono virtuosità ed efficacia, appartennero più alla persona che alla figura sindaco. E questo il caso, infatti, oltre che di Francesco Monticelli anche di Stefano Palma, per quel particolare periodo storico forse i due soli sindaci di Brindisi ad aver lasciato tracce di azioni non legate esclusivamente al loro presiedere delibere decurionali di stampo quasi sempre più burocratico che amministrativo.

Scrisse Stefano Palma: «A chi mira la città dall'alto del mare, di una li sembra due per essere divisa in due colli, uno a Settentrione e l'altro all'Ostro, abbassandosi in mezzo a loro una piccola valle dalla quale sono divise. Comincia questa valletta dall'Oriente al Ponente. Allargandosi questa valle arriva ove è attualmente la piazza rustica della città che è quadrata, dove vi dimorano i venditori di biade, legna, frutti e simili. La piazza urbana è più in su, che li sta in mano diritta, venendo dal mare e che occupa la falda che va salendo al destro colle verso Settentrione ed è circondata da artefici più civili e vi si trattiene a diporto la gente più stimata. Nella suddetta Valle entrava anticamente il mare per buono spazio, formando una specie di largo lago, allargandosi tutta quella parte che arriva oggi sino alla Piazza Bassa e forse anche più oltre, verso gli orti, che oggi si chiamano gli Ursolilli e l'Oлива cavata; ma ora si vede tutta essa valle rassodata ed è una delle strade principali per il passaggio e giro delle carrozze. Dei colli, poi, il destro è la parte più nobile, ove riseggono le colonne, il duomo e varie altre nobili abitazioni, tra le quali vi è l'Episcopio ed il bello edificio del Seminario. L'altra parte del colle, ove è la via Lata, trovasi arricchita di tanto in tanto di mosaico e di nobili abitazioni. Questa via fu fatta, come si dice, da quei romani che col nome di colonia, furono qui mandati, ad imitazione della via Lata che trovasi in Roma. Questo sinistro colle è un poco infetto dall'aria poco salubre perché esposto all'Ostro vento di sua natura malsano, e che ricevendo i vapori del sinistro alone del porto interno che, come meno profondo e di più debole moto ne li somministra molti ed impuri. Sono però in qualche parte favoriti dal Favonio o Zefiro o dal Subisolano che rallegra e ristora quella. Dal sito, dunque, si vede che non è l'aria di Brindisi in tutto mal sana. E si crede che la poca popolazione siasi ridotta a questo termine per la infezione dell'aria. Ma le cause sono state ben diverse. Dunque, la causa che ha dato all'aria di Brindisi il nome di mal sana parte da accidentale cagione, non da perpetua e naturale, e questo è per le copiose piogge dell'estate che, ridotti in stagni, si corrompono per essere prive di moto, come pure perché la città è in colli e valli, come è Roma, e l'aere de' monti è più freddo e più secco e quel delle valli è più caldo e più umido e conseguentemente più denso e più nocivo. Onde Brindisi ha alcuni punti di aria perfetta ed altri di cattiva, al che supplisce il mare che cagiona l'aria più sana di qualsiasi luogo mediterraneo. E contro il Galateo, che sferza alquanto l'aria di Brindisi, vi è un'altra ragione, la quale prova che la scarsità degli abitanti non è nata dall'infezione dell'aria ma dall'essersi dimesso quel grande traffico per mare; la perdita an-



**LE IMMAGINI** Francesco II (re dal 22-5-1859 al 13-2-1861)

cora dell'impero greco che cadde in mano del Turco e non potendosi più trafficare nell'Illiria, nella Grecia e nell'Egitto si ridusse la negoziazione in piccolissimi termini e fu a poco a poco dai Brindisini tralasciato il marittimo negozio.»

Di uguale interesse i rilievi di Francescantonio Monticelli: «Proclama, il signor Fazio, come difficilissima e quasi impossibile la restaurazione del porto di Brindisi per la spesa e pel modo di eseguirla, e dopo aver accumulate testimonianze colle quali crede di dimostrare che l'aria di Brindisi sia malsana per vizio ingenito irreparabile indipendente dalle paludi, propone di mandarsi colà de' fisici, degli architetti e degli economisti ad esaminare se sia possibile portare nel clima di Brindisi un miglioramento tale da incorare alla spesa grandissima che occorre per lo ristabilimento del suo porto e a sostenere che questo porto non sarà mai restituito ai naviganti se non quando al canale di comunicazione col mare si voglia dare [cosa evidentemente costosissima] tutta l'ampiezza originale assegnatagli dalla natura. Con dolore, come deputato gratuito della mia patria, vengo a combattere che il signor Fazio - nelle 'Osservazioni' - prosegue a voler tenere nelle attuali angustie la mia numerosa famiglia e parentela e tutti i seimila abitanti di Brindisi, allontanando e dissuadendo il governo dal pensare alla restaurazione di quel porto. [Seguono 50 punti in cui confuta rigorosamente, appoggiandosi dove necessario sui calcoli e numeri, ognuna delle osservazioni del De Fazio, e poi conclude]. Ma abbiamo un re giovine e magnanimo, un re intelligentissimo che, osservando da savio oltre l'età, ha veduto Brindisi ed i suoi porti e non si lascerà imporre da' sofismi di un sol uomo. Il di lui istinto e premura di fare il bene ci rincorano, come pur anche il buon senso e la imparzialità de' suoi illuminati ministri e della Consulta Generale del

