

*Tra Londra e Bombay: Brindisi e la Valigia delle Indie Testi e documenti (1861-1899)**

“La via mondiale che, percorrendo l'Italia, riesce a Brindisi e avvicina l'Europa alle Indie, troverà aperti tre varchi alla vaporiera per attraversare le Alpi”; così Vittorio Emanuele II (1820-1878), nel discorso della corona del 1871, evidenziava la ripresa di centralità del Mediterraneo e di Brindisi conseguente l'apertura del canale di Suez. La *Valigia delle Indie* è termine che ne contiene, si direbbe, molti altri; rappresentò, infatti, a un tempo, un luogo dell'immaginario, un treno che per lusso rivaleggiò con l'*Orient-Express*, un complesso sistema di trasporti, un itinerario marittimo. Questi significati convergono e hanno fulcro in Brindisi che della Valigia su snodo essenziale rappresentando l'ultima tappa occidentale del percorso che univa Londra a Bombay e, più generalmente, a tutte le colonie inglesi oltre Suez. L'associazione dei due termini non era scontata, anche se, in certo senso, già antivista da Salvatore Morelli (Carovigno 1824 - Pozzuoli 1880) il 1848 che reputava necessari gli interventi allora in atto su Brindisi “resa centro d'una forza commerciale, onde seguire l'universale impulso che aprir vuole libero cammino tra l'Oriente e l'Occidente mercé la comunicazione d'un canale che intersecherà l'istmo di Suez”¹. Perché l'auspicio di Morelli divenisse realtà occorre la convergenza di molti fattori quali il collegamento della città adriatica alla rete ferroviaria europea, l'adeguamento del porto alle nuove esigenze della navigazione, l'avvio di regolari servizi di collegamento marittimo con l'Egitto. Si trattava d'impegni e opere che lo stato unitario fece propri e che condusse a termine con iniziale successo.

Come rilevò Stefano Francesco Jacini (1826-1891) ministro dei Lavori Pubblici nei governi La Marmora II e Ricasoli II fino al 17 febbraio 1867, “l'opera e l'ingerenza dello Stato invece non ponno a meno d'essere grandissime laddove motivi imperiosi lo costringono alla rapida creazione di una rete di migliaia di chilometri, a dispetto, per così dire, delle condizioni economiche del presente. E questo fu il caso del Regno d'Italia. E invero, dove mai si è dato un altro esempio in Europa, di una lunga ferrovia di 586 km, eminentemente arteriale, come sarebbe la linea da Ancona a Brindisi, che tocca molte città popolate nel suo percorso, che attraversa provincie considerevolmente produttive, dotate, per la maggior parte, d'un buon sistema di strade ordinarie, come sarebbero le Marche, Terra di Bari e Terra d'Otranto, che ha tariffe, non meno che un servizio suscettibili di miglioramenti bensì, ma per altro abbastanza lodevoli; e i di cui introiti, malgrado tutto questo, sono appena sufficienti, se pur lo sono, per coprire le spese d'esercizio? Che se esempi simili si presentano in altri paesi, ivi certamente nessuno solleverà la pretesa di avere, per opera dello Stato, un'intera rete di linee non più produttive di quella”².

Fu il 25 ottobre del 1870 che la *Valigia* transitò ufficialmente per la prima volta attraverso la penisola con imbarco a Brindisi sul piroscafo *Delta*, il primo della *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* ad approdare in città³. Anche se il canale di Suez era stato inaugurato l'anno precedente, la *Valigia* faceva scalo ancora ad Alessandria. Da qui, col treno, viaggiatori e merci

*Per il periodo 1900-1914 rimando a G. CARITO, *Brindisi nel primo quindicennio del ventesimo secolo*, in “Atti dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica. La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra. Brindisi 2014-2018”, in corso di stampa.

¹S. MORELLI, *Brindisi e Ferdinando II o il passato, il presente e l'avvenire di Brindisi. Quadri storici di Salvatore Morelli*, Lecce: Tipi Del Vecchio, 1848, p. 119.

²S. JACINI, *Sulle opere pubbliche d'Italia nel loro rapporto collo stato: studj di Stefano Jacini*, Milano: stab. G. Civelli, 1869, p. 63.

³A. COMANDINI, *L'Italia nei cento anni del secolo XIX (1801-1900) giorno per giorno illustrata*, IV: 1861-1870, Milano: Antonio Vallardi, 1918-1929, p. 1292: il 24 ottobre 1870, “alle 11 ½, proveniente dal Brennero giunge a Bologna la prima grande valigia delle Indie con 111 sacchi. Parte alle ore 12.10 per Ancona e Brindisi”.

erano trasportati sino a Suez per continuare il viaggio attraverso il mar Rosso sino a raggiungere Bombay. L'Italia col traforo del Fréjus inaugurato il 17 settembre 1871 per il quale il 5 gennaio 1872 transitò per la prima volta il treno del collegamento Londra-Brindisi⁴ e il completamento della ferrovia Susa-Torino-Brindisi era diventata il ponte privilegiato per l'Oriente che imbarcava a Brindisi la posta, le merci e i passeggeri provenienti da tutta Europa. Il treno internazionale denominato *Valigia delle Indie* nasceva alla stazione londinese di *Victoria Station* come *India Mail* e raggiungeva Brindisi in 42h e 30'⁵. Grande era stato l'impegno del governo italiano per raggiungere questo traguardo; mancò tuttavia la volontà d'effettuare, in prosieguo, nuovi investimenti sia sul porto che sui collegamenti ferroviari sicché il 1897 la compagnia di navigazione P&O destinò al porto di Marsiglia i suoi grossi piroscafi, lasciando in esercizio a Brindisi solo *Iris* ed *Osiris*, due unità navali piccole e veloci dirette a Port Said. Nonostante il rinnovo delle convenzioni, lo scalo brindisino assumeva sempre minore importanza per la compagnia britannica, tanto che gli approdi furono ridotti da quindicinali a mensili. Questa situazione di precarietà si protrasse fino al 1914, quando, dopo circa quaranta anni, la via di Brindisi fu soppressa.

1. “Il treno delle Indie, il treno degli inglesi, la Valigia delle Indie, il *Peninsular Express* erano nomi diversi che indicavano però la stessa cosa: il treno meraviglioso che attraversava un continente dall'inizio alla fine, faceva i conti con tre lingue diverse e, giunto a destinazione, consegnava i passeggeri ai piroscafi della P&O al porto di Brindisi per la traversata finale”⁶

Il 21 agosto 1862 è promulgata legge con cui è autorizzato il governo a concedere al conte Pietro Bastogi (1808-1899) la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate meridionali, e di una linea da Voghera a Pavia e da Pavia a Brescia per Cremona. Il governo poteva così “concedere al signor conte Pietro Bastogi, sotto l'osservanza dei patti da lui proposti, e relativo capitolato d'onori, e colle modificazioni di cui nel testo unito alla presente legge, la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate: 1° Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce con una diramazione da Bari a Taranto”. Si prevedeva l'arrivo della vaporiera a Brindisi il 1 gennaio 1865 e ad Otranto il 1 gennaio 1866⁷. Con successivo Regio Decreto del 2 novembre 1862, n. 539, entrato in vigore il 21 novembre dello stesso anno, si stabiliva, “Visto l'atto pubblico del 18 settembre 1862, col quale in esecuzione dell'art. 7 di detta legge [legge del 21 agosto 1862⁸] il conte Bastogi costituisce una Società anonima sotto il titolo di «Società italiana per le strade ferrate meridionali»: “La Società anonima costituitasi nella capitale del Regno con atto pubblico del 18 settembre 1862, rogato Turvano, sotto il titolo Società italiana per le strade ferrate meridionali, è autorizzata, e ne sono approvati gli statuti in esso atto inserti, salvo l'osservanza del presente decreto”⁹.

I provvedimenti si legavano a iniziative tese a stabilire regolari linee di navigazione tra l'Italia e l'Egitto; con provvedimento del 2 gennaio 1862 erano stati fissati i termini di una convenzione tra il “Ministro dei Lavori pubblici e quello delle Finanze contraenti a nome dello Stato; Ed il signor

⁴C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo. La storia della ferrovia del Fréjus*, Borgone di Susa: Melli, 1998, p. 134.

⁵Per uno sguardo generale sulla problematica vedi G. CARITO, *Introduzione* a R. MARZOLLA, *Album del viaggiatore: nuova illustrazione di Brindisi: navigazione e ferrovie verso l'Italia e l'Oriente*, Brindisi: Editrice Alfeo; La valigia delle Indie, 1988 [Rist. dell'edizione: Napoli: Grande stabilimento tipo-litografico dei fratelli De Angelis, 1869].

⁶M. GUALANO, *Questionario per il destino. Storia di un anarchico giustiziere*, Foggia: Il Castello Edizioni, 2013.

⁷*Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia. Anno 1862 dal n° 409 al 1100*, IV, Torino: dalla Stamperia Reale, 1862, pp. 1843 e 1845-1846.

⁸L'art. 7 della convenzione di cui alla legge 21 agosto 1862 prevedeva: “Il concessionario si obbliga a costituire nel termine di un mese, dal giorno dell'approvazione per legge della presente Convenzione e nelle forme prescritte dalle leggi, una Società anonima, sotto il titolo - Società italiana per le Strade ferrate meridionali - col capitale di cento milioni in azioni, la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente Convenzione. La sede della Società e le adunanze generali degli azionisti dovranno tenersi nella capitale del Regno. Gli statuti della Società dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo” (*Raccolta ufficiale*, cit., pp. 1846-1847).

⁹“Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia”, n.263 del 06-11-1862 - Supplemento Ordinario n. 263, p. 1.

Carlo Mark Palmer [Charles Mark Palmer, 1822-1907], rappresentato dal signor Ulrico Geisser, suo procuratore, in virtù di mandato in brevetto del 14 novembre ultimo, rogato Ghiglia” per la concessione di una linea di navigazione tra Ancona e Alessandria d'Egitto. L'art. 4 della detta convenzione prevedeva: “Tosto che la ferrovia dell'Italia centrale sarà prolungata da Ancona fino a Brindisi, il governo potrà trasferire la stazione di partenza da Ancona a Brindisi, con che però questo trasferimento sia giudicato effettuabile per le esigenze del servizio da una Commissione di ufficiali speciali nominata dal governo. Questa traslocazione non darà luogo ad indennità a favore della Società, e la sovvenzione convenuta all'art. 1 sarà portata a lire 33 per ogni lega marina, e ciò pel 2° e 3° quinquennio d'esercizio, ferma sempre la sovvenzione di lire 35 stabilita pel primo quinquennio”. Si precisava, al successivo art.5: “I diritti di dogana che verranno pagati dalla Società per le macchine, ferri ed utensili che fossero introdotti nei porti d'Italia per sostituzione a macchine fuori servizio dei suoi battelli, o per riparazione delle medesime, verranno rimborsati dal governo alla Società medesima, previa loro giustificazione ed accertamento. Qualora per circostanze straordinarie, il prezzo del carbone nei porti di Ancona o di Brindisi si elevasse oltre le lire 50 per tonnellata, l'eccedenza da lire 50 fino a lire 60 verrà abbuonata per metà dal governo; oltre le lire 60, l'eccedenza sarà rimborsata integralmente”¹⁰. Il successivo 3 agosto, con legge n.741, entrata in vigore il 4 settembre dello stesso anno, si approvava la convenzione per la concessione del servizio postale tra l'Italia e l'Egitto “sotto condizione che nel termine di tre mesi dal giorno della promulgazione della presente legge il medesimo [Charles Mark Palmer] sia obbligato di costituire una Società anonima con azioni al portatore con sede e domicilio in Italia, la quale assuma in sé tutti i diritti e gli obblighi della concessione, ed abbia la piena ed esclusiva proprietà dei bastimenti, e di sottoporre dentro lo stesso termine gli Statuti di essa all'approvazione del governo nella forma prescritta dalle leggi vigenti nelle antiche Provincie del Regno. I Direttori della società saranno sempre cittadini del Regno Italiano”¹¹. Si trattava dell'atto di premessa alla costituzione della Società Adriatico Orientale che avrebbe garantito i collegamenti con l'Egitto sino al subentro, il 1870, della *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*¹². Il servizio assicurato dalla Società Adriatico Orientale fu fondamentale per evidenziare i vantaggi della *Brindisi route* rispetto alla via di Marsiglia: “*The vessels employed on the line from Brindisi to Alexandria, a distance of 954 miles, traversed in eighty-two hours, contract time, but often in much less time, are those belonging to the "Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico -Orientale", founded by Mr. Charles M. Palmer, of Newcastle -on - Tyne, to whom the concession of the contract for the postal service was granted by the Italian Government. The service was originally from Ancona, but is now between Venice, Brindisi, and Alexandria; and the contract was for fifteen years, of which five are expired. The vessels actually employed are of 980 tons or 1000 tons burden, though only bound by the contract to be of 800 tons. They are the Brindisi, the Cairo, the Principe Carignano, and the Principe Tommaso; all built of iron by Messrs. Palmers' Shipbuilding and Ironworks Company*

¹⁰Raccolta ufficiale, cit., pp. 1624-1626.

¹¹ “Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia” n.197 del 20-08-1862, p.1.

¹²Sessione 1867 prima della X Legislatura - Camera dei deputati — *Relazione della commissione composta dei deputati Casati, D'Amico, Bembo, Robecchi, Malenchini, Villa-Pernice, Frisari, Brunetti, Maldini sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici di concerto col ministro delle finanze nella tornata del 12 febbraio 1868. Maggiore spesa per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto. Tornata del 2 giugno 1868*, [Roma 1868], p. 1: “Difatti, il quaderno d'oneri annesso alla convenzione tra i Ministri anzidetti e la ragione sociale Carlo Mark Palmer e compagnia, che veniva sanzionata dalla legge 13 agosto 1862, se all'articolo 1 stabilisce che la società dovrà esercitare il servizio tra lo Stato ed Alessandria d'Egitto con quattro viaggi di piroscafi al mese, dice poi all'articolo 3 che gli orari degli arrivi e delle partenze dovranno sempre essere in relazione con gli arrivi e le partenze da Alessandria d'Egitto dei servizi delle Indie. Ora questi servizi delle Indie, che all'epoca della convenzione surriferita si esercitavano dalla *Peninsular and Oriental company* quattro volte al mese, dal mese di marzo di quest'anno si esercitano dalla stessa compagnia con un viaggio per settimana a giorno fisso. Il Governo adunque non poteva far di meno di regolare in conformità le partenze e gli arrivi dei piroscafi della nostra Società Adriatico-Orientale, pel fatto stesso della convenzione da una legge sanzionata”. “Almanacco Italiano: Piccola enciclopedia popolare della vita pratica, e annuario diplomatico, amministrativo e statistico”, VI (1901), p. 500. G. SANCES, *La marina mercantile italiana*, in “La rivista europea”, II (1871), vol. III, fasc. I, pp. 96-121: pp. 105-106 e Ivi n.1.

(Limited), in their great establishment at Jarrow -on - Tyne. Each vessel is 250 ft. long, 28 ft. broad of beam, and has engines of 270 nominal horsepower. Our Engraving, from a sketch by our Special Artist who lately travelled by the Mont Cenis and Brindisi New Overland Route to Egypt, represents the Cairo, one of these excellent steamboats, which is ably commanded by Captain Pacciotti and a good staff of Italian officers, with an Italian crew; but the engineers are Englishmen. Our Artist says the accommodation for first-class passengers is particularly comfortable; he commends especially the lofty ceiling of the saloon and cabins, 9 ft. 6 in. high, giving plenty of space between each sleeper's berth and the one above him. The table is good on board this vessel. The Cairo has accommodation for seventy first- class and seventy second - class passengers; the first class fare, including food, is 275f., or about £ 11. These steamboats leave Venice at three o'clock every Saturday afternoon, arriving at Brindisi on the Monday. They leave Brindisi at nine o'clock every Monday evening and arrive at Alexandria on the Friday morning. They start on their return from Alexandria every Sunday morning. This company has succeeded, after some trouble, in procuring for its boats at Alexandria equal facilities with the boats of the Peninsular and Oriental Company running from Marseilles and carrying the mails of the British Post Office. The times of arrival from Alexandria for the Brindisi boats will always correspond with the dates of the Indian mails; and the Indian news published by the London daily papers is often derived from letters and papers which have reached us by the Brindisi route sooner than they could have arrived here by Marseilles. The contract speed of the Marseilles boats is ten knots an hour, with allowances for entering and leaving ports; the Brindisi boats contract for ten knots an hour, without allowances, and their actual average time for the trip is seventy-eight hours to Alexandria and eighty hours back, leaving the Austrian Lloyd's boats from Trieste far behind. They are often able, being so powerful for their size, to get into the harbour at Alexandria when other vessels cannot do so"¹³. Si rilevava ancora: "With regard, in conclusion, to the expediency of this route for the Overland Mail, it is sufficient to observe that the express journey from London to Brindisi - a distance of 1477 miles - can now be performed in sixty-nine hours, and the voyage from Brindisi to Alexandria is accomplished in eighty-two hours. The journey from London to Marseilles takes only thirty -four hours; but the roundabout voyage from Marseilles to Alexandria is twice as long as the sea - passage from Brindisi; and the best speed of steamboats, as was before observed, is not half the ordinary speed of railway trains; so that the Marseilles route involves a great loss of time. It is actually but 103 miles longer than the Brindisi route. The difference of time, however, by the existing arrangements is, via Marseilles, eight days one hour: via Brindisi, six days seven hours. It will be easy, moreover, to save ten or twelve hours on the Brindisi route by a better correspondence of the Italian railway trains; and the Alpine tunnel, when finished, will again save four hours in crossing Mont Cenis. With these manifest advantages, the proposal to adopt the new line for our mails to India, China, and Australia should no longer be neglected by the British Post Office"¹⁴.

L'apertura al traffico ferroviario della tratta Bari-Brindisi, il 29 gennaio 1865, fu sottolineata dall'inaugurazione ufficiale del successivo 25 maggio, presenti i principi Umberto (1844-1900) e Amedeo[Amedeo, I duca d'Aosta (1845-1890)] di Savoia, il presidente della *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali* Pietro Bastogi, il generale Alfonso Lamarmora (1804-1878), i ministri Stefano Francesco Jacini e Luigi Torelli (1810-1887)¹⁵. L'evento non coincise con l'immediato trasferimento qui della funzione di porto caposcalo per l'Egitto anche se non mancarono treni speciali per sperimentare il percorso Londra-Brindisi; il 1 luglio 1865 parte "da Brindisi il primo treno speciale recante a Londra la *Valigia delle Indie*: perde 14 ore a Torino e 4 a Saint Michel, ma

¹³The Brindisi and Alexandria steamboats, in "The Illustrated London news", 20 febbraio 1869, p. 19.

¹⁴The new overland route and the port of Brindisi, Ivi, pp. 18-19: p. 19.

¹⁵Nel febbraio 1865 la "locomotiva percorre il tratto Brindisi-Monopoli coprendo 30 chilometri l'ora" (COMANDINI, cit., p. 679). Sull'inaugurazione della stazione di Brindisi Centrale vedi N. VACCA, *Brindisi ignorata. Saggio di topografia storica*, Trani: Vecchi, 1954, p. 186; vedi pure *Inaugurazione della ferrovia da Bari a Brindisi*, in "L'emporio pittoresco", 2 (1865), n. 43: dal 24 giugno al 1 luglio 1865, pp. 394 e 396.

con tutto ciò avvantaggia di sei ore sulla linea di Marsiglia”¹⁶; altro treno speciale sarebbe partito da Brindisi il 1 febbraio 1866¹⁷.

Il senatore Giovanni Siotto-Pintor (1806-1882), nella tornata dei lavori parlamentari del 27 febbraio 1866 evidenziava: “È gran tempo che la ferrovia ha toccato Brindisi. I vapori postali, che vanno in Egitto dovevano essere trasportati a Brindisi, e pagare così non so quante centinaia di chilometri di meno, che lo Stato paga. È un pezzo che la ferrovia ha toccato Brindisi, e nessuno parla di trasportarvi i vapori postali”¹⁸. L’anno successivo i rumori di guerra nei Balcani, in particolare, la rivolta di Creta del 1866-1869, consigliavano intanto estrema attenzione verso la Grecia e Brindisi; il 4 aprile 1867 il ministro ad Atene, conte Domenico Pes di San Vittorio della Minerva, riferiva al ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta (1829-1914) che “*Fils du général Garibaldi [Ricciotti Garibaldi(1847-1924)] parti ce matin avec 79 volontaires pour Brindisi sur le bâtiment de guerre Salamine que le Gouvernement grec lui a offert. Il me revient de très bonne source qu'avant de partir il a acheté 100 fusils. 31 autres volontaires presque tous refractaires iront sous peu à Alexandrie*”¹⁹. Due giorni dopo il ministro ad Atene fornisce maggiori ragguagli sulla spedizione e sull’atteggiamento del governo ellenico il quale “considerando che la presenza dei Garibaldini potesse nuocere ed esser sinistramente interpretata ha disposto ch’essi debbano partire al più presto per la via di Corfù e Brindisi e verrà ad essi pagato il viaggio”²⁰. Il 9 aprile 1867 il console italiano a Corfù, Giovan Battista Viviani, riferisce al ministro degli esteri Emilio Visconti Venosta: “Nella notte dal 6 al 7 corrente giungeva qui dal Pireo, Ricciotti Garibaldi con settantanove compagni. Egli lasciò Atene, non tanto per suo proprio moto, quanto per l’invito espresso del ministro Comunduros [Alexandros Koumoundouros (1817-1883)], il quale gli avrebbe fatto intendere che prolungandovi più oltre la sua dimora avrebbe messo il governo greco in impaccio coi ministri delle potenze protettrici. E tanto pare che premesse al signor Comunduros che Ricciotti Garibaldi ed i suoi compagni lasciassero la Grecia, che fu posta a loro disposizione la cannoniera *Salaminaper* condurli a Brindisi, via di Corfù... Garibaldi è partito ieri alle ore 4 p.m. per Brindisi con la cannoniera greca *Salamina* accompagnato da ventinove dei suoi, lasciando qui i cinquanta di che ho parlato più sopra, a spese sue, e sotto gli ordini del maggiore Sgarallino [Jacopo Sgarallino (1823-1879)] di Livorno. Non credo che questo fatto sia da considerarsi come avviamento alla formazione di una specie di deposito. Credo piuttosto che, avendo Garibaldi fatto in Italia a chi l’ha seguito in Grecia promesse, che non si sono potute realizzare, egli abbia preso il partito di lasciare qui i più turbolenti fra i suoi compagni, per acquistare tempo a trarsi d’impaccio”²¹. Il 4 luglio 1868, il presidente del consiglio e ministro degli esteri, Luigi Federico Menabrea informava i nostri rappresentanti diplomatici all’estero che non rispondeva a verità quanto si era riferito circa il preteso appoggio di unità navali statunitensi con conseguente naufragio nei pressi di Brindisi, a Ricciotti Garibaldi: “Consimili aperte e leali spiegazioni io ebbi col rappresentante degli Stati Uniti d’America, dappoiché andavasi pur dicendo e propagando che Garibaldi contasse in modo certo sull’appoggio dell’ammiraglio Farragut [David Glascoe Farragut (1801-1870)] e della squadra americana per tentare qualche moto. Dal signor Marsch [George Perkins Marsh (1801-1882), ministro plenipotenziario degli Stati Uniti a Firenze] io m’ebbi le più formali assicurazioni in contrario, né dubito che le medesime mi saranno fra breve confermate dall’inviato del re presso il governo di Washington. E siccome con ispudorata e maliziosa pervicacia alcuni fogli si

¹⁶COMANDINI, cit., p. 682.

¹⁷Ivi, p. 754.

¹⁸*Rendiconti del parlamento italiano sessione del 1865-66*. 1 (IX legislatura) dal 18 novembre 1865 al 30 ottobre 1866. Seconda edizione ufficiale riveduta. *Discussioni del senato del regno*. Vol. unico, Firenze: Cotta e compagnia, Tipografi del senato del Regno, 1866, tornata del 27 febbraio 1866, p. 236.

¹⁹MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani*, I serie: 1861-1870, vol. 8: 8 novembre 1866-15 giugno 1867, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1986, doc. 345, p. 461.

²⁰Ivi, doc. 354, p. 470.

²¹Ivi, doc. 362, p. 478.

profferivano garanti di sì false notizie, quale ad esempio quella della presenza di parecchi volontari italiani a bordo di un legno da guerra americano che avea dato in secco nelle vicinanze di Brindisi, il governo del re fece interpellare tutte le autorità e gli ufficiali della real marina andati a soccorrere quel legno e n'ebbe prova sicura della falsità dell'asserto”²².

Si trattava di fenomeni destinati a ripetersi pressoché ogni volta che la Grecia entrava in conflitto con la Sublime Porta; il 29 aprile 1897 Giacobbe Isacco Malvano, meglio noto come Giacomo Malvano (1841-1922), segretario generale nel ministero degli esteri, informa Antonio Starabba (1839-1908), marchese di Rudinì, presidente del consiglio dei ministri: “Questa ambasciata di Turchia mi partecipa essere informata che 26 corrente 300 volontari per Grecia si radunarono presso Civitavecchia per imbarcarsi su legno sconosciuto che attendeva al largo; che giornale «La Spezia» pubblica stessa data invito e norme per arruolamenti sotto auspici Mantegazza direttore di quel giornale, invito cui circa 50 individui intenderebbero corrispondere; che i volontari fatti sbarcare dall'«Albania» a Venezia hanno fatto colà dimostrazione ostile consolato ottomano; che il 24 e 27 corrente un vapore ellenico tentò imbarcare volontari a Rimini, ma ne fu impedito, mentre 15 altri, da Ancona che vollero imbarcarsi sul «Simeto», già avente a bordo 20 volontari da Venezia, trattenuti da autorità, partirono per Brindisi per procurarsi altro imbarco. Ambasciata avverte che sistema tali imbarchi clandestini è sempre il medesimo; lasciare, cioè, spiaggia da punti non sorvegliati, a piccoli gruppi, su barche da diporto, per raggiungere alto mare legno che li imbarca. Prego insistere vivamente presso autorità competenti per massima sorveglianza e rigorosa applicazione legge”²³. Il 2 giugno 1897 si annota: “i superstiti garibaldini imbarcatosi a Candia sull'Urania giungono ai primi del mese nel porto di Brindisi, acclamati da tutta la cittadinanza e accolti con bandiere e musiche”²⁴.

Il segretario generale agli esteri, Raffaele Ulisse Barbolani (1818-1900), scrivendo il 21 novembre 1867 al ministro ad Atene, Domenico Pes di San Vittorio della Minerva, informava delle accoglienze fatte al re Giorgio I di Grecia (1845-1913) e alla consorte Olga Konstantinovna di Russia, (1851-1926) in Venezia e del loro imbarco a Brindisi per il rientro in patria: “Ella avrà veduto dai pubblici fogli le accoglienze fatte al Re ed alla Regina di Grecia in Venezia dove vennero ricevuti dalle LL. AA. il Principe [Amedeo, I duca d'Aosta] e la Principessa d'Aosta [Maria Vittoria Carlotta Enrichetta Giovanna dal Pozzo della Cisterna (1847-1876)]. Ora le Loro Maestà sono partite pella via di Brindisi ed il R. Governo ha voluto che a titolo di onore una nave dello Stato scortasse sino nelle acque elleniche la fregata greca venuta in Brindisi per prendervi gli augusti viaggiatori”²⁵.

Il 6 luglio 1868, il presidente del consiglio e ministro degli esteri, Luigi Federico Menabrea, riferiva al re Vittorio Emanuele II che “abbiamo una breve visita della granduchessa Alessandra [Granduchessa Alessandra Iosifovna di Russia, nata principessa Alessandra Federica Enrichetta di Sassonia-Altenburg (1830-1911)], moglie del granduca Costantino di Russia [Konstantin Nicolaevič Romanov (1827-1892)], che il giorno 13 corrente verrà passare tre giorni a Venezia con due de' suoi figli per quindi recarsi in Grecia presso la regina sua figlia. Essa prenderà la via di Brindisi e viaggia affatto incognito”²⁶.

Il potenziamento della rete ferroviaria: apertura della Bari-Brindisi nel 1865; il tronco ferroviario Brindisi-Lecce nel gennaio 1866; il collegamento tra la stazione ferroviaria e il porto il

²²Ivi, vol. 10: 24 dicembre 1867-31 dicembre 1868, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1988, doc. 402, p. 444.

²³Ivi, III serie: 1896-1907, vol. 1: 10 marzo 1896 - 30 aprile 1897, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1953, doc. 414, p. 311.

²⁴A. COMANDINI-A. MONTI, *L'Italia nei cento anni del secolo XIX (1801-1900) giorno per giorno illustrata*, V: dal 1871 al 1900, Milano: Antonio Vallardi, 1930-1942, p. 1456.

²⁵MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti cit.*, vol. 9: 16 giugno-23 dicembre 1867, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1987, doc. 501, pp. 491-492.

²⁶Ivi, vol. 10, cit., doc. 405, p. 449.

1870; la linea Taranto-Latiano-Mesagne-Brindisi il 30 dicembre 1886²⁷; il collegamento tra le linee adriatica e tirrenica il 1874 oltre la famosa linea Torino-Bologna-Ancona-Brindisi, era motivato dal crescente interesse per i collegamenti con l'Oriente.

La questione dei collegamenti ferroviari fu al centro, nell'aprile 1869, di un animatissimo dibattito parlamentare che ne rilevava le criticità; l'on. Cesare Valerio (1820-1873), nella tornata del 22 aprile 1869 sosteneva: “Domandatene agli inglesi: quando arriva il vapore della *Peninsular* ad Alessandria d'Egitto, se il convoglio non parte immediatamente; per modo che molte volte questo vapore arrivando il venerdì (notate bene), altre volte in sabato od in domenica, e talvolta tardando fino al lunedì, subito arrivato il vapore e dato appena il tempo per fare le operazioni principali di scarico e carico, e tolti via al più presto gli imbarazzi doganali, parte e va direttamente al Cairo. E tutto ciò non lo ignora l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perché è appunto una delle nostre difficoltà del servizio da Brindisi, per cui noi siamo obbligati di anticipare il nostro arrivo al venerdì; perché, se arrivassimo il sabato, e che il vapore della *Peninsular* fosse giunto, non saremmo più in tempo, perché non troveremmo più il convoglio. Dunque, dico, perché non vi è un convoglio espresso, il quale non abbia orario e che faccia questo servizio, tanto più che non vi è nessuna difficoltà né tecnica né amministrativa, mentre è di una grande importanza l'averlo? lo capisco che delle ragioni anche in contrario se ne possono dare; ma io dico che questo è una necessità. E quando il servizio era nelle mani del governo, da questo lato si faceva molto meglio, poiché allora si guardava l'interesse pubblico e non quello privato di una società. Ripeto dunque che noi ci troviamo in una così fatale circostanza: da un lato la Francia artificialmente ritarda la nostra valigia di 16 ore, dall'altro lato noi lasciamo ritardare ed imbarazzare dalla società dell'alta Italia. Questi fatti sono veri, e 20 o 22 ore di differenza in un servizio postale quale effetto producano io lo lascio giudicare dalla Camera”²⁸. L'allora ministro “pei lavori pubblici”, Lodovico Pasini [Lodovico Pasini, ministro dei lavori pubblici dal 23 ottobre 1868 al 7 maggio 1869]) replicò commentando: “Debbo anche rammentare all'onorevole Valerio che vi fu un periodo durante l'anno 1868 in cui le corse delle strade ferrate al di qua delle Alpi erano combinate in modo che, se il trasporto delle corrispondenze e dei passeggeri per Brindisi fosse stato fatto fino a Susa coll'esattezza voluta ed a norma del prefissato orario, un convoglio direi quasi speciale le avrebbe prese e condotte direttamente a Brindisi senza perdita di tempo, ma l'esperienza ha provato che non si poteva fare conto sul loro arrivo a Susa ad un'ora fissa e determinata. Più volte si ebbe a vedere che, se il convoglio che doveva trasportare le provenienze di Francia verso Bologna ne avesse aspettato l'arrivo in Susa, esso avrebbe dovuto mancare all'orario stabilito pel suo passaggio nelle stazioni dell'Alta Italia, ed anche il servizio dell'Italia inferiore ne sarebbe stato disordinato. Fu questo uno dei motivi principali pei quali si è dovuto cambiare l'orario di partenza da Susa e da Torino; ma ora ho il piacere di poter assicurare l'onorevole Valerio e la Camera che col nuovo orario, che andrà in attività coi primi giorni di maggio, è posto rimedio a gran parte di questi inconvenienti. Anzi, siccome il sistema Fell si va sempre più perfezionando, e siccome si va

²⁷ La costruzione della Taranto-Brindisi fu funestata da incidenti come quello intervenuto il 17 agosto 1883: “in contrada Teresella, sul nuovo tronco ferroviario Taranto-Brindisi, causa la caduta di una frana, restano morti due operai e due feriti” (COMANDINI-MONTI, cit., p. 1065). Il 29 agosto 1885 “Un treno di materiali che lavora sul nuovo tronco Taranto-Brindisi si scontra nelle vicinanze della stazione di Taranto con una locomotiva di riserva. Si deplorano un morto e sei feriti, uno dei quali gravemente” (COMANDINI-MONTI, cit., p. 1161 e IVI, p. 1206, con notizia, al 30 dicembre 1886, che è aperto “al pubblico esercizio il tronco ferroviario Brindisi-Taranto.”). Vedi pure sul dibattito che accompagnò la realizzazione della rete ferroviaria salentina B. DE RINALDIS, *Sulla necessità di decretarsi d'urgenza l'esecuzione della Ferrovia da Taranto a Brindisi come complemento della linea Taranto-Basento-Contursi: riflessioni indirizzate al Parlamento Italiano dal dottor Bartolomeo De Rinaldis*, Torino: Stamperia dell'Unione tipografico-editrice, 1865; C. MACOR, *Relazione sul progetto di una Ferrovia Zollino-Gallipoli, e alcune idee intorno al modo di appalto e di costruzione per C. M. date alle stampe per cura de' municipi di Galatina, Nardò, Gallipoli*, Lecce: Stabilimento Tip. Scipione Ammirato, di proprietà di L. Cisaria (2ª edizione), 1878.

²⁸ *Rendiconti del Parlamento Italiano. Sessione del 1867* (Prima della Legislatura X) Seconda Edizione Ufficiale Riveduta. *Discussioni della Camera dei deputati*. Volume IX. Dal 16 febbraio al 1 maggio 1869, Firenze: Tipografia Eredi Botta, 1869, p.10.122.

incontro ad una stagione in cui non avverranno quelle burrasche e gravi intemperie che hanno talvolta interrotto le comunicazioni nell'inverno, si sono ora combinate le corse in modo che le corrispondenze ed i passeggeri, quando arrivino a Susa, possano proseguire immediatamente verso Brindisi. Io credo dunque che molti dei lagni fatti a questo riguardo cesseranno; e quindi avremo, come ha detto testé l'onorevole presidente del Consiglio, le corse celeri che da Brindisi condurranno attraverso il Brennero fino ad Ostenda, le quali faranno certamente concorrenza ai trasporti attraverso alla Francia. Difatti noi abbiamo degli esempi di passeggeri partiti da Alessandria e per la via di Brindisi e del Brennero andati in Inghilterra, dove sono arrivati 16 o 24 ore prima della valigia delle Indie arrivata per Marsiglia. Evidentemente i viaggiatori, quando vedranno che v'è una strada molto più breve, la preferiranno, poiché la valigia delle Indie, che ora prende la via di Marsiglia, impiega una giornata od una giornata e mezzo di più per fare quel tragitto. Se per la via di Francia si porranno inciampi, sarà preferita alla strada del Moncenisio quella d'Ostenda. A questo proposito mi credo in dovere di dire che da parte del ministro degli affari esteri e di quello dei lavori pubblici si fanno continui studi per cercare di migliorare le convenzioni postali con tutti gli Stati²⁹. Carlo Arrivabene Valenti Gonzaga (1820-1874), in tale occasione, ebbe a illustrare quanto il sistema Fell, applicato al Cenisio, avesse, in attesa del completamento del traforo alpino, avvantaggiato le comunicazioni fra Francia e Italia e reso più facilmente raggiungibile il porto di Brindisi: “Farò anzitutto rimarcare alla Camera la contraddizione che si ebbe a notare fra quanto ci dissero l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro dell'interno intorno ai risultati pratici del sistema Fell applicato al Moncenisio, e le dichiarazioni contrarie testé fatte in ordine al servizio di quella ferrovia dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Che contraddizione vi sia stata lo rammenterà la Camera, avvegnaché l'onorevole conte Menabrea e l'onorevole conte Cantelli notassero, direi quasi, di successo fallito quel sistema, mentre l'onorevole senatore Pasini ce lo diceva in via di ognor più crescente miglioramento. E di questa più esatta dichiarazione che contraddice la prima, io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e ne dirò la ragione. La strada ferrata, che dal nome dell'inventore del sistema si appella comunemente strada Fell, fu costruita con un capitale in maggior parte fornito da otto o dieci gran signori inglesi, ai quali costò l'ingente somma di sei o sette milioni di lire, dei quali con tutta probabilità, non un centesimo rientrerà nelle loro tasche. Non speranza di guadagni, ma desiderio di vedere sciolto uno dei grandi problemi della scienza meccanica, a sobbarcarsi in quell'impresa li induceva. Che quell'impresa, trionfalmente superata, abbia giovato all'Italia ed alla Francia, abbreviando di ben dieci ore le comunicazioni postali, il trasporto delle merci celeri e dei viaggiatori, nessuno, io credo, neanche l'onorevole conte Menabrea e l'onorevole conte Cantelli, vorrà negare. Ed è perciò che noi dovremmo serbare più palese gratitudine agli iniziatori di quell'opera, anziché criticare, e severamente criticare, il sistema da loro con tanto dispendio di danaro applicato a quel passo alpino che nella parte orientale è pur nostro. Messe così in chiaro le cose, e confutati i troppo severi giudizi dai due onorevoli ministri pronunziati intorno al sistema Fell, mi sia concesso di esaminare la questione, che è la vera, sollevata dall'onorevole Valerio. La questione sollevata dall'onorevole Valerio, se io l'ho ben compresa, è di un ordine affatto diverso da quella, per incidenza forse, trattata dall'onorevole presidente del consiglio e dall'onorevole ministro per l'interno. Infatti, ammesso anche che nella stagione invernale il sistema Fell abbia a lottare colle grandi difficoltà ingenerate in quelle aspre gioaie delle Alpi dalle condizioni atmosferiche, starà pur sempre che la sua applicazione al Cenisio ha facilitate le nostre comunicazioni d'oltralpe. E che le abbia facilitate non si può ragionevolmente negare, quando si consideri che col servizio delle Messaggerie, nella stagione invernale, non di rado accadeva che l'interruzione di esse durasse talvolta cinque o sei giorni, mentre che dopo l'apertura della via ferrata Fell esse non hanno mai sorpassato i tre giorni. D'altra parte, la questione sollevata dall'onorevole Valerio è completamente indipendente dal

²⁹Ivi, p. 10123; l'interesse inglese per la via di Brindisi attraverso il Cenisio e l'uso del sistema Fell fu sempre vivo; vedi *The Mont Cenis Railway*, in “The illustrated London news”, vol. LII, n. 1464, Saturday, January, 11, 1868, p. 113 e, Ivi, *Rambles on railway*, p. 123.

servizio più o meno esatto, che possa fare la nuova via ferrata del Moncenisio. Si tratta solamente di organizzare un treno celere il quale, senza vincolo di orario, appena giunta a Susa la valigia d'oltr'Alpe che contiene quella delle Indie, parta per Brindisi. Un governo, un paese che giustamente reputa tanto importante il transito di quella valigia, deve pure trovare modo di organizzare un tale servizio. E che un tale servizio si possa organizzare e si debba anzi organizzare, lo desumo da un fatto che esporrò alla Camera e che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non deve ignorare. Se le mie informazioni fossero state esatte, la direzione di una compagnia di navigazione avrebbe già iniziate pratiche colla compagnia dell'alta Italia e colla meridionale onde assicurarsi, nel caso che una convenzione presentata alla Camera avesse ad essere sancita, per assicurarsi, dico, un treno celere fra Susa e Brindisi. E questo treno dovrebbe partire dal piede delle Alpi, appena arrivata la valigia delle Indie, non arrestarsi che un momento a Bologna e proseguire senz'altra interruzione sino a Brindisi. Per assicurarsi siffatto treno quella compagnia pagherebbe un tanto per chilometro a quelle società ferroviarie. Ora, io domando alla Camera, domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici: se una società privata può sobbarcarsi a questa spesa, non lo dovrà, non lo potrà esso un governo a fronte di un interesse massimo, di un interesse sì lungamente vagheggiato e per far trionfare il quale l'Italia ha fatti tanti sacrifici? Ma ditemi, o signori: tutte le somme che abbiamo votate per il porto di Brindisi e tutte le sovvenzioni che abbiamo assentite onde accelerare la costruzione della grande linea del litorale Adriatico, non hanno esse avute per iscopo principale di aprire in un giorno più o meno lontano questa grande arteria del commercio che dirò mondiale, per servirmi di una frase giustamente vagheggiata da un nostro onorevole collega, dall'onorevole Semenza [Gaetano Semenza (1825-1882)]? Mondiale, io lo spero, diverrà un giorno questa grande arteria che da Susa a Bologna, da Bologna a Brindisi, è destinata al percorso della valigia inglese, dell'olandese, della germanica e della russa per l'Oriente. Egli è quindi che, riassumendomi, ed accettando i concetti così praticamente svolti dall'onorevole Valerio, domanderei che, giacché una compagnia privata intendeva organizzare a sue spese un treno espresso fra Susa e Brindisi, lo organizzasse, e prestamente, il governo. Al ministro dei lavori pubblici tornerà più facile il compito, avvegnaché i direttori dell'Alta Italia e delle Meridionali son troppo solerti, troppo intelligenti per non vedere la convenienza di siffatta misura, reclamata d'altra parte dall'opinione pubblica e in Italia e all'estero”³⁰.

Sull'argomento si discusse ancora il 24 aprile 1869; l'on. Lazzaro Negrotto Cambiasso (1823-1902) si soffermò sul collegamento Susa-Brindisi evidenziando l'interesse francese a ritardare gli inoltri per l'Italia attraverso il Cenisio: “Dirò una sola parola relativamente alle corrispondenze tra il Moncenisio e Brindisi. Sono pochi giorni che l'onorevole Arrivabene vi provava come sarebbe necessario che si attivassero tra il Moncenisio e Brindisi dei convogli speciali per il passaggio della valigia delle Indie. Io capisco che a questo vi possa essere un ostacolo, in quanto che difficilmente ciò si potrebbe ottenere ove le società delle ferrovie non venissero sussidiate. Ma se non si può avere un convoglio speciale, io domando che si pensi almeno seriamente a stabilire dei convogli a grandissima velocità per non pregiudicare il passaggio di quella valigia attraverso l'Italia. Evidentemente noi abbiamo già un danno in questa cosa, in quanto che la Francia, la quale non può veder di buon occhio che la valigia si svii dal porto di Marsiglia, cercherà di fare il possibile perché le sue ferrovie e diligenze non arrivino in coincidenza colla nostra ferrovia a Susa. Ora, se noi per trascuranza non procureremo almeno di rendere più celere il servizio italiano, evidentemente la daremo vinta alla Francia, con danno immenso per il nostro paese. A tutti, del resto, deve essere noto quanto spesse volte i commercianti risentano danno dal ritardo delle lettere; ebbene, quelle che arrivano dall'Oriente a Genova per la via di Marsiglia, vi giungono due e talora tre giorni dopo che non quelle che passano per la via di Brindisi; e, noti la Camera che, stando le cose quali sono in questo momento, il servizio di questa linea non è attuato con tutta quella celerità e precisione che si dovrebbe. Io credo che il signor ministro, a fronte di queste considerazioni, dovrebbe far sentire alle società delle ferrovie che è ormai tempo che si persuadano che, allorquando il Parlamento ha

³⁰Ivi, pp. 10123-10124.

creduto di cedere loro le ferrovie dello Stato, non avrebbe certamente ciò fatto se avesse potuto immaginare che il paese ne sarebbe stato così male servito. Io confido che il signor ministro, riconoscendo la giustezza delle domande consegnate nell'ordine del giorno da me presentato in unione ad altri onorevoli miei colleghi che vollero onorarlo della loro firma, lo vorrà accettare, adoperandosi poi con tutta alacrità per attuare quanto noi chiediamo nell'interesse del pubblico servizio e del commercio nazionale”³¹. Nella circostanza, Carlo Arrivabene evidenziò ancora: “Il tratto poi fra Susa e Brindisi essendo di una velocità media di chilometri 46 per ora, la distanza quindi, che è di 1149 chilometri, si percorrerebbe in 26 ore. Io mi sono permesso di entrare in siffatti particolari per mettere bene in sodo questa questione e stabilire questo fatto, vale a dire che abbiamo ottenuta una velocità tale da rispondere alle esigenze del nostro movimento. Ed in quest'opinione mi confermo sempre più, se esamino il Bradshaw inglese, vale a dire il libro in cui è registrato il gran movimento ferroviario di quel paese”³².

Lodovico Pasini, ministro pei lavori pubblici, replicò agli intervenuti sia precisando che si sarebbe dato corso all'istituzione di un treno speciale sulla tratta Susa-Brindisi, sia informando sui contatti avuti in Germania per ottenere più celeri collegamenti fra Ostenda e Verona con prosecuzione verso Brindisi: “Io perciò ho nulla a replicare alle sue osservazioni. parendomi poi che la conclusione del suo ordine del giorno sia soltanto il desiderio di venire assicurato che un treno speciale sarà sollecitamente stabilito tra Susa e Brindisi, io ho a tale proposito la compiacenza di poter assicurare la Camera che appunto di ciò si stava trattando da molto tempo colle società ferroviarie, e che furono già stretti degli accordi, in forza dei quali questo treno speciale, da Brindisi a Susa, andrà in vigore nel prossimo maggio. Questo treno speciale, o signori, gioverà ad assicurare il passaggio, attraverso l'Italia e verso i paesi di levante, dei passeggeri e delle corrispondenze provenienti specialmente dall'Inghilterra, che saranno assai sollecitamente condotte per il Cenisio a Brindisi; ma non servirà ancora al trasporto della valigia delle Indie, perché al trasporto di questa valigia attraverso il Cenisio abbiamo un'opposizione sì viva e durevole che esso probabilmente non potrà avere principio se non quando il traforo del Cenisio sarà terminato. Ciò però non toglie che non si debba fin d'ora attivare questo treno speciale e celere da Susa fino a Brindisi e facilitare quindi tutte le relazioni commerciali col Levante. Soggiungerò a questo proposito che abbiamo mandato in Germania da molti giorni e per la seconda volta un nostro incaricato, il cavaliere Biglia, per trattare colle amministrazioni di tutte quelle ferrovie ed istituire, se fosse possibile, una corsa celere speciale che da Ostenda giunga a Verona, e prosegua poscia verso Brindisi. Sembra però che questa corsa celere settimanale non si sia potuta stabilire, ma invece abbiamo ottenuto che una corsa quotidiana da Ostenda verso Verona sia resa più celere che sarà possibile, e così noi avremo ben presto, per la via di Ostenda per Verona a Brindisi, attivata all'Inghilterra una comunicazione che si avvantaggerà sopra quella per Marsiglia di 24 ore almeno, e sarà certamente preferita per chi deve recarsi dall'Inghilterra in Egitto e viceversa”³³.

Il successivo 26 aprile 1869 Lodovico Pasini offriva ulteriori precisazioni: “L'onorevole Sormani [Luigi Sormani Moretti (1834-1908)] ha preso ad esaminare l'amministrazione delle ferrovie sotto il rapporto delle tariffe e specialmente delle tariffe delle merci. Egli domanda cosa si è fatto dopo l'ordine del giorno dalla Camera mente l'attenzione della Camera emesso nel 1867, che istituiva un'apposita Commissione per le tariffe e per fare studi speciali relativi alla valigia delle Indie. Gli studi sulle tariffe non furono mai intermessi; e il governo non ha mai cessato di darsi molta premura per favorire il passaggio attraverso l'Italia della valigia, se questa via fosse stata prescelta ed accettata dall'Inghilterra. Il governo a questo fine ha promosso importantissimi lavori nel porto di Brindisi, i quali sono già molto avanzati; ed ha obbligato le compagnie ferroviarie a stabilire corse celeri a traverso l'Italia fino a Susa; le quali corse, come ho avuto l'onore di dire l'altro giorno, saranno d'ora in poi stabilite in modo ancora più regolare”³⁴.

³¹Ivi, pp. 10174-10175

³²Ivi, p. 10180

³³Ivi, p. 10182.

³⁴Ivi, pp. 10192-10193.

Una corrispondenza da Brindisi del 31 maggio 1869 riferisce sugli esiti della conferenza internazionale svoltasi a Stoccarda: “La conferenza internazionale, riunitasi in questi giorni a Stutgard [Stuttgart] per stabilire un servizio regolare di ferrovia tra Brindisi ed Ostenda e richiamare su questa linea il transito della valigia delle Indie, ha deciso che tal servizio sia giornaliero. L'economia adunque del tempo da Londra ad Alessandria di Egitto, in confronto della via di Marsiglia, è di 12 ore”³⁵.

Il 10 luglio 1869 sulla stampa appaiono notizie estremamente favorevoli per Brindisi: “Pare che il signor ministro dei lavori pubblici [Antonio Mordini (1819-1902), ministro dei lavori pubblici dal 13 maggio 1869 al 14 dicembre 1869 nel III governo Menabrea] si sia in questi giorni molto occupato della prossima apertura del canale di Suez, avendo ordinato treni diretti ogni settimana tra Susa e Brindisi in coincidenza con la ferrovia Fell e con i battelli italiani provenienti da Alessandria d'Egitto anche nei casi di ritardo dell'una e degli altri. Per mezzo del Württemberg ha studiato il modo da ottenere che la linea del Brenner abbia la migliore coincidenza col treno diretto fra Torino e Brindisi: per il che riunirà in breve nella città di Verona i delegati delle diverse società di ferrovia. E da ultimo lo stesso signor ministro si è dato a trattare con l'Inghilterra per la spedizione con la via di Brindisi, di una valigia supplementare per le Indie giovandosi dei treni diretti e della navigazione dei navigli italiani. Così dal giornale *Il Diritto* giunto oggi in Napoli. Se tutto ciò, com'è a credere, deve tenersi per vero, Brindisi oggi non avrà ancora tutto, ma molto. Il tempo le darà il resto”³⁶. In effetti il servizio avrà avvio il 4 ottobre 1869 allorché si annota: “Questa sera è giunta per la prima volta la valigia supplementare per le Indie partita sabato da Londra. Solo cinquant'ore da Londra a Brindisi!”³⁷.

Si susseguiranno, in prosieguo, notizie che si riveleranno solo in parte vere; il 19 luglio “si è telegrafato a Brindisi come il governo abbia sottoscritto con alcuni banchieri i patti preliminari di una convenzione per le opere da eseguirsi nel porto di Brindisi, le quali ascenderanno alla spesa di meglio che dodici milioni di lire”³⁸. Il 31 luglio 1869 “si è saputo che il signor ministro dei lavori pubblici ha concesso all'impresa Gabrielli la costruzione di dock e di bacini da raddoppi nel porto di Brindisi” che non saranno in realtà mai realizzati. Maggiore importanza, almeno per l'antiquaria locale, avrà il ritrovamento, segnalato nella stessa data, di un'antica iscrizione di cui fu data iniziale affrettata interpretazione poi rivelatasi erronea: “Venne tratta dalla foce del porto un'antica iscrizione latina in quattro versi. Il bibliotecario arcidiacono Giovanni Tarantini ne ha fatta una lunga illustrazione nella quale sostiene che da Misegene figliuolo di Massinissa sia stata offerta a Brindisi dove questo principe riparò, quando sopraffatto dalla tempesta ritornava in Africa dopo di aver combattuto a pro dei romani nella guerra macedonica. Che Misegene ebbe dispersa la flotta nell'Adriatico e si salvò con sole tre navi in Brindisi, non è a porre in dubbio. Lo dicono gli antichi storici: fra questi, Tito Livio e Valerio Massimo. Che poi in memoria del generoso modo con cui i brindisini lo accolsero e lo tennero seco, avesse voluto lasciar loro questa prova del suo grato animo, è una congettura che si avvicina molto alla verosimiglianza: del che è a lodare il sapiente uomo, per opera del quale l'archeologia italiana si è arricchita di un'importante scrittura”. Contestualmente la “previdente sottoprefettura di Brindisi, in servizio dei moltissimi che passeranno per questa città in occasione dell'apertura dell'istmo di Suez, ha compilato in italiano e in francese un libretto d'indicazioni dal quale i viaggiatori sapranno il prezzo di quanto può ad essi bisognare in tutte le occorrenze della vita”³⁹. E ciò per evitare gli abusi e le frodi che i merciaioli e gli speculatori mettono in opera allorché in un paese, sia per festa o per altra solenne cagione, vi è

³⁵C. DE STERLICH, *Cronica giornaliera delle province napoletane dal 10 marzo al 31 dicembre 1869*, Napoli: Stab. Tip. delle Belle Arti, 1869, p.190.

³⁶Ivi, pp.276-277.

³⁷Ivi, p. 454.

³⁸Ivi, pp. 294-295.

³⁹*Guida provvisoria pei viaggiatori in Brindisi in occasione dell'apertura del Canale di Suez - Guide provisoire pour les voyageurs qui visiteront Brindisi à l'occasion de l'ouverture du Canal de Suez*, Brindisi: tip. Adriatico-Orientale, 1869.

uno straordinario convenir di gente. E certo da tutt'i punti d'Europa si andrà a Brindisi per recarsi a Suez. Per il che benissimo si è avvisata nel fare un libro simile che varrà forse sopra ogni altra cosa a trarre verso Brindisi la simpatia dei viaggiatori". Ancora il 31 luglio 1869 è data notizia che il consiglio comunale di Brindisi "nella tornata del dì 8 del mese deliberava all'unanimità di non poter aderire alla domanda del ministro delle finanze per esimere dalla imposta i materiali di costruzione impiegati alle opere del porto della stessa Brindisi"⁴⁰. Vi sarà tuttavia un ripensamento e nella seduta del 21 ottobre è "abolita la tassa sui materiali da costruzione. Brindisi è la prima fra le città d'Italia a dare l'esempio dell'abolizione d'una tassa"⁴¹. Nella tornata del consiglio comunale di Brindisi del 23 ottobre 1869 "a proposta del consigliere Pompeo Terribile, si è discussa ed approvata la proposta di lire mille all'anno come compenso al sindaco per indennità di spese". Nella successiva tornata del 26 ottobre 1869, il "consiglio municipale ... ha elevata da 4 a 6 mila lire la somma assegnata alla pubblica beneficenza"⁴².

Il 1 agosto 1869 s'informano i viaggiatori sulla presenza di nuove e migliori opportunità per raggiungere Brindisi: "Per assicurare maggiormente la coincidenza delle corse fra Susa e Brindisi con quelle delle ferrovie di Oltralpe e dei piroscafi italiani verso l'oriente, a cominciare da oggi, vi sarà un treno in ogni domenica fra queste due città: il quale, movendo a mezza notte circa da Torino, trasporti i viaggiatori a Brindisi in tempo da partire all'una del mattino col battello a vapore alla volta di Alessandria di Egitto, nel caso, che per ritardo d'arrivo del treno internazionale a Susa, il trasporto non possa aver luogo col convoglio ordinario in partenza da Torino alle ore 9 e 40 pomeridiane. Nel viaggio di ritorno, qualora il piroscafo proveniente da Alessandria non arrivasse nel mercoledì a Brindisi in tempo da partire alla volta di Susa col treno delle 10 pomeridiane, avrà luogo verso le 4 del mattino un treno speciale che trasporti i viaggiatori a Torino ed a Susa coincidendo con la partenza del treno internazionale da Susa a Saint-Michel"⁴³. Il 14 settembre 1869 si avvia "in servizio dei privati e con orario limitato di giorno l'uso del posto semaforico di Brindisi"⁴⁴.

Il 5 ottobre 1869 nel "congresso delle camere di commercio in Genova, il com. d'Amico [Eduardo D'Amico (n.1828)], rappresentante quella di Brindisi, ha oggi pronunziate parole applaudite dall'intero congresso che ad unanimità ha approvato le sue proposte, tutte riguardanti l'interesse non solo di Brindisi ma dell'Italia. Queste proposte, approvate, come ho detto, dai rappresentanti del singolo commercio d'ogni città italiana, sono: 1. Che il porto di Brindisi venisse al più presto possibile fornito di un bacino di carenaggio galleggiante. 2. Che si compia

⁴⁰DE STERLICH, cit., pp. 330-331; altro frammento dell'epigrafe illustrata dal Tarantini, recuperato sempre durante i lavori di dragaggio del porto, consentirà una lettura completa del testo:

*Si non molestum est, hospes, consiste et lege.
Navibus vélivolis magnum mare saepe cucurri,
accessi terras conplures: terminus hicc(e) est,
quem mihi nascenti quondam Parcae cecinere.
Hic meas déposui cúras omnésque labores;
sidera non timeo hic nec nimbos nec mare saevom,
nec metuo, sumptus ni quaestum vincere possit.
Alma Fides, tibi ago grates, sanctissima diva:
fortuna infráctá ter me fessum recreásti:
Tú digna es, quam mortales optent sibi cúnti.
Hospes, vive, vale. In sumptum superet tibi semper,
qua nón sprévisti hunc lapidem dignumq(ue) dicasti.*

Sull'epigrafe, conservata nel museo "Ribezzo" di Brindisi, vedi *L'uomo romano*, a cura di A. GIARDINA, Roma- Bari: Laterza, 1989, pp. 287-288; mi si consenta il rinvio, per le fasi del rinvenimento e le prime attribuzioni, a G. CARITO, *Per il bimillenario virgiliano: note brindisine*, in "Brundisii res" 1978, 10, Brindisi: Amici della "A. De Leo", 1982, pp. 143-156.

⁴¹DE STERLICH, cit., p. 483.

⁴²Ivi, pp. 485 e 486.

⁴³Ivi, pp. 334-335.

⁴⁴Ivi, p. 403.

immediatamente il tronco di ferrovia lungo due chilometri circa, fra l'attuale stazione ed il porto, e che presso lo scalo dei piroscafi si provveda alla stazione per le merci. 3. Che si provveda in Brindisi alla istituzione di magazzini generali. 4. Che si faccia ogni sforzo perché i piroscafi inglesi della *Peninsular Company* mettano capo a Brindisi, e nel caso di rifiuto, si cerchi di ottenere che facciano scalo in Brindisi i piroscafi della *Bombay and Bengal Company*, o quelli della società americana *Mediterranean and Oriental Company*. 5. Che si stabiliscano al più presto possibile delle agenzie nei principali centri che sono sulla via delle Indie: da un lato Londra, Parigi, Amsterdam, ecc.: dall'altro Bombay, Calcutta, Shangay, ecc.; le quali fornissero ai viaggiatori biglietti di transito diretti, e tutte le indicazioni necessarie per seguire la via di Brindisi, incaricandosi del direttissimo trasporto dei bagagli e delle paccottiglie. 6. Che si promuova la costruzione di una ferrovia tra Brindisi e Taranto, come continuazione indispensabile di quella Napoli-Taranto già decretata. E certo, intanto, come ha detto lo stesso signor d'Amico, che per i lavori fatti, venne oggi aperto alla navigazione dell'istmo di Suez il porto di Brindisi: per la qual cosa il movimento commerciale di questo porto, che nel 1863 fu appena di tonnellate 81mila, supera oggi le 435mila⁴⁵. Sulla ferrovia Taranto-Brindisi non mancava l'impegno del consiglio provinciale di Terra d'Otranto che il 31 ottobre 1869 stabilì "di spendersi un milione e mezzo per costruire due tronchi di ferrovia fra Taranto e Brindisi e fra Gallipoli e Zollino, e darsi questa somma non come premio, ma come incoraggiamento e in rate annuali a chi vorrà imprendere l'opera"⁴⁶.

Di fatto, la via di Brindisi è, già il 1869, la preferita dai viaggiatori inglesi; la stampa britannica informa che è da Brindisi che s'imbarcano, diretti ad Alessandria, il principe e la principessa del Galles: "*The Prince* [Albert Eduard (1841-1910) re col nome di Edoardo VII (1901-1910)] *and Princess of Wales* [Alexandra Carolina Marie Charlotte Louise Julia di Schleswig-Holstein-Sønderborg-Lyksborg (1844-1925)], *accompanied by Prince Albert Victor* [Alberto Vittorio Cristiano Edoardo (1864-1892)], *Prince George* [Giorgio Federico Ernesto Alberto (1865-1936)], *and Princess Louisa of Wales* [Luisa Vittoria Alessandra Dagmar (1867-1931)], *and attended by their suit, took leave of the King and Queen of Denmark* [Federico VIII e Luisa di Svezia], *and left Copenhagen yesterday week en route for Egypt. The Danish Royal family and the Ministers of State accompanied their Royal Highnesses to the railway station. A large concourse of the citizens assembled to witness the departure of the Royal travellers. The Prince and Princess left the station at a quarter to nine in the evening amid the enthusiastic greetings of the spectators. Their Royal Highnesses arrived at Lubeck on the following morning, and were received by the English Minister, Mr. Ward. The Prince and Princess afterwards proceeded to Hamburg, where they were met at the Victoria Hotel by the Duke and Duchess of Schleswig-Holstein Glücksburg* [Federico di Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg (1814-1885) e Adelaide di Schaumburg-Lippe (1821-1899)]. *The Prince and Princess here took leave of their children, who proceeded on their journey to England, under the care of the Marchioness of Carmarthen and Lieutenant-General Sir William Knollys* [Sir William Thomas Knollys (1797-1883)]. *The Prince and Princess left Hamburg for Berlin, on a visit to the Crown Prince and Crown Princess of Prussia* [Federico III di Prussia (1831-1888) e Vittoria di Sassonia-Coburgo-Gotha (1840-1901)]. *Their Royal Highnesses arrived at Berlin at seven o'clock on Sunday evening and were received at the railway station by the Crown Prince* [Federico III di Prussia (1831-1888)], *who accompanied them to the palace. The Prince and Princess left Berlin, at eleven o'clock on Wednesday evening, for Vienna. Their Royal Highnesses were accompanied to the railway station by the Crown Prince* [Federico III di Prussia (1831-1888)], *the English Ambassador, and the Danish Envoy. The Prince and Princess will be joined at Brindisi by the Duke of Sutherland* [George Sutherland-Leveson-Gower, III duca di Sutherland (1828-1892)], *the Marquis of Stafford* [Cromartie Sutherland-Leveson-Gower, (1851-1913)], *Colonel Marsh, Dr. Russell, Captain Sumner, and Count Arrivabene* [Carlo Arrivabene Valenti Gonzaga]. *Their Royal Highnesses will embark at Brindisi in her Majesty's steam - frigate Ariadne,*

⁴⁵Ivi, pp. 456-457.

⁴⁶Ivi, pp. 502-503.

*Captain Colin Campbell, and proceed to Alexandria, en route for Grand Cairo and the Nile. The Ariadne is convoyed by the steam-tender Psyche. Prince Albert Victor [Alberto Vittorio Cristiano Edoardo (1864-1892)], Prince George [Giorgio Federico Ernesto Alberto (1865-1936)], and Princess Louisa of Wales [Luisa Vittoria Alessandra Dagmar (1867-1931)], attended by the Marchioness of Carmarthen, Lieutenant-General Sir William Knollys [Sir William Thomas Knollys (1797-1883)], and Colonel Keppel [Frederick Charles Keppel (1831-76)], arrived at the railway station Du Nord, Brussels, on Monday, from Cologne. Their Royal Highnesses were received by the English Ambassador and of the Master of the Ceremonies and the Grand Chamberlain of the King of the Belgians. The Royal family proceeded in the King's carriages to the Hotel Belle Vue. Their Royal Highnesses continued their journey to England on Tuesday, via Calais to Dover, and thence, by the South-Eastern Railway, to Charing-cross. The Royal travellers drove to Marlborough House. Princess Victoria of Wales remains with the Queen at Osborne House”⁴⁷. Il principe e la principessa del Galles, sulla fregata *Arianna*, faranno rientro a Brindisi il 2 maggio 1869: “Nel più stretto incognito sono giunti oggi in Brindisi il principe e la principessa di Galles. Li hanno ricevuti il generale Angelini [Achille Angelini (1812-1889)] inviato dal re, il prefetto della provincia com. Antonio Winspeare [Antonio Davide Winspeare (1822-1918), duca di Salve], il conte Arrivabene, il sindaco di Brindisi [Giuseppe De Castro, sindaco dal 17 febbraio 1869 al 14 dicembre 1869] ed altri. Dopo un'ora sono ripartiti per terra con la strada ferrata”⁴⁸.*

Il 1 marzo 1869 si annota: “A mezzodì è arrivata col treno diretto una compagnia di signore e signori inglesi in numero di 21, fermandosi all'Hôtel d'Angleterre. È questa la seconda spedizione per l'Egitto, via di Brindisi, dell'agenzia Cook di Londra dove i passeggeri hanno preso i biglietti. Partiti dopo breve dimora in Brindisi, il sig. Diple in nome di tutt'i suoi compagni ha dichiarato in iscritto di essere rimasti pienamente soddisfatti dell'albergo d'Inghilterra *Pleasant and comfortable*”⁴⁹.

Il 25 marzo 1869 si sottolinea l'arrivo in Brindisi di un piroscafo, proveniente da Alessandria, col nome della città adriatica: “Benché Brindisi dopo la vittoria portata non abbia più bisogno di porre in evidenza i vantaggi che verranno a sé e all'Italia per la proposta del ministro Pasini rigettata dal comitato della Camera; pure è sempre bello, quando me ne sorge la congiuntura, di tener parola del suo movimento marittimo con l'oriente. Oggi adunque, dopo 89 ore di viaggio, tempo più lungo dell'usato a cagione di burrasca, è giunto nel suo porto proveniente da Alessandria di Egitto il *Brindisi*, piroscafo italiano della compagnia adriatico-orientale, con 22 passeggeri tra cui undici ufficiali inglesi”⁵⁰.

L'8 aprile 1869 si segnala l'arrivo in Brindisi del piroscafo *Principe Carignano*: “Il piroscafo *Principe Carignano*, partito da Alessandria d'Egitto alle 11 ant. del dì 4 di questo mese, è giunto oggi alle 11 pom. E però lottando nella traversata con venti contrari, ha impiegato 84 ore. Era partito dalla stessa Brindisi ai 29 del passato mese giungendo in Alessandria dopo 70 ore”. Il successivo 21 aprile lo stesso piroscafo riapproda a Brindisi: “Il piroscafo *Principe Carignano*, partito da Alessandria di Egitto il giorno 18, è giunto oggi nel porto di Brindisi in ore 71. e mezzo”⁵¹.

Il 24 maggio 1869 giunge a Brindisi il piroscafo inglese *Times*: “Dopo tre soli giorni di viaggio, è giunto da Londra il piroscafo inglese *Times*, ripartito subito per Alessandria e Bombay. A venire per la via di Francia questo legno, invece di tre, mette quattro giorni”⁵². Il 18 giugno 1869 è la volta

⁴⁷*The Prince and Princess of Wales*, in “The Illustrated London news”, n. 1522, sabato, 23 gennaio 1869, p.83; Sutherland, “illustre uomo di stato, uno tra i primi che vanti oggi l'Inghilterra”, il 10 marzo è segnalato da una corrispondenza presente in Napoli proveniente da Brindisi (DE STERLICH, cit., p.30).

⁴⁸DE STERLICH, cit., p.146.

⁴⁹*Ivi*, pp. 9-10.

⁵⁰*Ivi*, p. 57.

⁵¹*Ivi*, pp. 98-99 e 118.

⁵²*Ivi*, p. 172.

del “*Dakhalie*, legno a vapore, di mille e 600 t. e con 100 posti di prima classe e 100 di seconda. Ha impiegato nel viaggio solo 89 ore”⁵³.

Diretto anch'egli nel levante, per assistere infine all'apertura del canale di Suez, con imbarco a Brindisi, è il principe ereditario Federico III di Prussia (1831-1888); lo riferisce, il 22 settembre 1869, il ministro a Berlino, conte Edoardo de Launay, al presidente del consiglio e ministro degli esteri, Luigi Federico Menabrea: “*V. E. est prévenue, par mes rapports n. 461 et 463, que le Prince Royal de Prusse se propose de se rendre prochainement, via Vienne et Brindisi, à Athènes, Constantinople, en Palestine et enf, in en Egypte pour y assister à l'ouverture de l'Isthme de Suez. Il partirait d'ici le 5 octobre, s'a! 1rèterait le 7 et le 8 à Vienne d'où il se rendrait le 9, par le Semmering, à Venise avec l'intention d'y passer la nuit. Le lendemain, course jusqu'à Ravenne. De là il irait, le 11 à Brindisi. C'est dans ce port que l'attendrait le corvette la «Hertha» qui doit le prendre à son bord, si tant est qu'il n'y ait pas quelque retard dans l'arrivée de ce bâtiment, qui n'aurait pas encore quitté les côtes de l'Angleterre*”⁵⁴. Il 24 settembre 1869 vengono inviati a Luigi Federico Menabrea nuovi ragguagli sul viaggio del principe ereditario di Prussia: “*J'ai demandé hier à M. de Balan [Hermann Ludwig von Balan (1812-1874), ministro plenipotenziario della Confederazione della Germania del Nord a Bruxelles] quelques indications sur l'itinéraire du Prince Royal de Prusse. Il m'a répondu que jusqu'à ce jour, on était toujours sans nouvelles sur le corvette la «Hertha» qui devait recevoir à son bord Son Altesse Royale, que l'envoi d'un autre bâtiment de guerre à Brindisi occasionnerait de longs retards, que dès lors il était survenu quelque incertitude sur le plan définitif de route*”⁵⁵. Il 27 settembre 1869 il de Launay poteva informare Luigi Federico Menabrea: “*Ce matin, je recevais le visite du comte d'Eulenburg [August Ludwig Traugott Graf von Eulenburg (1838-1921), maresciallo della corte del principe reale di Prussia], maréchal de la cour de Son Altesse Royale qui venait me parler de l'itinéraire définitif. Le prince part d'ici le 3 octobre pour bade où il prendra congé du roi et de la reine. Par Munich, il se rendra directement à Vienne pour y voir l'empereur d'Autriche qui ira expressément dans la capitale pour y recevoir sa visite. Le 9, départ pour Venise et arrêt pour la nuit. L'embarquement à Brindisi aura lieu du 11 au 14...Je vous serais reconnaissant, M. le comte, si Vous m'adressiez un télégramme m'autorisant à énoncer qu'un wagon royal se trouvera le 9 au matin à notre frontière vers Udine, le prince devant prendre la route du Semmering pour faire la course de Vienne à Venise. Le même wagon devrait rester disponible pour le trajet de Venise à Brindisi.*”⁵⁶. In effetti il 18 ottobre 1869 il principe raggiungerà Brindisi: “Sono giunte oggi provenienti da Bari le L. A. R. il principe di Prussia [Federico III di Prussia] e il principe di Baden [Luigi Guglielmo Augusto di Baden (1829-1897)]. Ricevute dalla giunta municipale, dal signor sottoprefetto e dal viceconsole della confederazione della Germania settentrionale ... Sono ripartite dopo circa tre ore alla volta di Corfù sul piroscafo italiano l'*Adriatico*”⁵⁷.

Il 29 settembre 1869 giunge a Brindisi “S. A. Hussein Pascià [Husayn Kāmil b. Ismā'īl b. Ibrāhīm b. Muḥammad 'Alī Pascià (1853-1917)] figliuolo del viceré di Egitto [Ismā'īl Pascià (1830-1895)]”, che il 30 riparte alla volta di Alessandria. “Convitava ad un pranzo, il signor sottoprefetto, il maggiore della guardia nazionale e il viceconsole ottomano”⁵⁸. L'anno precedente Ismā'īl Pascià aveva inviato, con transito da Brindisi, il proprio dono nell'occasione delle nozze del principe Umberto di Savoia (1844-1900). Il 6 luglio 1868 da “Brindisi giungono a Milano due magnifici cavalli arabi donati dal Viceré d'Egitto al principe Umberto in occasione delle sue nozze”

⁵³Ivi, p. 220.

⁵⁴MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani*, I serie: 1861-1870, vol. 11: I gennaio 1869-5 ottobre 1869, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1989, doc. 579, pp. 534-535.

⁵⁵Ivi, doc. 584, p. 540.

⁵⁶Ivi, doc. 588, p. 543-544.

⁵⁷DE STERLICH, *cit.*, pp. 480-481.

⁵⁸Ivi, p. 424.

celebrate il 22 aprile 1868 a Torino⁵⁹. Il 23 gennaio 1870 sul “bastimento da guerra egiziano *Mars* arrivano a Brindisi 18 bestie feroci regalate al re d'Italia dal Kedivè [Ismā‘īl Pascià]”⁶⁰. Ḥusayn Kāmil tornerà a Brindisi ai primi di luglio del 1870: “Stamattina alle ore 9 ½ giunge a Brindisi il principe ereditario egiziano. Viene accolto dalle autorità civili e militari che lo accompagnano a bordo della fregata *Mehemet-Ali*, diretta ad Alessandria”⁶¹.

Il 1 ottobre 1869, a Brindisi, proveniente “da Bologna è giunta oggi S. A. R. la duchessa d'Aosta, con l'augusto duca di Puglia [Emanuele Filiberto Vittorio Eugenio Alberto Genova Giuseppe Maria di Savoia-Aosta (13 gennaio 1869-4 luglio 1931)]. L'hanno ricevuta alla stazione il signor sottoprefetto e tutte le potestà civili e militari. Accompagnano la real principessa il marchese e la marchesa di Sanmarzano [Alessandro Asinari di San Marzano (1830-1906) e Cludina Pillet], il principe e la principessa di Striano [Don Giuseppe de' Sangro (1825-1909) e Donna Eugenia Doria (1828-1888)] e altre ragguardevoli persone”. Il successivo 3 ottobre “. S. A. R. la duchessa d'Aosta all'una pomeridiana si è imbarcata sul piroscalo *Principe Amedeo* tenendo alla volta di Alessandria d'Egitto. Tre ore innanzi erasi recata a sentir messa nella chiesa degli Angeli, ricevendo poi alle 11 tutti i consoli residenti in questa città, siccome quelli d'Inghilterra, d'Austria e d'America e i viceconsoli di Russia, di Turchia, di Portogallo, di Grecia, della Confederazione germanica, di Svezia e dei Paesi Bassi. L'addio della popolazione è stato pieno di affetto per la grata impressione che la real donna ha lasciata in tutti. Ma il più eloquente augurio di un prospero viaggio era quello dei poveri da lei sollevati.”⁶².

Il 22 ottobre 1869 “Proveniente da Malta è giunto oggi [a Brindisi] nel più stretto incognito il real principe Augusto di Svezia [Nikolaus August Bernadotte (1831-1873), principe di Svezia e di Norvegia, duca di Dalarna]”. Il 26 ottobre 1869 “Sotto nome di barone Dahlskjold giungeva oggi in Napoli S. A. R. il principe di Svezia. Viene da Brindisi dove è rimasto circa quattro giorni”⁶³.

Il 1 novembre 1869 a Brindisi sono “giunte le L. A. R. il principe e la principessa dei Paesi Bassi [il principe da identificare con Willem Alexander Karel Hendrik Frederik (1851-1884) o, meno probabilmente, con Willem Nicolaas Alexander Frederik Karel Hendrik (1840-1879) la principessa con Wilhelmina Frederika Anna Elisabeth Marie der Nederlanden, (1841-1910)] col loro ministro residente a Firenze e con numeroso seguito, ricevuti alla stazione dal sottoprefetto e dal viceconsole del loro governo. Moveranno domani alla volta di Costantinopoli”⁶⁴.

Il 1883, il fratello del principe di Galles, il duca di Connaught Arturo Guglielmo Patrizio Alberto di Sassonia-Coburgo-Gotha (1850-1942), settimo figlio della regina Vittoria, con la consorte Luise Margarete Alexandra Viktoria Agnes di Prussia (1860-1917) parte da Londra diretto a Brindisi, ove giungono il 5 novembre, e quindi in India: “*A warm leave was taken to the Duke and Duchess of Connaught by their family and numerous friends on their departure at Charing-cross yesterday week for India. Upon leaving Dover in the Invicta their Royal Highnesses meet to the gang-way and acknowledged the cheers of the people. The Duke and Duchess left Brindisi on Monday for Bombay by the Peninsular and Oriental Company's steam-ship Cathay*”⁶⁵. Il 22 agosto 1887 il duca di Connaught sarà ancora a Brindisi ove si imbarca per Alessandria d'Egitto⁶⁶.

Il 18 aprile 1885 giunge “a Brindisi Ababaker Maharajah di Jahore [Abu Bakar ibni Al-Marhum Tun Temenggung Raja Daing Ibrahim (1833-1895) *maharaja* (1868-1885) e infine sultano (1885-1895) di Johor] con seguito e riparte per Napoli”⁶⁷. Il 20 aprile è a Brindisi Blum pascià [Julius

⁵⁹COMANDINI, *cit.*, p. 1072.

⁶⁰*Ivi*, p. 1188.

⁶¹*Ivi*, p. 1217..

⁶²DE STERLICH, *cit.*, pp. 447 e 453-454.

⁶³*Ivi*, pp. 484 e 486.

⁶⁴*Ivi*, p. 505.

⁶⁵*The court*, in “The illustrated London news”, vol. LXXXIII, n. 2325, Nov. 10, 1883, p. 458.

⁶⁶COMANDINI-MONTI, *cit.*, p. 1232.

⁶⁷*Ivi*, p. 1140.

Blum (1843-1919)] che si imbarca per Alessandria d'Egitto”⁶⁸. Il 19 marzo 1887, proveniente da Rodi giunge a Brindisi, alle 2.15 pom. annunciato dal *Savoia* con 25 colpi il principe di Napoli, Vittorio Emanuele Ferdinando Maria Gennaro di Savoia (1869-1947), “che è affettuosamente accolto dalla popolazione”⁶⁹. Il 6 ottobre 1888 giungono a Brindisi, per imbarcarsi per Corinto, Giorgio I, re di Grecia dal 1863 al 1913, e il principe Valdemaro di Danimarca (1858-1939)⁷⁰.

Il 1870 si completava la tratta ferroviaria fra Brindisi Centrale e Brindisi Marittima, breve linea di collegamento con il porto, dismessa il 2006, lunga Km. 1,666, utilizzata anche per servizi viaggiatori nazionali e internazionali di grande prestigio.

I vantaggi della via di Brindisi rispetto a quella di Marsiglia erano ormai evidenti; il 6 giugno 1870, non casualmente, l'on. Federico Seismit-Doda (1825-1893), nel corso di un'interrogazione relativa alla durata della convenzione postale con la Francia, osservava: “La Camera non ha mestieri che io le dimostri come stiano per mutarsi d'assai le condizioni d'Italia, specialmente in fatto di rapporti e transiti postali, quando sarà aperta la galleria: basti rammentare che gli esperimenti già fatti per la valigia delle Indie, malgrado che il Moncenisio debbasi ancora attraversare soltanto col sistema Fell, hanno provato un risparmio di oltre 30 ore per la linea Susa Brindisi-Alessandria, ed un risparmio di oltre 100 miglia di via, in confronto della linea da Marsiglia ad Alessandria”⁷¹.