regno alla quale S.M. ha affidato le nostre querele. Quando poi il signor Fazio tratta dell'aria di Brindisi, noi non possiamo darci pace vedendo che abbia messo in dubbio che possa essere ripopolata o sia divenuta inabitabile una città ch'esiste da tremila anni, perché ora dal mefitismo del porto da alcuni secoli trascurato va a soffrire frequenti e micidiali epidemie autunnali! E mette in dubbio se possa essere ripopolata una città che vinta e saccheggiata cento e più volte, bruciata da' Saraceni, distrutta da' terremoti, sempre a nuova vita fu restituita dai Greci di Oriente sotto il Protospato Lupo, dai Normanni, dagli Svevi, dagli Angioini, dagli Aragonesi, e dai migliori nostri Sovrani, a cominciare da Ferdinando II fino a Francesco I di gloriosissima rimembranza! Una città che viene spesso attaccata da ferali epidemie autunnali, le quali per consenso di tutt'i medici della terra e per la esperienza, magister rerum, derivano dalle paludi sempre crescenti nel suo porto! Liberata da queste tornerà ad esser salubre e popolata, come già avvenne quando era immune al mefitismo. Ma poiché si è abusato stranamente di autorità classiche latine, greche, francesi e italiane, non solo per degradare l'aria di Brindisi a segno di mettere in questione se sia abitabile, ma sino a toglierle l'antichità, la celebrità, ed anche l'essere stata sempre stazione delle flotte romane, come se si potesse a voglia d'uomo distruggere la memoria del passato ed il passato istesso; noi siamo obbligati seriamente a confutare [e lo fa, dettagliatamente, in 30 punti] le strane opinioni e le cose forse dette per vezzo archeologico, delle quali deve ridere l'autore stesso nel suo cuore.» Per la maggior parte degli altri sindaci - senza tralasciare di risaltare il valore emblematico della delibera del sindaco Pietro Consiglio di non abbattere e in cambio restaurare l'androne di Porta Lecce "perché sebbene fatiscente pure non cessa d'appartenere a uno dei monumenti dell'antichità che debbono essere rispettati dalla mano dell'uomo" - la loro azione politica, nel più benevolo dei giudizi potrebbe forse essere semplicemente valutata come stato di inazione.



# Brindisi negli Anni '50 e negli Anni '60

## Uno sguardo al passato per capire il presente e pensare al futuro

di Gianfranco Perri

### Il dopoguerra

Il secondo dopoguerra a Brindisi fu, come nel resto d'Italia, ancor più difficile del primo; questa volta senza nemmeno la consolazione morale della vittoria. Una città impoverita e abbattuta, oltre che nello spirito, anche nel fisico. Il solo aspetto positivo era la fiducia nella democrazia assieme alla speranza di un futuro che - fu promesso anche dalla nuova classe politica e dirigente della città - sarebbe stato certamente migliore, in una nazione per la prima volta repubblicana. Il presidente della Provincia, Antonio Perrino, così riassunse la situazione: «... Una città prostrata all'occupazione militare, con un porto ridotto allo stato di laguna deserta, con recinti di filo spinato rugginoso lungo tutto l'arco delle banchine, con miserabili aggregati di baracche e di tuguri fin nel cuore dell'abitato, con un'economia esausta, una classe dirigente allo sfacelo, poche e malandate scuole, una rete viaria disastrosa, una massa di disoccupati famelici e impreparati alle nuove esigenze del lavoro...»

I servizi pubblici, quali trasporti, sanità e igiene, erano quasi collassati. La disoccupazione era altissima. Il bilancio comunale era deficitario e scarseggiavano le risorse finanziarie. La carenza di alloggi fu tra i problemi più gravi difficili e impellenti da affrontare: il rientro dei militari, l'arrivo dei profughi ed esuli provenienti dalle ex colonie d'Africa, dall'Albania e dai territori perduti della Venezia Giulia, l'Istria e la Dalmazia, e quello dei forestieri provenienti dalle campagne e province vicine, incre-



mentò la domanda di alloggi la cui disponibilità già scarseggiava, anche in conseguenza delle vicende belliche, con oltre 3.000 vani distrutti e più di 2.000 danneggiati. Nel campo produttivo privato la situazione non era meno critica, anzi: il porto, perso il suo ruolo strategico militare, restò quasi inattivo; l'agricoltura e specialmente il settore vini-viticolo sul quale la città si reggeva, viveva una gravissima crisi e l'industria meccanica, la SACA in primis, senza più le commesse statali, cominciò a licenziare i dipendenti.

Nelle elezioni amministrative del 31 marzo 1946, la maggioranza di sinistra nominò sin-

daco il socialista Francesco Lazzaro, in carica fino all'aprile del 1948, quando una nuova amministrazione nominò sindaco il democristiano Vincenzo Guadalupi. Pur nei limiti imposti dalle deficitarie condizioni delle casse comunali, bisognava avviare tutta una serie di progetti di lavori pubblici: per la ricostruzione di strade, per le opere idraulico-sanitarie, per l'edilizia scolastica così da combattere la piaga dell'analfabetismo e, soprattutto, per l'edilizia abitativa in modo da offrire la possibilità a tante famiglie povere e sfollate di avere un tetto dignitoso. Era inoltre impellente assicurare ai cittadini i mezzi adeguati alla loro alimentazione,



anche per meglio contrastare la presenza in città di incettatori e speculatori. Oltre a preoccuparsi ed occuparsi delle emergenze sanitarie, abitative, infrastrutturali, occupazionali ed alimentari, gli amministratori della città, di fronte alla generalizzata crisi dei settori agricolo e meccanico industriale di Brindisi, concentrarono la loro attenzione sulla valorizzazione del grande potenziale legato al porto, promuovendo la costituzione di un punto franco con annessa area industriale e nel dicembre 1949 si costituì tra grandi speranze e aspettative il “Consorzio Porto di Brindisi” in un clima di generalizzato ottimismo.

#### **Gli Anni '50**

Verso la metà degli Anni '50, la popolazione cittadina residente superò le 65.000 unità e nel 1959 si giunse a 70.000 mentre centinaia di famiglie non avevano ancora potuto abbandonare quelle baracche o scantinati o locali abusivamente o per tacita tolleranza invasi, come caserme, edifici scolastici o edifici privati ritenuti pericolanti, dove erano state costrette a cercare rifugio. I piani per la ristrutturazione e la ricostruzione edilizia, stentavano a partire e a progredire. I tre quarti della popolazione attiva di Brindisi erano costituiti da contadini, una proporzione altissima, quasi il doppio della media nazionale. La proprietà terriera era perlopiù dispersa e frazionata in tantissime piccole aziende a conduzione quasi familiare, che spesso producevano solo quanto consumavano. Quando producevano in più, come nel caso del vino e dell'olio, quei prodotti partivano come materia prima grezza e a buon mercato verso le regioni industrializzate del nord, che le lavoravano, le valorizzavano e le commercializzavano a tutto vantaggio loro. Anche l'artigianato tradizionale era povero e forniva poco più che gli attrezzi indispensabili al fabbisogno locale, completando così un ciclo di economia chiusa che manteneva la società ad un livello medio di vita definitivamente troppo basso. Brindisi, insomma, presentava buona parte delle caratteristiche delle zone italiane depresse, in cui tipicamente erano diffusi, il basso reddito,

#### **LE IMMAGINI** Due foto delle baraccopoli a Brindisi negli anni Cinquanta

l'analfabetismo e l'occupazione stagionale, tutti elementi che giorno per giorno inevitabilmente ingigantivano la distanza della città e dei cittadini dall'ammodernamento e il progresso sociale.

L'ambizioso progetto del Porto rischiò di naufragare precocemente, un po' a causa delle inefficienze, le rivalità e i conflitti d'interesse tra i consorziati, ma soprattutto a causa della spietata, e per molti versi sleale, concorrenza del porto di Bari. Dopo una lunga gestione commissariale, il Consorzio del porto riattivò la sua azione, sotto la presidenza di Teodoro Titi e la partecipazione dell'avvocato Lazzaro - che nel frattempo era stato rieletto sindaco della città - e in coincidenza con l'approvazione da parte del parlamento nazionale, della legge costituente il punto franco di Brindisi, con l'assegnazione di risorse finanziarie per le prime opere dell'area industriale che le doveva essere annessa.

Nonostante la ripresa dell'attività del Consorzio però, il porto a metà degli Anni '50 non era ancora riuscito a decollare, pur mantenendosi tra gli scali più frequentati in quanto a movimento di passeggeri: i collegamenti con Grecia, Jugoslavia, Turchia e Medio Oriente, collocarono il porto di Brindisi al terzo posto in Italia, dopo Genova e Napoli, con un totale di passeggeri che nel 1959 raggiunse 77.500 unità, con un totale di 1.513 navi approdate. Anche l'aeroporto di Brindisi registrò un importante incremento del traffico passeggeri, raggiungendo volumi importanti, con le operazioni delle linee aeree inglesi Airwork e Skyway, la linea ellenica Olympic e la compagnia nazionale LAI Linee Aeree Italiane: nel 1959 si effettuarono 2.328 voli di linea, raggiungendo un totale di 21.349 passeggeri. Il traffico mercantile portuale invece, in attesa dello sviluppo del punto franco e dell'annessa area industriale, continuò ancora a

languire, restando essenzialmente limitato al carbone per le ferrovie e, per la vecchia Montecatini, ai fosfati, la pirite e pochi altri prodotti chimici: per l'anno 1959 le statistiche registrarono solo 90.000 tonnellate di traffico merci.

Il 1956 fu per Brindisi un anno difficile e sfortunato. All'inizio dell'anno un'inusuale pesante nevicata generò una lunga serie di gravi ripercussioni, specialmente in tutto il già sofferto settore agricolo e poi, verso la fine dell'anno, il 19 novembre, la città fu colpita da un violento nubifragio - un ciclone - che provocò ingenti danni alle infrastrutture e soprattutto alle tante case umili dei quartieri popolari. E poi, oltre alla natura, ci misero di loro anche gli uomini: gli amministratori della città. Il 1956, infatti, fu l'anno in cui si dispose il criminale abbattimento della settecentesca torre dell'orologio eseguito il 13 febbraio, ma anche quello in cui maturò la scellerata decisione di sradicare il Parco della Rimembranza e ciò che restava dello storico quartiere marinaro delle Sciabiche e, ancora, fu l'anno in cui si ratificò la delittuosa risoluzione che dichiarò il Teatro Verdi “inagibile e pericolante”, predisponendolo così alla successiva demolizione “in quanto non rispondeva più alle esigenze per le quali era stato costruito, non era un monumento degno di essere conservato, e l'area di grande valore in cui si trovava poteva essere meglio utilizzata.” Le scelte politico-amministrative che scandirono quegli anni della storia di Brindisi, piegandone inesorabilmente il profilo, inducono inevitabilmente a parlare di “scempio” quando si ricordano quelle volgari misure che privarono la città di prestigiosi pezzi della propria storia.