Il principe di Galles tornerà a Brindisi, questa volta diretto in India, il 16 ottobre 1875: “*King Edward started from London on 11th October, immense popular interest being taken in the event. Huge crowds assembled long before the departure of the special train from Charing Cross, and the king and queen Alexandra were wildly cheered. The queen accompanied her husband as far as Calais, and then the king travelled across the continent incognito, meeting his suite, who had started a few days previously, at Brindisi. The eventful journey was made in the Serapis, one of the old large Indian troopships, and the voyage was very successful from every point of view. The royal party spent a few days at Athens, where the king was entertained by his brother-in-law, the king of Greece, to whom he had brought a number of gifts from Sandringham, including an Alderney bull and cow, a ram and sheep, several British pigs, and a number of horses*”⁷². Il principe giunse a Brindisi alle 9.25 antimeridiane del 16 ottobre; qui è “ricevuto dal ministro della Marina [Simone Antonio Pacoret de Saint-Bon (1828-1892)], dalle autorità locali civili e militari. Si imbarca subito sul *Serapis* dove invita a colazione il ministro della Marina e il conte Maffei. Alle 11.30 il *Serapis* parte salutato dalle navi italiane e scortato dalle due corazzate inglesi e dall'avviso *Osborne*”. Navi militari inglesi e italiane erano in attesa del principe già dall'11 ottobre: “Arrivano questa mattina a Brindisi le corazzate italiane *Maria Pia* e *Castelfidardo* per rendere gli onori al principe di Galles. Sono in vista due legni da guerra inglesi. Arrivando nel porto di Brindisi le due corazzate inglesi *Palias* e *Invincible* sparano 21 colpi di cannone che vengono ricambiati dalle corazzate italiane”⁷³. La principessa del Galles Alexandra Carolina Marie Charlotte Louise Julia di Schleswick-Holstein-Sønderborg-Lyksborg (1844-1925) ritornerà a Brindisi l'8 aprile 1877.” Alle 11 pom, la principessa di Galles giunge a Brindisi, dove è ricevuta dalle autorità civili. A mezzanotte si imbarca per

⁶⁸Ivi, p. 1140. Vedi J. O. RONALL, *Julius Blum Pasha, an Austro-Hungarian banker in Egypt 1843-1919*, in “*Zeitschrift Für Firmengeschichte Und Unternehmerbiographie*”, vol. 13, no. 2, 1968, pp. 57-80.

⁶⁹Ivi, p. 1221.

⁷⁰Ivi, p. 1263.

⁷¹Rendiconti del parlamento italiano sessione del 1869-1870 (seconda della legislatura X). Seconda edizione ufficiale riveduta. *Discussioni della Camera dei deputati*. Volume III. dal 4 giugno al 12 luglio 1870, Firenze: Tipografia Eredi Botta Palazzo Vecchio, 1870, p. 2136.

⁷²M. BELLOC LOWNDES, *His Most Gracious Majesty King Edward VII*, BoD – Books on Demand, 2020, pp. 118-119. Vedi pure J. DE SAPIO, *Technology, Imperial Connections and Royal Tourism on the Prince of Wales's 1875 Visit to India*, in *The British abroad since the Eighteenth Century*, M. FARR – X. GUÉGAN (eds), Volume 1. *Travellers and tourists*, London: Palgrave Macmillan, 2013, pp. 56-73; “The illustrated London news”, n. 1891, vol. LXVII, Saturday, november 6, 1875, passim.

⁷³COMANDINI-MONTI, cit., pp. 399 e 400.

Corinto sul yacht *Osborne*⁷⁴. Rientra a Brindisi il 31 maggio 1877: “Proveniente da Atene giunge a Brindisi la principessa di Galles sul yacht *Osborne*. Riparte con la ferrovia alle 3.15”⁷⁵. Il 1 dicembre 1875 giunge a Brindisi “Sadyk pascià [Mehmed Sadık Pasha (1825-1901) Gran Visir dell’impero ottomano dal 18 aprile 1878 al 28 maggio 1878], nuovo ambasciatore a Parigi, e riparte per Parigi, per la via di Ancona”⁷⁶. Il 9 febbraio 1876, in serata, è “a Brindisi il granduca Alessio di Russia [Aleksej Aleksandrovič Romanov (1850-1908)] e riparte per la Grecia imbarcandosi sulla fregata russa *Svetlana*”⁷⁷. Il 22 aprile 1876 da “Atene la famiglia reale si imbarca a mezzogiorno per Brindisi e Napoli sul piroscafo *Anfitrite*”⁷⁸. La famiglia reale rientrerà in Grecia muovendo da Brindisi nell’ottobre del 1876: “Nella notte sopra oggi [24 ottobre 1876] giunge a Brindisi lo yacht ellenico *Anfitrite* per prendere il re di Grecia” che salperà da qui il 29 ottobre 1876, alle 5 del mattino diretto a Corfù⁷⁹. Il 14 maggio 1876 alle “ore 4 pom., proveniente da Suez, giunge a Brindisi il R. Avviso inglese *Tenasserim*, avente a bordo lord Northbrook, ex-vicerè delle Indie [Thomas George Baring, I conte di Northbrook (1826-1904) vicerè d’India dal 1872 al 1876], il quale ripartirà domani con la ferrovia per l’Inghilterra”⁸⁰. Il 5 agosto 1876, da Milano, “il principe indiano Salar Jung [Sir Mir Turab Ali Khan, Salar Jung I (1829-1883)] parte alle 3.15 con un treno speciale per Brindisi, diretto alle Indie”. Il 6 agosto, alle 2 pomeridiane, il principe col suo seguito giunge a Brindisi da cui si imbarcherà per il rientro in patria il giorno successivo⁸¹. Il 15 ottobre 1876, all’una pomeridiana, “giunge a Brindisi il ministro Zanardelli [Giuseppe Zanardelli (1826-1903)], ricevuto dalle autorità civili e militari. Visita il porto e percorre la città in mezzo a una festosa accoglienza da parte della popolazione; alle 3 pom. riparte per Lecce”⁸². Il 1 dicembre 1876, da Roma, “lord Salisbury [Robert Arthur Talbot Gascoyne-Cecil, III marchese di Salisbury (1830-1903)] parte stamattina per Brindisi, dove si imbarca per Costantinopoli”. Lord Salisbury col suo seguito rientrerà a Brindisi il 28 gennaio 1877, proveniente da Costantinopoli, col vapore *Ceres*⁸³. Il 2 febbraio 1877, “nella notte sopra oggi giunge a Brindisi Midhat pascià [Ahmed Şefik Midhat Pasha (1822-1883)] sul yacht turco *Izsedin*”⁸⁴. Il 16 aprile 1877 sir Austen Henry Layard (1817-1894), da Torino, “prosegue stamattina il suo viaggio per Brindisi e Costantinopoli”⁸⁵. Il 12 maggio 1877 nella “notte sopra oggi da Brindisi la deputazione dei *Softas*⁸⁶, reduce dall’Ungheria, si imbarca per Costantinopoli. Sullo stesso vapore parte Iskander Khan⁸⁷, nipote dell’emiro dell’Afghanistan [Shīr‘Alī Khān, (1825-1879), emiro dell’Afghanistan dal 1863 al 1866 e dal 1868 al 1879], che recasi a Costantinopoli per offrire la sua spada al Sultano”⁸⁸. Il 7 dicembre 1877

⁷⁴Ivi, p. 576.

⁷⁵Ivi, p. 592.

⁷⁶Ivi, p. 414.

⁷⁷Ivi, p. 433.

⁷⁸Ivi, p. 459.

⁷⁹Ivi, pp. 523 e 524.

⁸⁰Ivi, p. 466.

⁸¹Ivi, p. 495.

⁸²Ivi, p. 520.

⁸³Ivi, pp. 538 e 558.

⁸⁴Ivi, p. 562.

⁸⁵Ivi, p. 578.

⁸⁶ Il termine *softas* si riferisce a studenti religiosi che studiavano all’interno del sistema educativo delle madrase dell’Impero ottomano. Più specificamente, è stato usato per descrivere uno studente nei primi sei gradi del sistema delle madrase. Alla ricerca di condizioni e status migliori, queste persone lasciarono le loro povere case rurali per l’area metropolitana per studiare in istituzioni prestigiose. Rivolte di *Softas* furono frequenti anche a Costantinopoli durante la seconda metà del diciannovesimo secolo, in particolare nel 1853, 1859 e 1876.

⁸⁷H. SUTHERLAND EDWARDS, *Two afghan refugees*, in “Macmillan’s magazine”, vol.39, novembre 1878-aprile 1879, pp. 232-239: p. 237: “Iskander Khan, the chief in question, is the nephew of Shere Ali, and the son of Sultan Ahmed Khan of Herat; and he has been described by Sir Henry in his well-known work on the Central Asian question as a young man of considerable abilities and force of character, who may yet play a not unimportant part in the arena of Afghan politics”.

⁸⁸COMANDINI-MONTI, cit., p. 586.

sbarca “a Brindisi e riparte per Roma Turkhan bey, min(istro) di Turchia presso il re d' Italia”⁸⁹. Il 9 gennaio 1878, proveniente “dall'Egitto giunge a Brindisi il celebre viaggiatore Stanley [Henry Morton Stanley (1841-1904)], che ripartirà domani per Roma”⁹⁰. Il 24 marzo 1878, “proveniente da Costantinopoli giunge a Brindisi il conte Corti [conte Luigi Corti (1823-1888), dal 1875 ministro plenipotenziario a Costantinopoli, dal 26 marzo al 24 ottobre 1878 ministro degli affari esteri] che riparte subito per Roma”⁹¹. L'11 agosto 1878, “giunge a Brindisi il duca di Edimburgo [Alfredo di Sassonia-Coburgo-Gotha (1844-1900), duca di Edimburgo a partire dal 1866 e duca di Sassonia-Coburgo-Gotha dal 1893.] sull'avviso inglese *Salamis* e riparte oggi col treno alle 3 pomeridiane”⁹². Il 1 luglio 1879 “giunge a Napoli il principe di Battemberg [Ludwig Alexander von Battenberg dal 1917 Mountbatten (1854-1921)] ed è ricevuto alla stazione dai consoli di Russia e di Germania. Domani proseguirà per Brindisi, diretto a Costantinopoli”⁹³. Il 9 maggio 1880, “proveniente da Atene, alle 5 pom(eridiane), giunge a Brindisi il principe di Danimarca [principe Valdemaro di Danimarca (1858-1939)]. Parte stasera per Venezia”⁹⁴. Il 15 maggio 1880 “giunge a Torino lord Ripon [George Francis Robinson, I marchese di Ripon (1827-1909) viceré d'India dall'8 giugno 1880 al 13 dicembre 1884], viceré delle Indie, che prosegue per Brindisi e Bombay”⁹⁵. Il 1 settembre 1880, “giungono a Brindisi i reali principi di Grecia [Costantino (1868-1923), Giorgio di Grecia e Danimarca (1869-1957), Alexandra di Grecia e Danimarca (1870-1891), Nicola di Grecia e Danimarca (1872-1938), Maria di Grecia e Danimarca (1876-1940)] che partono domani per Atene”⁹⁶. Il 13 ottobre 1880, provenienti da Napoli, “alle 4.10 giungono a Brindisi i sovrani di Grecia [re Giorgio I e la regina Olga Constantinovna]. Alle 7.30 si imbarcano sul yacht *Amphitrite* e partono per Corfù”⁹⁷. Il 13 dicembre 1880 “giunge a Brindisi il principe Borghese [Paolo Borghese, IX principe di Sulmona (1844-1920)], reduce della spedizione africana”⁹⁸. Il 23 febbraio 1881, “proveniente da Costantinopoli giunge a Brindisi il nuovo ministro di Turchia presso la corte d'Italia, Musurus bey [Konstantinos Mousouros (1807-1891), conosciuto anche come Kostaki Musurus Pasha]. Riparte per Roma”⁹⁹. Il 20 gennaio 1882. “proveniente dall'Abissinia giunge a Brindisi l'esploratore Cecchi [Antonio Cecchi (1849-1896)] che prosegue per Venezia”¹⁰⁰. Il 18 dicembre 1882 “giunge a Brindisi il principe di Danimarca [principe Valdemaro di Danimarca (1858-1939)] con la famiglia, che prende alloggio all'Albergo delle Indie. Viaggia in incognito”. Il giorno seguente “si imbarca sul yacht reale greco *Amphitrite* che salpa pel Pireo”¹⁰¹. Il 23 ottobre 1883, giunge a Venezia “in istretto incognito il re di Grecia. Prosegue per Brindisi” ove il 26 si imbarca sul yacht *Amphitrite*, diretto al Pireo. Il 14 ottobre era giunto a Brindisi e “ripartito per Atene il principe Maurocordato, ministro di Grecia a Parigi”¹⁰². Il 12 agosto 1885 “giunge a Brindisi e riparte per Bologna e Vienna, in istretto incognito, il re di Grecia”¹⁰³.

⁸⁹Ivi, p. 630; “Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia” n.214 di giovedì 13 settembre 1877, p. 3729: “Turkhan Bey, attualmente incaricato d'affari a Vienna, fu nominato inviato straordinario del sultano a Roma”; “Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia” n. 298 di lunedì 17 dicembre 1877, p. 5903: “Questa mattina (16) alle ore 10 Sua Maestà il re ricevette in udienza solenne, per la presentazione delle credenziali, S. E. Turkhan Bey, nuovo inviato straordinario e ministro plenipotenziario di S. M. l'imperatore di Turchia”.

⁹⁰Ivi, p. 649.

⁹¹Ivi, p. 720.

⁹²Ivi, p. 756.

⁹³Ivi, p. 819.

⁹⁴Ivi, p. 858.

⁹⁵Ivi, p. 859.

⁹⁶Ivi, p. 870.

⁹⁷Ivi, p. 874.

⁹⁸Ivi, p. 884.

⁹⁹Ivi, p. 895.

¹⁰⁰Ivi, p. 995.

¹⁰¹Ivi, p. 1026.

¹⁰²Ivi, pp. 1068 e 1069. “Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia” n.243 di martedì 16 ottobre 1883, p. 4554: “Brindisi, 15. La notte scorsa arrivava e ripartiva per Atene il principe Maurocordato, ministro di Grecia a Parigi”.

¹⁰³Ivi, p. 1158.

Nuove e ulteriori prospettive si aprivano per il porto di Brindisi con l'apertura della via del Gottardo, al centro del dibattito parlamentare il 1871, anno in cui passano da Brindisi, diretti a Napoli ove giungono il 15 novembre, "l'imperatore [Pietro II (1825-1891)] e l'imperatrice del Brasile [Teresa Cristina delle Due Sicilie (1822-1889)]¹⁰⁴"; Federico Seismit-Dodai il 26 maggio di quell'anno non mancava di osservare: "Lo reclamano da noi le condizioni economiche del paese, la fiducia di migliorarle, che tanti nuovi fatti ci porgono. Aperti i valichi del Brennero, allacciate alle strade ferrate tedesche e francesi le nostre mediante la nuova via del Gottardo, traforato il Cenisio, dischiusi nuovi mari alle nostre navi col taglio dell'Istmo di Suez, assicurato il passaggio da Brindisi della Valigia delle Indie, tutti questi nuovi elementi di prosperità ci consentono la speranza di un meno triste avvenire"¹⁰⁵. Il successivo 9 giugno 1871 l'on. Agostino Bertani (1812-1886) evidenziava ancora: "Bastava in vero, per vincere, avere sott'occhio il metro e le cifre, e riconoscere che per la via del Gottardo si avvicinavano considerevolmente i due estremi di linea del commercio indo-britannico, giacché si abbreviava di cento chilometri la ferrovia tra Brindisi e Calais, di 150 chilometri la strada tra Brindisi e Ostenda, di 200 chilometri la strada tra Brindisi ed Anversa"¹⁰⁶. Il 10 giugno l'on. Pier Luigi Bembo Salamon (1823-1882) faceva non inopportuni confronti fra le linee dello Spluga e del Gottardo con riferimento a Brindisi: "E quanto ad altri porti della riviera adriatica fino a Brindisi, gli è evidente che per essa e per Bologna la linea dello Spluga ha una notevole prevalenza sul l'altra del San Gottardo per tutti i centri della Germania e del Reno, eccettuato solo Basilea; mentre prevale su quella del Brennero per tutti i mercati del Reno e della Germania fino ad oriente di Augusta su tutte le arterie della Germania stessa che conducono a Cassel, Brema, Amburgo e Berlino"¹⁰⁷. Nella stessa occasione l'on. Galeazzo Giacomo Maria Maldini (1827-1891) osservava che la posizione del porto di Brindisi, vantaggiosa grazie ai collegamenti ferroviari per passeggeri e merci leggere, non lo era altrettanto per i grandi carichi: "Vi sono adunque due specie di commercio; il commercio leggero e il pesante: il leggero si compone di gruppi, lettere e passeggeri specialmente nel transito non era ancora unita al regno d'Italia. Ripeto che ignoro per l'Asia; questo commercio leggero di gruppi lettere e passeggeri, appena può toccare terra, al primo porto che trova lascia la nave per prendere subito la ferrovia. Evidentemente per questo genere di transito, il solo, il vero porto per le Indie è Brindisi, non c'è nessuno che glielo tolga. Avvi poi il grosso commercio, quello cioè delle vere merci, e queste vanno nei porti i più interni del continente, poiché appena il grosso commercio sbarca in un porto e comincia a percorrere una ferrovia, bisogna subito tener calcolo delle tariffe ferroviarie a tanto il chilometro di percorso, mentre che dai luoghi lontani i noli sui bastimenti si fanno in grande, cioè per il Mediterraneo o per l'Adriatico, senza guardare che si tocchi più un porto che un altro"¹⁰⁸. Precisazioni e chiarimenti erano offerti il 12 giugno 1871 da Stefano Castagnola (1825-1891), ministro per l'agricoltura e commercio e dal reggente il dicastero dei lavori pubblici. Il primo rivendicò i meriti del governo nell'essersi fondato, per le due decisioni sugli approfonditi studi condotti dall'ing. Giovanni Battista Rombaux¹⁰⁹ che individuavano come soluzione ottimale il traforo del Gottardo rispetto alle alternative rappresentate dallo Spluga¹¹⁰ e da Lucomagno¹¹¹: "Voi

¹⁰⁴Ivi, p.78.

¹⁰⁵*Rendiconti del parlamento italiano sessione del 1870-1871* (Prima della legislatura XI). Seconda edizione ufficiale riveduta. Discussioni della Camera dei deputati. Volume III, dal 22 maggio al 5 novembre 1871, Firenze: Tipografia Eredi Botta Palazzo Vecchio, 1870, p. 2385.

¹⁰⁶Ivi, p.2782.

¹⁰⁷Ivi, p.2815.

¹⁰⁸Ivi, p.2818.

¹⁰⁹ Giovan Battista Rombaux fu incaricato di valutare, sotto il profilo commerciale, quale fosse la soluzione migliore per l'ubicazione di una galleria ferroviaria che, attraverso le Alpi elvetiche, connettesse la rete ferroviaria italiana con quella dell'Europa centrale. Rombaux fra le tre ipotesi del Gottardo, Lucomagno e Spluga, orientò la scelta verso il primo dei tre siti (E. ZANONI, *Scienza, patria e religione. Antonio Stoppani e la cultura italiana dell'Ottocento*, Milano: FrancoAngeli, 2014, p. 66)

¹¹⁰C. JORIO, *Relazione sui valichi alpini orientali della Greina e dello Spluga*, in "Atti della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino" (1910), pp. 50-66.

conoscete altresì i lavori compiuti con tanta sagacia dal medesimo ingegnere per risolvere la questione nei suoi naturali elementi tecnico - commerciali. Egli studiò a fondo quali fossero gli obbiettivi dei differenti commerci, cioè del commercio di transito e del commercio a piccola velocità che si riteneva avere la sua sede precipua a Genova, e poi ancora del commercio di transito a grande velocità, che si riteneva dovesse metter capo al porto di Brindisi, come pure di tutto il commercio internazionale. Ebbene, tutti quegli studi sui vari obbiettivi commerciali hanno sempre condotto alla conclusione che il Gottardo avesse la prevalenza sopra lo Spluga”¹¹². Il ministro reggente il dicastero dei lavori pubblici forniva ulteriori dati che evidenziavano perché la scelta di un valico attraverso le Alpi fosse caduta sul Gottardo: “ In ordine alla questione di distanza, perché la distanza da Londra a Brindisi, per la via di Nizza e Genova è di 1796 miglia inglesi; per Nizza, Colle di Tenda e Torino di 1885; per il Cenisio di 1504; mentre per il San Gottardo non è che di 1483 miglia. Per la questione politica (gl'Inglese parlano sempre chiaro), per la questione politica, avvegnachè tutti gli sforzi degli uomini di Stato inglesi, tutti gli sforzi del commercio di Londra, tutti gli sforzi della Camera dei Comuni tendono a questo, di assicurarsi una linea la quale da Ostenda conduca direttamente a Brindisi ed attraversi paesi i quali, per somiglianza di istituzioni politiche, per alleanze, per antichi legami, offrano la certezza che avranno, e sempre, comunanza d'interessi coll'Inghilterra. Questa linea, proseguiva l'ingegnere Fowler, è per mio sentimento chiamata a tali risultati commerciali che, basato sugli studi da me fatti, non esito ad affermare che col tempo dovrà dare un prodotto lordo di cinquanta a sessanta mila lire al chilometro”¹¹³. Non mancavano ovviamente gli scettici: fra questi l'on. Ubaldino Peruzzi (1822-1891) che ironizzava sui vantaggi commerciali derivanti dal traforo del Gottardo: “Cosa passa per il Gottardo di queste merci noi vagheggiamo di vedere trasbordate nei nostri porti di Genova, di Venezia, di Brindisi, invece che in quelli di Marsiglia, dell'Havre, di Ostenda, di Rotterdam, di Anversa, di Brema, di Amburgo e di Trieste?”¹¹⁴ aggiungendo, nel seguito del dibattito parlamentare: “Se questi desideri vengono soddisfatti, l'effetto solo che si consegue è quello di darsi il gusto di andare dopo pranzo a fumare il sigaro alla stazione per vedere dei vagoni provenienti da Brindisi, o da Genova, o da Venezia, diretti ad Anversa, ad Amburgo”¹¹⁵.

Il ministro delle Finanze Quintino Sella (1827-1884) fornì alla Camera, il 13 giugno 1871, importanti precisazioni sulla questione: “Da questo consegue, signori, che, per quel che riguarda la questione di tariffa, per quel che riguarda il prezzo di trasporto della merce, Genova e Marsiglia saranno rispettivamente a Basilea poste in condizione eguale. Non parlo dei punti situati al di qua di Basilea come Zurigo, perché allora la bilancia trabocca in favore dei porti italiani. Quando dico Basilea, dico molta parte di quel complesso di paesi che ferroviariamente si legano a Basilea. Vi sembra poco, o signori, ottenere un risultato di questa natura? Credete voi che quest'effetto non si farà sentire nel commercio internazionale, specialmente in seguito alle modificazioni di territori che sono avvenute? Ho finora parlato solo di Genova per seguire l'onorevole Peruzzi, ma naturalmente il ragionamento calerebbe anche meglio pigliando, per esempio, Bologna, lochè vuol dire Brindisi”¹¹⁶. Il giorno successivo l'on. Antonio Mordini evidenziava i vantaggi della linea del Gottardo: “La Svizzera, con 1,800,000 abitanti, interessati nella rete del Gottardo, dà 20 milioni di lire, mentre con 25,000,000 di popolazione dà invece 45 milioni di lire l'Italia, la quale vi è tutta interessata, poiché si tratta di una linea longitudinale che va sino a Brindisi, ed ha le sue ramificazioni da una parte all'altra del nostro territorio continentale. Ebbene, se le cose dovessero farsi a retta proporzione, l'Italia, per 25 milioni di abitanti, bisognerebbe che desse 250 milioni di

¹¹¹L. TATTI, *Di una rete di congiunzione delle ferrovie Lombarde e Piemontesi colla linea del Lucomagno*, Milano: Ed. del Politecnico, 1861.

¹¹²*Rendiconti del parlamento italiano sessione del 1870-1871*, cit., p.2833.

¹¹³*Ivi*, p.2840.

¹¹⁴*Ivi*, p.2846.

¹¹⁵*Ivi*, p.2853.

¹¹⁶*Ivi*, p.2870.

lire”¹¹⁷. L'on. Cesare Correnti (1815-1888), ministro per la Pubblica Istruzione evidenziò altri aspetti del problema: “Perché l'Italia nella soluzione del problema vitale del Gottardo doveva proporsi due obbiettivi, l'obbiettivo di Genova e l'obbiettivo di Brindisi; e questi due obbiettivi rendevano necessaria una biforcazione. Da una parte si doveva correre quanto più direttamente si poteva a Genova, dall'altra inclinarsi subito, appena usciti dalla cruna dell'alta valle del Ticino, verso Brindisi sulla linea longitudinale della penisola italiana e normale delle comunicazioni anglo-indiane. Bisognava dunque quanto più presto si poteva distrecciare le due linee, l'una delle quali tirava diritto a mezzodì, l'altra diritto a scirocco, e porre subito il capovia di quella magnifica strada, che misura tutta l'Italia per mille chilometri e riesce agli scali suoi più orientali e meridionali; strada che non solo la natura ha predisposto colla giacitura della nostra penisola, ma che l'arte e la volontà nazionale hanno preparato pei transiti mondiali. Ed io, che fui relatore della legge sul riordinamento delle ferrovie nel 1865, so bene quale fosse l'intento per cui si decretarono le linee litoranee e quasi marittime di Taranto-Brindisi-Bologna e di Napoli-Roma-Maremma-Spezia-Genova; complemento, supplemento e abbreviazione de' grandi transiti fra i due continenti”¹¹⁸. Soggiungeva ancora: “Consideriamo la natura degli Stati con cui trattiamo: la Svizzera, per cui la neutralità è legge di diritto pubblico, legge di vita; la Germania, che entrò colle stesse nostre condizioni, ci si pone a fianco e accetta in faccia alla Svizzera lo stesso posto che abbiamo noi. Sono tre mani, signori, che si stringono. Tutte hanno interessi comuni, se non eguali. Le porte della strada le abbiamo noi, Genova, Brindisi. Se difficoltà insorgessero, se s'infrapponessero alla libera circolazione barriere di qualsiasi natura, esse colpirebbero non solo l'interesse della strada comune, ma gli interessi dei transitanti, Italia e Germania”¹¹⁹.

Il 9 settembre 1871 il conte Carlo Alberto Maffei consigliere della legazione a Londra e incaricato d'affari, informava il ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta: “Or è appena una settimana che a proposito della dilazione spiegata dal governo francese nel costruire le 10 miglia di strada ferrata fra S. Michel Et Modane, le quali devono legare la grande arteria di ferrovia italiana che passa attraverso il Cenisio al sistema delle linee ferrate francesi, il *Times* fa notare che questo ritardo non si deve interamente ascrivere alle calamità dell'ultima guerra ed alle conseguenze di essa, ma sebbene alla gelosia della Francia che prevede che la strada di Brindisi sarà preferita assolutamente alla via di Marsiglia nelle comunicazioni coll'estremo oriente. La Francia continua lo stesso giornale, che si era dimostrata così favorevole al traforo del Cenisio allorché non prevedeva che Solferino sarebbe seguito da Sadowa, sente raffreddare il suo zelo per quella nobile impresa adesso che gli stati italiani sono diventati un solo regno con una sola frontiera ed una sola linea di strada ferrata da Susa a Brindisi”¹²⁰.

Il 27 novembre 1871 il re Vittorio Emanuele II nella seduta reale d'inaugurazione della sessione 1871-1872 della Camera dei deputati poteva infine annunciare: “L'opera meravigliosa del traforo del Cenisio è compiuta; sta per essere intrapresa quella del San Gottardo. La via mondiale che, percorrendo l'Italia, riesce a Brindisi e avvicina l'Europa alle Indie troverà aperti tre varchi alla vaporiera per attraversare le Alpi. La celerità dei viaggi, l'agevolezza degli scambi accresceranno le amichevoli relazioni che già ci legano ai popoli transalpini e ravviveranno le nobili gare del lavoro e della civiltà. L'avvenire ci si schiude innanzi ricco di liete promesse; a noi tocca rispondere ai favori della Provvidenza col mostrarci degni di rappresentare fra le grandi nazioni la parte gloriosa d'Italia e di Roma”¹²¹.

¹¹⁷Ivi, p.2909.

¹¹⁸Ivi, p.2930.

¹¹⁹Ivi, p.2933.

¹²⁰MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani*, II serie: 1870-1896, vol. 3: I luglio 1871-30 giugno 1872, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1969, doc. 110, p. 121.

¹²¹*Rendiconti del parlamento italiano sessione del 1871-1872* (Seconda della legislatura XI). Seconda edizione ufficiale riveduta. *Discussioni della Camera dei deputati*. Volume I, dal 27 novembre 1871 all'11 marzo 1872, Roma: Per gli Eredi Botta, 1872, p. 2.

Lo scavo della galleria era stato completato il 25 dicembre 1870; il 17 settembre 1871 fu ufficialmente inaugurato e il 5 gennaio 1872 transitò sotto il tunnel per la prima volta il treno del collegamento Londra-Brindisi, denominato Valigia delle Indie¹²². La galleria del Gottardo fu costruita tra il 1872 e il 1882 e inaugurata il 23 maggio del 1882 da Svizzera, Germania e Italia, a opera della *Entreprise du Grand Tunnel du Gothard* di cui era titolare il ginevrino Louis Favre.

A questo iniziale grande impegno non corrisposero, nei decenni successivi, adeguati interventi d'ammodernamento; mancò, in particolare il raddoppio della linea adriatica; solo sul piano tariffario s'ebbe qualche innovazione concedendo alla ferrovia del Gottardo le stesse facilitazioni già accordate a quella del Cenisio: "Il 14 [maggio 1886] avrà luogo poi a Genova una conferenza fra i delegati delle stesse Amministrazioni ferro viaria onde stabilire in modo definitivo circa ai viaggi circolari da e per l'Italia. Fra gli altri oggetti verrà trattata la creazione di biglietti d'andata e ritorno da Londra a Brindisi, Napoli e Venezia per la via del Gottardo, e in generale la concessione a quest'ultima ferrovia delle facilitazioni di servizio accordate al transito del Moncenisio"¹²³. In quell'anno si avanzò l'ipotesi di far transitare la Valigia attraverso il Gottardo: "La valigia delle Indie a Milano. L'amministrazione delle Poste inglesi ha elaborato un progetto, secondo il quale la valigia delle Indie non passerebbe più per Digione-Moncenisio-Bologna, ma per Basilea-Lucerna-Gottardo-Milano-Bologna"¹²⁴.

Le carenze della linea ferroviaria adriatica si manifestarono con evidenza attraverso calamità naturali¹²⁵ e incidenti ferroviari quale quello occorso il 1891; l'11 ottobre, da Brindisi, si comunicava: "La collisione ferroviaria avvenuta nella stazione di Carovigno produsse molto danno materiale. La linea è ingombra di rottami dei carri del treno merci e della macchina del treno celere. Tutti i viaggiatori furono trasbordati sul treno di soccorso e sono giunti a Brindisi stasera alle ore 8,10 Un solo agente ferroviario è rimasto ferito leggermente. Il sottoprefetto ed il console inglese sono sul luogo del disastro. Stasera, parte truppa per scortare nel trasbordo la valigia delle Indie"¹²⁶. Il giorno successivo, altra corrispondenza da Brindisi assicurava che "Stamane, alle ore 9, è qui giunta la Valigia delle Indie che era stata trattenuta a Carovigno in seguito alla collisione ferroviaria. Essa si componeva di 1176 sacchi, oltre i sacchi delle poste francese ed italiana. Collo stesso treno sono ritornati da Carovigno il Sottoprefetto, le altre autorità e la truppa. Continua l'ingombro della linea"¹²⁷. La notizia ebbe rilievo sulla stampa estera; fu rilanciata in Australia da una corrispondenza londinese del 12 ottobre: "*The Brindisi mail train came into collision with a goods train at Carovigno, in Italy. One passenger was injured. Mr. H. M. Stanley was a passenger by the mail train, but he escaped uninjured*"¹²⁸.

2. "Nessun vento è favorevole per il marinaio che non sa a quale porto vuol approdare"¹²⁹

I lavori di adeguamento del porto inizialmente ebbero continuità con quelli già intrapresi nel periodo preunitario¹³⁰; il primo provvedimento statale riguardò la costruzione di una banchina con

¹²²C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo. La storia della ferrovia del Frejus*, Borgone di Susa (To): Melli, [1998] p. 134.

¹²³ "L'Italia finanziaria. Rivista quotidiana". Anno IV (1886), lunedì 3 Maggio 1886, n. 870, p.2.

¹²⁴Ivi, sabato 9 gennaio 1886, n. 776, p.1.

¹²⁵ Il 16 ottobre 1883 per "l'ingrossamento del canale di San Giorgio è interrotta la ferrovia fra Brindisi e Bari, presso Noicattaro" (COMANDINI-MONTI, cit., p. 1069).

¹²⁶ "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", 1891, martedì 13 ottobre, n. 2839, p. 4083.

¹²⁷Ivi, mercoledì 14 ottobre, n. 2840, p. 4091.

¹²⁸*Railway collision in Italy*, in "The Sydney Morning Herald", 13 ottobre 1891, p. 5.

¹²⁹LUCIUS ANNAEUS SENECA, *Ad Lucilium Epistulae Morales*, Volume 2, Harvard: Harvard University Press, 1962, lettera 71 p. 74: "*Ignoranti quem portum petat nullus suus ventus est.*"

¹³⁰ Mi si consenta di rimandare a G. CARITO, *Brindisi nell'età di Carlo III*, in "Atti dell'incontro di studio Carlo di Borbone e la stretta via del riformismo in Puglia. Bari, Brindisi e Lecce, 14-5 e 18 dicembre 2017", a cura di PASQUALE CORSI, Bari: Società di Storia Patria per la Puglia, 2019, pp. 135-174; G. CARITO, *Dinamiche del riformismo in periferia. Il caso di Brindisi*, in "Atti dell'incontro di studio dal riformismo carolino alle riforme di età napoleonica. Bari, Brindisi, Lecce, Lucera (16-19 aprile 2019), II, Bari: Società di Storia Patria per la Puglia, 2020, pp. 353-404.

concorso di spesa da parte del comune di Brindisi e della provincia di Terra d'Otranto: “Nel bilancio dell'esercizio 1862 pei lavori pubblici al capitolo 156, articolo 1°, stava inscritta la somma di lire 67,998 30 per costruire una solida banchina nel porto interno di Brindisi, nel tratto tra l'edifizio della deputazione di salute, e quello della Scala Franca, opera di grande utilità per il commercio del porto medesimo. Quella somma faceva parte di una maggiore per lire 148,497 02 inscritta in vari articoli dello stesso capitolo e bilancio dianzi indicati, la quale era stata portata in bilancio in forza di decreto 8 luglio 1850, ove era stabilito che le spese di miglioramento a farsi in quel porto negli anni successivi fossero per annui ducati 31,000 dei quali ne sarebbero pagati 15,000 dalla provincia di Terra d'Otranto, e 1000 dal comune di Brindisi, restando gli altri 15,000 a carico dello Stato. Nel preparare le disposizioni per l'eseguimento dei lavori della ricordata banchina accadde però dapprima che per le prescrizioni fatte dalla legge di autorizzazione di esercizio provvisorio dei bilanci portante riserva per le opere straordinarie che non fossero di assoluta urgenza, fu differito l'appalto dell'opera in discorso, in attesa della definitiva approvazione del bilancio, e quando poi si venne alla sistemazione dei progetti, allo appalto dei lavori ed alla stipulazione di un contratto, si trovò decorso il tempo utile per darvi approvazione e vincolare le somme assegnate le quali passarono in economia. Trovandosi le cose condotte a quel punto, ed avendosi un contratto già stipulato regolarmente per l'eseguimento di quell'opera, il Ministero credette necessario di proporre lo stanziamento della somma di lire 68,000 nell'appendice seconda del bilancio, capitolo 148, del volgente esercizio, come riproduzione dei fondi abbandonati nel 1862. Non essendo però piaciuto alla Camera di prendere una deliberazione sull'ammissibilità della proposta, e nella seduta del 4 marzo scorso avendo deliberato che si comprendesse nel progetto di legge di cui ci stiamo occupando, la vostra Commissione procedette ad esaminare l'utilità della spesa. Non cade dubbio, o signori, sulla grande convenienza dell'opera in discorso, intorno alla quale è da tener conto d'una speciale circostanza. Essendosi stanziata la somma totale di lire 148,497 02 nel bilancio del 1862, somma nella quale, come si disse, era compresa quella di cui ora si richiede nuovamente l'assegno, la provincia di Terra d'Otranto ed il comune di Brindisi furono quotati rispettivamente della somma di ducati 15, 000, e 1000 a termini del decreto surriferito 8 luglio 1850, somme che entrarono nel bilancio attivo delle finanze dello Stato, dimodoché e provincia e comune si trovano avere già sostenuto la loro quota di concorso sopra lavori che non ancora furono eseguiti e pei quali ora si chiede la riproduzione dell'occorrente assegno. È in pronto ogni cosa per dar seguito alle opere; il relativo contratto è già stipulato, ond'è che la presente proposta veste di sua natura il carattere d'urgenza, e la vostra Commissione ve ne propone l'approvazione, mandando aprirsi apposito capitolo sotto il numero 148, articolo 4, Porto di Brindisi, Opere per la costruzione di una banchina fra l'edifizio della deputazione di salute e quello della Scala Franca”¹³¹. Il 13 giugno 1862 la Camera approvava il regio decreto del 9 novembre 1861 sui defalchi dei diritti d'entrata e sui diritti di stallaggio e di ostellaggio per le merci estere introdotte nei porti di Brindisi e di Messina. Si trattava in sostanza se non dell'eliminazione, almeno di una forte riduzione dei vantaggi concessi col regio decreto del 29 ottobre 1844 per il quale era istituita la scala franca in Brindisi¹³². Il 1863, con disposizione del 30 gennaio si stabilisce “modificazione all'ordinamento del personale dell'Amministrazione della Marina Mercantile ed aumento di paghe. Divisione Polizia della Navigazione Sezione 1” comunicata con circolare n° 13 diretta ai Consolati di Marina. Di conseguenza sono soppressi il consolato di Otranto e l'ufficio compartimentale di Castro le cui competenze sono trasferite alle strutture amministrative di Brindisi dalla cui

¹³¹*Atti del Parlamento Italiano. Sessione del 1861-62 (VIII Legislatura)*. Raccolti e corredati di note e di documenti inediti da GALLETTI GIUSEPPE e TROMPEO PAOLO. *Documenti*. Volume sesto ed ultimo, Roma: per gli Eredi Botta Tipografi della Camera dei deputati, 1881, pp. 3577 - 3578.

¹³²*Atti del Parlamento Italiano. Discussioni della Camera dei Deputati, VIII Legislatura - Sessione 1861 - 1862 (03/07/1862 - 11/07/1862)*, Volume (V) XI della Sessione 3° periodo dal 03/06/1862 al 11/07/1862, Roma: Tipografia Eredi Botta, 1881, pp. 2413-2416. Vedi pure *Raccolta ufficiale delle leggi*, cit., pp.1450-1451. Con regio decreto del 9 ottobre 1862, n.888, si disponeva che, dal 1 gennaio 1863, cessasse da ogni l'attività la direzione “della Scala Franca in Brindisi” (*Raccolta ufficiale delle leggi*, cit.,p. 2538)

circoscrizione è staccato il litorale di Fasano, ricompreso nel compartimento di Monopoli, parte del circondario marittimo di Bari¹³³. Il 4 marzo 1864 la *Deputazione speciale dell'Opera del porto di Brindisi e Bonifica*, composta da d. Francesco Andreotti, sottoprefetto di Brindisi, d. Gesualdo Villanova e d. Mariano Monticelli, diretta dall'ing. Giovanni Prioli, rileva che dovendosi “proseguire in questo porto e sue adiacenze il completamento de' lavori di bonifica del sottocorrente della vallata di Ponte Piccolo [canale Palmarini-Patri] per conto dello stato, l'ingegnere capo don Apostolo Zeno ne formò il corrispondente progetto d'arte” il 23 marzo 1863 con una spesa prevista di £. 13.980. Ora si affidano i relativi lavori a Giuseppe e Francesco Simone, “capi d'arte de' muratori” per un importo pari a £. 13.970¹³⁴.

Una svolta si ebbe con la legge 24 gennaio 1864, n. 1650: spesa straordinaria di 6 milioni di lire, ripartita in sei esercizi, dal 1864 al 1869, in ragione di un milione l'anno, per la *Grande restaurazione del porto di Brindisi*. La legge faceva riferimento, per le opere a realizzarsi, al progetto redatto dall'ing. Tommaso Mati¹³⁵ e successive modifiche introdotte nel settembre 1865 da un'apposita commissione governativa.