Iniziando il 1956 moriva l'avvocato Francesco Lazzaro e gli succedeva come sindaco di Brindisi ad interim il medico Antonio Di Giulio, anch'egli socialista. Dopo le elezioni del giugno 1956, invece, fu eletto sindaco il democristiano Manlio Poto che si occupò di far approvare lo schema del Piano Regolatore Generale della città - di fatto mai del tutto attuato - già a lungo precedentemente studiato e discusso e che tra molto altro prevedeva



## LE IMMAGINI A destra ancora baracche brindisine

“incanalare lo sviluppo urbanistico della città verso le zone considerate maggiormente idonee - Commenda e Cappuccini - con espansioni importanti ma in linea subordinata nel Casale e Paradiso” e “intervenire nel centro storico sistemando le piazze e gli edifici ancora fatiscenti o demoliti, completando la rete stradale interna, salvando e valorizzando i monumenti e studiando un piano di risanamento dei rioni San Pietro degli Schiavoni, Sciabiche e Mattonele.”

A metà degli anni Cinquanta, delle 92 province italiane, Brindisi era tra le 44 che avevano un reddito sensibilmente inferiore a quello della media nazionale e, più precisamente, occupava il sest'ultimo posto della lista. Per Brindisi, per la città e per i suoi abitanti, insomma, quegli anni Cinquanta non furono certo anni da rimpiangere. Erano già trascorsi quindici anni dalla fine della guerra ed ancora troppi erano gli abitanti che non usufruivano di uno stato sociale soddisfacente: di una casa confortevole, di una accettabile assistenza sanitaria, della dovuta istruzione scolastica, di un lavoro degno, stabile e ben remunerato. La situazione, infatti, non era migliorata di molto alla fine dei '50.

«Brindisi si presenta con il suo dramma economico e sociale, come una tipica città del Mezzogiorno: una città la cui economia è impiantata su mezzi e rapporti di produzione più che antiquati e che ristabilisce il suo magro bilancio con le spese improduttive ed amministrative che vi fa lo Stato. Centro di produzione agricola e porto commerciale e militare, Brindisi ha vissuto sempre delle sue attività delle quali la prima è rimasta costantemente la base del suo reddito, mentre la seconda ha fluttuato seguendo gli eventi storici, alternando periodi di grande traffico e periodi di stasi. Malgrado il suo porto, Brindisi è una città di contadini, piccoli e medi proprietari, e braccianti agricoli. Queste attività, direttamente o indirettamente agricole, rappresentano la spina dorsale dell'economia brindisina. Attività che si svolgono impiegando sistemi di lavoro tradizionali ed antiquati che sussistono quasi avulsi dal progresso generale e specifico dei mezzi di produzione odierni e che mantengono quindi rapporti stagnanti e semifeudali.» [Carlo Aymonio & Sergio Lenci - Casabella, 1959].

### Gli Anni '60

Verso la fine degli Anni '50 si era andata consolidando la linea di una nuova politica nazionale che per il Mezzogiorno italiano prevedeva la creazione di nuove aree di sviluppo industriale, abbracciando la strategia di impiantare grandi stabilimenti con l'obiettivo e la speranza di stimolare intorno ad essi uno sviluppo che, indotto da una serie di piccole e medie industrie, potesse finalmente radicare un'economia industriale e quindi promuovere e poi incoraggiare la diffusione di mentalità imprenditoriali anche nelle regioni meridionali ancora economicamente depresse.

In quel contesto, Brindisi, animata dall'aspirazione di appropriarsi di un ruolo che le resti-



tuisse prestigio nel contesto nazionale e internazionale, e spinta dalla necessità di uscire da una crisi economica e dal conseguente dramma della disoccupazione e dell'arretratezza sociale, si fece avanti quando anche i suoi influenti politici e gli amministratori dell'epoca si convinsero che quel modello di sviluppo fosse ormai l'unico possibile per risollevare le sorti della città. Tra quei politici, protagonisti in prima linea - di fatto costantemente per quasi tutti gli anni di entrambi i decenni Cinquanta e Sessanta - primeggiava il deputato democristiano Giulio Caiati, coadiuvato dal senatore Antonio Perrino del suo stesso partito e circostanzialmente contrastato dai deputati, entrambi avvocati, Mario Marino Guadalupi, della sinistra, e Clemente Manco, della destra. «Una cospicua pattuglia di parlamentari, che per larga parte della seconda metà del Novecento rappresentò Brindisi nel Parlamento italiano, imprimendo, grazie allo spessore politico e culturale che li caratterizzava, un forte impulso per il progresso e la ripresa economica della loro città.» [“Il Novecento: Brindisi tra cronaca e storia” di Lionello Maci - L'Eco Edizioni, 2011]. Quegli stessi politici però, non evitarono che l'amministrazione comunale entrasse politicamente in crisi e dopo una prolungata agonia paralizzante, nell'aprile del 1959 si aprì un periodo di amministrazione prefettizia sotto la guida di Pasquale Prestipino, che perdurò fino alle elezioni del novembre 1960, seguite dalla nomina del sindaco democristiano, Vitantonio Bruno, in carica fino al 1965.

Nel marzo del 1959 - l'8 marzo con la presenza di Antonio Segni, presidente del Consiglio dei ministri e con la benedizione dell'arcivescovo di Brindisi Nicola Margiotta - ci fu la posa della prima pietra del grande petrolchimico Montecatini che, si disse, avrebbe costituito la realizzazione più ambiziosa dell'industria chimica italiana. E nel 1963 lo stabilimento iniziò ufficialmente la produzione del polipropilene. La realizzazione dell'impianto di un grande complesso industriale in città generò un'enorme ondata di entusiasmi, tra la popolazione e tra tutti i suoi dirigenti. In effetti, un'aria di festa e di soddisfazione circolava in città, insieme alla convinzione di poter scorgere finalmente un di-

verso orizzonte per Brindisi, di realizzare un sogno, di abbandonare il vecchio Sud derelitto e garantire alle generazioni successive una vita migliore di quella vissuta dai loro padri. Aldilà di dettagliate analisi economiche e di sofisticate riflessioni di carattere politico, certamente l'installazione del petrolchimico proiettò la città e la provincia nel contesto del processo di industrializzazione del paese e stravolse la realtà brindisina.

Nel 1964, a lavori d'installazione completati e trascorsi due anni dall'avviamento, il numero totale di dipendenti, principalmente operai, si assestò sui 4.550, ai quali se ne aggiunsero all'incirca altri 3.000 delle imprese appaltatrici che si occuparono sostanzialmente di manutenzione, costituendo questi ultimi, quasi per intero, l'indotto, che finalmente restò insoddisfacente perché molto inferiore alle ottimistiche previsioni iniziali, deludendo così tutte le aspettative. Gli operai giunsero per due terzi dalla provincia brindisina e per il restante terzo, salvo qualche eccezione, dalle province pugliesi limitrofe. Ebbero per metà un'età compresa tra i 21 e i 30 anni e per un terzo un'età compresa tra i 31 e i 50 anni; pochi i giovanissimi e ancor meno i più anziani. Provennero per una metà da famiglie legate all'agricoltura, anche se in realtà loro stessi lavoravano nei settori secondario e terziario già prima dell'entrata nella nuova impresa, a dimostrazione che a Brindisi si era già entrati in un ambiente preindustriale urbano, ovvero in un territorio in cui una lunga tradizione di artigianato e commercio aveva reso già totalmente cittadino lo stile di vita. Inizialmente il complesso fece capo a due distinte società, ovvero la Montecatini e la Polymer, che nel 1968 si fusero e l'intero complesso petrolchimico di Brindisi passò sotto la direzione della Montedison.

Nel 1969, l'Enel completò il primo gruppo della grande centrale termoelettrica, mentre il porto si era già approntato per la movimentazione di navi e merci, con i suoi specchi d'acqua banchine e aree di servizio di Costa Morena completamente realizzata proprio intorno a quegli anni. La Montedison e l'Enel cambiarono profondamente l'aspetto sociale di Brindisi. Molti contadini divennero operai, c'era

## LE IMMAGINI A destra corso Garibaldi

tanto lavoro, gli alberghi e i ristoranti erano pieni grazie ai trasferti del Nord. Gravò su Brindisi anche la presenza della vicina Base militare americana di San Vito, che vantava migliaia di addetti, molti dei quali vennero a vivere in città con le loro famiglie. La popolazione di Brindisi alla fine della decada dei '60 raggiunge gli 85.000 abitanti. E tutti questi nuovi residenti e nuovi visitatori provocarono inevitabilmente anche un vero e proprio processo innovativo della società tradizionale brindisina.

Di seguito alcuni stralci di un lungo servizio televisivo intitolato "Ritratti di città: Brindisi" realizzato dalla RAI nel 1967 con i testi curati da Enrico Gras e Mario Craveri:

«Roma-Brindisi, esattamente 721 chilometri di distanza. 721 chilometri di via Appia, la famosa antichissima via romana. Ma adesso le due città sembrano unite non tanto dalla via Appia, quanto da via Veneto, la famosa e modernissima via romana. Questa curiosa via Veneto brindisina, che in realtà si chiama Corso Garibaldi, comincia e finisce all'improvviso. Basta girare l'angolo della prima traversa per ritrovarsi in una borgata di campagna, in un tipico villaggio pugliese, bianco, calcinato, silenzioso. La grande arteria dall'aspetto internazionale è come un frammento di metropoli caduto in mezzo ad un centro rurale. Dove finisce l'adorata mondanità del Corso, si apre Piazza Cairoli. Qui, ancora oggi come cento anni fa, si svolge ogni pomeriggio il mercato della manodopera agricola. Nella piazza i braccianti, uomini e donne, attendono chi offra loro una giornata di lavoro nelle vigne o negli uliveti del ricco campo brindisino. Quale delle due città è quella vera? Certo, tutte e due. Ma perché sono così diverse allora?

Brindisi offre l'immagine tipica di una società in piena trasformazione, nel momento critico, a volte drammatico, del passaggio dall'economia agricola a quella industriale. Il passaggio non è stato lento e graduale, ma è stato violento, come uno shock, come un trauma, che ha sottoposto la città ad un brusco processo di rinnovamento delle sue strutture. In soli 8 anni, Brindisi è passata dalla civiltà contadina a quella tecnica. L'esplosione ha sconvolto i secolari equilibri e ne ha proposto dei nuovi, mescolando i frammenti nel curioso fotomontaggio della Brindisi di oggi. Un anno dopo che il progetto Montecatini era passato dalla carta sul terreno, il reddito individuale della provincia di Brindisi aumentava del 24%, uno degli incrementi massimi registrati in Italia. Oggi, dopo 8 anni, questo reddito è praticamente raddoppiato. È stato, dunque, in questo periodo di euforia che Corso Garibaldi ha acquistato l'aspetto di grande arteria, di quinta strada in miniatura. Qui, infatti, si concentrano tutti i nuovi negozi, i magazzini, i bar, i cinema della città. Corso Garibaldi, il salotto bello di Brindisi, ha anticipato la visione di una città edepressa affacciata alla soglia della società del benessere. Ogni sera nuove insegne, nuove vetrine illuminate, nuove occasioni e tentazioni di



spendere una parte di quei tanti miliardi che ormai regolarmente da qualche anno, ogni anno, si sono ripartiti sulla città.