Nella relazione dell'allora ministro dei Lavori Pubblici Stefano Jacini è offerto un quadro minuto e dettagliato degli interventi allora posti in essere: “Incominciamo a dir qualche parola del porto di Brindisi. § 1. Fra le creazioni dovute esclusivamente al governo nazionale d'Italia, il porto di Brindisi tiene un posto molto onorevole. Non già che quel porto abbia un'importanza superiore a quella di tutti gli altri. Prescindendo dalla Spezia che è l'emporio della marina militare a cui si aggiungeranno come porti di guerra, Venezia, Taranto e Siracusa in un avvenire più o meno vicino, egli è certo che Genova, Venezia stessa e Livorno come scali possibili del commercio europeo, Napoli come mercato marittimo delle provincie continentali del mezzogiorno, Ancona delle Marche, Bari delle Puglie, Palermo della Sicilia occidentale, Messina della orientale, e per esser situato in pari tempo sulla corrente della grande navigazione da Suez a Marsiglia, mentre Girgenti e Cagliari lo sono su quella da Suez allo stretto di Gibilterra, oltre al poter fare assegnamento anch'essi sopra un grande sviluppo futuro di commercio, vantano già al presente, quale più (Genova soprattutto), quale meno, un'importanza commerciale considerevole. Brindisi invece non ha ancora alcuna importanza presente, e fu trovato nelle condizioni d'una laguna dal governo nazionale; ma ha un grande avvenire immancabile come scalo naturale della posta e del commercio, a gran velocità, dell'Egitto e delle Indie, diretto alla volta dell'Europa occidentale e della centrale, e viceversa; egli è per questo che attrae oggigiorno più d'ogni altro l'attenzione del mondo civile. Era da aspettarsi che, alla vigilia dell'apertura del Canale di Suez, dovesse salire in molta voga il nome di qualcuna delle città marittime che sorgono presso all'estremità di quel gran ponte sporgente verso Oriente, che è, per l'Europa occidentale la penisola italiana. E se, fra le città pugliesi di Bari, Taranto, Otranto, Brindisi, è quest'ultima che ha riportata la palma, si avrebbe torto di attribuirlo al caso, ovvero al prestigio delle memorie romane. Brindisi, situata là dove le acque del golfo Adriatico si confondono con quelle più tranquille del Mar Jonio, si presta a servire, meglio di Bari, di immediato approdo alle provenienze d'oriente, e meglio di Taranto, di sosta e di rifugio alla navigazione diretta agli scali del medio e dell'alto Adriatico; mentre poi ha il vantaggio, anzi, se si guarda alla costa adriatica d'Italia, il privilegio, di possedere un porto naturale, che in breve tempo e con poca spesa è acconcio ad essere trasformato dall'arte in una delle più spaziose e delle più sicure stazioni del commercio marittimo che si conoscano. È bensì vero che l'arte delle costruzioni oggigiorno non

¹³³ “Giornale militare per la marina ossia raccolta ufficiale delle leggi, regolamenti e disposizioni ministeriali”, 1 (1863), n. 4, parte ufficiale, p. 68.

¹³⁴G. CARRASCO, Protocolli notarili, in Archivio di Stato, Brindisi, atto 4 marzo 1864, ff.53r-62r.

¹³⁵Tommaso Mati, autore di progetti anche per i porti di Barletta, Otranto e San Cataldo, ebbe in Brindisi tra i suoi riferimenti Giovanni Tarantini; vedi G. TARANTINI, *Epistolario*, ms. in bibl. “A. De Leo”, Brindisi, N.31.22/19, unità codicologica 15500019 per una lettera dell'aprile 1869 relativa alla cartografia settecentesca del porto di Brindisi. “Notizie sullo stato antico del porto di Brindisi” non mancò di ricercare presso l'Archivio di Stato di Venezia il 1871 (*L'archivio di stato in Venezia nel decennio 1866-1875*, Venezia: Pietro Naratovich, 1876, p.110).

conoscendo più difficoltà, insuperabili, è in grado di creare un buon porto su qualunque spiaggia si voglia, quando non si badi né al tempo né alla spesa occorrente; e che quindi un porto lo si sarebbe potuto costruire anche ad Otranto. Ma, per ottenere ad Otranto tutti i risultati, a beneficio del commercio marittimo, che in cinque anni e con soli sei milioni si sono conseguiti a Brindisi, sarebbe necessario il triplo di tempo ed il decuplo di spesa; imperocché a Brindisi soltanto non trattavasi già di sostituire di pianta l'opera dell'uomo a quella mancante della natura, ma unicamente di utilizzare e di perfezionare coll'arte l'opera già preparata in massima parte dalla natura. Il porto naturale di Brindisi ha la superficie di metri quadrati 743,000. È diviso in due seni: quello di ponente, dell'ampiezza di metri quadrati 486,000, e quello di levante, dell'ampiezza di metri quadrati 257,000. Essi comunicano col mare mediante un canale naturale aperto nella costa, lungo metri 270 e largo dagli 80 ai 100 metri. Alla distanza di metri 1600 dallo sbocco del canale nel mare, sorge l'isola del Forte a Mare, ed alla distanza di metri circa 3800, le isolette Petagne. Così la natura, oltre all'aver predisposto un porto, ha anche aggiunto gli elementi perché davanti ad esso possa essere creato facilmente un ampio, profondo e ben protetto avamporto. Se non che il decadimento politico e civile del paese, continuato per il corso di molti secoli, fu cagione che non solo non siasi tratto partito da siffatte condizioni locali eccezionalmente favorevoli, ma ancora che, senza contrasto degli uomini, le corrosioni delle sponde franose di quelle insenature, non che i depositi delle correnti litoranee accumulatisi in esse, avessero convertito poco a poco molta parte del porto naturale, già utilizzato dai romani, ma nei limiti dei bisogni dell'antica navigazione, in una laguna squallida e insalubre, atta appena a portare barche porcherecce. È in questo stato che la nuova Italia ha trovato Brindisi. Qualche lavoro di bonifica nei dintorni, la banchina di sanità nell'interno del porto, il così detto molo Pigonati del secolo scorso a sinistra del canale d'ingresso, erano le scarse vestigia della mano di un governo su quei lidi. Si può dire pertanto che, nel 1861, ogni cosa richiesta per la restaurazione del porto di Brindisi era, non solo da fare, ma ancora da studiare in massima, da sottoporre alle necessarie esplorazioni e da predisporre onde il fare divenisse possibile, specialmente in una località come quella, in cui gli elementi di esecuzione, uomini e cose, non esistevano.

In seguito a studi intrapresi dagli ingegneri Poirel¹³⁶ e Mati, ma specialmente da quest'ultimo, il governo italiano presentò, in data 18 novembre 1862, alla Camera dei deputati una proposta di legge, con cui si chiedeva che una somma di sei milioni fosse destinata ai lavori da eseguirsi in quel porto. Ma, dovendo essere approvata la proposta da entrambi i rami del Parlamento, essa divenne legge dello Stato solo ai 24 gennaio 1864, ossia cinque anni fa; e siccome, l'allestimento dei progetti esecutivi, gli esperimenti d'asta e la soluzione di parecchi problemi tecnici, sorti per via, accaparrarono anch'essi il loro tempo, così la semplice ispezione delle date basterà a mostrare come tutto questo, non che l'incominciamento effettivo e l'avviamento dei grandi lavori di Brindisi, non potesse assolutamente aver luogo, come lo ebbe infatti, prima dell'epoca in cui lo scrivente ebbe a reggere il Ministero dei lavori pubblici, cioè dalla fine del 1864 al cominciare del 1867. L'erogazione dei sei milioni richiesti doveva effettuarsi in due modi, cioè:

1° Mediante l'escavazione, sino alla profondità di 8 metri almeno sotto la bassa marea, del canale d'ingresso e degli spazi interrati del porto interno, in modo da permettere che le grosse navi possano esser condotte sino ai punti predisposti per gli scarichi;

2° Mediante la costruzione delle opere interne ed esterne sufficienti a raggiungere il triplice scopo, di facilitare gli scarichi cioè, di toglier di mezzo le cause degli interrimenti, e di proteggere l'ingresso del porto. Le due operazioni dovevano essere condotte in modo da collegarsi fra di loro. E invero non tutte le escavazioni, ma molta parte che si fossero effettuate indipendentemente da ogni riguardo al grado di avanzamento delle opere intese ad impedire gli interrimenti, si sarebbero risolte nel lavoro delle Danaidi, in senso inverso.

¹³⁶ Sull'ingegnere francese Vittorio Poirel vedi *Catalogo dei fari e dei semafori delle coste tirreniche e ioniche italiane*, Cagliari: Agenzia Conservatoria delle coste, 2016, p. 36.

Per riguardo alle escavazioni, emanata la legge ed esauriti i preliminari di invio di galleggianti, di provviste di carbone, ecc., si incominciò, secondo la norma sopraindicata, a dar mano ad esse ai 30 settembre 1864, in prima ad economia, poi per mezzo dell'impresa del signor Nepveu, alla morte di questo, di nuovo ad economia, e da ultimo per mezzo dell'impresa Queirolo.

L'andamento delle escavazioni procedette come segue:

Nel 1864 si scavarono metri cubici di materie 8,440

» 1865»» 148,296 35

» 1866»» 280,769 01

» 1867»» 198,781 54

» 1868»» 278,924 08

Fino al 1» gennaio 1869»» 915, 210 98

La quantità delle materie da scavarsi, secondo il preventivo, dovrà essere di circa un milione e mezzo di metri cubici. A scanso di equivoci però è d'uopo avvertire che le escavazioni non richiedono di essere compiute, perché sia raggiunto, in una certa misura, lo scopo che per esse si voleva ottenere. È già più di un anno e mezzo che il lavoro fatto permette alle grosse navi di entrare nel canale, di percorrerlo, e di penetrare nel porto interno fino alla banchina di sanità, il che vale a dire il porto di Brindisi è già fin dal 1867 utilizzabile dalla grande navigazione. Se questa non ne approfitta ancora, non si dica dunque che ciò dipende dal mancarcene materialmente la possibilità. Il resto delle escavazioni è destinato ad estendere sempre più l'area disponibile per le navi di maggior portata, di cui si ha fondamento di sperare una maggior frequenza, quando sarà aperto il canale di Suez. E ad ogni modo sarà bene avvertire altresì che, allo stato in cui si trovano le costruzioni, ogni causa d'interrimenti è oggi rimossa, e che le escavazioni si compiono dalla nuova impresa Queirolo con grande e sempre crescente alacrità, come lo dimostrano i dati dell'ultimo trimestre 1868, in cui furono estratti metri cubici 108,224 26, cifra non stata mai raggiunta in alcuno dei trimestri corrispondenti degli anni anteriori, nemmeno del 1868 che fu l'anno il più operoso e quello in cui furono in pari tempo appaltate e incominciate tutte le opere principali che oggi si vedono compiute o prossime ad esserlo; cosicché si può ritenere con fondamento che per la fine del corrente anno ben poco rimarrà da fare per raggiungere lo scopo completo che, mediante gli scavi preventivati, si ebbe di mira. In quanto alle costruzioni da eseguirsi, ve n'era una parte sulla di cui opportunità non cadeva dissenso, e pertanto il governo italiano poté provvedere senza indugio alla esecuzione loro, tostoché ebbe facoltà di farlo. Così, p. e., la banchina del seno di levante, fra la casa di sanità e il così detto spuntone, lunga metri 260, fu aggiudicata alla fine del settembre 1864, ed ebbe il suo compimento a tempo debito. Altre opere invece, e soprattutto le esterne, non appena fu promulgata la legge dei sei milioni, sollevarono gravissime e persistenti obiezioni da parte di navigatori, di persone che vantavano molta pratica della località, non che di parecchie notabilità tecniche; il che non deve recar meraviglia, trattandosi di lavori idraulici in genere e di lavori marittimi in ispecie, i quali sogliono implicare la soluzione dei più ardui e dei più complessi problemi tecnici in tutti i paesi. Le obiezioni tendevano a far credere che molta parte delle opere progettate per la ristorazione del porto di Brindisi, anziché recar vantaggio, avrebbe prodotto la ruina irrimediabile di esso. I diversi pareri contraddittorii dovettero essere sottoposti ad accurata disamina, ed una Commissione mista nominata dallo scrivente, composta di ingegneri del Genio civile e di ufficiali di marina, pronunziò il suo voto in ultima istanza nel 1865, adottando il complesso del piano Mati, con qualche variante. Così poterono essere messe in appalto e aggiudicate anche le rimanenti opere e con l'obbligo negli accollatori di darle tutte compiute per l'estate 1869, cioè o poco prima o contemporaneamente all'aprimiento del canale di Suez.

Ecco ora in che consistono le principali opere del porto di Brindisi. Una diga, lunga metri 380, è destinata a chiudere la bocca di Puglia, ossia quello spazio marittimo che è compreso fra la terraferma e l'isola del Forte a mare. Un'altra diga, di metri 260 di lunghezza, si avvanza in mare dall'est del Forte medesimo per difendere l'ingresso del canale dai venti di greco, che producono la traversia locale. Per tal modo si è creato davanti a Brindisi un sicuro e profondo avamporto (dell'ampiezza di metri quadrati 1,600,000), dotato di tutti i pregi di un vero porto, che si presta a

servire di rifugio alle navi veleggianti in quei paraggi in caso di burrasca, e di ottima stazione alla marineria militare ed alle navi destinate a proseguire il viaggio nell'Adriatico, senza caricare o scaricare a Brindisi. Sono quelle opere esterne che la polemica, ormai cessata interamente, prese soprattutto di mira, combattendole come dannose o, nella più favorevole ipotesi, superflue. Ma la Commissione di cui si è parlato le ritenne non solo come utili, ma come assolutamente indispensabili, per essere le medesime disposte in modo da impedire gli interrimenti del canale d'accesso e dei seni interni, causati dalle correnti litoranee e dalle corrosioni della costa occidentale; ed acconce in pari tempo ad assicurare la maggior tranquillità delle acque del bacino interno e la possibilità alle navi di entrare nel porto interno e di uscirne in qualunque tempo. L'omissione di tali opere avrebbe mantenuto il rischio gravissimo che per effetto delle burrasche, il canale s'interrisse di nuovo a poco a poco in modo da ridivenire inaccessibile alle grosse navi. Il resto delle opere principali consiste: nello estirpamento di una porzione della così detta secca del Fico, onde facilitare la manovra dei bastimenti nell'avamporto, in una scogliera, lunga metri 900, ai piedi della costa Morena (che forma il lato sud dell'avamporto) onde impedire la corrosione delle terre di cui è composta e che, trascinate dalle acque, contribuivano anch'esse ad interrre il porto; in un muro di sostegno dalla parte destra del canale, della lunghezza di metri 387; e nell' interno, in una banchina di metri 500 circa nel seno di ponente presso il Forte di terra, oltre la banchina del seno di levante, della quale si è già parlato. Ciò di cui si sente il difetto a Brindisi, da chi ha fiducia nel suo prossimo avvenire commerciale, si è un bacino di carenaggio, o per lo meno uno scalo d'alaggio. Non già che a siffatte opere non sia stato pensato. La concessione di uno scalo d'alaggio, capace di portare bastimenti di 2000 t., fu fatta, senza onere dello stato, al signor Lefèbvre, con decreto reale del 15 aprile 1866; ma il concessionario non adempì al contratto, e decadde dalla concessione. Così pure gli studi per un bacino di carenaggio nel seno di levante furono eseguiti nel 1865-66, e, in seguito a numerose sonde e trivellazioni, si trovò un'area in cui è possibile praticare opere di muramento in asciutto. Il progetto di legge, del 31 gennaio 1867, di cui si è già fatto parola al capitolo III, laddove si discorse della sistemazione delle opere marittime, comprendeva anche la proposta di un bacino di carenaggio per Brindisi e chiedeva duplice facoltà, cioè o 2 milioni e mezzo per poterlo appaltare, o la concessione e l'esercizio all' industria privata mediante un sussidio del governo. Abbandonato quel progetto, non lo fu peraltro il pensiero di dotare Brindisi di un bacino. Il ministro Giovanola [Antonio Giovanola, ministro dei lavori pubblici nel secondo governo Rattazzi] pubblicò nell' ottobre 1867 un programma, in cui si invitava l'industria privata a fare offerte; ma invano. Oggi però si parla della proposta di un bacino di carenaggio di cui la speculazione prenderebbe l'iniziativa. Qualora siffatta notizia non si verificasse, o la proposta non fosse accettabile, resta a vedere se intanto, onde supplire alla mancanza, non convenga incoraggiare, mediante un sussidio (il quale per essere sufficiente, non avrebbe bisogno di tradursi in una somma considerevole) l'esecuzione di uno scalo d'alaggio, ovvero preferire ad un bacino di carenaggio ordinario un elevatore Clark, che in poco tempo può essere allestito. Così verrebbe tolta l'unica censura che ancora si può muovere contro l'impresa nazionale della restaurazione di Brindisi. Che tutte le opere del porto di Brindisi abbiano ad essere ultimate, mese più mese meno, nei termini di tempo fissati dai contratti, cioè nel corso dell'anno corrente, e che siano egregiamente eseguite, sotto alla solerte e intelligente direzione dell'ingegnere Mati, non c'è nessuno dei recenti visitatori di Brindisi che ne dubiti o possa trovare un pretesto per dubitarne. A chi si reca sul luogo i fatti parlano ormai con evidenza invincibile. I più ostinati denigratori indigeni dei lavori di Brindisi sono ormai i primi a farne gli elogi, e sebbene quei lavori non siano altro che l'esatta attuazione, entro i termini contrattuali, e senza la minima aggiunta, dei progetti allestiti, appaltati, e la di cui esecuzione fu bene avviata in tutte le parti, nel 1865 e nel 1866, cosicché apparisca chiaramente come una tale differenza di giudizi dipende dal fatto che quei censori nulla avevano allora capito dei lavori iniziati, e dall'altro fatto che i lavori medesimi, giunti all'ultimo stadio e balzando agli occhi, impediscono oggi che si continui a non capirli (v. cap. III della parte terza delle opere marittime); tutto questo dev'essere indifferente al lettore purché si ammetta che le opere di Brindisi sono riuscite inappuntabili. Ed è precisamente ciò che importa, imperocché non bisogna dimenticare che

la restaurazione di Brindisi ha, per motivi di rivalità, potenti avversari esteri disposti a trar partito da ogni arma che si offra loro per influire sull'opinione pubblica e ritardare il giorno in cui quel porto servirà di scalo alla posta ed ai passeggeri dell'Indie.

Tempo fa quegli avversari avevano elevato dubbi sulla possibilità che una ferrovia non interrotta dalle Alpi a Brindisi si eseguisse presto: ma la ferrovia fu aperta già da quattro anni. Poi avevano cercato di far valere l'incomodo, per viaggiatori esteri alla volta di Brindisi di doversi servire delle vetture ordinarie da S. Michel a Susa; ma fu accordata la concessione della ferrovia Fell nel dicembre 1865, e il nuovo ingegnoso sistema funziona sul Cenisio d'estate e d'inverno, come espediente provvisorio. Poi si erano fatti forti del voto sfavorevole alla linea di Brindisi pronunciato da un commissario della Compagnia peninsulare e orientale [Roberts]; ma il governo italiano provocò dal governo inglese (in seguito ai buoni uffici del sig. Layard, sottosegretario del ministero degli affari esteri d'Inghilterra, venuto a Firenze in principio del 1866 e conformemente ad un carteggio diplomatico pubblicato nel Libro verde del 1866) l'invio del capitano Tyler [Henry Whatley Tyler (1827-1908)], il quale dettò il noto rapporto favorevolissimo del 17 luglio 1866, corredato da formali impegni del governo d'Italia relativi all'accelerata trasmissione, all'evenienza, della posta e dei passeggeri. Finalmente essi proclamarono che i lavori del porto di Brindisi non erano che una millanteria degli Italiani, dandosi la pena di racimolare e di pubblicare in Inghilterra e in Francia tutto ciò che, per l'addietro, l'impazienza ben naturale o la difficoltà di pronunciar giudizi competenti in materia di lavori marittimi in corso d'esecuzione, faceva dire di poco favorevole e di meno esatto, a molti in Italia, spesso per puro zelo e per spronare il loro governo, nella falsa supposizione che ce ne fosse bisogno. Ma ora anche questo alimento è loro venuto meno; il 1869 dà ultimati tutti i lavori che, secondo essi, non si facevano. Anzi quelli che già ci sono, basterebbero a far di Brindisi la Stazione principale della posta delle Indie. Quale alleato resta loro ancora? Nessun altro che la forza inerte delle abitudini. Questa forza però è tutt'altro che disprezzabile, e per vincerla, la persistenza del governo nella sfera che da lui dipende, delle società di ferrovie italiane e della popolazione di Brindisi può far molto. Ormai è principalmente l'opinione pubblica dell'Inghilterra e delle sue colonie, che è chiamata a dar vinta definitivamente la partita a Brindisi; e, siccome quell'opinione pubblica, rimasta incerta in mezzo a tante dicerie contraddittorie, è divenuta diffidente, bisogna prepararsi a doverla convincere coi fatti o, per meglio dire con una serie di fatti ripetuti. È d'uopo, cioè, fare in modo che, non solo si renda possibile, ma che si verifichi realmente per qualche tempo, che i giornali di Bombay giungono regolarmente a Londra per la via di Brindisi più presto che non per la via di Marsiglia, il che si può ottenere, volendo, anche per la direzione del Brennero e d'Ostenda; e che i viaggiatori inglesi, adottando la via più breve, vi possono trovare le medesime agevolezze ed i medesimi conforti che facendo il viaggio più lungo.

La geografia ha predisposto nella penisola italiana la via più immediata per raggiungere l'istmo di Suez dal centro e dall'occidente d'Europa. L'arte ha assecondato la natura, e ormai tutte le condizioni essenziali, che richiedevano spesa e tempo ad essere attuate, ci sono, per opera del governo italiano. Il più si è ottenuto; ma il meno che resta ancora a fare è importantissimo, in quanto che dipende da esso che ciò che si è ottenuto, si usufrutti. Non mancano e non sono poco numerosi, sebbene si astengano di proclamare il modo loro di vedere, uomini di vaglia, ai quali sembra che il governo e il pubblico d'Italia si siano cullati e si cullino in molte illusioni, a proposito di Brindisi; e che il primo anziché per poco zelo o per poca operosità, abbia invece peccato per eccessiva liberalità o grandiosità di concetto nel prefiggersi una meta che si risolverà, secondo essi, in una fata morgana; di che si avrebbe un sintomo nella esitanza del commercio generale a servirsi dei vantaggi che Brindisi offre già a quest'ora. Credete voi, dicono essi, che se questa disposizione del transito ad avviarsi per Brindisi, ci fosse seriamente, in un'epoca come l'attuale in cui si tende a scontare e ad anticipare tutti i vantaggi possibili, quei medesimi interessi che invano vi date tanta briga di chiamare in quel porto, non si sarebbero già presentati da sé, non si sarebbero affrettati a porgervi la mano per supplire e procacciare essi medesimi quel poco che ancora manca perché vi si possano convenientemente e stabilmente adagiare?

Altri invece vanno proclamando che se Brindisi non è ancora divenuta un grande emporio commerciale, lo si deve imputare all'opera meschina e lenta con cui il governo italiano è proceduto nella bisogna. Secondo costoro, anche prima dell'aprimiento dell'istmo di Suez e di ferrovie alpine, costruite ed esercitate in modo da essere al riparo da ogni intemperia, sarebbe bastato il più rapido compimento di un magnifico porto, perché il transito generale ne avesse fatto la sua stazione principale.

Gli uni e gli altri sembranmi usciti dal vero, per eccesso, i primi di empirismo, gli altri di fantasia.

Il governo italiano fece le cose né troppo presto né troppo tardi, né troppo grandiosamente né troppo meschinamente; bensì a tempo debito e con una spesa che è assai tenue se la si paragona a ciò che importarono i principali porti d'Europa, ma con un risultato simile a quello che in questi ultimi si ebbe a prezzo di parecchie ventine di milioni e di parecchi decenni di lavori; imperocché quella spesa di sei milioni non fu erogata se non ad assecondare opportunamente l'opera della natura che aveva predisposto a Brindisi gli elementi di un porto grandioso. Se le escavazioni avessero preceduto le opere di costruzione, si sarebbero risolte in un lavoro sprecato, essendo tali opere, come fu sopra avvertito, quasi tutte destinate ad impedire appunto gli interrimenti; e in quanto poi alle opere di costruzione, sarebbe stato materialmente impossibile che fossero incominciate e compite un giorno prima. L' ultimazione del porto di Brindisi contemporanea, presso a poco, all'apertura dell'istmo di Suez, del traforo del Cenisio, del consolidamento della ferrovia del Brennero, del compimento della linea Napoli - Foggia, non potrebbe giungere in momento più opportuno. Nel frattempo, il governo italiano si adoperò sempre e quanto più poté per richiamare su Brindisi l'attenzione degli altri Governi e dell'opinione pubblica straniera; come lo dimostrano e i documenti diplomatici pubblicati nel Libro Verde, e le proposte ufficiali relative al servizio postale, e le pratiche officiose rivelate, mesi sono, dal Times, e la missione Tyler, e la concessione Fell. A fatto compiuto, nessuno di questi tentativi apparirà inutile. D'altra parte, coloro che relegano fra i sogni le speranze concepite intorno a Brindisi, sono pregati a voler sospendere il loro giudizio un pajo d' anni ancora. Non è la prima volta che anche di una cosa utile non si trae profitto immediatamente, anche in questi tempi in cui tutto si sconta, tanto più quando interessi, già potentemente costituiti, sono indotti per necessità ad osteggiarla. La quale ostilità manifesta dovrebbe del rimanente aprir gli occhi a coloro che hanno nessuna fede nell'avvenire di quel porto. Che se a quello che è stato fatto finora, non si tralasci oggi di aggiungere tutti i perfezionamenti dei singoli servizii a cui devono aver ricorso i viaggiatori, questi in sempre maggior numero presceglieranno la nuova via. E appena ciò si verifichi, le Compagnie di navigazione estere, o per elezione o facendo di necessità virtù, cesseranno dal respingere le proposte officiose. del governo italiano, come avvenne nel 1865, e la vittoria di Brindisi sarà completa; non è a dubitarne.

Ma in che consisterà realmente e praticamente codesta vittoria?

Può darsi che vi siano molti in Italia, i quali esagerino a se stessi l'importanza della funzione che spetterà a Brindisi nel futuro movimento commerciale del Mediterraneo. E per verità, siccome i trasporti di mare risultano meno costosi che non quelli di terra, è assai probabile che la maggior parte delle merci provenienti dall'Oriente, per la via di Suez, anziché i punti d'approdo che primi incontreranno sui lidi europei, andranno a cercare piuttosto i porti che più si internano nel continente, da dove potranno pervenire, a miglior mercato, alle destinazioni loro. Così pure, malgrado la maggiore brevità della via di Brindisi, una parte di quei passeggeri, ai quali riesce più comodo il trasporto marittimo che non il terrestre, quando fra l'uno e l'altro non vi sia che la differenza di venti o trenta ore, differenza poco sensibile in un lungo viaggio, preferirà forse persistere a sbarcare a Marsiglia, a Genova, a Trieste, a Venezia per continuare il viaggio alla volta delle città della Francia, dell'Inghilterra, dell'Olanda, del Belgio, della Germania. Ciò nondimeno i rapporti commerciali fra l'Asia e l'Europa sono in procinto di moltiplicare talmente, di assumere proporzioni così colossali, che basterà una parte soltanto dei passeggeri e delle merci a grande velocità accaparrati da Brindisi, insieme alla posta, e che se ne possa accaparrare una parte nessuno potrebbe relegar l'idea fra le illusioni, per contribuire potentemente a ravvivare quel porto e ad

aumentare gli introiti delle ferrovie che ad esso conducono, sulle quali lo Stato d' Italia estende la sua garanzia.

D' altronde non bisogna dimenticare che, fatta astrazione delle provenienze dell'Asia più remota, alle quali la prossima apertura dell'istmo di Suez richiama oggi forse troppo esclusivamente il pensiero, Brindisi è talmente situata da servire mirabilmente a quelle dell'arcipelago greco, dell'Asia Minore, del Bosforo e del Mar Nero. Nuove ferrovie sono in progetto nella Turchia europea di cui una, partendo da Costantinopoli e con diramazioni verso la Grecia, metterà capo ad Aulona [Valona] dirimpetto a Brindisi. Le sponde levantine e barbaresche del Mediterraneo vanno risorgendo rapidamente a nuova vita, e di un tale risorgimento è impossibile che il porto italiano che giace laddove l'Jonio si divide dall'Adriatico e che ha tutto il sistema delle ferrovie europee dietro a sé ed immediate comunicazioni aperte colle principali città d'Italia, e coi passaggi alpini, non si risenta grandemente.

Per tutto questo è indubitabile che la nazione italiana e il suo governo non si sono male apposti attribuendo a Brindisi un'importanza eccezionale e non lasciandosi mai sviare dalle preoccupazioni politiche degli anni i più agitati, a' dedicarvi spese e cure; essi poi non si apporranno male se continueranno ad incoraggiare tutti i perfezionamenti e i comodi che si possono introdurre in quel porto, e nei servizi di terra e di mare che al porto medesimo fanno capo¹³⁷.

Il 1865 fu funestato, il 1 ottobre da un grave incidente in mare; “il “piroscafo rimorchiatore *Ravenna*, uscendo alle 9.30 dal porto di Brindisi, salta in aria: morto il macchinista, ferito il fuochista assistente”¹³⁸. Il 14 gennaio 1868 si annota: “Stasera alle 10 si sviluppa nel cantiere di Brindisi un grave incendio”¹³⁹. Altro incidente si registrerà il 25 ottobre 1868: “Stasera alle 11 ½ nel porto di Brindisi si incendia la pirodraga *Vulcano* e cola a picco”¹⁴⁰. Il 31 maggio dello stesso anno, in “Brindisi si scopre una fabbrica clandestina di polvere da fuoco nel soppresso convento dei Padri Riformati”¹⁴¹.

Si discusse, il 1865, sulla possibilità che il re Vittorio Emanuele II s'incontrasse con Napoleone III (1808-1873) a Brindisi; il 20 marzo 1865 il ministro plenipotenziario a Parigi, Lorenzo Annibale Costantino Nigra (1828-1907), scriveva al presidente del consiglio e ministro degli esteri, Alfonso Ferrero della Marmora (1804-1878), informandolo: “È sempre questione del viaggio dell'imperatore in Algeria nell'aprile. Ma ciò dipende anche dallo stato di salute in cui si troverà S. M., giacché da qualche tempo soffre di nuovo pei suoi soliti dolori alle gambe. Ad ogni modo, se il viaggio ha luogo, desidererei sapere se devo fare qualche comunicazione all'Imperatore nel senso di quanto le scrissi tempo fa. Se il viaggio si fa, ho tutte le ragioni di credere che l'Imperatore accetterebbe l'invito fattogli dal Re di visitare il Golfo di Napoli e fors'anche Brindisi”¹⁴². In risposta, il presidente del consiglio, rilevava scetticismo su questa possibilità: “Comincio dal viaggio possibile dell'imperatore in Algeria. Ella mi dice nella sua lettera del 20 che, se l'Imperatore fosse dal re invitato, è persuaso che accetterebbe di recarsi a vedere Napoli e fors'anche fino a Brindisi. Così posta la questione è impossibile riescire giacché sono intimamente persuaso che il re, a fronte di tante avversioni, cioè quella di allontanarsi, quella di tenere il mare, quella di fare gli onori e quella finalmente di dover trattare cose serie con chi è a lui tanto superiore, non solo si rifiuterà, ne sono certo, ma dirà cose dell'altro mondo, che non tarderebbero ad arrivare alle orecchie dei diplomatici. Ella non si può immaginare i spropositi, che sorgono dalla bocca reale, quando nostro sire è di cattivo umore. Se l'imperatore si decide andare in Algeria e che esterni lui il desiderio di vedere il golfo di Napoli, come ella mi rappresentò le cose la prima volta, in quel caso io costringerei il re in

¹³⁷JACINI, *cit.*, pp. 141-153.

¹³⁸COMANDINI, *cit.*, p. 708.

¹³⁹*Ivi*, p. 1039

¹⁴⁰*Ivi*, p. 1088.

¹⁴¹*Ivi*, p. 1064.

¹⁴²MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani*, I serie: 1861-1870, vol. 5: I luglio 1864-15 maggio 1865, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1977, doc. 621, p. 630.

modo che non si potesse più né rifiutare né svincolare. Così feci quando si partì per Firenze. Ma ripeto che indurre il re a far lui l'invito all'imperatore non è possibile"¹⁴³.

L'ipotesi di un altro incontro al vertice, in Brindisi, questa volta con l'imperatore Francesco Giuseppe, fu discussa il 1869; il 27 ottobre di quell'anno il ministro plenipotenziario a Vienna, marchese Gioacchino Napoleone Pepoli (1825-1881), riferiva al presidente del consiglio e ministro degli esteri, Luigi Federico Menabrea: "Il barone di Altenburg mi ha comunicato la lettera che V. E. ha diretto al barone di Kübeck [Aloys Kübeck von Kuban ministro plenipotenziario di Austria-Ungheria a Firenze (1818-1873)], e mi ha formalmente annunciato che l'abboccamento fra Sua Maestà il re N(ostro) A(ugusto) S(ovrano) e Sua Maestà l'imperatore d'Austria avrà luogo a Brindisi negli ultimi giorni di novembre. Le consuetudini diplomatiche adottate pressoché da tutti i paesi, ed irecenti esempi, mi autorizzano a chiedere a V. E. la licenza di recarmi a quell'epoca io pure a Brindisi, desiderando assistere ad un fatto che certamente non sarà senza importanza per l'avvenire del mio paese, contribuendo a rendere più efficaci e più solidi i vincoli che già uniscono fra loro l'Impero Austriaco ed il Regno Italiano"¹⁴⁴. Il 26 novembre 1869, da Firenze, il segretario generale agli esteri, barone Alberto Blanc (1835-1904), scriveva al ministro plenipotenziario a Vienna, marchese Gioacchino Napoleone Pepoli: "Il giorno 6 di questo mese il signor di Kübeck [Aloys Kübeck von Kuban ministro plenipotenziario di Austria-Ungheria a Firenze (1818-1873)] mi aveva annunciato che, a norma delle intelligenze prese, S. M. l'imperatore d'Austria si troverebbe di passaggio a Brindisi nei giorni 29 e 30 di questo mese dove si sarebbe potuto incontrare con S. M. il re nostro augusto sovrano. La grave malattia di Sua Maestà, ora felicemente superata, ha impedito che il re potesse intraprendere un viaggio così faticoso quale sarebbe stato quello di Brindisi; ma la Maestà Sua non volle tuttavia rinunziarvi in modo definitivo se non che in questi ultimi giorni cedendo alle rimostre rispettose dei medici che gli consigliano di aver riguardo alla preziosa sua salute. D'ordine del re feci pertanto conoscere in via telegrafica, a S. M. l'imperatore in Alessandria d'Egitto ed all'inviato austriaco in Firenze il rincrescimento che Sua Maestà provava nel non poter trovarsi al convegno prestabilito"¹⁴⁵. Il 1 gennaio 1870 il marchese Gioacchino Napoleone Pepoli, ministro plenipotenziario a Vienna fino al 7 marzo 1870, scriveva al ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta: "L'intima alleanza coll'Italia, è quindi propugnata dalla grande maggioranza del paese, che ha veduto con somma soddisfazione accordato il grande Cordone della Corona d'Italia al ministro Giskra [Karl von Giskra (1820-1879)], il rappresentante più spiccato e più potente nel gabinetto Cisleitano [denominazione non ufficiale della metà occidentale (austriaca) dell'Impero austro-ungarico] delle idee liberali, che ha applaudito quando S. M. l'imperatore ha voluto che gli arciduchi si recassero alla R. Legazione per festeggiare il giorno natalizio di Sua Maestà il re; che ha approvato l'invio del generale Della Rocca [Enrico Morozzo Della Rocca, (1807-1897)] a Trieste, del generale Sonnaz [Maurizio Gerbaix de Sonnaz, (1816-1892)] a Vienna, del generale Moring [Karl Möring (1810-1870)] a Firenze, e finalmente che ha salutato con gioia il progetto di un convegno fra i due sovrani a Brindisi, e che è rimasto appagato dal viaggio del conte di Beust [conte Friedrich Ferdinand von Beust (1809-1886)] a Firenze"¹⁴⁶.

L'impegno del governo non fu esente da critiche; il 23 febbraio 1866 Adriano Mari (1813-1887), presidente della Camera dei deputati informò che "hanno fatto omaggio alla Camera: Giovanni Cafiero e Lorenzo Calabrese, da Brindisi. Un esemplare delle loro osservazioni sulle Opere del porto di Brindisi"¹⁴⁷. Si trattava di brevi note redatte in data 15 febbraio 1886: *Poche osservazioni pratiche sulle opere del porto di Brindisi* in cui si contestava l'utilità di alcune delle opere in progetto. Si faceva in particolare riferimento alla costruzione della diga di *Bocche di Puglia*, congiungente l'isola di *Sant'Andrea* alla *Costa Guacina* e alle scogliere frangiflutti previste

¹⁴³Ivi, doc. 631, pp. 648-649.

¹⁴⁴Ivi, vol. 12: 6 ottobre 1869-4 luglio 1870, doc. 38, p. 43.

¹⁴⁵Ivi, doc. 89, p.93.

¹⁴⁶Ivi, doc. 144, p.138.

¹⁴⁷*Raccolta dei documenti stampati per ordine della Camera*. Volume V - N. 68-117: Legislatura IX - Sessione 1865-66 dal 18 novembre 1865 al 30 ottobre 1866, Firenze: Per gli Eredi Botta, 1866, p.954.

a *Costa Morena* e sulla secca *Bardet*. Calabrese e Cafiero temevano che in tal modo si sarebbe reso molto difficoltoso l'accesso alla rada portuale¹⁴⁸.

La discussione era viva anche nel Regno Unito; la scelta di Brindisi, data la concorrenza di Marsiglia per la Valigia delle Indie, *Overland Mail* o *Indian Mail*, mezzo di comunicazione celere per posta e passeggeri fra l'Inghilterra e l'India, non era scontata. Di Brindisi favorevole impressione ricavò Henry Whatley Tyler che pubblicò un ampio resoconto della sua visita in Brindisi sul "Times" del 29 giugno 1865 e un più ampio rapporto il 1866 allorché fu inviato a ispezionare i sistemi ferroviari di Francia e Italia al fine di determinare il modo migliore per trasferire la posta destinata all'India dal nord della Francia al porto italiano di Brindisi. Su sua raccomandazione il percorso italiano fu il prescelto¹⁴⁹. Ampie sintesi del rapporto apparvero sui maggiori periodici britannici¹⁵⁰. Di diverso e quasi opposto avviso era stato il resoconto del capitano W. H. Roberts, "one of the senior commanders in the Company's [*Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*] service", inviato a Brindisi per un esame del porto¹⁵¹.

Al Roberts, molto critico sulla possibilità che da Brindisi potesse transitare la Valigia delle Indie, aveva risposto Giuseppe Nervegna (1821-1907) con una lettera cui fa riferimento Mr. Howell scrivendo "to the Secretary to the Post Office" il 14 settembre 1865, ribadendo con forza l'opportunità di far scalare la Valigia delle Indie in Brindisi¹⁵². Giuseppe Nervegna, qui considerato fratello del viceconsole britannico in Brindisi¹⁵³, aveva ampiamente riferito sull'agibilità del porto di Brindisi¹⁵⁴. Nervegna intervenne ancora direttamente sulla questione con un articolo pubblicato su un noto periodico inglese¹⁵⁵.

Un ruolo non secondario nelle relazioni tra Brindisi e Londra, come si è evidenziato già con Nervegna, ebbero i consoli del Regno Unito qui residenti; la carica fu in seguito appannaggio della famiglia corfiota Cocotò almeno dal 1879 al 1904¹⁵⁶. Il 1891 il re d'Italia concesse il sovrano *exequatur* a Socrate Cocotò quale console di Grecia a Brindisi¹⁵⁷.

Importante, in questo frangente, fu il ruolo svolto dal governo italiano; il 13 gennaio 1866, l'incaricato d'affari a Londra, conte Carlo Alberto Maffei, scrive al presidente del consiglio e ministro degli esteri Alfonso Ferrero della Marmora informandolo: "Ieri nel *Daily Telegraph*, quello fra tutti i giornali di Londra che abbia maggior circolazione, compariva un rimarchevole articolo sulla presente situazione delle cose in Italia, il quale per la giustezza dei suoi giudizi e l'imparzialità con cui era scritto comandava l'attenzione generale. Credo bene perciò unirlo alla presente affinché V. E. possa prenderne conoscenza. Recatomi in quello stesso giorno al *Foreign Office* ad annunciare la partenza del marchese d'Azeglio [Vittorio Emanuele Taparelli marchese d'Azeglio (1816-1890)], ne portai meco una copia per farlo vedere al signor Layard [Austen Henry Layard (1817-1894)], il quale trovai momentaneamente incaricato della direzione di tale dicastero, essendo lord Clarendon [George William Frederick Villiers, 4th Earl of Clarendon (1800-1870)] in campagna. Il signor Layard lo lesse col più grande interesse, e lo giudicò talmente imparziale e così

¹⁴⁸L. CALABRESE-G. CAFIERO, *Poche osservazioni pratiche sulle opere del porto di Brindisi*, Brindisi, 1866.