Il panorama però, non è stato tutto roseo e ha presentato anche notevoli aspetti negativi. L'allarme cominciò a quota zero, al livello delle bancarelle dei mercati, al primo gradino del termometro economico. Al momento di pagare la spesa, le massaie di Brindisi si resero conto che giorno per giorno i prezzi continuavano ad aumentare. Nel campo dell'abitazione i prezzi sfrecciarono a quote mai viste, gli affitti raddoppiarono e triplicarono. Anche il commercio presentava fenomeni preoccupanti. Le cambiali protestate raggiunsero la cifra di 4 miliardi di lire in un anno e nello stesso tempo si ebbero 24 sentenze di fallimenti. L'agricoltura, già traballante, fu sconvolta alla base per la spietata concorrenza dell'industria nel campo della manodopera rurale. Cominciarono a sorgere perplessità sull'efficacia di un così costoso intervento. I benefici hanno compensato gli svantaggi della situazione? Forse no! Nel campo urbanistico, in particolare, per la mancanza di un piano regolatore, la città manifesta i difetti che caratterizzano l'urbanistica italiana in generale e cioè il caos di regolamenti, il disordine edilizio, gli interventi improvvisati, la speculazione fondiaria. Nel centro sono scomparsi tutti i parchi e i giardini ma non sono scomparsi invece i malsani agglomerati della vecchia città contadina. Restano ancora alle spalle di Corso Garibaldi le case dei coloni con stalle e pollai, prive dei più elementari servizi a cominciare dall'acqua. Qua e là sono sorti vari quartieri di abitazione per operai, come Bozzano Sant'Angelo e Sant'Elia, ma la maggior parte dei primi settori edificati presentano gli aspetti di squallidi casermoni sovraffollati, privi di spazio e di zone verdi, scarsi di servizi comunitari e di servizi pubblici.

D'altra parte, invece, il traffico del porto di

Brindisi, che fino al 1960 era stato irrilevante e oscillava su una media annuale di sole 100.000 tonnellate, nel giro di 5 anni è passato a 2 milioni e mezzo di tonnellate. In seguito, inoltre, nel momento in cui si andava risvegliando dal suo torpore, la città era destinata a subire un ulteriore shock, di natura diversa dai precedenti, seppur proveniente di nuovo dal suo porto. Quattro anni fa imboccò il porto di Brindisi una bella nave, nuova fiammante. In realtà le navi furono ben presto due, quasi gemelle, che instancabilmente entravano ed uscivano dal porto. Si trattava di due navi traghetto, una greca - Egnazia - e l'altra italiana - Appia - che trasportavano automobili e turisti dall'Italia in Grecia e viceversa. Ogni volta che le navi attraccavano e il portello di poppa si apriva era come se si spalancassero le paratie di una diga. Erano circa 300.000 persone all'anno che sbarcavano, una media di un migliaio al giorno ma con punte di 2.000-3.000 persone durante i mesi estivi. Uno sbarco di massa che si ripeteva ogni 24 ore e straripava lungo le banchine del porto. Tonnellate di turisti di tutti i paesi del mondo, chilometri di turisti di tutti i colori. In particolare, predominavano gli anglosassoni e gli scandinavi. Un'invasione quindi di capelli biondi e di occhi azzurri da lasciare senza fiato i brindisini stupiti.

Così, dopo l'avventura industriale, Brindisi cominciava ad assaporare anche l'avventura turistica, molto più gaia e divertente. 300.000 passeggeri all'anno sono una cifra che qualunque porto del mondo invidia e che collocò infatti Brindisi al secondo posto fra i porti italiani. I plotoni serrati di turisti si riversavano per Corso Garibaldi e così quasi senza volerlo la via prese il colore cosmopolita di Via Veneto. All'altro estremo di Corso Garibaldi c'è la stazione ferroviaria. Corso Garibaldi si riempie e si svuota con la regolarità dell'alta e bassa marea. Di movimento ce n'era molto, ma in concreto che beneficio lasciavano questi turisti? Rapido conteggio, circa 3 miliardi di lire all'anno. Non c'era male per un turismo di transito. Nonostante i 3 miliardi che restavano in città, però, ai Brindisini sembrava che troppi turisti consumassero solo un gelato o un cartoccio di bruscholini mentre rapidamente percorrevano il corso dal porto alla stazione o viceversa. Il transito apparve troppo veloce. Eppure, Brindisi poteva offrire ottime attrazioni turistiche per trattenere i fuggiaschi, ma purtroppo occorreva un minimo di tempo per valorizzarle e per lanciarle. Comunque, la parola d'ordine fu fermare i turisti. In pratica, però, gli unici che riuscirono a fermare se non i turisti almeno le turiste, furono i giovanotti di Brindisi...»