¹⁴⁹*Report from the Select Committee on East India Communications: Together with the Proceedings of the Committee, Minutes of Evidence, and Appendix, Ordered by The House of Commons to be printed, 1866*, London, 1866, p. 332.

¹⁵⁰Vedi Appendice, doc.1

¹⁵¹*Report from the Select Committee, cit.*, p. 352. Vedi Appendice, doc.2.

¹⁵²Vedi Appendice, doc.3.

¹⁵³Giuseppe Nervegna, come più correttamente in seguito indicato, il 1865 era viceconsole del Regno Unito, di Prussia e Paesi Bassi in Brindisi. Il fratello Luigi era viceconsole di Danimarca (*Annuario diplomatico del regno d'Italia per l'anno 1865*. Compilato per cura del Ministero degli Affari Esteri, Torino: Paravia, pp. 178 e 195; *Annuario statistico del Regno d'Italia per l'anno 1865*. Compilato su dati ufficiali dal ragioniere ANGELO DELL'ACQUA, 6 (1865), Milano: Regia Stamperia, 1865 p. 265).

¹⁵⁴Vedi Appendice, doc.4.

¹⁵⁵Vedi Appendice, doc.5.

¹⁵⁶*Lists and indexes supplementary series no. XIII list of foreign office records. Vol. 2. General correspondence 1879-1905 China - Italy by arrangement with Her Majesty's Stationery Office*, London-New York: Kraus reprint corporation, 1966, pp. 252, 254- 256, 258-260, 262, 264-265, 267-269, 271-274, 276-279, 281-283, 285-286.

¹⁵⁷"Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", lunedì 7 dicembre 1891, n. 286, p. 4738.

conforme alla vera espressione dello stato della nostra penisola che lo mandò senza ritardo a lord Clarendon accompagnandolo da un suo biglietto, in cui particolarmente lo pregava a fissarvi la sua attenzione. Tale articolo forma completamente un contrasto con quelli spesso pubblicati dal *Times*, in cui stante le opinioni personali del suo direttore appariscono frequenti allusioni ostili alle presenti condizioni d'Italia. Dal signor Layard seppi che dopo di aver parlato con lord Stanley il *Postmaster General* [Edward Stanley, II barone di Alderley (1802-1869)], ed avergli esposto la convenienza di mandare in Italia un agente a studiare i vantaggi che la linea da Brindisi alle Alpi offrirebbe al passaggio della valigia delle Indie, questi sarebbe finalmente entrato in tale ordine di idee che dapprima combatteva, e parrebbe disposto ad adottare simile provvedimento. Questa notizia potrà forse essere di qualche interesse pel signor ministro dei lavori pubblici”¹⁵⁸. Si ponevano in tal modo le premesse per la missione Tyler, decisiva per la scelta di Brindisi ormai di fatto caposcalo per i collegamenti con l'Egitto: da qui, come riferisce il 2 marzo 1867, da Alessandria, l'agente e console generale, in Egitto, Giuseppe De Martino, scrivendo al ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta, parte il “signor conte di Castiglione” [Francesco Verasis Asinari, 9° conte di Castiglione d'Asti e 6° conte di Castiglione Tinella (1826-1867)], con la fregata la «Gaeta» per Brindisi¹⁵⁹.

Il 30 marzo 1866 l'incaricato d'affari a Costantinopoli, Giuseppe Greppi (1819-1921), riferisce al presidente del consiglio e ministro degli esteri Alfonso Ferrero della Marmora (1804-1878) circa i problemi sussistenti nell'impero ottomano, con particolare riferimento al Libano, e il possibile ruolo dell'Italia. Riferisce, confermando come la via di Brindisi fosse la preferita per raggiungere la capitale turca, d'aver “consegnato a S. A. Alì Pascià [Mehmed Ali Pascia (1815-1871)] la lettera di partecipazione della morte di S. A. il principe Oddone [Oddone Eugenio Maria di Savoia duca di Monferrato (1846-1866)] pregandolo a farla pervenire alla sua alta destinazione. Il signor de Nitto è giunto questa mane per la via di Brindisi e ha di già principiato l'esercizio delle sue funzioni”¹⁶⁰. La necessità di un collegamento diretto Brindisi-Costantinopoli è chiaramente espressa dal ministro plenipotenziario a Costantinopoli, conte Raffaele Ulisse Barbolani, al ministro degli esteri Emilio Visconti Venosta, il 5 settembre 1870 evidenziando come la sconfitta francese a Sedan, nel conflitto con la Prussia, aprisse grandi spazi nel levante per l'Italia: “*Les nouvelles de France ont fait ici impression immense. Depuis quelques jours population Grecque est en grande fermentation qui se traduit par injures et menaces à tout ce qui est latin. Des pretres ont été...hier sur bateau à vapeur du Bosphore. Je me propose m'en plaindre au Gouvernement. Eclipse de l'influence française forme ici un grand vide et les yeux se tournent vers Italie. Je crois qu'elle pourrait ressaisir influence perdue, et comme premier pas urgent reche1·cher voie elle devrait établir coute que coute ligne directe bateaux à vapeur entre Brindisi et Constantinople ainsi que bureau de poste*”¹⁶¹. Il 6 settembre 1870 Emilio Visconti Venosta assicurava il ministro plenipotenziario a Costantinopoli, conte Raffaele Ulisse Barbolani, circa l'impegno del governo italiano sulle problematiche da questi sollevate: “*J'ai, communiqué au Ministre des Travaux publics votre avis sur une ligne de navigation de Brindisi à Constantinople. Veuillez envoyer des études et un projet sur cette affaire. Assurez en toute occas,ion le chef du clergé de notre bon vouloir pour l'Eglise et du soin que nous prendrons pour leurs intérêts. L'agitation augmente... Tenez à la Porte un langage bienveillant dans un sens très conservateur*”¹⁶².

Che ci fossero comunque evidenti criticità negli interventi a vantaggio del porto di Brindisi, lo evidenziò con particolare forza l'on. Gaetano Brunetti (1829-1900) intervenendo alla Camera nella tornata del 10 giugno 1867 con un'ampia, articolata e puntuale relazione che faceva anche

¹⁵⁸MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani*, I serie: 1861-1870, vol. 6: 16maggio 1865-19 giugno1866, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1981, doc. 263, pp. 317-318.

¹⁵⁹*Ivi*, vol. 8, cit., doc. 230, p. 324.

¹⁶⁰*Ivi*, doc.440, p.512.

¹⁶¹*Ivi*, vol. 13: 5 luglio-20 settembre1870, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1963, doc.651, pp. 465-466.

¹⁶²*Ivi*, doc. 664, p.474.

riferimento al dibattito in corso nell'amministrazione cittadina: "Signori, parlandovi su questo capitolo intorno al porto di Brindisi, non chiedo, come non ho mai chiesto, che si aumenti di un centesimo la cifra stanziata in bilancio. Non chiedo aggravii in qualsiasi modo per l'erario pubblico. Deputato di Brindisi, so i miei doveri come rappresentante d'Italia, e so preoccuparmi, quant'altri mai, dell'infelice condizione delle nostre finanze. Ma non posso tacere, debbo anzi risolutamente combattere alcuni giudizi, che io reputo falsi, ed alcune false proposte della sottocommissione del bilancio; perché il passare sotto silenzio quei giudizi e quelle proposte, tornerebbe, rispetto al porto di Brindisi, di grave pericolo per l'avvenire. L'onorevole Valerio, nella sua relazione, a pagina 17, diceva che il ministro dei lavori pubblici con non lodevole consiglio iniziò l'opera dell'escavazione del porto innanzi che alcun progetto fosse definito, quasi dolesse, mi si perdoni l'espressione, all'onorevole relatore, che il lavoro dell'escavazione del porto di Brindisi fosse avanzato assai più di quello che sarebbe, se ne fosse ritardato lo incominciamento. Ed io mi passerei volentieri anche di questo giudizio, se poco appresso la stessa sotto-commissione del bilancio non facesse solenne proposta alla Camera, che questa con suo voto formale esprimesse che il ministero non debba impegnarsi al di là della cifra di 4 milioni e 800 mila lire, che rappresenta il prezzo degli appalti in corso, compresevi le spese straordinarie e le imprevedute, quando vi è una legge del 1864 che deliberava pel porto di Brindisi sei milioni da ripartirsi dal 1864 al 1869 sopra sei esercizi annuali. Col quale giudizio e con la quale proposta quasi mi sembra la commissione avesse voluto dire al ministero: 'badate, spendete pure sei milioni e mezzo pel traforo del Moncenisio, io non farò riflessioni; spendete 713,000 lire pel porto di Genova, non faremo indagini; spendete quello che occorre pel porto di Livorno; fate insomma tutti i lavori pubblici che volete, ma guardatevi di non porre una pietra di più, od una pietra in anticipazione pel porto di Brindisi, perché voi, ministro dei lavori pubblici, sarete per lo meno dichiarato reo di lesa finanza. Io veramente non poteva passare sotto silenzio questa proposta della commissione. Ma è egli vero, in primo luogo, che il ministero dei lavori pubblici ha iniziato un'opera di escavazione innanzi che alcun progetto fosse iniziato? Io lascio da banda i molteplici progetti che furono fatti sotto il governo borbonico; lascio da banda i molti studi, le molte commissioni d'uomini anche in quel tempo valenti, perché anche sotto il governo borbonico vi erano degli ingegni; io tralascio questi studi e queste commissioni; tralascio pure il progetto Mati [ing. Tommaso Mati]. Certo è che il progetto Mati che ha meritato l'attenzione degli uomini più valenti in questa materia, ispirò e fu la base del progetto di legge del 1864; ispirò tutti i discorsi dell'onorevole Menabrea nel 1863 a Torino; fu quel progetto che ispirò e dette base al lavoro della commissione di cui ci fece una dotta relazione l'onorevole Devincenzi [Giuseppe Devincenzi (1814-1903)]; fu il progetto Mati che dette materia a gravissima discussione nella Camera fra l'onorevole Bixio [Nino Bixio (1821-1873)] che mi piace vedere al suo banco e l'onorevole Scrugli [Napoleone Scrugli (1803-1883)]; è stato insomma il progetto Mati quello su cui sonosi venute facendo delle modificazioni e che non è stato mai distrutto sostanzialmente. Questo progetto esisteva, questo progetto aveva vita quando si cominciavano i lavori dell'escavazione, talché l'accusa portata contro il ministero manca di base. Ma, domando io, è necessario per cominciare un lavoro di escavazione che vi sia un progetto d'arte definito? Scavare un porto significa sfangare. Si abbia l'onorevole Valerio, relatore della commissione, tutte le cognizioni tecniche, che io certamente gl'invidio, ma io sono convinto che talune questioni si risolvono più prestamente e meglio dal buon senso che dalla scienza, la quale talvolta, abbandonando la strada maestra, se ne va pei diverticoli del sofisma. Col solo buon senso comprendo che ad innalzare un teatro faccia mestieri d'ingegneri e di disegni; ma non so comprendere, né credo che alcun uomo al mondo abbia mai potuto comprendere che sia mestieri di architetti e di disegni per ispazzare le rovine che ingombrano un suolo, su cui quel teatro deve innalzarsi. Ora, edificare un porto, pulirlo, nettarlo, sfangarlo, mi pare perfettamente un'opera simile a quella dello spazzamento delle rovine, che ingombrano il suolo, su cui deve elevarsi un edificio. Veda dunque la Camera se il ministero aveva bisogno di un progetto d'arte definito, tanto più che questo sterramento era già iniziato nel 1860, era continuato dopo, quando nel 1864 si spendevano bene 54,000 lire per le escavazioni. Io ricordo benissimo che, quando si discusse nel

1863 nella Camera questo progetto, tra le opinioni dell'onorevole Bixio, il quale parlò con tanto senno e sentimento italiano ponendosi dal punto di vista della marina a vapore, e tra le opinioni dell'onorevole Scrugli, ammiraglio, che si poneva dal punto di vista della marina mercantile, e tra le opinioni dell'onorevole Menabrea, allora ministro dei lavori pubblici, che abbracciava il duplice punto di vista commerciale e militare, fra tante discettazioni, una cosa sola rimaneva incontestata ed era incontestabile, cioè la necessità dell'escavazione del porto. Lo sfangamento del porto era il fatto necessario, era il lemma che si doveva mettere dinanzi a tutto, che non poteva cadere in discussione, né pel fatto in se stesso, né pel modo di eseguirlo. Forse l'onorevole relatore della commissione, dicendo che sarebbe stato necessario un progetto d'arte, intendeva egli di dire che avrebbero dovuto dapprima farsi al porto di Brindisi le opere di chiusura del porto, perché si impedisse lo interrimento, per poi cominciare il grande lavoro dell'escavazione? Se tale fu la sua idea, mi permetto di rispondergli che l'interrimento del porto, il quale non data né da oggi, né da ieri, ma che è un lavoro secolare, è un lavoro prodotto dalle navi di Pompeo, prodotto dalle zatte di Cesare, prodotto dal principe di Taranto quando combatteva il nemico, prodotto dalla natura colle acque le quali, scendendo dalle colline, ingombrano naturalmente quel porto; questo interrimento di secoli, io dico, non è mica in ragione diretta dello sterrimento, e quindi il ministro faceva molto bene a raggiungere lo scopo della legge, imperocché la commissione ricorderà benissimo che l'onorevole Menabrea vide tanta necessità di mettere presto in essere quel porto che egli medesimo, a quelli che lo interrompevano, disse che vi volevano sei milioni, e che questi sei milioni dovevano essere divisi in seirate di un milione ciascuna, non perché il porto si facesse in sei anni, ma nel tempo più breve possibile, purché la spesa fosse ripartita in sei rate. Se difatti quelle opere non si fossero cominciate nello stesso tempo che si lavorava alla chiusura della bocca di Puglia, alla scogliera della costa di Morena, alla costruzione della diga e delle banchine, se non si fossero principiate le escavazioni, il porto di Brindisi non sarebbe oggi nel punto in cui è, da potervi entrare liberamente l'Italo-orientale e due corazzate, siccome io e l'inglese capitano del genio, signor Tyler, abbiamo osservato, sebbene non abbia ancora un grande spazio navigabile. Ma forse alcuno crederà che io dica questo per scagionare il ministero; nulla di tutto questo; l'onorevole Valerio crede di addebitare il ministero di eccesso di zelo, fatto unico piuttosto che raro: quando mai il ministero ha ricevuto questi onori di essere addebitato per eccesso di zelo? Sono parecchi anni ch'io siedo su questi banchi e sempre ho sentito addebitare il ministero per eccesso di noncuranza, per eccesso di zelo non mai. Dio volesse che questa accusa fosse stata meritata spesso: forse i lavori pubblici sarebbero più avanti di quello che sono. Ma io, diceva, non intendo mica con ciò di scagionare il ministero intendo anzi di biasimarlo; e mentre l'onorevole Valerio lo accusa di eccesso di zelo, io dimostrerò coi fatti che il ministero debbe accagionarsi di noncuranza. Difatti le cifre sono là, né il ministero né la commissione possono negarle. Le somme stanziare a tutto il 1867, comprendendo gli stanziamenti fatti nei bilanci dal dì della promulgazione della legge, sommano a 2,150,000 lire, mentre, secondo la legge, dovevano ascendere a lire 4,000,000. Che cosa si è speso di questa cifra? A tutt'aprile prossimo passato si è speso non più di 1,330,000 lire, mentre, se si fosse rigorosamente applicata la legge del 1864, fino a questo punto si avrebbero dovuto spendere 3,330,000 lire; vale a dire due terzi di più di quello che finora si è speso. L'onorevole Menabrea si era prefisso di fare quel porto in meno di sei anni, ed io credo alla generosità delle sue parole. Ebbene oggi non solo non si compie il porto in sei anni, ma neppure in otto anni, perché le scadenze pei lavori appaltati oltrepassano quel tempo. Quanto poi all'escavazione in particolare, che cosa si è speso? Nel 1864 si spendevano 57,000 lire, nel 1865 se ne sono spese 170,000, nel 1866 se ne sono spese 330,000, e da gennaio ad aprile prossimo passato si sono spese 91,000 lire; talché, camminando anche, il che non credo, così in questa proporzione in tutto l'anno 1867, si spenderebbero non più di 273,000 lire. Ora io domando: per quali ragioni? Forse per mancanza di macchine? Per mancanza d'ingegneri? Forse perché è stato diverso l'appalto? Perché nel 1865 si spendevano 160,000 lire di meno che nel 1866, nel 1866 160,000 lire di più che nel 1865? Perché nel 1865 si è tanto ritardato il lavoro, mentre si è creduto poi alquanto di accelerarlo nel 1866? Perché nel 1867 il lavoro procede anche più ritardato di quello che procedesse nell'anno scorso? Io vorrei che il signor ministro mi desse qualche

spiegazione su questo fatto; vorrei che di questo si penetrasse bene la commissione, la quale accusa il ministero di eccesso di zelo. Dirò anche di più; è morto il signor Nepveu, appaltatore dell'escavazione di tutti i porti d'Italia, è morto nientemeno che nel maggio dell'anno scorso, cioè tredici mesi fa: il contratto è sciolto per legge, è sciolto di diritto. Io domando al ministero: si è proceduto nuovamente agli appalti? Perché il ministero ha lasciato questa escavazione ai successori, agli eredi, ai rappresentanti, a coloro infine che hanno creduto di venire in nome del signor Nepveu, senza contratto? Perché non si sono aperte le subaste? Perché non si è veduto se questi lavori potevano avere un ribassamento di prezzo? Io qui poi noto un fatto che mi consta personalmente, perché ne fui testimone, ed ho anche la testimonianza che nel 1865 si è fatta da tutti i brindisini, dal sindaco [Antonio Balsamo, in carica dal 1861 al 1869] all'ultimo marinaio. Se nel 1865 voi vi foste trovati nel porto di Brindisi, tutti vi avrebbero raccontato questo fatto strano: vi era l'appalto, vi erano sette cavafanghi, vi era una amministrazione, e gli amministratori erano benissimo pagati; e con tutto ciò non si lavorava all'atto; passavano delle giornate intere senz'altro un cavafango fosse messo in movimento. E perché la Camera non abbia solamente a prestar fede alle mie parole, io leggerò un documento: «Di quattro potentissime macchine escavatorie, una o al più due, ora una soltanto, erano in moto; le altre malconce, erano e sono fuori servizio. L'amministrazione premurava l'impresa per il pronto riparo delle macchine; l'impresa solo per rifare una tromba fece passare tre mesi, a capo de' quali la tromba non era neppure completa, perché un pezzo che aveasi dovuto mandare ad Ancona per essere rifatto, era rimasto, per dimenticanza, a Brindisi!!! Il primo ottobre scoppiò la macchina d'uno de' due rimorchiatori con la perdita de' quattro individui, e non si pensò a rimetterla; l'altro rimorchiatore è ora entrato in cantiere, e chi sa quando sarà raddobbato e messo in opera; in una parola non si lavora che con una sola macchina e si sfangano poche centinaia di metri cubici al giorno. Da tutta questa serie di fatti potrebbe taluno per avventura conchiuderne: l'impresa non ha mezzi; al contrario, l'impresa ha molti lavoratori e impiegati, che paga assai bene, e spende ogni di più di quel che riceve per compenso dell'opera dal Governo».

Ebbene, colui che scrive queste parole non è, o signori, un volgare testimone; è un brindisino, una delle più elette intelligenze d'Italia, un uomo a cui il governo ha affidata una cattedra nell'università di Napoli. Egli è Raffaele Rubini [docente di meccanica razionale e algebra complementare all'Università di Napoli (1817-1890)]¹⁶³, distinto ingegnere e uomo che, come dice qui in questo giornale, è stato in Brindisi per quattro mesi a guardare questa segreta manovra che rimase non compresa, e che per me resta ancora incomprensibile. Questa medesima accusa che faceva l'illustre signor Raffaele Rubini la facevano i giornali della provincia, fra i quali il Cittadino Leccese, che è fra i più favoriti dei telegrammi e per le inserzioni degli atti amministrativi; giornale privilegiato per l'inserzione degli atti giudiziari, giornale che non si sa quali altri favori potrebbe ancora ottenere dal governo. Ebbene, questo giornale, quest'essenza di tutte le malve e di tutti i papaveri, questo giornale allora ebbe tanta bile da dire al ministro: guardate che nel porto di Brindisi non si lavora. Ed il municipio di Brindisi, il quale non è mai stato d'un colore politico troppo avanzato, e di cui conosco benissimo i membri, e li ritengo per più che moderati, ebbene il municipio di Brindisi stabiliva una commissione, e sul rapporto di quella commissione tecnica faceva una memoria, la quale era inviata al ministro, all'onorevole D'Amico ed a me: in quella memoria si ripeteva questo fatto deplorabile. Veda dunque l'onorevole Valerio quanto eccesso di zelo vuol nel ministero, ma mi permetterà che io coi fatti e coi documenti a mia volta abbia ad accusarlo per eccesso di noncuranza. L'onorevole Valerio, il quale è stato sul luogo, sa che vi è da colmare il fiume Piccolo. Io non mi ricordo da quanti anni questo colmamento sia cominciato. L'onorevole Valerio sa che per un piccolo ritaglio di questo fiume Piccolo rimasto a colmare, c'è un tal fetore, l'aria è così malefica che non si può starvi neppure due minuti. Come volete che in Brindisi si stia bene di salute, che si prepari il porto, se l'aria è malata, e se è tale per motivi che si potrebbero benissimo evitare? Io avrei potuto fare, non una, ma dieci interpellanze a questo

¹⁶³G. CARITO, *Raffaele Rubini cittadino di una Brindisi capolinea dell'Europa*, in "Lion Service", 2 (1991), n. 2, pp. 20-22.

proposito; ma ebbi le mie ragioni per non farle, e non voglio dichiararle alla Camera. A me non interessava la popolarità di cui ha parlato testé l'onorevole Bixio; a me interessava che l'opera del porto di Brindisi fosse compiuta, e credei che questo lavoro si sarebbe ottenuto piuttosto col non fare delle interpellanze, che col farle. Onde, se la commissione si fosse attenuta a questo semplice giudizio, io forse non avrei presa neppure la pena di parlare; ma la commissione fa una proposta formale, la quale è grave, e che, se passasse, il che non credo, potrebbe decidere dell'avvenire del porto di Brindisi. La commissione dice: voi avete i lavori delle banchine, voi avete il lavoro per il muro di sponda, il lavoro delle scogliere, quello del molo e quello di escavazione, tutto dato in appalto. Il prezzo di quest'appalto, comprese le spese straordinarie ed imprevedute, sale a lire 4,800,000; dunque non è più necessario che si parli di questo milione e 200,000 lire di differenza per giungere a 6 milioni, stabilito colla legge del 1864; epperciò la Camera dia un voto formale perché il ministero non s'impegni al di là della cifra assegnata. Io domanderei anzitutto all'onorevole sottocommissione del bilancio se questa proposta sia costituzionale. Io la credo incostituzionalissima. Quando vi ha una legge, la Camera non ha diritto con un semplice suo voto di abrogarla, né di derogarvi, né di sospenderla, né di menomarne gli effetti. La Camera non comprende in sé tutto il potere legislativo. Essa per sospendere e menomare gli effetti di una legge deve farne un'altra che passi per quei medesimi stadi per cui era corsa la prima. Se fosse altrimenti, la Camera diventerebbe arbitra di tutte le leggi. Quali sarebbero le leggi che la Camera non potrebbe indirettamente abrogare senza il voto del Senato e senza sanzione del principe? Di qual legge non potrebbe sospendere gli effetti? In che modo sarebbero garantite le ragioni del Senato e il diritto del principe? Io comprendo quello che vuol dire l'onorevole sottocommissione del bilancio, cioè che lo esprimere un voto della Camera non importa obbligare legalmente il ministero, ma che lo obbliga moralmente. Ma la Camera può con un ordine del giorno, con un voto qualunque vincolare moralmente il ministero secondo la legge, nella esplicazione della legge, ordinatamente alla legge, ma non può menomamente vincolare il ministero quando si tratta di vincolarlo contro la legge; imperocchè altrimenti l'equilibrio dei poteri sarebbe radicalmente scalzato. Io per quanto sono geloso delle prerogative della Camera, altrettanto conto di essere geloso dell'equilibrio dei poteri: fuori dell'equilibrio non vi è che l'anarchia. La proposta adunque della onorevole sottocommissione è incostituzionale. L'onorevole Valerio nella sua relazione dice, come ragione della sua proposta, che essendosi ottenuto coi lavori che si appaltano lo scopo della legge, manca perfettamente la cagione per cui debba vincolarsi il ministro per quel milione e 200 mila lire di più, che sono la differenza, rispetto ai 6 milioni deliberati dalla legge del 1864. Ma questo argomento mi pare che si ritorca facilmente contro l'onorevole relatore della commissione perché, se lo scopo si assolve coi lavori appaltati, qual necessità v'è allora di domandare che il ministro non si impegni ad una spesa maggiore? Forse temeremmo che il ministro prendesse 1 milione e 200 mila lire, per seppellirle nelle acque di Brindisi? E specialmente quando siamo innanzi all'onorevole Giovanola, attuale ministro dei lavori pubblici, il quale non solo non mi sembra tanto tenero di spendere oltre il necessario, ma appena è cedevole a spendere quello che è nei confini della legge. All'onorevole Valerio ricorderò che allorquando si discusse per le calabro-sicule, l'onorevole Giovanola mostrò tutta la buona intenzione di togliere quei 60 milioni che erano destinati ad opere pubbliche, e vi sarebbe forse riuscito se non fosse stato valorosamente combattuto dai miei amici politici. La commissione senza alcun ragionamento (mi permetta ch'io lo dica l'onorevole Valerio) ha giudicato che si assolvesse lo scopo della legge, che si ottenga il porto di Brindisi, solo che i lavori appaltati sieno esauriti. Ma può dirmi l'onorevole Valerio in tutta coscienza se si possa essere mai così sicuri e così tranquilli, trattandosi di lavori di un porto, e se si possa per avventura credere di ottenere lo scopo mercé alcuni lavori designati nel progetto di legge d'arte ed appaltati? Vi ha forse ingegno al mondo, il quale possa essere tranquillo, finché non viene l'attuazione di veder l'esito del suo disegno ottenere assolutamente e completamente lo scopo? Parlando specialmente del porto di Brindisi basta riflettere ai molti progetti che vi sono stati per comprendere le molte difficoltà di stabilire un vero progetto d'arte per quel porto. Il progetto del Pigonati fu seguito dal progetto del Mati [ing. Tommaso Mati]; il progetto del Mati fu in certa guisa modificato da una commissione; il

signor Priolo vi fece i suoi studi, il capitano di marina, signor Imber [duca Antonio Imbert¹⁶⁴], contraddisse i lavori della commissione; ed ancora sento intronarmi nelle orecchie la gran discussione tra l'onorevole Bixio, l'onorevole Scrugli e l'onorevole Menabrea su quel progetto su cui la Camera versò, credo, per un'intera tornata. Se fosse qui l'onorevole Scrugli, io sono certo che, quantunque avesse veduto i lavori del porto di Brindisi, tornerebbe ad accapigliarsi contro l'onorevole Bixio e contro coloro i quali partecipavano alle sue idee. Quando la Camera non avesse altro argomento per considerare come sia difficilissimo compromettere l'opera sua in lavori che riguardano porti, basterebbe ricordare questo solo fatto, che nel 1837 il porto di Algeri era designato ed iniziato sotto la direzione del più illustre ingegno francese, il signor Poirel; ebbene, dopo pochi mesi di studi si conobbero tanti errori in quel progetto, che dietro un'interpellanza dell'onorevole Arago fu necessità rifare gli studi e riprendere i lavori sopra un disegno affatto diverso. Domando dunque con quale coscienza possiamo dire il lavoro A, il lavoro E possono essere ultimati nel porto di Brindisi? Non credo che vi sia un ingegnere al mondo tanto orgoglioso che possa affermarlo. Gli appalti sono forse appalti ad opera compiuta? No, sono appalti a misura; sono appalti a misura le banchine, appalti a misura la diga, appalti a misura il muro di sponda, appalti a misura la escavazione. Chi può dire dove si giungerà coi prezzi stabiliti e colla somma di lire 4,800,000 nel progresso di questi lavori? Nessuno. Ma analizziamo un pochino questi lavori. È dato in appalto il molo il quale credo sarà lungo 500 metri. Ma l'onorevole Valerio e la sottocommissione hanno propria certezza matematica che con un molo di 500 metri saranno rifratti gli effetti delle dirette traversie e che il porto non possa andar soggetto a nuovi interrimenti? Si è forse esclusa la gettata che nel progetto Mati doveva avanzarsi dalla costa orientale verso ponente? Questi lavori si sono in certo modo sospesi, ma non esclusi; e quando ne volesse la Camera un argomento irrefragabile, leggerei poche parole del verbale della commissione che il governo nominava nel settembre 1865. Di quella commissione facevano parte quattro uomini veramente intelligenti e peritissimi nella materia, ed erano il commendatore Bella, il signor Mati [ing. Tommaso Mati], progenitore del progetto, l'onorevole Biancheri [ingegner Giuseppe Biancheri (n. 1815)], il quale mi pare segga su questi banchi, e l'ammiraglio Acton [Ferdinando Acton (1832-1891)], il quale naturalmente è molto versato in questa materia. Questa commissione non esclude le gettate, non esclude il gran muro disponda, ma lo sospese, volendo trarre consiglio dal tempo che è il più grand'ingegnere nelle opere idrauliche. Riguardo al molo poi, ecco come si espresse la commissione nella sua relazione: «Considerando che con la costruzione della diga in punta del forte a mare, si aumenta notabilmente la superficie della zona difesa dalla rada, e con la stessa diga si ottiene se non completamente, almeno in parte il risultato di difendere la bocca del canale dagli effetti diretti della traversia, hanno creduto conveniente di non insistere maggiormente sulla costruzione della diga alla costa Morena» (Verbale della commissione). Ma la commissione che ha ultimato questo progetto, con queste parole non solo non ha escluso la gettata, non solo non esclude il secondo muro di sponda, e non ha creduto che colle opere che ora si appaltano potesse ultimarsi il porto e rendersi perfettamente navigabile, ma evidentemente ha creduto di fare quelle opere che reputava le più urgenti, le più necessarie ed indispensabili lasciando al tempo di giudicare se le altre opere fossero pure necessarie. Vede adunque la Camera come non abbia fondamento il giudizio di ritenere che colle opere appaltate si ottenga precisamente lo scopo. Poi, venendo particolarmente alle escavazioni, che cosa si ottiene coll'appalto fatto? L'appalto è stato di 1,800,000 lire a misura, cioè si è detto al signor Nepveu: voi scaverete per la concorrenza di 1,800,000 lire, pagandovi ogni metro cubo di sfangamento una lira e 80 centesimi al metro, o una lira e 20, secondo si tratta di alga, di pietre, di terra, di legno o di altre materie di maggiore o minore densità. Ma, spendendo 1,800,000 lire, si viene a sfangare il porto in guisa da renderlo perfettamente atto a ricevere di moltilegni e a tenerli al sicuro? Chi può giudicarlo? Quale ingegnere al mondo potrebbe dire che con 1,800,000 lire si verrà a sfangare il porto in guisa da renderlo perfettamente atto e sicuro? Io farò un breve prospetto; non

¹⁶⁴ Vedi A. IMBERT, *Brindisi Harbour*, a cura di F. J. EVANS, Londra 1875 (rist. an. Brindisi: Cassa Edile, 1996 con nota introduttiva di GIACOMO CARITO)

voglio calcolare quanto vi sia di metri cubi di legno, di pietra, d'alga, di ghiaia; questi sono calcoli assolutamente impossibili, ma io fo un semplice calcolo che nasce dal fatto. Fin qui si sono spese 596,101 lire e si sono scavati 425,000 metri cubi; dunque, si è scavato in media per 1 lira e 40 centesimi al metro. Rimangono a spendere lire 1,203,899. Quanti altri metri cubi di escavazione si otterranno con questa proporzione? Si otterranno altri 858,485 metri cubi di sfangamento. Sta bene; ma il problema a risolversi è questo. Con 858,485 metri cubi che si sfangano, quanti metri quadrati (non cubi) di superficie si rendono navigabili nel porto? Questo è il problema che dovrebbe risolvermi l'onorevole Valerio per dire poi che con 1,800,000 lire si ottiene lo scopo stabilito dalla legge. Se noi volessimo fare un calcolo poggiato sopra ipotesi più o meno probabili, certe non mai, io direi che con 858,000 metri cubi di sfangamento, calcolando che oggi solo nel canale si ha l'altezza di 7 metri e mezzo, e per tutta l'aia del porto l'acqua dove è a tre metri, dove a 4, dove anche a 50 centimetri, noi al più potremmo calcolare che ogni 6 metri cubi di sfangamento si ottenga un metro quadrato di superficie navigabile; e procedendo con questo calcolo, con 858,000 metri cubi di sfangamento si otterrebbero appena 143,000 metri quadrati di superficie navigabile, vale a dire 14 ettari. Ora, signori, che cosa sarebbero 14 ettari di superficie navigabile al porto di Brindisi, quando il porto ha 200 ettari di estensione ben misurata, perché 120 ettari di avamporto e 80 ettari tra il canale ed il porto interno coi due seni di levante e di ponente? Dunque, vede l'onorevole sottocommissione e vede la Camera essere un giudizio troppo arrischiato che con 1,800,000 lire per l'escavazione si renda il porto navigabile". L'intervento dell'on. Gaetano Brunetti, proseguito il giorno successivo, raggiunse lo scopo assicurando la piena osservanza della legge del 1864¹⁶⁵.

Con legge del 23 agosto 1868, n. 4560, il governo italiano provvedeva a regolare "il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto"; nella Camera dei Deputati, nella tornata del 25 giugno 1868 sull'argomento si sviluppò un'ampissima discussione che coinvolgeva la crisi del porto di Venezia e l'efficienza dei collegamenti ferroviari facenti riferimento a Brindisi. Nell'essenziale, il "servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto" doveva svilupparsi "dal mese di marzo 1868 con una corsa per ogni settimana" "sottoposto alle norme ed alle stipulazioni tutte della convenzione del 2 gennaio 1862, dell'annesso quaderno d'onori e della legge del 3 agosto detto anno, n° 741, approvativa della convenzione e del quaderno d'onori, come se avesse avuto così principio sino dall'apertura della linea"¹⁶⁶.

Molto si discusse il 1869 in parlamento sui problemi e sulle prospettive sia di Brindisi che dei porti adriatici; il monopolitano Giuseppe De Martino¹⁶⁷, con petizione n. 12.493 di cui è memoria negli atti parlamentari del 25 febbraio 1869 "anche nell'interesse dei negozianti da olii di Brindisi, Gallipoli, Otranto e Taranto, chiede l'esenzione dalla tassa di dazio- consumo degli olii in deposito nei magazzini di dette piazze, appoggiando la sua domanda ad analoga deliberazione della Camera di commercio di Bari"¹⁶⁸. Nella tornata del 20 febbraio 1869 il ministro dei lavori pubblici Lodovico Pasini presenta "alla Camera un progetto di legge inteso ad approvare la convenzione colla società Adriatico-Orientale per il prolungamento sino a Venezia della linea di navigazione a

¹⁶⁵ *Discussione intorno al porto di Brindisi. Camera dei deputati. Tornate del 10 e 11 giugno 1867. riprodotta a spese di alcuni elettori di Brindisi*, Firenze: per gli eredi Botta, tipografi della Camera dei Deputati, 1867, pp. 4-13 e 37-38.

¹⁶⁶ *Rendiconti del Parlamento Italiano. Discussioni della Camera dei Deputati. X Legislatura. Sessione 1867 (25/06/1868 - 31/08/1868)*, Volume (VII) Prima della legislatura dal 25/06/1868 al 31/08/1868, Firenze: Tipografia Eredi Botta, 1868, pp. 6948-6956.

¹⁶⁷ Il De Martino era stato qualche anno prima considerato filoborbonico: "Per esempio, a Monopoli, in data 16 dicembre 1860 il sindaco Francesco Valenti scrisse una lunga lettera, informando il Governatore che il componente della giunta elettorale, Giuseppe De Martino, comandante della guardia urbana, covava ancora sentimenti borbonici e, come anche fatto dal sindaco di Polignano per il notaio Giuliani, suggerì di nominare altro personaggio più affidabile, tale don Domenico Buggiano" (C. DE LUCA, *Il rivolgimento del 1860. Diorama n.16*, Polignano a Mare: Paginaria, 2019, p. 18).

¹⁶⁸ *Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1867 (prima della legislatura X)*. Seconda edizione ufficiale riveduta. *Discussioni della Camera dei deputati*. Volume IX: dal 16 febbraio al 1 maggio 1869, Firenze: tipografia eredi Botta, 1869, p. 9301.

vapore fra Brindisi ed Alessandria di Egitto”¹⁶⁹; nella tornata del successivo 6 marzo si dava notizia di una petizione dei cittadini di Brindisi di contestazione nei confronti dell’iniziativa: “Il sindaco, la Giunta municipale e 444 cittadini di Brindisi espongono varie considerazioni per cui vorrebbero respinta dalla Camera la proposta della nuova convenzione colla società Adriatico-orientale”. L’on. Damiano Assanti (1809-1894) ne ravvisò l’importanza e invitò “la Camera a voler dichiarare d’urgenza la petizione 12,520 dei cittadini di Brindisi, e d’inviarla alla Commissione incaricata di riferire sulla proposta di legge che il ministro dei lavori pubblici ha presentato per una nuova convenzione con la compagnia Adriatico-orientale. Questa petizione potrebbe essere utile a quella Commissione”¹⁷⁰.

Il 10 marzo 1869 si riferiva da Brindisi: “È giunta oggi da questa città una breve ma importantissima corrispondenza, che riassunta, dice aver l’agenzia Reuter di Londra cominciato a farsi inviare le lettere e i giornali delle Indie per la via di Brindisi, pervenendole e le une e gli altri, due giorni prima che per la via di Marsiglia”¹⁷¹.

Nella tornata del 12 marzo 1869 l’on. Luigi Nervo (n.1824) pose l’accento sulla questione delle paludi prossime al porto di Brindisi: “Parimente è necessario che il governo si preoccupi seriamente delle condizioni delle paludi che attorniano la città di Brindisi. Il governo con lodevole alacrità promuove la esecuzione di lavori atti a rendere il porto di Brindisi accessibile alle grandi navi. È noto, o signori, che, secondo le persone più competenti, una delle principali cause dell’interrimento di quel porto e delle paludi che lo attorniano siano affluenti dell’Adriatico in quella zona del territorio italiano. La questione delle bonifiche dell’agro di Brindisi è adunque intimamente collegata con le opere di ristauo che con grande spesa ora si fanno nel porto di quella città. Se non si bada alle cause delle paludi, che ora circondano Brindisi, e se non si studia un piano atto ad impedire l’interrimento del porto, può avvenire che la natura distrugga col tempo ciò che ora si eseguisce. Su di questa questione trovo anche assennate osservazioni nella relazione che ho dianzi citata. Quindi, ritenuta la grande importanza di cotesta questione, mi permetto di chiamare in questa occasione su di essa l’attenzione dell’onorevole ministro di agricoltura e commercio”¹⁷².

Annualmente si stanziavano oltre sei milioni di lire “per sovvenzione alle diverse compagnie di navigazione”; un ulteriore stanziamento di mezzo milione di lire sarebbe stato necessario una volta approvata “la legge che attualmente si va discutendo in Comitato privato per prolungare il servizio della compagnia Adriatico-Orientale da Brindisi a Venezia”¹⁷³.

¹⁶⁹Ivi, p. 9521.

¹⁷⁰Ivi p. 9198; Il 4 marzo 1869 “Un’apposita deputazione è partita da Brindisi per Firenze onde recare alla Camera una petizione sottoscritta in un’adunanza popolare sorta per incanto il dì 27 del passato mese a protestare contro la nuova convenzione con la società Adriatico-orientale proposta dal ministro dei lavori pubblici. Questa convenzione, si dice dai brindisini, distrugge le speranze che lasciaste concepire ai comuni lungo la ferrovia adriatica: snatura affatto lo scopo della prima convenzione che era il trasporto della corrispondenza postale e dei passeggeri, perpetua il sussidio chilometrico guarentito alle ferrovie meridionali, non solo, ma le danneggia ancora nelle stesse loro imprese: uccide il principio della iniziativa privata del commercio italiano, preclude il campo alla libera concorrenza di altre società di navigazione abbastanza poderose, aggrava le condizioni non troppo sopportabili dei contribuenti, perché lungi dallo scemare, accresce i sussidi governativi e nulla di bene promette alle sorti della nazione” (DE STERLICH, cit., pp. 17-18).