RAI ed aneddoti a parte, certo è che, purtroppo, tutti quegli entusiasmi, tutti quegli sforzi e tutto quell'enorme lavoro di tanti brindisini che con convinzione ed in buona fede offesero in prima persona il loro contributo all'ambizioso progetto dell'industrializzazione, dopo solo un decennio dalla realizzazione già cominciava a temersi fossero stati illusori. E così, nella provincia brindisina si appalesava una pausa di riflessione. Nonostante, infatti, i risultati positivi dovuti alle attività industriali, il progresso nella diffusione del settore dei servizi, del turismo, in particolare in alcune zone co-



stiere, nel capoluogo e nella provincia e nel settore agricolo, erano invece rimasti significativi in negativo molti dati: quelli sull'emigrazione, sulla disoccupazione e sulla sottoccupazione. Insomma, se pur erano cresciuti i redditi e si era diffuso un migliore tenore di vita, l'occupazione registrava una fase di stallo.

Questo un intervento del 1968 di Franco Arina, segretario generale del Consorzio del porto e Sindaco di Brindisi dal 1967 al 1971, democristiano seguito a Giuseppe Sasso - sindaco dal 1965 al 1967 - e succeduto da Francesco Lo Parco, anche loro due entrambi democristiani. «Gli anni successivi a quello della localizzazione a Brindisi della Montecatini dovevano essere caratterizzati, secondo le previsioni del Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale ASI, dal moltiplicarsi e diffondersi delle iniziative industriali e delle occasioni di investimento in tutto il comprensorio ed in ogni settore produttivo, con la graduale creazione di quel tessuto connettivo che avrebbe dovuto agevolare la messa in moto di un meccanismo autonomo ed autopropulsivo di sviluppo. Furono però anni di crisi economica per tutto il Paese, accompagnata e seguita da profondi mutamenti politici e sociali. Gli investimenti rallentarono il loro ritmo o addirittura si fermarono e la politica meridionalistica rimase incerta nella scelta dei metodi da adottare per accelerare e approfondire il processo di industrializzazione...»

Certo è che, in generale, le reali possibilità occupazionali generate dall'industria petrolchimica brindisina risultarono, a consuntivo fatto, insufficienti a soddisfare tutte le grandi aspettative che si erano generate nella popolazione della regione e, inoltre, essendo una gran parte dei posti di lavoro creati 'a tempo', il sistema finì col produrre un definitivo sradicamento della manodopera dalla campagna e da altri settori tradizionali, aggravandone la crisi già in atto, senza, peraltro, neanche riuscire a stabilizzarla del tutto nell'industria: pertanto, di fatto e purtroppo, alla fine della giornata, si trattò di un parziale, ma ugualmente clamoroso, fallimento.

Poi, sul finire degli anni '60 l'Italia tutta fu scossa da forti inquietudini politiche, economiche e sociali. Nel 1968 si registrano le prime contestazioni giovanili e le occupazioni del movimento studentesco che reclamavano maggiori diritti e riforme scolastiche. Seguirono gli scioperi a ripetizione, specialmente della classe operaia, con il movimento sindacale che si affiancò alla contestazione con mira a modificare il regime dei bassi salari ed abolire le gabbie salariali. Nel 1969 poi, si rilevarono i primi attentati dinamitardi in alcune grandi città, prima a Roma e poi la strage di piazza Fontana a Milano. Con la strategia della tensione si affermarono i primi tentativi dell'eversione nera. Seguì presto la pratica del terrorismo rosso delle brigate, che con i suoi attentati ed assassinii attraversò e funestò tutto l'arco degli anni '70 e oltre.

Ritornando a Brindisi, l'insediamento della



**LE IMMAGINI** Corso Garibaldi negli anni

Montecatini era stato conseguenza diretta di scelte compiute dall'alto e rispondenti all'avvento della società industriale in Italia e alla logica dell'integrazione del paese nel sistema economico mondiale. Brindisi, con tale insediamento assunse un'identità industriale: un'identità evidentemente imposta, anche se allo stesso tempo, e comunque, ben accettata da quasi tutti i Brindisini di allora. Fu quello, forse, anzi quasi certamente, un errore. Ma con il senno di poi non si può certo far retrocedere il corso della storia. Nel bene e nel male, Brindisi cambiò e cambiarono anche i Brindisini. In coloro che quell'incredibile e radicale cambiamento ebbero la ventura di viverlo, restano indelebili i ricordi. Ecco alcuni stralci di come io li descrissi nel capitolo conclusivo del mio "Brindisi nel contesto della storia" - Lulu.com, 2016.

«Poveri ma contenti: un refrain certo! Forse anche un po' troppo usato e finanche abusato. Eppure, di amici, miei contemporanei oppure di una mezza generazione precedente la mia, nati - per meglio precisare - giusto a cavallo della guerra o poco dopo, che quel refrain lo sentono proprio a tutti gli effetti, io - a Brindisi - ne ho veramente tanti. Naturalmente "la dolce vita" fu, per antonomasia, quella vissuta sul set della capitale romana tra la seconda metà degli anni '50 e la prima metà dei '60, intorno al mondo un po' fantasioso e artificioso dei divi e delle dive di cinecittà, ma in qualche misura l'intero paese ne restò contagiato, di un contagio che attecchì, specialmente e di più, in alcune delle città italiane: Brindisi fu, di certo, una tra quelle!