¹⁷¹DE STERLICH, cit., pp. 30-31.

¹⁷²Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1867, (prima della legislatura X). Seconda edizione ufficiale riveduta. Discussioni della Camera dei deputati. Volume IX cit., p. 9683.

¹⁷³Ivi, p. 9772; vedi pure DE STERLICH, cit., p. 46: “Oggi [17 marzo 1869] il comitato della Camera a Firenze ha cominciato ad esaminare il disegno di legge sul transito tra Brindisi e l’Egitto da prolungarsi fino a Venezia. Molti, fra cui primo il de Blasiis [Francesco De Blasiis (1807-1863)] e poi il Brunetti [Gaetano Brunetti (1829-1900)] deputato di Brindisi e il Mezzanotte [Raffaele Mezzanotte (1811-1879)] hanno combattuto per le ferrovie meridionali e per la stessa Brindisi: due o tre altri, in mezzo ai quali il deputato Marincola [Filippo Marincola (1823-1890)], calabrese hanno tenuto le parti della convenzione tra il ministro e la Società adriatico-orientale. Le ragioni poste innanzi dal Brunetti, rafforzate dal Mezzanotte, sono state di un’evidenza singolare. La discussione di questo fatto che tanto importa, non solo a Brindisi, a tutto il napoletano, ma all’intera Italia e all’Europa, è rimandata a giovedì. In data 18 marzo si evidenzia il prevalere della linea dettata da Gaetano Brunetti: “Il comitato della camera ha ripreso la discussione dei viaggi tra Brindisi e l’Egitto e a grande maggioranza ha respinto il disegno di legge presentato dal ministro. Avventurosa quella città i cui interessi sono tanto ben difesi dal proprio deputato” (DE STERLICH, cit., p. 47).

Il 28 aprile successivo l'on. Nicola Nisco (1816-1901) rilevava: “La società Adriatico-Orientale, qual è, certamente non può corrispondere ai bisogni dell'Italia, una volta che la penisola italiana riprenda la sua antica missione, quella di essere intermediaria fra il commercio delle Indie con l'Occidente. L'onorevole Maldini vi ha parlato poc'anzi della necessità del riordinamento delle diverse società; ed è a questo fine che io presentava il mio ordine del giorno. Ed io aggiungo che questo riordinamento delle società di navigazione è tanto necessario ed indispensabile, quanto è necessario per noi di non perdere l'occasione di renderci in gran parte padroni del commercio del Mediterraneo, che sarà nuovamente mare nostro, se noi sapremo imitare i nostri padri. La convenzione del 1862, stipulata colla società Adriatico-Orientale, porta la navigazione da Brindisi ad Alessandria d'Egitto. Ma cotesta navigazione, una volta che è aperto l'istmo di Suez, si rende in gran parte poco importante, imperciocchè noi non ce ne potremmo servire se non che per le merci di poco valore, atte ad essere trasportate per la ferrovia da Alessandria a Suez. Quindi è indispensabile che la nostra navigazione a vapore faccia quello che già hanno fatto le altre, e la francese e l'austriaca, cioè preparisi con la qualità del materiale a passare il canale. E dico più: invece di arrestarsi a Suez, come alcuni credono utile, si dovrebbe procedere oltre ed arrivare per lo meno fino ad Aden, quella punta nel mar Rosso più in cui tutto il commercio indiano fatto a vela si ferma, non potendo attraversare, se non con legni di grossa portata, il famoso mare di Mosè. Perlocchè, quando noi potessimo arrivare fino ad Aden, la nostra navigazione verrebbe almeno a formarsi un posto molto importante pei trasbordi, se non potremo arrivare alla Cina ed al Giappone. Io credo che, per riordinare questa navigazione, lo Stato debba fare dei sacrifici. Noi abbiamo dei contratti ancora duraturi per otto anni, e non possiamo pretendere che le società, le quali hanno per essi buoni benefizi assicurati, facciano dei sacrifici a beneficio dello Stato, con rivolgere i loro capitali, le loro cure e le loro navi ove il nostro interesse nazionale richiede. Così io credo che i sacrifici si debbono fare dallo Stato, e questi sacrifici sono forse più utili di quelli, per avere una grande marina militare superiore ai nostri bisogni, in contraddizione alle nostre necessarie aspirazioni di pace; in ogni modo, quale da alcuni si vuole, troppo piccola per stare a fronte alle grandi, e troppo grande per quanto basti ad educare militarmente i nostri marinai e proteggere la mercantile, che deve essere la base della nostra potenza, perché è quella che ci deve dare la ricchezza e deve restituire l'antica floridezza all'Italia. Perciò, senza dilungarmi su quest'argomento, e rammentandomi che nelle sedute precedenti diceva il signor ministro d'aver già ordinato il servizio celere da Susa a Brindisi senza le lunghissime fermate da Torino a Bologna e senza quelle secondarie in paesi i quali non possono allegare relazioni di commercio internazionali, mi limito a pregare l'onorevole signor ministro medesimo d'accettare il mio ordine del giorno; poichè, dovendosi entrare in trattative colle società concessionarie, trattative di cui stimo mio dovere di non indicare né l'indole né le modalità, credo che il governo debba essere a ciò spinto e determinato da un ordine della Camera. Se però il signor ministro stima che quest'ordine del giorno non sia necessario, avendo egli già cominciato ad intavolare le trattative allo scopo che la nostra navigazione orientale prenda l'importanza che deve avere, sono pronto a ritirarlo”¹⁷⁴.

L'8 maggio 1869 giungeva a Brindisi notizia che nel “seguito del bilancio del ministero dei lavori pubblici si sono oggi approvati in sei capitoli le spese per i seguenti porti delle nostre province. Porto di Brindisi. Grande restaurazione, spesa ripartita di L. 1 milione e 40mila. Per questo porto il sig. Brunetti deputato di Brindisi, al quale sono tanto a cuore gl'interessi dei suoi elettori, ha fatto grandi encomi al sig. ministro per i lavori che oggi alacremenente vi si fanno e per non aver nulla trascurato a farli eseguire con la maggiore sollecitudine. Ma ha richiamato in pari tempo l'attenzione del governo su alcuni provvedimenti secondari, che enumera, e che crede doversi adottare per questo porto, caldamente raccomandandoli. Al Brunetti ha fatto eco il conte Arrivabene che alcuni giorni sono, per l'arrivo dei principi di Galles, vedeva Brindisi, raccomandando al sig.

¹⁷⁴Ivi p.10250.

ministro di far qualche cosa per l'interno della città. Un bravo al sig. conte Arrivabene che anch'egli, non napoletano, parla per un paese napoletano”¹⁷⁵.

Il dibattito riguardò anche la gestione della linea telegrafica Bologna-Brindisi; l'on. Edoardo D'Amico nella tornata del 2 marzo 1869, sostenne: “Nella tabella che si va a mettere ai voti e che la Commissione ci presenta come le è stata trasmessa, c'è una disposizione che deferisce al prefetto la nomina dei capi- squadra, guardafili e fattorini telegrafici. Io debbo fare due osservazioni su questa delegazione e pregare il Ministero e la Commissione a non ammetterla. Che cosa sono i capi- squadra ed i guardafili telegrafici? Sono quei bassi impiegati tecnici che curano e servono alla manutenzione delle linee. Ora la legge che noi discutiamo ha conservate le direzioni compartimentali dei telegrafi; perché il servizio telegrafico non è suscettibile di essere suddiviso secondo il criterio con cui il territorio dello Stato è ripartito in provincie. La divisione del servizio telegrafico è fatta con un criterio speciale corrispondente al servizio delle linee. Certamente la linea che da Bologna va, per esempio, all'estremità d'Italia, a Brindisi, è una linea che deve stare sotto un solo capo di servizio, onde il medesimo possa sorvegliare tutto l'insieme del servizio. Una linea come questa che traversa, se non erro, dieci o dodici provincie, non può essere soggetta ad altrettante autorità diverse. Questa è la ragione per cui la legge conserva, secondo me, le direzioni compartimentali dei telegrafi. Continuando su l'esempio della linea Bologna-Brindisi; su questa linea vi saranno tre o quattro capisquadra. Io domando: quale dei dieci prefetti che si trovano su di essa nominerà questi capisquadra? Ed i guardafili dipendenti da uno stesso caposquadra saranno nominati da prefetti diversi?”¹⁷⁶.

Di grande interesse è il resoconto che fa l'ing. Costanzo Carcano della sua visita in Brindisi nel novembre del 1869 dando anche eco alle discussioni che si sviluppavano in città intorno ai lavori nel porto: “A Brindisi, dopo un anno di assenza, trovai i lavori del porto progrediti ed assai bene eseguiti sotto l'intelligente direzione del cav. ing. Mati. Il porto, perfettamente sicuro mediante la chiusura della Bocca di Puglia e la diga costrutta al Forte di mare, è scavato, se non in ogni punto, almeno per una larga zona, a tale profondità, che le grosse navi possono entrarvi facilmente ed ormeggiarsi alla banchina interna, in gran parte costrutta. Per conto del municipio, che contrasse allo scopo un prestito, vidi finalmente avviata la strada carrozzabile diretta dalla stazione al porto; maggior pulizia nelle vie interne, miglior ordine nelle vetture pubbliche, nei facchini, nelle dogane. Da non pochi sentii però lamentare la mancanza di un bacino di carenaggio, di magazzini di deposito e di una stazione ferroviaria al porto. Questi son del partito, che vede l'avvenire del commercio italiano nel passaggio per Brindisi della Valigia delle Indie, e non dubitano che ciò avverrebbe, malgrado la gelosia di Marsiglia e le obiezioni della Compagnia Peninsulare, quando il governo italiano, non con promesse, ma con fatti compiuti, facesse fin d'ora pressione sull'opinione inglese. Altri invece, e parlo sempre di pratici interessati, mi volevano persuadere che si è già troppo sprecato, e che bacini, magazzini e stazioni sono superfluità; e di questi, alcuni per l'opinione che, forato il Moncenisio la maggior parte della Valigia prenderà necessariamente questa via più comoda e breve, e chi ne avrà l'interesse completerà il porto; altri, per la credenza contraria che la Valigia non lascerà la strada vecchia per la nuova, o per lo meno ciò non avverrà che per la leggerissima della posta e valori, che non richiede e non merita ulteriori spese. Io non vorrò giudicare in questione di commercio tanto combattuta; dirò solo che propendo per l'opinione, che il passaggio della Valigia per Brindisi, debba avere, se non un'importanza capitale sul Commercio Italiano, una relativa sugli introiti delle nostre ferrovie. La via di mezzo, però, sembrami la peggiore; se il porto non avesse potuto avere alcuna importanza nazionale, lo stato non avrebbe dovuto spendervi circa sei milioni; ma poiché ve li spende, credo, farebbe atto di saggia economia, aggiungendovi quei pochi di più che occorrono a renderlo completo ed attraente; e ciò, prima dell'apertura del Moncenisio, onde dar tempo alle necessarie pratiche ed all'opinione pubblica.

¹⁷⁵DE STERLICH, cit., p. 156.

¹⁷⁶*Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1867, (prima della legislatura X)*. Seconda edizione ufficiale riveduta. *Discussioni della Camera dei deputati*. Volume IX cit. p. 9439.

Senza dubbio, allora, almeno la posta, i valori e i passeggeri per le Indie, prenderanno questa via, percorrendo oltre le ferrovie dell'Alta Italia, i Km. 760 delle Meridionali, pei quali lo stato ora rifonde annualmente molti milioni; e supposto l'aumento di introito lordo annuale di L. 1000 al chilometro, e non è molto, si avrebbe già un ottimo interesse del capitale, fosse anche di dieci milioni, impiegato nel porto. Da ultimo sembra che il governo sia venuto in questa persuasione, poiché il bacino e la stazione diconsi appaltati ad una società, il cui rappresentante sig. Gabrielli trovasi in Brindisi per le disposizioni preliminari. Venne pure, in quest'occasione, alfine aperto presso il porto un capace ed elegante albergo, costruito dalla Società delle Ferrovie Meridionali, dietro accordi col governo e concesso gratuitamente per diversi anni ad uno dei nostri migliori albergatori. Oltre al benessere materiale, mi procurò una certa soddisfazione morale, rammentandomi che anni sono mi si dava torto, quando osservava che essendo un grandioso albergo una necessità pel passaggio dei viaggiatori, e non potendo essere una speculazione privata, massime nei primi anni, il governo doveva nel proprio interesse costruirlo. Aggiungo in fine che in questi ultimi due viaggi trovai la linea Bologna-Brindisi in perfetto stato di manutenzione ed esercizio. La mattina del 10 novembre [1869] il piroscafo *Principe Amedeo* della società Peirano Danovaro, sul quale m'era imbarcato, levava le ancore insieme al *Principe Oddone* della stessa società” diretto a Porto Said¹⁷⁷.

Nello stesso periodo, il 1869, fu in visita a Brindisi Guido Cora (1851-1917) che illustrò, con dovizia di particolari, lo stato della città: “La circoscrizione territoriale marittima del circondario di Brindisi (determinata, anche per gli altri circondari, con Regio Decreto 20 luglio 1865) si estende da Otranto (esclusa) a Brindisi (incluso). La città di Brindisi è poco ben fabbricata, ha vie strette e mal tenute: ora però vi si provvede costruendo una via ampia che conduce dalla stazione al porto: si è pure posta in progetto una ferrovia accerchiante il porto e che si unirebbe a quella, già in esercizio, che conduce a Lecce e Ancona: vi mettono capo pure due strade consortili che conducono a S. Vito e a Mesagne, e una strada comunale che conduce a Campi. Le vecchie mura o fortificazioni della città col Forte di Terra cadono in rovina, né si pensa ad accomodarle. Il Forte di Terra é degno di osservazione per la sua posizione (sulla sponda nord-ovest del porto interno occidentale): le sue fondamenta sono bagnate dal mare davanti e difese da un fossato di dietro... Passo alla batometria dei porti. Il canale di comunicazione fra i due porti interni e l'esterno ha metri 8,50 di profondità, più che sufficiente per qualunque grosso legno. Il braccio interno occidentale ha anche al minimo tale profondità. Al braccio interno orientale si sta scavando e sperasi, nel corrente dell'anno, che la metà del medesimo sia anche in istato di ricevere qualunque grosso legno mercantile. Ora si lavora all'imboccatura del porto esterno onde togliere qualche piccolo banco che vi era; lavoro che sarà completato in questo mese di settembre 1869. Tre cavafondi sono addetti al lavoro di sfangamento; ve ne vorrebbe un quarto onde accelerare maggiormente, poiché il tempo stringe. Passiamo a dire due parole sulle opere in costruzione di Brindisi. Una di tali opere si è la diga che deve unire l'isola S. Andrea colla terra ferma, chiudendo così la Bocca di Puglia; questo lavoro sarà interamente finito in questo anno. La gettata del Forte a mare è finita; ora si completa la parte superiore al livello del mare, e si costruisce la torretta per riporci una lanterna. Il muro di sponda al canale di comunicazione é bene inoltrato e si va completando con i lavori di muratura fuori acqua. Il muro di sponda al porto interno occidentale è tuttora in costruzione, e sarebbe forse già completato senza l'inconveniente successo, cioè l'essersi trovato un tratto molto melmoso da non permettere la consolidazione. In conclusione, qualunque grosso legno mercantile oggi può entrare nel porto interno, e messo il ponte a terra, fare le operazioni di carico o di scarico. Manca Brindisi interamente di grandi stabilimenti commerciali. Fortunatamente nel mese scorso d'agosto il governo italiano ha sottoscritto contratto con una società per la costruzione dei docks e di altre opere nei porti di Brindisi. La somma che verrà impiegata per questi lavori è di 12 milioni di lire italiane. E di

¹⁷⁷Il taglio dell'istmo di Suez. Comunicazione letta nell' adunanza del giorno 13 febbraio 1870. dal socio ing. Costanzo Carcano delegato a rappresentare il collegio all'apertura del canale di Suez avvenuta il 17 novembre 1869. all'Onorevole Presidenza del Collegio degli Ingegneri ed Architetti in Milano, in “Atti del collegio degli ingegneri ed architetti in Milano”, 3 (1870), Milano: Tipografia e litografia degli ingegneri, 1870, pp. 28-37: pp. 28-30.

vero la costruzione di un bacino di carenaggio è urgentissima, e quella di magazzini generali è necessaria se si vuole realmente che Brindisi divenga uno scalo commerciale importante. Un cantiere esiste presso il canale di comunicazione. Esisteva prima un lazzaretto nell'isola di S. Andrea, ma venne interamente smantellato. Ora si pretende di far servire il castello a lazzaretto. È facile comprendere come ciò sia un assurdo, se si vuol fare a Brindisi un vero lazzaretto come è necessario per la salute generale dello stato. Se si vuole davvero avere uno stabilimento che meriti questo nome è necessario fabbricarlo da capo. Attualmente si hanno a Brindisi tre fari, uno a Torre Penna, un altro sullo scoglio Traversa, ed il terzo su Forte a mare. Ora si metterà una lanterna all'estremità della gettata che va dal Forte a mare in fuori, ed un altro sul canale di comunicazione fra il porto esterno ed i due interni. Termino questo mio secondo paragrafo osservando, che acciocché Brindisi rimpiazzii i porti che hanno relazione da moltissimi anni coll'Egitto è necessario:

1. Avere case di commercio tali da competere con quelle di Trieste e di Genova.
2. Avere magazzini generali, o altro stabilimento di simil genere libero da tutte le infinite pastoie doganali, che non fanno che inceppare il commercio.
3. Ribasso delle tariffe merci sulle ferrovie.

Senza questi tre elementi principali non è da sperare che Brindisi possa prendere nel commercio quel posto che la natura le ha assegnata. Parlerò ora del movimento commerciale del porto di Brindisi e presenterò in primo luogo una tavola dei bastimenti che hanno fatte, operazioni commerciali durante gli anni 1865, 1866 e 1867.

Anni	Approdati e partiti						Approdati				Partiti			
	A vela e a vapore			A vela			Navigazione generale		Cabotaggio		Navigazione generale		Cabotaggio	
	Numero	Ton.	Passeggeri	Numero	Ton.		Numero	Ton.	Numero	Ton.	Numero	Ton.	Numero	Ton.
1865	1325	163600	11454	1100	69725		335	42926	334	38098	348	45669	398	36907
1866	1379	250567	11820	975	66049		373	79759	355	49219	349	75389	392	46200
1867	1243	302731	5381	766	70843		323	101101	324	52922	326	100127	270	36907

Aggiungo che nel 1868 i legni approdati, partiti, carichi e vuoti (cumulando la navigazione generale e la navigazione di cabotaggio per operazioni di commercio) dello stesso porto di Brindisi furon 1417 con 363,216 t. Brindisi nel 1867 fu uno degli otto porti italiani che ebbero un'importazione superiore alle 5000 t. con t. 49,211 operate da 117 legni; e uno dei quattordici porti italiani che ebbero un'esportazione superiore pure alle 5000 t. con t. 48,556 operate da 119 legni.

Passo ora a specificare dette importazioni ed esportazioni. Le importazioni del 1867 a Brindisi da Alessandria d'Egitto sono date dalla seguente tabella indicante la specificazione delle merci, i legni operanti il movimento d'importazione, il peso o la misura o i numeri delle stesse:

Specificazione delle merci	Legni operanti	Peso, misura o numero
Caffè	1	Colli 11
Cavalli	5	Numero 9
Cotone	4	Balle 63
Datteri	1	Colli 1
Fusti vuoti	24	Numero 502
Gruppi di denaro	42	Id. 146
Mobili	9	Colli 95
Vini	1	Barili 6
Merci non specificate	34	Colli

Le altre importazioni sono: da *Anversa* delle ferramenta per ferrovie; da *Cardiff* del carbone minerale; da *Corfù* diverse merci non specificate; da *Fiume* dei legnami; da *Marsiglia* del carbone minerale, dei coloniali, del ferro e dei minerali; da *Newcastle* del carbone minerale; da *Newport* del carbone minerale; da *Swansea* del carbone minerale; da *Trieste* avena, bovi, caffè e zucchero, carbone minerale, carta, farine, ferramenta, ferro, fiammiferi, legnami, rum, vetrami, merci non specificate.

Le esportazioni su Alessandria d'Egitto sono date dalla tabella seguente:

Specificazione delle merci	Legni operanti	Peso, misura o numero
Anguille	1	Barili 8
Baccalà	2	Balle 12
Bottiglie vuote	1	Colli 20
Buoi	1	Numero 15
Burro	3	Colli 25
Carta	4	Id. 149
Castagne	1	Sacchi 10
Fagioli	3	Id. 22
Farine	10	Id. 226
Id.	Id.	Barili 460
Fiammiferi	2	Casse 195
Formaggi	2	Id. 33
Fusti vuoti	3	Numero 97
Gruppi di denaro	11	Id. 27
Legumi	5	Sacchi 85
Mobili	1	Colli 15
Olio di oliva	3	Giarre 54
Paste	12	Colli 548
Patate	3	Sacchi 36
Riso	6	Balle 244
Rum	1	Barili 10
Salumi	11	Colli 88
Spiriti	1	Barili 50
Vermuth	3	Casse 100
Vini	27	Fusti 331
Id.	27	Casse 15
Merci non specificate	42	Colli 880
Id.	42	Carichi 3

Le altre esportazioni sono: su *Cette* avena; su *Corfù* anaci, fichi secchi, grano, merci non specificate; su *Dunkerque* semi di lino; su *Malta* grano, semi di cotone; su *Marsiglia* avena, doghe, semi di senape; su *Trieste* olio di oliva, merci non specificate.

Produzioni, Industria.

Il territorio di Brindisi è fertile d'olio, vino, cereali, legumi, mele, agrumi e frutta. D'olio specialmente si fa grande consumo, come pure degli altri articoli (come si può vedere all'articolo *Importazioni*).

L'industria vi è ben poco svolta: le donne di Brindisi fanno paste di semola ricercatissime, per cui producono un capo di commercio attivo e lucroso; e del pari bene lavorano la bambagia, e il pelo di lepre e di coniglio. Vi si confezionano formaggi squisitissimi e vini di antica celebrità (le cui bottiglie portano lo stemma della città, cioè i due pilastri ed una testa di cervo)¹⁷⁸.

Il 1869, terminati i lavori relativi alla gettata del castello alfonso verso Costa Morena, era data notizia, dal governo italiano, “*that on and after the 1st September 1869, a light will be exhibited from the south-east extremity of the pier at Forte di Mare, Brindisi. The light will be a fixed white light, elevated 33 feet above the sea, and in clear weather should be seen from about 9 miles. The light will be exhibited from the top of a mast placed on the extremity of the pier, which extends from the works of Forte di Mare, 284 yards in a south-easterly direction. At the same time the red buoy,*

¹⁷⁸G. CORA, *Da Brindisi a Bombay. Sguardo fisico, politico, etnografico, storico, economico sulla linea di navigazione da Brindisi a Bombay attraverso il canale di Suez: redatto secondo le opere dei più celebri geografi e viaggiatori*, Casale: Tip. Corrado, 1869, pp. 7 e 9-14.

*at present indicating the southern extremity of the Bardet shoal, will be replaced by the white buoy formerly moored of the extremity of the mole*¹⁷⁹.

In un ampio e articolato intervento alla Camera, il 20 maggio 1870, l'on. Carlo Arrivabene riassunse i termini dell'ampia problematica concernente il transito da Brindisi della Valigia delle Indie: "Nel febbraio del 1866 fu fatta alla Camera dei comuni d'Inghilterra una mozione colla quale si ordinava la formazione di un Comitato speciale per riferire intorno i risultati pratici del sistema allora in vigore in ordine alle comunicazioni postali e telegrafiche fra la Gran Bretagna e le Indie orientali. Più tardi, nel 23 di aprile dello stesso anno, un'altra risoluzione dei Comuni ordinava che quel Comitato dovesse inoltre avere il mandato di investigare la condizione delle comunicazioni postali della Gran Bretagna colla China, Giappone, Australia ed isole Maurizie. Nel 20 di giugno dello stesso anno, vale a dire in tre mesi dopo, il Comitato speciale, composto di diciannove membri, che aveva eletto a suo presidente il signor Crawford [Robert Crawford (1813-1889)], membro per la City e rappresentante di una delle più potenti case commerciali che fanno il commercio colle Indie orientali, presentava il suo rapporto; un grosso volume in quarto di oltre 700 pagine. Prima cura di quel Comitato era stata quella d'invitare la direzione generale delle poste e trasmettergli i risultati delle pratiche anteriormente iniziate per accertare la possibilità e convenienza di sostituire la via Moncenisio-Brindisi a quella di Marsiglia per il trasporto della valigia leggiera delle Indie orientali. Infatti, il maestro generale delle poste ed il ministro degli affari esteri trasmettevano al Comitato una serie di documenti atti a porre in chiaro quella importante questione. Da quei documenti si rilevava come sino dall'agosto 1862 l'onorevole Depretis [Agostino Depretis (1813-1887)], allora ministro dei lavori pubblici, avesse in un dettagliato rapporto, indirizzato al ministro degli affari esteri, espone con grande chiarezza le difficoltà che si opponevano al sollecito passaggio della valigia da Macon a Susa. Oltre le difficoltà di trovare sicuro e spedito il passaggio del Cenisio, massimamente nella stagione invernale, mostrava l'onorevole Depretis un altro ostacolo, contro il quale il governo del Re non poteva contendere; era quello che il treno diretto di Parigi, giunto a Macon, diveniva treno omnibus, prendendo la via della frontiera italiana. Più tardi, al 3 febbraio 1864 (mostravano quei documenti), il signor Elliot trasmetteva al governo inglese una proposta del nostro ministro dei lavori pubblici, corredata da una particolarizzata relazione della nostra direzione generale delle poste. Quella proposta aveva per iscopo di trasportare la valigia da San Michele a Brindisi, e da Brindisi ad Alessandria con vapori italiani. La relazione stabiliva la tariffa per il trasporto delle lettere e dei giornali. Il governo inglese non aveva però accettata quella proposta. Evidentemente le sue informazioni non lo rassicuravano della praticabilità dell'offerta fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia. Se non che, insistendo l'onorevole Jacini e dando incarico speciale al nostro ministro a Londra di ritornare sulla fatta proposta, i negoziati del marchese d'Azeglio avevano per risultato la missione del signor Guglielmo Roberts [William H. Roberts], capitano al servizio della società Peninsulare. Il Roberts aveva ricevuta la missione di percorrere da San Michele a Brindisi la via proposta, di studiarne esattamente le condizioni, specialmente quella delle vie ferrate, il passaggio del Moncenisio, e finalmente di fermarsi a Brindisi per studiare e riferire lo stato reale di quel porto. Come aveva l'onore di dire alla Camera, il Comitato, esaminati e ponderati tutti questi elementi, e più specialmente il rapporto del capitano Roberts, e facendo di questo il perno della sua relazione, la presentava alla Camera dei comuni il 20 giugno 1866. Quel rapporto del Roberts è di una grande importanza, perché entra nei più minuti particolari. Dopo avere svolte alcune considerazioni generali, dopo aver detto che la via che doveva percorrere la valigia delle Indie era quella di Brindisi, che Brindisi è il vero porto del commercio da Occidente all'Oriente e viceversa; dopo aver con molti argomenti provato che l'utilità di questa via era evidente, giacché da Londra ad Alessandria per Marsiglia corre una distanza di 2551 miglia inglesi, a percorrere le quali occorrono otto giorni ed un'ora, mentre per la via di Brindisi non essendovi che 2459 miglia inglesi, il tempo

¹⁷⁹*Ordinances and other official acts published by the government of Malta and its dependencies. From the 1st January 1868, to the 31st December 1871. Vol. XVI, Malta: printed by authority at the government, 1872, p. 107.*

per percorrerli non era che di sei giorni e sette ore, veniva in quella relazione ad esaminare le condizioni del porto di Brindisi. Mostrava egli, il Roberts, che lo scavamento non era ancora sufficiente per assicurare l'entrata di grandi vascelli, che i lavori procedevano lentamente, che era necessario fabbricare magazzini generali, un bacino di raddobbo ed altri docks, onde la flotta della Peninsulare potesse entrare e fermarsi in quel porto. Presa, come aveva l'onore di dire alla Camera, per punto di partenza questa relazione, il Comitato dei comuni, nel suo rapporto del 20 giugno 1866, prendeva questa risoluzione in ordine alla questione di adottare la via Moncenisio-Brindisi: «Il vostro Comitato ha esaminati e raccolti i dati per accertarsi se la valigia delle Indie possa essere trasportata con vantaggio pubblico dalla ferrovia del Cenisio a Brindisi od a qualche altro porto italiano, invece di trasportarla per Marsiglia. Ma esso non può per ora raccomandare che si abbiano ad iniziare pratiche a siffatto scopo. Quantunque la possibilità di avere a scegliere tale via nel futuro non debba essere dimenticata nella stipulazione di qualsiasi contratto di una serie di anni di durata». Il governo inglese, che prende sempre sul serio le deliberazioni della camera elettiva, comunicò immediatamente questa risoluzione alla direzione generale delle poste, e la raccomandazione non fu dimenticata. Diffatti, venuto il 1867, ed essendo spirato l'antico contratto colla Peninsulare, nel conchiuderne uno nuovo per la durata di dodici anni, la direzione generale delle poste inseriva in quello una clausola, in forza della quale la Peninsulare è obbligata di andare a Brindisi invece di Marsiglia, nel caso che la convenienza di quella nuova via fosse provata. Evidentemente, signori, per la differenza nelle distanze, che ho avuto l'onore di notare, risulta tanto chiara la convenienza della via Brindisi, che non è necessario provarla. Ma bisognava provare la convenienza pratica, basata sulla possibilità, molto più che si era allora introdotto un elemento nuovo in questa via, ed era quello di una strada di 77 chilometri, costruita su di un sistema nuovo che lo studio aveva rivelato al Fell [John Barraclough Fell (1815-1902)], sistema che era appena allora, e per la prima volta, applicato ad uno dei più difficili passi delle Alpi, al monte Cenisio. Per esaurire ogni mezzo di prova, la direzione generale delle poste di Londra immaginò allora un modo ingegnossissimo. Senza naturalmente avvertire il nostro governo, cominciò a spedire ogni settimana un grosso piego diretto da Londra a Calcutta, e nello stesso tempo era stato dato l'ordine alla direzione generale di Calcutta, sede del governo dell'India, di spedirne di là uno a Londra. Questi dispacci erano spediti in doppio, uno per la via di Brindisi, un altro per la via di Marsiglia. Ad onore del nostro direttore generale delle poste e dei nostri intelligenti impiegati devo dire che dopo due settimane l'attenzione dell'ufficiale postale di Brindisi si fermò su quel piego, il quale non aveva forma ordinaria. Egli ne avvertì il direttore generale, e questi, mandato un impiegato superiore ad esaminarlo, accertò come fosse un piego inviato dalla direzione generale delle poste di Londra. Il commendatore Barbavara [Giovanni Barbavara di Gravellona (1813-1896)] diede gli ordini necessari, onde quei pieghi giungessero celermente e regolarmente al loro recapito. Dopo quattro mesi di prova, fu tanto fortunato il nostro paese che, sopra sedici pieghi mandati per la via di Brindisi, tre soli ritardarono, e gli altri tredici arrivarono a Calcutta 48 ore prima di quelli mandati per la via di Marsiglia. Arrivarono parimente a Londra 48 ore prima quelli che erano spediti da Calcutta per la via di Brindisi. Provato così coi fatti al pubblico inglese la pratica convenienza di anteporre la via di Brindisi a quella di Marsiglia, convenienza predicata dai mille organi di una stampa influente, perché essenzialmente spassionata, veritiera ed accurata, il trionfo di Brindisi su Marsiglia fu assicurato. Ma ciò non bastava, occorreva che il governo inglese facesse una prova più seria di quella dei dispacci, una prova più lunga. E per farla, la direzione generale delle poste di Londra entrava in negoziati col ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia addivenendo ad un accordo, in forza del quale una valigia supplementare delle Indie sarebbe inviata, una volta per settimana, per la via di Brindisi. E qui è giusto che io abbia a ripetere (che la verità non è lusinghiera cortigiana, ma severa retributrice del merito), è giusto, dico, che abbia a ripetere, ad onore della direzione delle poste italiane, delle amministrazioni delle nostre grandi linee ferrate del nord e del mezzodì, della stessa società Adriatico-Orientale, come i risultati di questa seconda prova furono tali da avere risposto, e definitivamente, a favore della via Moncenisio-Brindisi. Infatti, di ventitré valigie mandate in Oriente per questa via, sole quattro arrivarono in ritardo ad Alessandria. A chiarire

questo fatto, la Camera deve rammentare che, giunti ad Alessandria, i vapori dell'Adriatico-Orientale scaricano la valigia, che la si reca a bordo dei vascelli della Peninsulare, i quali partono appena compito questo trasbordo. Ma, ritornando ai felici risultati ottenuti nelle due prove per me accennate, dirò come essi furono tanto soddisfacenti da consigliare persone influentissime della società commerciale di Londra ad intervenire nella quistione.

Nell'ultimo scorcio del mese di aprile trenta rappresentanti delle più grandi case della City, che fanno il commercio coll'Oriente, presentarono una petizione al maestro generale delle poste in ordine alla quistione della via Brindisi. In quella petizione chiedono essi che la direzione delle poste prenda gli accordi opportuni colla società Peninsulare perché, messa ad esecuzione la clausola del contratto del 1867, essa si prepari a recarsi a Brindisi per caricarvi la valigia delle Indie, abbandonando così l'antica via di Marsiglia. Quella petizione fu firmata dalla casa Rothschild, Bischoffsheim, Goldschmidt, Goschew, ecc., ecc.

Ma non è tutto, ché la petizione fu firmata da quello stesso signor Crawford [Robert Crawford], il quale, presidente del Comitato speciale dei comuni, aveva sempre avversata la via Moncenisio-Brindisi.

Grande vittoria questa, resa ancor più segnalata dalla posizione eminente che questo personaggio occupa nella City di Londra e nel parlamento del suo paese. Non creda la Camera, non creda l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io esageri quando disegno codesta grande vittoria economica e commerciale italiana... Io non voglio abusare della pazienza della Camera. D'altra parte, sarebbe superfluo che io mi dessi a dimostrare questa verità che ognuno può apprezzare.

Lo ripeto, è codesta vittoria commerciale nel presente, può col tempo diventare vittoria d'influenza politica, sarà sempre nei suoi risultati fonte di ricchezza per l'Italia. Ne volete la prova, o signori? Ebbene, mi limiterò solo a ricordare che nel 1869 gl'interessi del commercio inglese nei mari d'Oriente sono rappresentati dalle seguenti cifre: importazione, 1,900,000,000 di lire italiane; esportazione, 1,125,000,000. Questi risultati non sono, lo so, esclusivamente dovuti al trasporto di merci fatto dalla marina mercantile a vapore. Comprendono essi la merce grano che viaggia a vela, e la preziosa che i vapori trasportano. Non è meno vero però che codesta merce preziosa dovrà necessariamente percorrere la via di Brindisi. Ebbene, questa merce, stando ai calcoli dedotti dal movimento del porto di Marsiglia nel 1869, compresa l'esportazione e l'importazione, ammontò al valore di un miliardo di lire italiane. In questo miliardo sono compresi i 500 milioni di lire inviati ogni anno in verghe d'argento alle Indie per l'acquisto delle materie prime. Ma quale sarà il risultato della petizione dei commercianti di Londra? Io non esito asserirlo: esso non può essere dubbio, e creda pure l'onorevole ministro dei lavori pubblici che la direzione generale delle poste inglesi non tarderà a prendere colla Peninsulare gli accordi opportuni. Noi vedremo quindi i vascelli di quella grande società nel porto di Brindisi, se lo vorremo. Dico se lo vorremo, giacché sarà mestieri che le condizioni di quel porto rispondano, in parte se non in tutto, e al più in due anni, alle necessità segnalate dal capitano Roberts nel suo rapporto del 1865.

Oltre alla costruzione del bacino di raddobbo è indispensabile che si operi lo sfangamento del porto almeno di 8 metri, che si affretti la sistemazione del molo per l'approdo delle grosse navi, che si congiunga la ferrovia col porto, come si è fatto a Marsiglia, a Douvres, come si sta facendo a Calais, a Genova, e che si costruiscano magazzini generali. In una parola, dobbiamo prepararci a che Brindisi divenga un gran porto dove possa entrare e fermarsi una grande flotta quale è quella della Peninsulare-Orientale, che consta di 57 vascelli a vapore, i quali rappresentano un totale di circa 89,000 t. ed una forza di 20,000 cavalli; che l'onorevole signor ministro si accordi, per realizzare questo scopo, colla società delle ferrovie meridionali o con qualsiasi altra società industriale; che entri, se lo crede possibile, in negoziati coll'impresa Pinto la quale lavora alle scogliere di quel porto. Faccia ciò che stima più opportuno nell'interesse del paese, ma faccia. L'onorevole Gadda [Giuseppe Gadda (1822-1901) ministro dei Lavori Pubblici, dal 14.12.1869 al 30.08.1871, nel I governo Lanza] può, se lo vuole, identificare il suo nome con questo grande avvenimento nazionale illustrandolo. Esso non ha che a seguire le orme che su questa via ed a codesto scopo furono tracciate dal suo operoso predecessore l'onorevole Mordini. Che egli si ponga

all'opera con ardore e perseveranza, ch   io credo poter affermare come la direzione generale delle poste inglesi si occupa gi   di studiare la questione e che forse fra diciotto mesi essa inviter   la Penisola a recarsi a Brindisi per ivi caricare la valigia delle Indie.

Non dimentichiamo, o signori, n   lo dimentichi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che l'Italia    naturalmente situata in modo da diventare uno dei pi   grandi mercati del mondo e che Brindisi    la chiave di questa fortunata situazione. Se sapremo fare tesoro del presente, l'avvenire    per noi"¹⁸⁰.

Nella stessa tornata del 20 maggio 1870 interveniva l'on. Gaetano Brunetti rilevando: "Forse la Camera, ricordando il mio discorso fatto nel 1867, creder  , per avventura, che io sorga da questi banchi od a combattere il ministero, ovvero a domandare che sia ingrossata la cifra di 950 mila lire stanziata nel bilancio. Mi affretto a dire che non ho per iscopo n   l'una cosa n   l'altra.

Se nel 1867 dissi parole amarissime contro l'amministrazione Jacini per rapporto alle opere del porto di Brindisi, parole che ora confermo, fin dal maggio 1869, quando l'onorevole Pasini sedeva su quei banchi, mi affrettai a riconoscere che i lavori del porto avevano mutato indirizzo e che procedevano bene, ed oggi ancora dico che l'amministrazione Pasini, non si mostr   indolente a questo riguardo; dico che l'amministrazione Mordini dava opera efficace perch   quei lavori procedessero innanzi; dico finalmente che nel momento stesso in cui parliamo i lavori procedono bene.

Difatti le opere principali pel porto sono quasi compiute, e l'escavazione va molto innanzi.

Io convengo che nel porto di Brindisi non vi sono quelle grandi draghe che desiderava l'onorevole mio amico Arrivabene e che hanno lavorato nel taglio dell'istmo di Suez; convengo che ancora non siamo arrivati alla profondit   di 8 metri, come vorrebbe il capitano Roberts; ma in tutto ci   l'escavazione    di molto avanzata, avuto riguardo ai mezzi di cui disponiamo, poich      cosa certa che noi abbiamo pochissimi cavafanghi.

Ora, se mi permette la camera, dir   cosa che credo utilissima al paese.

Io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dare un'occhiata almeno alla tabella che sta all'allegato 10 della relazione.

Qui abbiamo notate le spese per appalti fatti di escavazioni ordinarie nientemeno che per lire 8,852,442, 33; spese le quali, naturalmente, voi riportate negli anni successivi; abbiamo qui notati 22 porti, e in questa tabella. sono notate le spese di escavazioni ordinarie, sicch   Brindisi, per esempio, non va notato, perch   questa spesa va pure compresa in un altro capitolo del bilancio, fra le spese straordinarie. Vede dunque l'onorevole ministro, vede dunque la Camera, come pel grande numero di porti che esiste in Italia, dove    necessaria l'opera di escavazione sia che si tratti di porti in costruzione, sia di porti gi   costrutti e pei quali    necessaria sempre la manutenzione,    impossibile con soli quindici cavafanghi (non dico solo per Brindisi, ma per lo interesse generale di tutti i porti d'Italia) ottenere un buon servizio. Sapete che cosa avviene? Ne avviene questo fatto dolorosissimo, che Brindisi deve rubare un cavafango a Venezia, Venezia lo ruba a Livorno, e Livorno a Genova, e ne nasce una lotta tra tutti i porti d'Italia, ond'   che i pochi cavafanghi finiscono per riuscire insufficienti a tutti. Quindi unir   alla mia volta le mie alle preghiere che spesso vengono rivolte in questa Camera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, onde voglia guardare con occhio preveggenete la questione dei cavafanghi che bolle in Italia: sarei per ripetere ora ci   che dissi un giorno, che, ci  , io venderei una corazzata per comperare dei cavafanghi.

Ma, lasciando tale questione, io dichiarava di non essere qui venuto n   per combattere il ministero, n   per chiedere aumenti di cifre; la qual dichiarazione varr   anche agli occhi dei nostri colleghi affin   si persuadano che noi in questi banchi diciamo bene del bene, male del male, quando e dove crediamo di trovarne; fors'anco ci inganniamo alcune volte, l'errore    per tutti; ma

¹⁸⁰*Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1869-1870 (Seconda della legislatura X). Seconda edizione ufficiale riveduta. Discussioni della Camera dei deputati. Volume II: dal 23 aprile al 3 giugno 1870, Firenze: tipografia eredi Botta, 1870, pp. 1718-1721.*

non abbiamo fatto mai né faremo opposizione per sistema, tranne quando abbiamo innanzi da combattere un errore tradotto in sistema.

Detto questo, vengo a parlare dei due fatti secondari in apparenza, ma che, per dichiarazioni già fatte dal ministro [Giuseppe Gadda], sono essenzialissimi e necessari all'opera del porto di Brindisi.

In primo luogo, vi parlo del prosciugamento del fiume Piccolo. Nel lato di levante del porto di Brindisi, come dissi, vi era un fiumicello, che poi si è trasformato in palude; il governo borbonico ne aveva iniziato il prosciugamento tagliando un colle ove pose una ferrovia a cavalli per servizio dell'opera e colla terra estratta colmando la palude.

Ebbene quest'opera rimase a metà o ad un terzo. Dal 1860 e da che è inaugurato il nuovo regno d'Italia, quella palude è rimasta né più, né meno com'era, palude che è fetidissima, miasmatica, tanto che lo stesso onorevole Pasini un anno fa riconobbe che era la palude più micidiale alla città. Essa sta sul porto; da ciò veda la Camera quanto necessita ultimare il prosciugamento, e se io sia giustificato nell'averlo chiesto tutte le volte che si è trattato del porto di Brindisi.

Conosco la ragione per cui nel ministero per lunghi anni si è ritardato ad intraprendere questo prosciugamento; vi fu in proposito una meschina questione di competenza tra il ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura e commercio; veramente tali questioni non fanno molto onore al ministero, ma, grazie a Dio, ora esse sono tolte di mezzo ed io debbo rendere grazie all'onorevole mio amico Mordini ed anche all'onorevole Cadolini [Giovanni Cadolini (1830-1917)] i quali, sedendo uno da ministro, l'altro da segretario generale, si occuparono alacremente di questo fatto e furono solleciti a dare delle energiche disposizioni perché fosse redatto un progetto d'arte per il prosciugamento di cui parlo; e siccome l'onorevole Pasini voleva che concorressero la provincia ed il comune, io più volte dichiarai al ministero che la provincia era prontissima ed il comune non rifuggiva da qualunque spesa che potesse occorrere.

Ora, il progetto d'arte è fatto in quanto ai piani di campagna, ed io l'altro giorno sono stato appositamente in Bari a parlare coll'ingegnere del circolo delle bonifiche di colà, signor Sarlo [ing. Antonio Sarlo], il quale mi dichiarò che il progetto era ultimato e non rimaneva che redigerne il verbale, metterne in netto le cifre, infine ultimare quelle formalità che si richiedono; quindi fra pochi giorni il progetto verrà al ministero, ed io prego il ministro di presentare allora al più presto possibile un disegno di legge, avendomi il signor Sarlo assicurato che la spesa non eccede le 160,000 lire. Ebbene, il ministero vuole che tutto sia fatto a spese dello stato? Lo faccia a spese dello stato. Vuole che vi concorrano la provincia. ed il comune? Vi concorreranno. Vuole egli spendere 90,000 lire mettendo le altre a carico del comune? Noi ne siamo egualmente contenti; purché si faccia, purché si renda migliore l'aria di Brindisi, che oggi non dirò sia assolutamente micidiale, ma è alquanto viziata da questa palude.

Senonché, avverto fin d'oggi l'onorevole ministro, e lo prego d'ascoltarmi, che, se la provincia ed il comune sono pronti a sopportare una parte della spesa, essi intendono d'aver diritto di poi anche ad una parte proporzionale del terreno prosciugato; ma ad ogni modo, ripeto, faccia come vuole, purché il lavoro si eseguisca.

L'altra parte, su cui debbo dire due parole, era appunto il bacino di carenaggio, di cui testé ha parlato l'onorevole mio amico Arrivabene, e certamente io non saprei dire né più né meglio di quel che egli ha detto. La necessità di un bacino di carenaggio in Brindisi era evidente fino da quando il traforo del Moncenisio era appena incominciato, quando il taglio dell'istmo di Suez era appena il sogno della scienza, quando il passaggio della valigia delle Indie era un problema gettato là, nella Camera dei comuni e dei lord d'Inghilterra; è evidentissimo oggi che quel problema è risoluto, che quel sogno è una realtà, e che il passaggio della valigia è un fatto quasi compiuto, a malgrado dei nostri magnanimi alleati. Dirò un'altra cosa ed ho finito. So le trattative fatte per il bacino di carenaggio; so che si fecero le subaste e che queste andarono deserte; poi si dette una concessione (prima che fosse al ministero l'onorevole Mordini ed anche all'onorevole Cadolini ad un individuo, il quale poi si ritirò per deficienza di mezzi; posteriormente ci sono state delle trattative col Gabrielli, ma mi sembrano un poco tramutate, perché il Gabrielli richiedeva la garanzia di un interesse, invitava la provincia ed il comune a concorrere. Mi si dice che già vi sono altre trattative

con altre compagnie inglesi; tutto sta bene, ed io lodo il presente ed anche gli altri ministri che lo precedettero per aver dato opera efficace a che queste trattative si compissero; ma mi perdoni l'onorevole ministro se io faccio colpa al ministero di una sola cosa, ed è quella di non accorgersi del tempo che passa, perché per fare un bacino di carenaggio non ci vuole solo uno, due o sei mesi, ma talvolta ci vogliono degli anni; quindi prego il signor ministro a rimediare al frapposto ritardo. Io sarei fortunatissimo, e credo che la camera dovrebbe essere lieta, se potessimo trovare un intraprenditore, una compagnia qualunque, la quale venisse con mezzi suoi, e senza che lo Stato vi spendesse nulla o vi spendesse poco; ma se queste trattative finiranno senza frutto e questo intraprenditore non si trova, prego l'onorevole ministro a provvedere. Quindi io mi permetto di presentare alla camera un semplicissimo ordine del giorno che spero l'onorevole ministro accetterà, perché è in termini bastantemente largo, senza fare violenza alle condizioni delle finanze, ed è concepito così: La camera, riconoscendo necessario, indispensabile che al più presto possibile sia iniziata la costruzione di un bacino di carenaggio per il porto di Brindisi, passa all'ordine del giorno, Esso è sottoscritto dai miei onorevoli amici Arrivabene e Morelli Salvatore”¹⁸¹.

Nella sua replica, il ministro dei lavori pubblici Giuseppe Gadda, affermava: “Io devo una parola di ringraziamento agli onorevoli Arrivabene e Brunetti, i quali hanno fatto in questa occasione l'elogio di un servizio governativo. Avviene così di rado di sentire lodare l'amministrazione che, per verità, è mio dovere di subito ringraziare gli onorevoli deputati delle loro cortesi espressioni. Venendo a discorrere dei desiderii da loro manifestati, io, per essere brevissimo, dirò, quanto all'escavazione del porto di Brindisi, che vi ha, come tutti sanno, un appalto regolare e sta appunto fra le condizioni dell'appalto quella di raggiungere gli otto metri; perciò, mi sembra che in questa parte saranno secondati i desideri degli onorevoli Arrivabene e Brunetti che si appoggiano ad un'autorità così competente come quella da loro accennata di un chiarissimo ingegnere inglese. Quanto al congiungimento della ferrovia alle calate, a cui accennava l'onorevole Arrivabene, dirò che, se non è già compiuto tale congiungimento, sta per avverarsi, perché le ferrovie meridionali avevano già iniziati i lavori, e soltanto differenze amministrative ne hanno ritardato il compimento; ma spero saranno presto appianate. Venendo al bacino di carenaggio, l'onorevole Brunetti ha accennato ai particolari di trattative che sono in corso. La camera comprenderà come io non possa su questo argomento dare dettagli più precisi, e spero sarà persuasa che il governo se ne occupa seriamente. Soltanto l'onorevole Brunetti ha voluto, discorrendo del porto di Brindisi, accennare ad opere delle quali era più opportuno il parlarne nella discussione dei capitoli riguardanti le bonifiche. Parlando del bonificamento del fiume Piccolo, mentre ha lodato il mio antecessore, egli eccitava il successore a fare altrettanto ed a conservarsi sulla medesima via. Io credo che di quelle lodi una parte ne possa venire anche a me, perché gli ordini dati dal mio antecessore non furono da me modificati, essendo io ugualmente persuaso della necessità di rimuovere da Brindisi le cause di insalubrità. Io non farò che una preghiera, cioè che l'onorevole Brunetti non insista nel suo ordine del giorno. È questo uno di quegli ordini generici che esprimono voti che, se per qualche circostanza non possono essere dal governo mandati a compimento sollecito, lo espongono poi a censure in cui non vorrei incorrere. Siccome l'onorevole Brunetti ha riconosciuto che il governo mette tutto l'impegno in quest'opera e cerca di soddisfare ai desideri della Camera che mirano a promuovere la prosperità economica del paese, epperò lo prego a non insistere sul suo ordine del giorno”¹⁸².

Agostino Depretis si soffermò su quest'ultimo tema: “Io unisco la mia preghiera a quella dell'onorevole ministro [Giuseppe Gadda]. L'onorevole Brunetti e l'onorevole Arriva bene devono saperlo, io mi trovo rispetto al porto di Brindisi ad un dipresso nella posizione in cui mi sono trovato rispetto al porto di Cagliari. Io ho presentato il progetto di legge per l'escavazione e per le opere del porto nel 1862; nel 1866 ho fatto preparare un progetto di bacino natante, studio che non ha avuto effetto, certo non per mia colpa. Questo dimostra in me la persuasione dell'importanza del

¹⁸¹Ivi, pp. 1721-1722.

¹⁸²Ivi, pp. 1722-1723.

porto di Brindisi. Di più nel 1862 mi sono occupato di un'altra opera, che doveva, secondo me, studiarsi pel porto di Brindisi, ed è lo stabilimento dei magazzini generali, argomento che, così di passaggio, raccomando al ministro. Tanto l'onorevole Brunetti come l'onorevole Arrivabene possono essere dunque persuasi che questo è un argomento su cui non posso avere che la loro opinione; non ci può essere che un ostacolo, ed è l'ostacolo finanziario. Fortunatamente quello che più urge, cioè le opere della scogliera e le opere della escavazione hanno fondi sufficienti perché i lavori progrediscano. Inoltre, l'onorevole Brunetti ha veduto che il relatore si è fatto carico di indicare espressamente che i fondi stanziati non sono sufficienti e che occorre un'aggiunta. Mi pare che ci sia quanto basti per soddisfare il desiderio dell'onorevole Brunetti; epperò lo pregherei, anche per abbreviare la discussione che si è abbastanza prolungata, di prendere in buona parte queste dichiarazioni che vengono dalla commissione e dal ministero, e di ritirare il suo ordine del giorno”¹⁸³.

Gaetano Brunetti, nella sua replica, pur aderendo al ritiro dell'ordine del giorno fornì ulteriori precisazioni: “Io non dubito punto che il ministro, appena ne avrà i mezzi, darà mano perché un bacino di carenaggio in qualunque modo sia fatto; epperò, prendendo atto delle sue dichiarazioni e delle sue buone intenzioni, non ho difficoltà di ritirare l'ordine del giorno, e spero che l'onorevole mio amico Arrivabene acconsentirà che sia ritirato. Quanto al fiume Piccolo, non dubito che appena sarà fatto il progetto, egli presenterà un progetto di legge. Certamente, se le disposizioni state date sotto il ministero Mordini ed anche all'onorevole Cadolini sono attuate, anche all'attuale ministro dei lavori pubblici naturalmente spetterà una parte della lode che è dovuta all'onorevole Mordini ed anche all'onorevole Cadolini. Solo mi permetterò, dacchè ho la parola, di fargli una domanda. Io vorrei sapere se il Ministero ha pubblicato un programma delle condizioni richieste per concorrere a queste opere, tanto del bacino di carenaggio, quanto dei docks o magazzini generali: e ne dirò la ragione. Ieri ho ricevuto da Parigi una lettera da uno che io non conosco, né egli conosce me; egli ha scritto a me perché, come deputato di Brindisi, mi crede di questa cosa informato. Nella lettera mi dice che una compagnia inglese vorrebbe concorrere all'appalto di queste opere, e domanda se io possa dargli notizia delle condizioni che s'intende di porre. Io, per verità, queste condizioni non le conosco, e, per quanto ne abbia domandato ad altri, anche a qualche impiegato del Ministero, niuno me ne ha saputo dire null'altro, se non che vi sono state in proposito alcune trattative particolari, nelle quali alcuni, invece di ricevere, hanno offerte delle condizioni. Ora io domanderei al signor ministro (posto che la mia proposta fosse pratica) se non converrebbe di pubblicare un programma delle condizioni, affinché tutti sappiano se possono concorrere o no. Io non so se nell'andamento dell'amministrazione dei lavori pubblici questa sia una cosa praticabile; ma, dato che fosse, sarebbe utile, perché è vano sperare che una compagnia lontana venga a fare delle offerte senza sapere quali sono le basi che pone il Ministero”¹⁸⁴.

Nella tornata del 18 giugno 1870 l'on. Carlo Arrivabene insisté sulla necessità di approvare al più presto le nuove convenzioni con le società Rubattino e Adriatico-Orientale: “Domanderei alla Camera di voler avvisare al modo più opportuno onde alcuni progetti di legge importantissimi avessero ad essere prestamente discussi. Ve n'ha uno fra gli altri, quello che propone di convertire in legge il decreto reale col quale si è data esecuzione alle due convenzioni stipulate con la società Adriatico-Orientale e colla società Rubattino, il quale è di molta importanza. La relazione è stata già distribuita da vari giorni ed io credo di non andare errato affermando che, ove non si discuta quel progetto entro il mese di giugno, il governo sarà nell'assoluta impossibilità di contribuire alla società stessa la parte di sovvenzione che le è dovuta, a norma delle stipulazioni da quella convenzione assentite. Ora io mi permetto di fare osservare alla Camera, che il risultato pratico di questo fatto potrebbe essere che la società Adriatico-Orientale avesse a sospendere le sue corse da Venezia a Brindisi. Pregherei quindi i miei onorevoli colleghi a considerare gli effetti di questo

¹⁸³Ivi, p. 1723.

¹⁸⁴Ivi, p. 1723.

fatto, e, consideratili, vedere se non sia conveniente di assegnare un giorno a siffatta discussione, la quale d'altra parte non potrà essere soverchiamente lunga”¹⁸⁵.

Circa un mese dopo, il Ministero dei lavori pubblici proponeva sia la “conversione in legge del decreto reale in data del 9 settembre 1869, per l'approvazione delle convenzioni colla società Adriatico-Orientale per la navigazione per Brindisi e Venezia, e colla società Rubattino e C. per la navigazione commerciale fra i porti del Mediterraneo e l'Egitto” che l'approvazione “della convenzione stipulata nel 23 aprile 1869 fra la direzione generale dei telegrafi e la fallita società del telegrafo sottomarino del Mediterraneo”¹⁸⁶.

La funzione di Brindisi quale porto caposcalo della Valigia delle Indie fu molto presto insidiata da interessati concorrenti; vi era una questione adriatica che vedeva l'Italia in condizione d'intrinseca insicurezza dal punto di vista militare e inadeguata rispetto al crescente ruolo rivestito da Trieste. Se ne ha un riflesso nei dibattiti parlamentari del 1871; nella tornata del 27 maggio 1871 l'on. Domenico Farini (1834-1900) poneva esplicitamente la questione rilevando come Brindisi con tutta la costa occidentale adriatica fosse “esposta ad un insulto”¹⁸⁷.

Il 1 marzo 1871 il deputato Salvatore Morelli rivolgeva interrogazione “circa la notizia della deviazione di partenza della valigia delle Indie da Brindisi a Trieste”: Morelli rilevava: “Onorevoli signori, movente a questa interrogazione è stata la voce corsa negli ultimi giorni pei giornali italiani, del tramutamento da Brindisi a Trieste della società Peninsulare, addetta al trasporto della valigia delle Indie. Quale allarme abbia destato in tutta la nazione tale notizia ognuno può desumerlo dall'importanza annessa ai grandi vantaggi economici che l'apertura dell'istmo di Suez e la rivoluzione commerciale che ne segue ha fatto sperare a quanti ne veggono le non lontane conseguenze. Quindi anche il sospetto che l'illustre città di Brindisi, primo scalo, testa di linea cui toccò in tutti i tempi la fortuna di tenere desti e rannodati i nostri rapporti commerciali coll'Oriente, dovesse oggi essere abbandonata dall'importante società marittima di quell'Inghilterra che nel Parlamento ed in tutti i modi ne celebrò la preferenza; sospettare solo, dico, che un porto famoso per comodità e sicurezza come quello di Brindisi, nella cui enorme estensione di 120 ettari è il più splendido asilo per centinaia di navi da guerra e da commercio, possa essere abbandonato per raggiungerne un altro più lontano di duecento leghe, doveva necessariamente impormi il dovere di chiedere conto al Ministero sulla verità delle indicate dicerie. Se dovessi attenermi a quel che l'onorevole Dentice [Ernesto Dentice di Frasso (1825-1886)], deputato di Brindisi, riferì ad una riunione di colleghi meridionali, la causa per la quale la Peninsulare trasporterebbe i suoi penati a Trieste sarebbe stato l'arenamento di due legni che ebbe luogo nei mesi passati. Altri invece, negando cotesto arenamento, hanno asserito procedere ciò da null'altro che dalla mancanza di un bacino di carenaggio, e di altri comodi non ancora realizzati in quella stazione. Laonde, per sapere il netto della cosa e dissipare così le angosciose apprensioni da cui è legittimamente preoccupato il paese per un fatto, il quale, se non compromette la fortuna del suo grande avvenire commerciale e industriale, ne ritarda per lo meno i vantaggi, io spero che l'onorevole ministro voglia dare sulle medesime spiegazioni categoriche e tali da soddisfare nelle mie le esigenze della nazione, manifestate dalla stampa di tutti i colori”¹⁸⁸.

¹⁸⁵*Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1869-1870* (Seconda della legislatura X). Seconda edizione ufficiale riveduta. *Discussioni della Camera dei deputati*. Volume III. dal 4 giugno al 12 luglio 1870, Firenze: tipografia eredi Botta, 1870, p.2475.

¹⁸⁶*Ivi*, p.3114.

¹⁸⁷*Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1870-1871* (Prima della legislatura XI). Seconda edizione ufficiale riveduta. *Discussioni della Camera dei deputati*. Volume III: dal 22 maggio al 5 novembre 1871. Firenze: tipografia eredi Botta, 1871, p. 2414. Sull'interesse di Farini per i temi attinenti la difesa nazionale vedi D. FARINI, *Condizioni militari dell'Italia nel 1871 discorsi pronunziati nella tornata del 3 marzo 1871 dal deputato Domenico Farini relatore della commissione pella legge di leva delle classi 1850-51*, Firenze: per gli eredi Botta, 1871.

¹⁸⁸*Rendiconti del parlamento italiano*, cit., Volume I: dal 5 dicembre 1870 al 21 marzo 1871. Firenze: tipografia eredi Botta, 1871, pp. 845-846.

Agli interrogativi posti da Salvatore Morelli diede immediata risposta Stefano Castagnola, ministro d'agricoltura e commercio, incaricato del portafoglio dei lavori pubblici: “Comincerò col rispondere all'onorevole deputato Salvatore Morelli che non consta in modo alcuno al Ministero dei lavori pubblici che la società Peninsulare voglia prolungare la sua linea sino a Trieste o ad altro porto. Questa cosa è stata detta dai giornali: molti periodici se ne sono occupati; ma realmente, in modo positivo non consta menomamente al governo che la società Peninsulare abbia intenzione di tradurre in atto questo concetto che la pubblica stampa le attribuisce. Può darsi che la cosa avvenga, perché egli è a ritenersi che secondo il sistema col quale è regolato a Brindisi il trasporto della valigia delle Indie, quei piroscafi sono obbligati a rimanere sei giorni inoperosi nel porto. Generalmente la valigia delle Indie arriva la mattina del mercoledì, ed il piroscafo non prende quella proveniente dall'Inghilterra che al martedì della settimana successiva. Quindi sono sei giorni di forzate stallie alle quali è obbligato il piroscafo. Può darsi quindi benissimo che la compagnia Peninsulare voglia utilizzare quel tempo piuttosto che rimanere sei giorni inoperosa nel porto di Brindisi, e pensi di prolungare le sue corse o a Trieste o ad altro porto. Ma, ripeto, se ciò è probabile, non ne consta però in modo alcuno al governo. Anzi io dirò che, fra il governo e la società Peninsulare, non corre nessun rapporto, perché, se la medesima si è recata a Brindisi, vi si è recata dietro concerti presi col Governo inglese e non già dietro concerti presi col governo italiano. L'onorevole Morelli Salvatore crede che questa idea, che si attribuisce alla Peninsulare, sia nata da qualche disastro marittimo o da mancanza di comodità che si verifichi nel porto di Brindisi. Quanto ai disastri, dirò che nulla consta al Ministero che ho l'onore di reggere interinalmente. Rimane l'altra questione, quella cioè della mancanza delle comodità necessarie al raddobbo delle navi. Ed io colgo questa occasione per osservare che è questa una lacuna che purtroppo si riscontra in quel porto, e che è assolutamente necessario di colmare. Se noi vogliamo che i bastimenti, non solamente di estere nazioni, ma anche italiani, possano far capo a Brindisi, ed ivi dimorare; se noi vogliamo cogliere dalla ferrovia che mette capo a Brindisi tutto quel frutto che ci è lecito di pretendere dopo i sacrifici che il paese ha fatto, egli è necessario che quel porto presenti tutti i comodi che sono necessari per il raddobbo delle navi. Ora io posso assicurare l'onorevole Salvatore Morelli e la Camera che questa questione è precisamente una di quelle che ha interessato ed interessa il governo del Re. Difatti precisamente in questi giorni si sono tenute delle conferenze per vedere se fosse possibile stabilire a Brindisi un sistema di bacini galleggianti, ossia un elevatore secondo il sistema Clark con diversi pontoni; quale sistema pare che presenti buone guarentigie e che offra anche il beneficio di potere essere prontamente attuato. Si esaminerà pur anco se convenga piuttosto addivenire alla costruzione di un bacino in muratura. Credo però che si propenderà al sistema dell'elevatore Clark, e lo si preferirà a quello del bacino in muratura, per questione di tempo, perché il bacino in muratura esigerà almeno tre anni prima che possa essere finito, ed invece vi è speranza che in uno spazio di tempo molto più breve possano questi pontoni galleggianti, questi pontoni secondo il sistema Clark essere stabiliti. Si assicuri dunque l'onorevole deputato Salvatore Morelli, si assicuri la Camera che il governo non perde d'occhio questa questione importantissima, e che anzi la studierà nel modo il più rapido che sia possibile. Credo che fra non molto avrò l'onore, di concerto col mio collega il ministro delle finanze, di presentare un progetto di legge onde, anche in questa sessione, sia provveduto a questo sentito bisogno”¹⁸⁹.

Nella sua replica, Salvatore Morelli rilevava: “Ringrazio l'onorevole ministro della cortese risposta che mi ha fatta. Io non ho punto dubitato che vi possano essere in Italia ministri, deputati o cittadini ribelli alla fortuna del proprio paese fino al punto di non preoccuparsi delle condizioni necessarie a convergere in vantaggio nostro il movimento commerciale iniziato dal canale di Suez. Sì, signori, lo dichiaro con immensa soddisfazione: quanti sono in questa Camera parteciparono alla gioia sincera di quella vera festa del mondo solennizzata sulla terra dei Faraoni due anni dietro. Io ricordo fra tanti altri l'impegno dell'onorevole Arrivabene, il quale ha tanto lavorato per determinare i suoi amici inglesi alle simpatie verso il classico porto di Brindisi, designato geograficamente dalla

¹⁸⁹Ivi, p. 846.

natura ad essere il primo e più vicino scalo dei nostri rapporti con l'Oriente. L'onorevole mio amico l'ex-deputato Gaetano Brunetti ha fatto pure egli sforzi generosi fino ad assordare, direi, l'Italia intera coi tanti suoi discorsi tendenti a sollecitare il maggior bene possibile di quel porto. Ho veduto anche premurosi i ministri e premurosissimo il direttore generale delle poste Barbavara per promuovere mezzi ed agevolazioni al transito per l'Italia della valigia delle Indie. Però, signori, permettete che con la solita mia franchezza io vi esprima la mia dispiacenza nel non vedere nei mezzi adoprati finora e nelle promesse dell'onorevole ministro, delle quali prendo atto, quella serie di misure larghe e conformi ai doni che in questi ultimi avvenimenti ci ha presentati la fortuna. Abituati alla rettorica più che alla logica, noi italiani ingrandiamo le piccole cose, ed impiccoliamo le grandi. Non basta soltanto provvedere in Brindisi all'escavazione, ai docks, al bacino di carenaggio, alle arginature e banchine, non che all'epurazione dell'aria col disseccamento del fiume Piccolo e delle terre paludose. Ogni provincia la più povera sarebbe capace di menare a termine lavori i quali non oltrepassano la spesa di cinque milioni. Io dal genio del governo nazionale e forse anche da quello del ministero Lanza desidererei slanci e provvedimenti degni della situazione. Io desidererei che il commercio d'oriente, troppo vasto per non poter essere assorbito solo da Brindisi, estendesse i suoi benefizi a tutti i porti italiani dell'Adriatico. Crederei quindi necessario ed urgente per l'uopo rimuovere anzitutto le barriere doganali. L'utile di un paio di milioni che esse arrecano alla finanza, sarebbe contraccambiato dalla ricchezza immensa di cui si farebbe sorgente il porto di Venezia, di Pescara, di Ancona, di Bari e di Brindisi, quando, eseguiti sollecitamente i debiti studi sulle specialità locali di ciascun sito, si formolassero all'industria privata di Europa capitoli agevolativi dei grandi lavori necessari al deposito delle merci straniere. Se l'Inghilterra e le altre nazioni hanno con questo accorgimento prosperata la sorte dei loro popoli, perché noi non dobbiamo trarre norma da quegli esempi per recare ai Veneziani ed a tutti gli abitanti dell'Adriatico e del regno la prosperità promessa col Risorgimento nazionale? Ove l'avvenimento del commercio orientale fosse surto così alla non pensata, vi sarebbe stata la scusa del tempo, del metodo e di non so qual altra cosa per giustificare il governo. Ma quando, signori, io ricordo che i lavori di Brindisi sono cominciati il 1838, quando ricordo che anch'io giovanetto sin dal 1846, nei primi albori della nostra rivoluzione, fui in grado di prevedere questa grande fortuna all'Italia nei miei *Quadri storici di Brindisi* [*Brindisi e Ferdinando II o il passato il presente e l'avvenire di Brindisi. Quadri storici di Salvatore Morelli*, Lecce: Tipi Del Vecchio, 1848], vedendovi oggi tentennare di fronte a fatti compiuti con la inefficacia di mezzucci che sfruttano le speranze deviandoci la fortuna, mentre non si tratterebbe, lo ripeto, che della spesa di circa cinque milioni, io debbo deplorare questa condotta non solo perché nociva agli interessi nazionali, ma anche perché ci discredita all'estero, facendoci giudicare incapaci dagli stranieri... Animo dunque, signori, smettete le barriere doganali dell'Adriatico, il mondo vuole libertà vere in tutto, e nel momento che cade la barriera di Suez, quella di Roma e quella delle Alpi col traforo del Moncenisio, la pervicacia di mantenere codeste contro lo sviluppo dei commerci nei porti e nelle stazioni, più che danno, sarebbe colpa gravissima. Io mi auguro quindi che vorrete tener conto di questo mio breve richiamo sul più vitale argomento economico dei nostri giorni, e quando l'animo vostro non vi fosse apparecchiato, mi basta il conforto di avere con esso adempiuto ad un dovere verso la nazione e verso la cara città di Brindisi, alla cui terra mi legano le memorie della culla e quelle tenerissime della mia prima educazione letteraria¹⁹⁰.

Il passaggio di consegne fra l'on. Gaetano Brunetti e l'on. Ernesto Dentice di Frasso non era stato privo di strascichi per presunti brogli avvenuti nella sezione elettorale di Ceglie Messapica. La giunta per le elezioni, il 20 dicembre 1870, non senza polemiche, aveva dichiarato valida l'avvenuta elezione in cui Gaetano Brunetti era stato soccombente¹⁹¹.

La questione di Brindisi e delle compagnie di navigazione sovvenzionate ebbe largo riflesso sulla stampa nazionale anche con riferimento alla redistribuzione dei ruoli nell'ambito dei porti

¹⁹⁰Ivi, p.847.

¹⁹¹Ivi, pp.90-92.

adriatici; il tema era particolarmente avvertito in Venezia già in crisi per la crescente concorrenza di Trieste: “La questione che si agita ora a Venezia riguardo al servizio delle Compagnie di Navigazione a Vapore fra la linea di Alessandria e del Canale di Suez, è meritevole di uno spassionato esame. Egli è oramai indiscutibile essere opportune le sovvenzioni od almeno la concessione di favore da parte degli Stati a quelle Società di navigazione a vapore, le quali oltre il servizio postale si prestano al trasporto di merci e passeggeri sottoponendoli a tassativi obblighi di partenze fisse, di scali determinati e di speciale rapidità di viaggi. L'esempio di tutte le nazioni commerciali più progredite dell'italiana nello sviluppo dei traffici internazionali volea togliere ogni titubanza in proposito. L'Italia spende in complesso per questo genere di sussidii 4 milioni circa all'anno di cui L. 1,500.000 circa ne retribuisce alla Società "Adriatica Orientale, Questa Società, la quale fino dal 1862, eseguiva i viaggi da Brindisi in Alessandria e viceversa, li estese a Venezia soltanto alla fine di maggio del 1868 ed in questo periodo relativamente breve, i risultati furono tali da soddisfare abbastanza, se non altro nel ramo della importazione, e per il traffico di transito. Nel 1869 il valore delle merci che Venezia ha importato da Alessandria coi detti Vapori superò la cifra di 10 milioni di lire, e nel 1870 il movimento totale si estese sopra un quantitativo di merci eccedente otto milioni di chilogrammi. La guerra franco-germanica ha contribuito all'incremento del lavoro di Venezia per la via del Canale di Suez perché le comunicazioni con Marsiglia rimasero inceppate tanto nel trasporto dall'Egitto, quanto nell'inoltro da quel porto per la Svizzera specialmente dei Cotoni che in quantità rilevante sollevano farvi scalo. In pari tempo, la guerra surriferita, ha affrettato il passaggio della Valigia delle Indie principale per Brindisi per la impossibilità di farla passare sul territorio francese. Il governo britannico fu quindi indotto ad autorizzare la potente Compagnia "Peninsulare ed Orientale,, da esso sovvenuta a cambiare il Porto di partenza e destinazione di Marsiglia con quello di Brindisi. Il governo italiano dal canto suo per assicurare questo transito e quello dei passeggeri all'Italia, ha concesso alla suddetta Compagnia la coincidenza dell'arrivo e delle partenze dei piroscafi della Compagnia Inglese summenzionata coi treni diretti delle ferrovie meridionali da e per Brindisi. Codesti favori vennero considerati dalla Società Adriatico-Orientale come lesivi dei patti stabiliti fra essa ed il governo colla Convenzione del 1862. Protestò di conseguenza ed ora la insorta vertenza è sottoposta ai Tribunali. Da questo stato di cose risulta per il governo una posizione imbarazzante. Dessa non può togliere alla "Peninsulare,, le accordate facilitazioni se vuole conservare il vantaggio del transito della Valigia anglo-indiana; d'altronde la sovvenzione che retribuisce alla "Adriatico-Orientale” perderebbe in parte il suo scopo, dal momento che la compagnia inglese eseguisce quel trasporto. Si aggiunga che Venezia in questi ultimi tempi ha trovato insufficiente il servizio della compagnia italiana, la quale con 4 piroscafi di media portata non potè supplire completamente al trasporto delle rilevanti portate di cotoni dai mercati dell'oriente per Venezia, destinate in transito per la Germania centrale e per la Svizzera. Vagheggerebbersi che la "Peninsulare Orientale” la quale ha una flotta di 38 vapori della complessiva stazzatura di oltre 77 mille t. facesse viaggi periodici sulla linea Alessandria-Venezia. D'altronde sembra che questa compagnia sia trattenuta dallo stabilirla dalla circostanza che i noli d'uscita da Venezia per l'Egitto e per le Indie, sono manchevoli, e non può bastare l'importanza di quelli d'entrata per il tornaconto dell'impresa. Si vorrebbe perciò da taluni che il governo la sovvenisse. Ma vi osta il vincolo della convenzione esistente colla "Adriatico-Orientale” e la bandiera estera della "Peninsulare”. Di più facile successo troveremmo un accordo fra le due compagnie, o l'aumento del materiale della “Adriatico-Orientale” in guisa da poter sopperire a tutte le esigenze del movimento commerciale nella linea ch'è destinata a percorrere. Ritorniamo, probabilmente, sull'argomento quando la questione avrà proceduto innanzi verso una soluzione”¹⁹².

Il 20 giugno 1871 fu data “forza di legge” al regio decreto del 9 settembre 1869 “n. 5278, col quale fu approvata la convenzione stipulata il 6 marzo 1869, tra i ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici e la Società anonima italiana Adriatico-Orientale, pel prolungamento sino a Venezia del

¹⁹²Le compagnie di navigazione a vapore in “La provincia. Giornale degli interessi civili, economici, industriali dell'Istria, ed organo ufficiale. per gli atti della società agraria istriana”, V (1871), n. 9 del I maggio 1871, p. 733.

servizio postale marittimo fra l'Italia e l'Egitto, modificata dalle dichiarazioni annesse del 25 giugno 1869 e 28 maggio 1870, accettate dal governo; e l'altra convenzione stipulata l'11 giugno 1869" colla società Raffaello Rubattino e Compagni, "per una corsa regolare di navigazione a vapore fra i porti italiani del Mediterraneo e l'Egitto"¹⁹³.

Il 20 novembre 1871 il ministro dell'interno, Giovanni Lanza (1810-1882), informa il ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta, circa il soggiorno londinese di Ricciotti Garibaldi che maschererebbe il soggiorno teso a consolidare i legami con l'associazione internazionale *Risorgimento Sociale* col pretesto di creare una cordata per la realizzazione dei magazzini generali nel porto di Brindisi: "Il signore Giuseppe Luciani, che risulterebbe Ispettore Generale per l'Italia, travasi ora a Londra con Ricciotti Garibaldi. Scopo apparente della gita loro, di promuovere associazioni ad un progetto di magazzini generali nel porto di Brindisi, ma in realtà, per conferire coi capi dell'internazionale di colà"¹⁹⁴.

L'impegno del governo verso Brindisi non venne comunque meno almeno nel breve periodo; il 4 dicembre 1871 il senatore Giuseppe Devincenzi (1814-1903), ministro dei lavori pubblici (31 agosto 1871-5 luglio 1873) presentava alla Camera un progetto di legge "relativo alla spesa di bonificazione del fiume Piccolo presso Brindisi"¹⁹⁵. L'8 dicembre dello stesso anno in sede di discussione del bilancio definitivo dei lavori pubblici per il 1871, si precisava in £. 600,313 l'impegno relativo alla "grande restaurazione" del porto di Brindisi¹⁹⁶. Nella successiva tornata del 16 dicembre l'on. Cesare Berteà (1823-1886) informava che "Il sindaco ed una deputazione del municipio di Brindisi fanno vive istanze al Parlamento perché, in vista delle grandi opere a compiersi onde quella città risponda degnamente alle mutate sue condizioni, e delle poche risorse di quel comune, gli venga accordato, a titolo di sovvenzione, un prestito senza interesse di due milioni di lire, estinguibile nel termine d'anni quaranta". L'on. Ernesto Dentice di Frasso invitò, ottenendo favorevole risposta, "la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione del comune di Brindisi, avente il numero 42, trattandosi di affari vitali per quella città i quali indirettamente riguardano anche il paese in generale"¹⁹⁷. Il 20 dicembre 1871 il focus si sposta sul progettato collegamento telegrafico fra Brindisi e Alessandria d'Egitto: il ministro dei lavori pubblici, senatore Giuseppe Devincenzi rilevò come l'intrapresa non comportasse onere alcuno per lo stato: "Se la Camera, per esempio, avesse imposto di mettere un filo telegrafico da Brindisi ad Alessandria d'Egitto, sicuramente questo ci sarebbe costato molto; ma appunto perché non eravamo forzati da nessuna prescrizione, appunto perché l'amministrazione era libera, si è potuto ciò ottenere senza sacrifici. Io avrò l'onore, fra pochi giorni, di presentarvi un progetto di legge per il collocamento di un filo sottomarino fra Brindisi ed Alessandria, che non recherà aggravii allo Stato... Quanto poi al filo telegrafico fra Alessandria e Brindisi, prego l'onorevole Salaris [Francesco Salaris (1826-1900)] di considerare che questo filo non ci costa nulla, epperò non vedo perché l'amministrazione avrebbe dovuto rifiutare questa offerta che è di tanta utilità all'Italia"¹⁹⁸.

Il 21 dicembre 1871 l'attenzione tornò sui lavori ancora da eseguirsi nel porto di Brindisi: L'on. Ernesto Dentice di Frasso espresse vive preoccupazioni al riguardo poiché "mentre nel bilancio del 1871 trovasi stanziata la somma di lire 600,000 pel porto di Brindisi, in questo di prima previsione

¹⁹³Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del regno d'Italia. Anno 1871 (serie 2ª) dal n° 1 al 639. Volume trentesimosecondo, Firenze: Stamperia Reale, 1871, pp. 1425-1426.

¹⁹⁴MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani*, II serie: 1870-1896, vol. 3, cit., doc. 226, p. 236.

¹⁹⁵Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1871-1872 (Seconda della legislatura XI), cit., p.20.

¹⁹⁶Ivi, p. 103.

¹⁹⁷Ivi, p. 281.