L'immagine della vita estiva brindisina di quegli anni, era la mitica spiaggia di Sant'Apollinare con la sua rotonda, i traghetti colmi di turisti con le suggestive partenze per la Grecia India o Israele, i corsi con le luci delle insegne luminose in varie lingue pieni di turisti e di giovani costantemente impegnati in tentativi di abbordaggio delle ragazze - straniere e nostrane - i pomeriggi danzanti e le tante nottate trascorse all'Estoril Club fondato da Lilli Malcarne, o alla Sciaia a mare, con la frequente partecipazione di tanti tra i più famosi e gettonati artisti di quell'epoca: Fred Bongusto, Peppino Di Capri, Mina, Lucio Battisti, Domenico Modugno e altri ancora, accompagnati nelle esibizioni dai tanti bravi artisti e gruppi musicali brindisini, i 'complessi' come allora si chiamavano. Quanta nostalgia. Però, che bello averlo vissuto!

Perché mai è possibile provare ancora così tanta nostalgia collettiva per quella manciata d'anni, di tanto tempo fa? Ebbene, una storia continua a essere ricordata, per tutta la vita e con nostalgico entusiasmo, quando ha sottilmente ma incisivamente toccato le sensibilità e quando, allo stesso tempo, è stata vissuta con una buona dose di eccitazione. E quella nostra storia, quella storia italiana trascorsa negli anni a cavallo tra i '50 e i '60, fu proprio vissuta come una specie di "eccitante adolescenza collettiva" in un paese ancora materialmente povero, in cui i padri di famiglia si rimboccarono le maniche e permisero ai propri figli di studiare e alle proprie mogli di avere in casa la lavatrice il frigorifero e la televisione, e poi si comprarono la vespa e anche l'auto, magari spesso firmando una montagna di cambiali, forse con imbarazzo, ma riuscendo sempre a onorare i debiti. Quella nostra "adolescenza collettiva" nel 1960 raggiunse metaforicamente l'apice dell'eccitazione, specchiandosi negli occhi trasognanti di Marcello Mastroianni - in "La dolce vita" - che guardando Anita Ekberg nell'acqua della fontana di Trevi cade in un'ultima ingenua tentazione e dice: "Sì, sì... vengo anch'io, vengo anch'io". Un'ingenuità che, altrettanto metaforicamente, fu solo qualche anno dopo, tragicamente interrotta sulla costa toscana, da quell'improvvisa curva della via Aurelia, dove l'esuberante Vittorio Gassman - in "Il sorpasso" - guidava euforicamente sotto il sole di Ferragosto, la sua Lancia Aurelia B24 Spider. Con la fine degli Anni '60, infatti, nulla sarebbe più stato lo stesso - e lo sappiamo bene.

E a Brindisi? ... sarebbero seguiti gli Anni - per tanti aspetti veramente terribili e da dimenticare - '70 e gli '80: quelli di "marlboro city" e della "sacra corona unita". Adesso devo proprio chiudere, e lo faccio con il bravo Lionello Maci: "I ventenni brindisini degli Anni '60 oggi hanno i capelli, ammesso che li conservino ancora, incanutiti. Erano tutti belli quei giovani brindisini di mezzo secolo fa, anche se poveri in canna... Adesso, la nostalgia li afferra spesso alla gola quando ripensano alle vicende di quegli anni e fanno non poca fatica nel cercare di raccontare ai propri figli di quella Brindisi che non c'è più.»

## **BRINDISI "filia solis"**

*Nella parte più a nord del Salento è situata Brindisi, città antichissima crogiolo di culture e teatro di vicende entrate a buon diritto nei manuali della grande storia, città nobile e antica che secondo alcuni si dovrebbe chiamare Brunda. È noto a tutti che questo nome significa testa di cervo, non in greco o latino, ma in lingua messapica, il porto di Brindisi ha infatti la forma di una testa di cervo, le cui corna abbracciano gran parte della città. Il porto è famosissimo in tutto il mondo e da ciò nacque il proverbio che sono tre i porti della terra: Junii, Julii et Brundusii.*

*La parte più interna del porto è cinta da torri e da una catena; quella più esterna la proteggono gli scogli da una parte e una barriera di isole dall'altra: sembra l'opera intelligente di una natura burlona, ma accorta. La costa, che dal monte Gargano fino a Otranto è quasi rettilinea ed incurvata in brevi tratti, nei pressi di Brindisi si spacca ed accoglie il mare, formando un golfo che si insinua nella terra con uno stretto delimitato, come già detto, dalle torri e dalla catena. Un tempo, questa stretta imboccatura era profondissima e poteva essere attraversata con navi di qualsiasi grandezza.*

*Da questo stretto, il mare si riversa per un lungo tratto dentro la terraferma attraverso due fossati naturali che circondano la città; è sorprendente, soprattutto nel corno destro, la profondità del mare che in qualche punto, dicono, supera i venti passi. La città ha all'incirca la forma di una penisola, tra i due bracci di mare. Sul corno destro, ha una fortezza di straordinaria fattura, costruita con blocchi di pietra squadrata per volere di Federico II, e poi ha il castello Alfonsino, il Forte a mare dei brindisini.*

*Brindisi è cresciuta sul più orientale porto d'Italia che ne ha determinato il destino. Le colonne terminali della via Appia, specchiandosi dall'alto della loro scalinata nelle acque del porto interno, vigilano su quella che la tradizione vuole come l'ultima dimora di Virgilio. E poi Brindisi cela tantissimi altri frammenti di storia, le cui testimonianze sono ancora leggibili nel tessuto urbano, attraverso itinerari che si devono percorrere per ammirare l'eleganza dei suoi numerosi palazzi, le maestose dimore dei Cavalieri Templari, la ricchezza del suo patrimonio chiesastico e da ultimo, per scoprire l'essenza autentica della città che il grande Federico II definì "filia solis", esaltando la mediterranea solarità di questo straordinario avamposto verso l'Oriente.*