¹⁹⁸Ivi, pp. 416-417; il disegno di legge concernente: *Approvazione della convenzione stipulata con la compagnia Anglo Mediterranea telegrafica per la collocazione di un cordone sottomarino fra Brindisi e l'Egitto*, sarà presentato il 29 gennaio 1872 (*Raccolta dei documenti stampati per ordine della Camera*. Vol. III - N. 41 al 67 Legislatura XI - Sessione 1871-72 dal 27 novembre 1871 al 19 ottobre 1873, Roma: Per gli Eredi Botta, 1873, n. 62). Seguita l'approvazione, si tradurrà nella legge 4 maggio 1873, n. 1349 che accorda all'*Anglo-mediterranean telegraph company limited* "la facoltà di collocare un cordone telegrafico sottomarino fra Brindisi e l'Egitto"

pel 1872 con meraviglia non veggio figurare alcuna somma iscritta per nuovi lavori indispensabili per rendere quel porto atto al commercio di quella città, la quale per la sua posizione geografica sarà uno dei grandi empori del commercio tra l'Oriente e l'Europa. Dopo le solenni parole della Corona sulla via mondiale, ed essendo Brindisi punto principale di questa via, debbo confessare che fui grandemente sorpreso nel vedere questa lacuna. Non posso spiegarmi questo fatto che in una sola maniera, vale a dire che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia l'intenzione di presentare un progetto di legge a questo oggetto. Se ciò fosse vero, come spero, allora non tedierei lungamente i miei onorevoli colleghi colle mie parole; ma se, come non me lo auguro, egli non avesse questa intenzione, allora mi credo nell'obbligo di intrattenere più lungamente la Camera su questa questione così interessante per tutto il paese"¹⁹⁹. Nella sua immediata risposta, il ministro dei lavori pubblici, senatore Giuseppe Devincenzi rassicurò circa il prosieguo dell'intervento statale a vantaggio di Brindisi: "Io dirò solamente poche parole in risposta all'onorevole Dentice, perché il tempo non mi permette di parlare lungamente, come sarebbe pur opportuno, sopra questo importantissimo argomento. È ben naturale che il governo da dieci anni a questa parte abbia riconosciuta in ogni occasione la grandissima importanza, e non poteva fare altrimenti, del porto di Brindisi, che in certo qual modo è l'anello che unisce l'Italia all'Oriente e che congiunge le due più grandi opere di questo secolo, il traforo del Moncenisio ed il taglio dell'istmo di Suez. Il governo ha spiegato il maggior impegno perché il porto di Brindisi corrispondesse a quella missione cui è destinato. Né al solo porto si limitarono le sue cure: io ho ultimamente mandato una Commissione a studiare le bonifiche dell'agro brindisino, e dai suoi rapporti ho con piacere riconosciuto che la condizione igienica di quelle località è grandemente migliorata, e che a renderla quale si desidera basteranno pochi altri lavori e provvedimenti che intendiamo di prendere sollecitamente: anzi uno di essi è già innanzi alla Camera, ed è il progetto della bonifica parziale del fiume Piccolo che ho già presentato. Intanto quel porto si trova in ottime condizioni per ricevere i navigli di qualsiasi portata, dappoiché sia il porto esterno quanto l'interno hanno uno spazio immenso di una profondità da 8 a 12 metri; ed aggiungerò che le banchine da noi costrutte si stendono per metri 2479, di cui oltre 1129 metri sono approdabili alle più grandi navi. Confessiamo però che, onde quel porto divenga un grande emporio di commercio mondiale, abbisogna ancora di altri lavori, e principalmente di un bacino di raddobbo, il cui progetto fu dal governo fatto studiare e che in questa sessione sarà portato alla Camera. Avrà bisogno ancora di dock o magazzini generali: ma questa è opera che sarà affidata alla speculazione privata. Già domande da varie parti ci vennero presentate, e confidiamo che presto ci sia dato di venire a conclusioni con qualche società, che ci dia sicura garanzia. Ad ogni modo posso assicurare la Camera e l'onorevole Dentice che il governo ha per Brindisi il più vivo interesse ed adopera ogni cura affinché quel porto, da cui tanto può sperare il commercio italiano, e tanto necessario per il commercio asiatico ed europeo, abbia quel complesso di opere e di servizi, e che la navigazione come il commercio vi trovino gli elementi di sicurezza e di comodità indispensabili al suo incremento ed alla sua prosperità. Per certo, piacemi ripeterlo, il governo italiano farà ogni sforzo affinché Brindisi sia in ogni parte pari ai destini che gli sono assicurati dalla sua posizione, e dalle antiche sue tradizioni, e diventi, anche sotto il rispetto materiale, uno scalo di primo ordine"²⁰⁰. L'on. Dentice ritenne rassicuranti i chiarimenti offerti dal ministro che ringraziò "per le dichiarazioni fatte"²⁰¹.

Il 27 febbraio 1872 l'inviato straordinario e ministro plenipotenziario a Washington, Luigi Corti (1823-1888), informava il ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta, sulla possibilità della visita di una delegazione giapponese in Italia che avrebbe fatto rientro in patria imbarcandosi a Brindisi su navi della flotta imperiale: "Il signor Mori [Jugoi Arinori Mori (1847-1899) incaricato d'affari del Giappone a Washington] mi disse che due o tre navi di guerra del Giappone verrebbero a prenderli in Europa per ricondurli al Giappone pel canale di Suez, né essere tuttavia deciso dove

¹⁹⁹Ivi, p. 450.

²⁰⁰Ibidem.

²⁰¹Ibidem.

queste navi avrebbero ad aspettare l'ambasciata, il suo governo esitando fra Costantinopoli ed un porto d'Italia. Cui replicai che non avendo essa l'intenzione di concludere trattati colla Turchia, il porto di Brindisi mi sembrava di gran lunga il più conveniente”²⁰².

Il 26 aprile 1872 l'agente e console generale in Alessandria d'Egitto, Giuseppe De Martino, riferisce al ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta sull'arrivo al Cairo di una missione birmana diretta verso l'Italia e l'Inghilterra. Nel corso dell'incontro col responsabile della delegazione, guidata dal ministro Kinwun Mingyi U Kaun (1822-1908), De Martino diede indicazioni “di dirigersi a Brindisi, e quindi direttamente a Roma, ove sarebbe ricevuto dalla E. V. e di fargli prevedere che probabilmente o un funzionario speciale, o le autorità di Brindisi avrebbero avuto l'incarico di riceverlo e guidarlo...L'inviato birmano ci ha espressa all'orientale la sua riconoscenza, ed avendo deciso di dirigersi a Brindisi si è riservato di farmi sapere il giorno dell'partenza pregandomi di telegrafarlo a V. E.... Il commendator Aghemo [Natale Aghemo, capo gabinetto di Vittorio Emanuele II,] mi ha detto che per parte sua ne avrebbe telegrafato a Sua Maestà, e perciò l'E. V. potrà prendere un accordo con la Real Casa per mandare qualcuno ad incontrare questa missione allorché arriverà a Brindisi.”²⁰³. Il 1 maggio 1872 Giuseppe De Martino telegrafava al ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta: “Missione birmana parte domani, giungerà Brindisi 5, proseguendo Roma. Necessaria persona riceverla e guidarla”²⁰⁴.

Il 17 maggio 1872 il conte Raffaele Ulisse Barbolani, inviato straordinario e ministro plenipotenziario a Costantinopoli, informa il ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta sulla situazione dell'impero ottomano e sul transito da Brindisi di sir Henry George Elliot (1817-1907), ambasciatore di Gran Bretagna a Costantinopoli: “È mio debito intanto far conoscere a V. E. che sir Henry Elliot, che è venuto a vedermi dopo il suo ritorno da Brindisi, ... mi è sembrato più che mai geloso della influenza russa e deciso a combatterla a tutta oltranza”²⁰⁵.

Il 1882 muove da Brindisi una rappresentanza ufficiale del governo italiano diretta a Costantinopoli e quindi in Crimea per l'inaugurazione di un memoriale dedicato ai caduti nel corso della guerra lì combattuta: “Nel 1882 il governo italiano nell'intendimento di inaugurare con solennità questo patrio ricordo, pensò di man dare colà una rappresentanza dell'esercito e dell'armata. In conseguenza fece opportune pratiche col governo russo, il quale accolse con viva premura, e venne stabilito che l'inaugurazione avesse luogo negli ultimi giorni di agosto coll'intervento anche delle autorità locali e specialmente di una rappresentanza di ufficiali e milizie dell'esercito russo. La commissione di rappresentanza partì da Brindisi la notte del 16 agosto, imbarcata su di un piroscafo della società di navigazione italiana per Costantinopoli”. Alla comitiva si associò Filomeno Consiglio, sindaco di Brindisi dal 12 febbraio 1878 al 21 luglio 1883 e dal 25 febbraio 1888 all'8 luglio 1890 col concittadino Napoleone Annovazzi, entrambi presenti il 28 agosto 1882 all'inaugurazione del monumento²⁰⁶.

In un momento di crisi nei rapporti italo-turchi, nel luglio-agosto 1894, appare di non lieve importanza la sussistenza della linea di navigazione Brindisi-Costantinopoli; Il 30 luglio 1894 il barone Alberto Blanc, ministro degli esteri, comunica ad Alessandro Giovanni Guasco conte di Bisio, consigliere dell'ambasciata a Costantinopoli, incaricato d'affari *ad interim* dal 3 luglio al 12

²⁰²MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani*, II serie: 1870-1896, vol. 3, cit., doc. 371, p. 369.

²⁰³Ivi, doc. 485, p.495.

²⁰⁴Ivi, doc. 493, p.502; anche nell'itinerario di rientro in patria, il 1873, la delegazione birmana transitò da Brindisi: “*Les envoyés peuvent alors reprendre le train en direction de Turin, le 17 février, puis Rome, Brindisi, avant de repartir pour Suez*” (A. CANDIER, *Histoire et temporalité à travers douze extraits du journal de voyage d'un ambassadeur birman en France (1874)*, in “*Journal Asiatique*”, 295 (2), 2007, pp.221-347; pp. 233-234; il 7 marzo 1874 Kinwun Mingyi U Kaun è incaricato di una nuova missione in Europa nel corso della quale giunge nuovamente a Brindisi (Ivi, p. 275). Vedi pure S. ANGELINI, *Il tentativo italiano per una colonia nel Borneo (1870-1873)*, in “*Rivista di Studi Politici Internazionali*” Vol. 33, No. 4 (Ottobre-Dicembre 1966), pp. 526-579.

²⁰⁵Ivi, doc. 524, p.544.

²⁰⁶P. L. PERDOMO, *La guerra della Crimea degli anni 1854-1855-1856: reminiscenze del cav. Pier Luigi Perdomo*, Brescia: Stab. Tip. Istituto Pavoni, 1884, pp. 497 e 500.

agosto 1894: “Il sultano [Abdul Hamid II (1842-1918), sultano dal 31 agosto 1876 al 27 aprile 1909] era libero di interdire ogni rapporto tra i suoi sudditi Musurus e la famiglia italiana Catalani. Ha preferito un rifiuto che compie la serie delle risoluzioni ingiustificate prese negli ultimi anni dalla Porta a danno degli interessi italiani. Dia ordine allo stazionario *Mestre* di recarsi all'entrata degli stretti in tempo per prendersi a bordo e condurre a Therapia il comm. Catalani [Tommaso Catalani ministro plenipotenziario a Copenaghen, dal 13 agosto 1894 ambasciatore a Costantinopoli] che partirà da Brindisi col postale italiano dell'8 agosto”. Guasco Di Bisio, in risposta al ministro Blanc, il 3 agosto 1894 rileva: “Prego V.E. di volermi telegrafare se debbo annunciare alla Sublime Porta la partenza del comm. Catalani da Brindisi l'8 corrente per Costantinopoli. L'avverto che malgrado l'avviso nessun funzionario ottomano andrà a riceverlo”. Il 4 agosto 1894 Blanc risponde ai quesiti postigli: “Ricevuto suo telegramma di ieri. 1. Non faccia più comunicazioni alla Porta circa arrivo ambasciatore, il quale non ha bisogno cortesie turche per assumere alta protezione interessi italiani nell'impero. Squadra partita ieri dal Pireo per Besika dove sarà il 5. Il postale italiano che salpa l'8 da Brindisi dovrà incontrarsi all'entrata degli Stretti col *Mestre*. L'ambasciatore passerà a bordo dello stazionario e andrà conferire coll'ammiraglio Racchia. La squadra rimarrà a Besika mentre il *Mestre* condurrà l'ambasciatore a Costantinopoli. Ella dovrà perciò procurarsi in anticipazione il permesso pel ritorno del *Mestre*”²⁰⁷.

Il 1 giugno 1872 Lorenzo Annibale Costantino Nigra, inviato straordinario e ministro plenipotenziario a Parigi, informa sul transito da Brindisi di Jules François Camille Ferry (1832-1893), inviato straordinario e ministro plenipotenziario di Francia ad Atene (1872-1873): “Il signor Ferry ch'è venuto oggi a vedermi ... si propone anzi, rendendosi per la via di Brindisi ad Atene, di passare per Roma, nel quale caso egli avrebbe l'onore di presentarsi all'E. V. munito di una mia lettera d'introduzione”²⁰⁸.

Il 7 dicembre 1872 il ministro degli esteri Emilio Visconti Venosta riferisce al conte Raffaele Ulisse Barbolani, inviato straordinario e ministro plenipotenziario a Costantinopoli: “Con il corriere di oggi parte, per la via di Brindisi, il signor cavaliere Giovanni Giaccone, consigliere d'appello, già console giudice in alessandria d'egitto e delegato per l'italia nella commissione internazionale che elaborò al Cairo le basi della riforma giudiziaria dell'Egitto. questo distinto magistrato fu uno dei componenti la commissione appositamente istituita dal nostro ministero di grazia e giustizia per riferire sul progetto approvato dai delegati delle potenze e l'opera sua conciliante e prudente giovò non poco a condurre i lavori preparatori della riforma al punto in cui essi si trovavano quando l'Egitto volle deferire alla riunione dei rappresentanti diplomatici in Costantinopoli la soluzione delle ultime difficoltà”²⁰⁹.

Il 19 o 20 dicembre 1872 il ministro degli esteri Emilio Visconti Venosta informa Carlo Cadorna (1809-1891), inviato straordinario e ministro plenipotenziario a Londra (1869-1875), d'essersi incontrato a Roma con sir Henry Bartle Edward Frere (1815-1884) che si recava a Brindisi per imbarcarsi diretto a Zanzibar. Il *Foreign Office* gli aveva dato mandato al fine di negoziare un trattato con il sultano, Barghash ibn Sa'īd [(1837-1888) sultano di Zanzibar dal 1870 al 1888], relativo alla soppressione del traffico di schiavi. Il 1875 sarebbe sbarcato a Brindisi, il 26 gennaio, dal piroscafo del Loyd Austriaco *Barone Koerber*, diretto a Londra, il sultano stesso di Zanzibar, Barghash ibn Sa'īd, con cui Frere aveva discusso²¹⁰.

²⁰⁷ MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani*, II serie: 1870-1896, vol. 26, cit., doc. 469, p. 310; doc. 477, p. 313; doc. 479, p. 314. Catalani morirà improvvisamente a Therapia il 28 luglio 1895.

²⁰⁸ *Ivi*, vol. 3, doc. 539, p. 559.

²⁰⁹ *Ivi*, doc. 222, pp. 216-217. Sul ruolo di Giaccone vedi pure M. S. W. HOYLE, *The mixed courts of Egypt, 1875-1949; a study of their development and operation, and their influence on post-war egyptian law. Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy. School of Oriental and African Studies. Department of Law. University of London*, september 1983, p. 54.

²¹⁰ *Ivi*, vol. 4, cit., doc. 235, p. 227.

Con legge del 30 giugno 1872, n. 910. concernente il “bonificazione della valletta di Fiume Piccolo presso Brindisi” il governo dava seguito e concretizzava quanto già promesso in materia. Si autorizzava così “ la spesa straordinaria di lire 181,900 pel colmamento e risanamento delta valletta di Fiume Piccolo presso Brindisi, da stanziarsi in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per il 1872, colla denominazione: Bonificazione dell'Agro Brindisino”. Alla spesa concorrevano gli enti locali: “Pel concorso nella spesa, deliberato dalla provincia di Lecce in lire diciottomila, da pagarsi nel 1872, e dalla città di Brindisi in lire ventisettemila quattrocento settantacinque, pagabili in tre rate annuali a partire dal 1872, sarà iscritto apposito capitolo nei bilanci attivi delle Finanze per gli anni 1872, 1873 e 1874, colla denominazione: Concorso della provincia di Lecce e della città di Brindisi nelle opere di bonificazione dell'agro brindisino”²¹¹.

In realtà il problema delle bonifiche si trascinerà molto a lungo; l'on. Gaetano Brunetti, in un intervento alla Camera il 21 giugno 1891, rilevava: “Un primo gruppo comprende le bonifiche dipendenti da antichi editti; un secondo gruppo le bonifiche dipendenti dalla legge 23 luglio 1881 e 1888, ed un terzo gruppo dalle due leggi del 25 giugno 1882, e del 4 luglio 1886. E tutti questi gruppi rappresentano complessivamente uno stanziamento di 2,618,000 lire, oltre 322,000 lire di spese generali che sono nel quarto gruppo, il che forma insieme la somma di 2,940,000 lire. Ed io, leggendo le cifre di questa categoria, se mi sono immensamente rallegrato che vistose somme (100, 200 e persino 500 mila lire) siano stanziare per le bonifiche di alcune provincie, non poteva certamente rallegrarmi nel vedere quasi completamente dimenticata una delle più vaste regioni d'Italia, cioè la regione delle Puglie. Io mi guarderò bene dal parlare del Barese, del Foggiano, perché non sono uso di mettermi mai innanzi ai miei onorevoli colleghi, che degnamente rappresentano quelle popolazioni. Ma mi sono assai contristato nel vedere che son quasi dimenticate le bonifiche della penisola otrantina. Questa penisola è quasi tutta cinta dall'Adriatico e dal Jonio, e che lungo queste marine, da Ostuni a Brindisi, da Brindisi ad Otranto, a Gallipoli, a Taranto, ha grandi zone paludose, delle quali 3,000 ettari furono riconosciuti di prima categoria dal governo stesso con decreto del 3 luglio 1885; ebbene, ripeto, io sono rimasto per verità molto meravigliato, e assai contristato, nel vedere che in bilancio sono stanziare soltanto 4,000 lire per la salina di San Giorgio sotto Taranto, e, notate, o signori, 500 lire sole per l'agro brindisino. Io, onorevole ministro [Ascanio Branca (1840-1903), ministro dei lavori pubblici dal 06.02.1891 al 15.05.1892], avrei preferito che per queste bonifiche nulla fosse stanziato, perché credo sia meglio il nulla che una cifra derisoria, e le provincie preferiscono piuttosto l'oblio che l'apparente disprezzo. Dico apparente, perché sono certo che né il ministro, né i colleghi della giunta possono obliare e disprezzare quelle provincie, specialmente il ministro, il quale ha avuto parole così benevole in favore delle Puglie a proposito della questione ferroviaria e degli aumenti patrimoniali. Ma io spero che il ministro mi dirà le riposte ragioni di questo oblio, e che vorrà far qualche cosa per le Puglie coi residui o con altre somme fuori, o dentro il bilancio. Ma più che delle Puglie, mi duole di non vedere assegnata in questa categoria nessuna somma per tutte le bonifiche stabilite dalle leggi del 1882 e del 1886, che sono le due leggi fondamentali che abbiamo intorno quest'importante problema. Ma, dunque, si dovrà dire che queste due leggi sono divenute lettera morta? Che dal 1882 fino ad oggi nulla si è fatto in applicazione di quelle leggi? Dunque, i decreti del 1885 e del 1887, ricordati anche dalla giunta del bilancio, che riconobbero un'immensità di bonifiche di prima categoria per moltissime provincie del regno, sono anch'essi divenuti lettera morta? Ciò mi dorrebbe assai. Forse il ministro vorrà dirmi che le provincie non hanno curato, che i comuni non hanno preso interesse, che i proprietari sono stati indifferenti, che le leggi, in altri termini, sono state inefficaci. Ebbene, io domando all'onorevole ministro: se queste due leggi, che sono le sole fondamentali che abbiamo, sono state inefficaci, perché il governo non ha provato a renderle efficaci? Perché la nostra giunta del bilancio, che si è occupata di tante leggi, ed ha richiamato anche per mezzo del suo valente relatore, onorevole Ferraris [Maggiorino Ferraris (1856-1929)], l'esame di molte disposizioni e di molti decreti, non ha sentito questa mancanza di esecuzione delle

²¹¹ “Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia”, 15 luglio 1872, n. 194, p. 1.

leggi del 1882 e 1886, e non ha accennato almeno ad una riforma delle leggi stesse? Io spero d'avere su ciò un'adequata risposta dal ministro. Ma giacché siamo su questo terreno, mi permettano di esporre, in brevi parole, un mio concetto. L'illustre Baccarini [Alfredo Baccarini (1826-1890)], di cui abbiamo ogni giorno occasione di rimpiangerne amaramente la perdita, dopo molti studi, dopo cinque anni di elocubrazioni, giunse a risolvere un problema, che per 20 anni i suoi predecessori non avevano risolto, neppure l'illustre Manna [Giovanni Manna (1813-1865)] che meritatamente era in fama di grande economista. L'illustre Baccarini, e lo so bene io che avevo l'onore di far parte della giunta parlamentare, con grande amore e grande studio provvide acché la legge venisse innanzi al parlamento nazionale. Egli ebbe tre grandi concetti: il primo, che le bonifiche dovevano compiersi per iniziativa dello stato; il secondo, che la direzione delle bonifiche stesse doveva essere assunta dallo stato e dai suoi ingegneri; il terzo, che nelle spese dovevano concorrere le provincie, i comuni, e quindi i consorzi, o facoltativi od obbligatori. La legge del 1886 (mi permetterà la Camera che anche sopra una legge io faccia le mie osservazioni) peggiorò quella del 1882, anzi vi diede fondo, perocché la legge del 1886 esonerò lo stato da parecchi oneri (e su ciò non muovo alcuna censura) e volle i capitali distribuiti in annualità, perché fosse più lieve l'aggravio del bilancio dello stato, ma d'altro lato esonerò completamente lo stato abbandonando all'iniziativa dei comuni, delle provincie, e dei cittadini le opere di bonificazione. Fu questo l'errore della legge 1886, e quindi Ella, onorevole ministro [Ascanio Branca] dovrebbe richiamare (anche con una nuova legge) la legge del 1886 ai suoi veri principii. Il fatto è, cheché si dica e si pensi (coloro i quali blandiscono troppo le popolazioni, non portano gran beneficio ad esse; e da questi banchi bisogna dir la verità, anche che urti la suscettibilità delle provincie, dei consorzi, degli enti morali), il fatto è che le provincie si sono addormentate, i comuni se ne sono rimasti pigri ed inerti, ed i proprietari sono stati impassibili spettatori. Ebbene, allora che cosa si deve fare? Signori, fu detto, l'altro giorno, da un collega di cui non ricordo il nome, che questo è il primo problema che l'Italia deve risolvere; che è un problema forse superiore a quello delle ferrovie. Abbiamo centinaia di migliaia di ettari di terreno sepolti sotto le acque; abbiamo milioni di uomini, i quali vivono nell'ambiente del miasma; e nelle Puglie, e specialmente nella mia provincia, vi sono molti e molti paesi in cui il miasma è assai più dannoso che nella campagna romana e nelle maremme toscane. Dinanzi a questo altissimo bisogno della nazione, non dobbiamo noi trovar modo di rinvigorire il corpo e l'anima dei nostri concittadini, risanando l'ambiente in cui vivono? Non dobbiamo impedire queste sottrazioni che fa il miasma, di agricoltori alla terra, di buoni soldati all'esercito, di grande produzione alla ricchezza nazionale? Io credo che, se v'ha materia in cui dovrebbe imporsi la spesa obbligatoria ai comuni, alle provincie, agli enti morali, ai consorzi, sia proprio quella della bonificazione delle paludi. Comprendo che, a sentirmi parlare di spesa obbligatoria, i liberisti inarcheranno le ciglia, ma loro rispondo che si tratta di milioni d'uomini premuti da un urgente bisogno. Quando le nostre campagne fanno migliaia di contadini pallidi, sparuti, impotenti al lavoro, io credo che lo stato abbia diritto d'imporre quest'obbligo alle provincie, ai comuni, ai proprietari. E, imponendolo, farebbe anche un beneficio ad essi medesimi: perché le provincie ed i comuni vedrebbero rinvigorire le loro entrate; i proprietari avrebbero maggior concorrenza d'affittuari e la mano d'opera più a buon mercato: finalmente ne vantaggerebbe la produzione. Io credo che il concetto dell'obbligatorietà di questa spesa, non sarebbe strano, quando le nostre leggi, e specialmente la legge comunale e provinciale, annoverano molte spese obbligatorie per le provincie ed i comuni. Non sono obbligatorie le strade comunali? non è obbligatoria la pubblica istruzione, e le spese tutte per i cimiteri, per i trovatelli, pel concorso alle strade ferrate di 3^a categoria, e tante altre, che sarebbe lungo enumerare? e perché non dovrebbe essere obbligatoria la spesa per combattere il miasma palustre? Mi auguro che l'onorevole ministro vorrà prendere a cuore questa grave questione, e mi auguro ancora di avere una parola di conforto per quella regione delle Puglie, la quale, per quanto sia popolata e fertile e feconda di frutti, in questo bilancio è pur troppo ingiustamente dimenticata”²¹².

²¹²Atti del Parlamento Italiano. Discussioni della Camera dei deputati, XVII Legislatura - Sessione 1890 - 1891

Un assetto definitivo alle linee di navigazione che facevano riferimento a Brindisi si ebbe il 1872, anno in cui transitano da Brindisi diretti a Napoli, ove giungono il 6 marzo Cristiano IX (1818-1906) e Luisa d'Assia (1817-1898) re e regina di Danimarca, sotto il nome di conti di Falster²¹³, col progetto di legge, poi ratificato, presentato il 23 aprile 1872 dal senatore Giuseppe Devincenzi, ministro dei lavori pubblici (31 agosto 1871-5 luglio 1873) relativo, per quel che concerneva la città adriatica, sia alla “convenzione addizionale con la società R. Rubattino per il prolungamento fino alle Indie della navigazione fra i porti del Mediterraneo e l'Egitto” che “alla rescissione dei contratti postali con la compagnia di navigazione Adriatico-Orientale e per la sostituzione da Brindisi ad Ancona e Venezia del servizio della compagnia di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale a quello dell'Adriatico-Orientale”. Circa quest'ultimo aspetto, il ministro precisava: “La sola convenzione colla società Adriatico- Orientale, approvata per legge del 1862, ebbe, oltre allo scopo di metterci in comunicazione diretta con l'Egitto, quello principalissimo di additare la via del più celere transito fra le Indie e l'Europa e di attrarre perciò sul nostro territorio il passaggio della valigia anglo-indiana. Né le previsioni fallirono; da che, come è noto, già da oltre un anno, attraversando dapprima il Brennero, ed ora la galleria del Frejus, le valigie indiane passano per l'Italia, imbarcandosi a Brindisi alla volta di Alessandria... Per citarvi un esempio, noi vi riferiremo quanto si legge nella relazione fatta dal Consiglio di amministrazione della società delle strade ferrate meridionali nel giugno 1871, cioè, che i viaggiatori imbarcati e sbarcati a Brindisi dal 24 ottobre 1870, giorno in cui vi transitò la prima valigia principale, a tutto il 30 aprile 1871, poco più di sei mesi, ascesero a 1605; numero che tendeva sempre più ad aumentarsi, così che nella prima quindicina del maggio 1871 salì a 216”²¹⁴. Circa la convenzione con la società Rubattino il ministro rilevava: “La posizione geografica d'Italia si presta mirabilmente al doppio ufficio. Essa indica la via del transito celere dell'Europa per le Indie, mediante la sua lunga arteria dalle Alpi ad uno dei porti del mezzogiorno, fra i quali fu scelto quello di Brindisi, per la sua naturale ampiezza, per la facilità di accesso e per la sua storica importanza. Il governo italiano infatti ebbe cura di prolungare fino dal 1864 la ferrovia adriatica fino a Brindisi, di mettere quel porto nelle condizioni necessarie per farne scala dei viaggi celeri verso l'Egitto, e di creare una navigazione postale fra Brindisi ed Alessandria, che doveva aprire la via al trasporto di tutte le valigie indo europee. Nondimeno molte furono le difficoltà da sormontare perché le valigie, le quali appunto rappresentano il movimento complessivo della posta, dei viaggiatori e della merce preziosa, abbandonassero la via di Marsiglia per quella di Brindisi. Ormai però il fatto può dirsi compiuto, da che fin dal 1869 l'Inghilterra si indusse a profittare della nostra linea per una valigia supplementare, la quale ebbe corso con tale regolarità e con sì costante vantaggio di tempo da far accettare questa via in definitivo, facendo passare per la via del Brennero la valigia principale fino dall'ottobre 1870. Compiuta poi l'opera portentosa del traforo del Cenisio, le dette valigie attraversano la galleria del Frejus dal principio dell'anno in corso. Non così sollecitamente poté il governo italiano attuare i provvedimenti diretti a moltiplicare i commerci verso i mari orientali. Esso ebbe però mai sempre innanzi agli occhi il chiaro concetto che, pur facendo di Brindisi il punto di attacco per la linea celere fra le Indie e l'Europa, dovesse poi quel porto servir di larga scala ai prodotti dell'Oriente, che non avessero destinazione prestabilita; di modo che Brindisi dovesse un giorno diventare emporio nel Mediterraneo, di un vasto commercio da irradiarsi ai porti ed alle regioni dell'Europa meridionale e centrale... Nel tempo stesso avvisava il governo che i due principali mari onde è bagnata l'Italia, il Tirreno e l'Adriatico, dovessero aver proprie linee di navigazione per il grosso commercio verso l'Oriente, da convergere, se possibile, ad un sol punto. Il mettere in atto tale

(03/06/1891 - 28/06/1891), Volume (III): *I Sessione dal 03/06/1891 al 28/06/1891*, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1891, pp. 3817-3819.

²¹³COMANDINI-MONTI, *cit.*, p. 96.

²¹⁴*Camera dei Deputati. Legislatura XI – sessione 1871-72 dal 27 novembre 1871 al 19 ottobre 1873 (regio decreto del 9 novembre). Raccolta dei documenti stampati per ordine della camera*, volume VI – n° 100 al 132, Roma: per gli eredi Botta tipografi della Camera dei Deputati, 1873, Doc. 106, p.2.

disegno fu paralizzato finora dalle condizioni economiche del paese, ma nondimeno, quando nel 1869 si compiva il gran fatto dell'apertura dell'istmo di Suez, poco dopo che la locomotiva attraversava le Alpi per la via del Brennero, il governo italiano vide la necessità di stipulare due convenzioni: la prima con la società Adriatico-Orientale per il prolungamento da Brindisi a Venezia della linea di Egitto; la seconda con la società Rubattino per un corso di navigazione commerciale fra Genova e l'Egitto ad ogni settimana. Con una di esse convenzioni si faceva partecipare Venezia, come il porto più prossimo allo sbocco del Brennero, al commercio direttamente verso l'Egitto ed indirettamente verso le Indie.

Con l'altra si favoriva il traffico del Mediterraneo verso quelle regioni, che venivano così poste in relazione coi porti importantissimi di Messina, Napoli, Livorno e Genova. Il doppio provvedimento, mentre che tutte le nazioni di Europa si affrettavano a mettersi in comunicazione colle Indie, fu adottato in via di urgenza con decreto reale del 9 settembre 1869, che ottenne di poi la vostra sanzione e fu approvato per legge del 20 giugno 1871²¹⁵.

Illustrando la "Convenzione colla società Peninsulare ed Orientale e con quella Adriatico-Orientale pel servizio dell'Adriatico verso l'Egitto e le Indie", il ministro rilevava: "Già vi accennammo, o signori, alla special natura del problema della navigazione adriatica verso le Indie, per condizioni eccezionali, che ne inceppano la soluzione. Noi abbiamo in questo mare la società Adriatico-Orientale, incaricata del servizio da Venezia ad Ancona, Brindisi, Alessandria d'Egitto per le leggi 3 agosto 1862, 23 agosto 1868 e 20 giugno 1871, la quale fa carico all'erario dell'annua spesa di lire 1,347,840, con privilegio contro qualunque sussidio o favore del governo ad altra compagnia per servizi verso l'Egitto.

Da un'altra parte la linea postale fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto viene esercitata dalla potente compagnia di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale, che esegue il trasporto delle valigie anglo-indiane, e di tutte quelle che hanno corso per mezzo dei servizi inglesi.

Nel fondo dell'Adriatico poi vediamo il porto di Trieste, divenuto, per lungo studio e per ingenti sacrifici del governo austriaco, emporio del commercio di quel mare, sede di una compagnia ricca ed operosa, quale è il Lloyd austriaco, intesa, a monopolizzare il commercio di quella gran parte dell'Europa centrale, cui giova far sboccare le sue merci nell'Adriatico, per inoltrarle ai mari del Levante e delle Indie.

Il commercio di Venezia, scarso per sé stesso, sarebbe nondimeno suscettivo di molto incremento, attraendo per la via del Brennero una gran parte delle merci, che con vantaggio di tempo potrebbero affluirvi dalla Svizzera, dalla Baviera, dalle provincie Renane, ed in generale da un'estesa zona dell'Europa centrale. Cotesto commercio di Venezia, sebbene aumentato di molto da che fu prolungata la navigazione dell'Adriatico Orientale fra Brindisi e quel porto, non ebbe tuttavia quell'espansione, che sarebbe lecito sperare quando il traffico ne fosse affidato ad una società, la quale, passando pel canale di Suez ai mari dell'Indo-China, ovvero stabilendo frequenti servizi cumulativi di rannodamento per l'Egitto alle linee che fanno capo al Mar Rosso, offrisse quei mezzi di facile ed economico trasporto, che presenta la via di Trieste.

A documento di queste verità, eccovi, innanzitutto, un quadro del movimento dei passeggeri e delle merci, effettuato nei porti di Venezia, Ancona e Brindisi negli anni 1870 e 1871 dai battelli della società Adriatico Orientale²¹⁶.

Proseguiva il ministro: "Voi vedrete da questa statistica che il movimento di Venezia è stato appena di t. 74 e un terzo in media per ogni viaggio nel 1870, e di 83 e mezzo nel 1871; che quello di Ancona è stato nei due anni sopra indicati di 2 e mezzo, ed 8 e mezzo rispettivamente e che quello di Brindisi finalmente fu di t. 5 di e due terzi in media nel 1870, discese a 4 e due terzi nel 1871.

²¹⁵Ivi, pp.6-7.

²¹⁶Ivi, p.11.

Venezia						Ancona						Brindisi					
		1870		1871				1870		1871				1870		1871	
		Merci	Quintali	Passeggeri	Numero			Merci	Quintali	Passeggeri	Numero			Merci	Quintali	Passeggeri	Numero
Esportazione.						Esportazione.						Esportazione.					
In Venezia per	Ancona	999	252	2142	297	In Ancona per	Alessandria	1013	130	3130	147	In Brindisi per	Alessandria	1443	982	1465	580
	Brindisi	1395	54	1754	47		Brindisi	196	31	185	40		Ancona	116	38	531	36
	Alessandria	42679	523	39853	376		Venezia	265	133	1644	195		Venezia	2582	54	1137	74
Importazione.						Importazione.						Importazione.					
per Venezia	Alessandria	29430	564	40333	493	per Ancona	Venezia	999	282	2142	297	per Brindisi	Alessandria	177	1091	20	608
	Brindisi	2582	54	1137	74		Brindisi	116	38	531	36		Ancona	196	31	185	40
	Ancona	265	133	1644	195		Alessandria	78	335	1171	153		Venezia	1395	54	1754	47
Totali . . .		77351	1580	86893	1482	Totali . . .		2688	919	8803	868	Totali . . .		5909	2250	5092	1385
Cioè in media, per ogni viaggio:						Cioè in media, per ogni viaggio:						Cioè in media, per ogni viaggio:					
1870 - Passeggeri 15 - merci - Quint. 743 = Tonn. 74 1/3						1870 - Passeggeri 9 - merci - Quint. 25 = Tonn. 2 1/2						1870 - Passeggeri 21 - Mercì - Quint. 56 = Tonn. 5 2/3					
1871 id. 14 id. > 835 > 83 1/2						1871 id. 8 id. > 84 > 8 1/2						1871 id. 13 id. > 48 > 4 2/3					
Differenza . . . { In più - Quintali 92 = Tonnellate 9.						Differenza . . . { In più - Quintali 59 = Tonnellate 6.						Differenza . . . { In più					
In meno						In meno						In meno - Quintali 8 = Tonnellate 1.					

Da un'altra parte abbiamo voluto raccogliere i dati del movimento effettuato dai piroscafi della società Peninsulare fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, il quale fu il seguente nel 1871²¹⁷. I dati dimostravano “ad evidenza che il porto di Brindisi, utilissimo al trasporto delle valigie ed al transito dei viaggiatori, non offre per ora al commercio se non quell'alimento che possono dare la esportazione e la importazione dei valori e delle merci preziose, per cui è principal condizione la celerità... ripeteremo il concetto che ci siamo formato della varia destinazione dei porti di Brindisi e di Venezia. Al primo spetta principalmente per ora l'ufficio di servire al movimento postale ed a quello dei viaggiatori e delle merci preziose fra l'Europa e gli scali dell'Indo-China, fino a che non vi si svolgerà, come già dicemmo, il commercio dei depositi; al secondo è riservato il servire al grosso commercio che, per una zona importante dell'Europa, andrà facendosi in sempre crescenti proporzioni coi ricchi mercati al di là del canale di Suez”²¹⁸.

Circa il servizio postale affidato alla Adriatico-Orientale “rendesi oggi inutile ... dopo che si ebbe conseguito il fine principale di attirare sul nostro territorio il corso delle Valigie anglo - indiane. Infatti, il movimento postale che noi abbiamo con l'Egitto e con gli scali al di là di Suez, nonostante il mantenimento del servizio italiano, viene affidato, al presente, ai battelli della compagnia inglese, perché gli arrivi e le partenze di questi, per le esigenze del transito della Valigia anglo - indiana, sono posti in coincidenza coi treni ferroviari espressi fra Modane ed Ala a Brindisi da una parte, e dall'altra con quelli che attraversano l'Egitto, i quali sono essi stessi in coincidenza con le linee degli altri piroscafi da Suez verso gli scali indiani. In tale condizione di cose si presentava spontanea l'idea di svincolarci dagli impegni colla società Adriatico-Orientale, la cui vita, se non ebbe finora campo a ridestarsi, non potrebbe d'ora innanzi che intisichire per la forte

²¹⁷Ivi, p.13.

²¹⁸Ivi, pp.14-15.

concorrenza che le viene esercitata nel porto di Venezia dalla compagnia del Lloyd austriaco, e nel porto di Brindisi da quella inglese Peninsulare ed Orientale”²¹⁹. La scelta della *Peninsular* appariva, alla luce dei fatti, ampiamente giustificata: “Voi sapete che questa compagnia è concessionaria per conto del governo inglese, non solo del servizio da Brindisi ad Alessandria in ogni settimana, ma ben anche di tutte le linee di collegamento da Suez ai mari delle Indie, della China, del Giappone e dell’Australia. Essa esercita i seguenti servizi: 1° Linea settimanale da Brindisi ad Alessandria; 2° Linea settimanale da Southampton ad Alessandria; 3° Linea settimanale da Suez ad Aden e Bombay; 4° Linea quindicinale da Aden a Calcutta; 5° Linea mensile da Point de Galles a Sydney; 6° Linea quindicinale da Bombay a Hong-Kong e Shanghai; 7° Linea quindicinale da Hong-Kong a Yokoama. In questi viaggi essa tocca i più importanti scali dei mari indiani, ed ha servizi cumulativi, tanto col Mediterraneo per le merci che transitano con la ferrovia dell’Egitto, quanto coi piroscafi francesi che percorrono altre linee negli stessi scali dell’Indo-Cina. Attualmente quella compagnia possiede 46 piroscafi della forza complessiva di cavalli 19,780 e della portata di t. 101,873, i quali percorrono in ogni anno 448,372 leghe marine, pari a miglia 1,345,116, come dal quadro qui appresso: Linea Brindisi-Alessandria d’Egitto leghe 28,496; Linea Southampton-Gibilterra-Malta- Alessandria leghe 103,632; Linea Suez-Aden-Bombay leghe 105,144; Linea Aden-Point de Galles-Madras-Calcutta leghe 59,852; Linea Point de Galles-King 's George Sund Melbourne-Sydney leghe 41,736; Linea Bombay-Penang-Singapore-Hong Kong e Shanghai leghe 81,432; Linea Hong Kong-Yokoama leghe 28,080. Totale leghe 448,372.

Dei suddetti piroscafi ve ne ha 27, la cui portata superiore alle 2 mila t. varia fino alle 4 mila, mentre i rimanenti sono tutti della portata da 1200, a 2000 t. di registro. Il sussidio attribuito dal governo inglese a tali servizi ascende a circa 12 milioni all’anno. Con questi potenti mezzi il commercio esercitato dalla Peninsulare con le Indie è enorme, e raggiunse nello scorso anno il valore di circa 830 milioni di lire. Quando, per gli sforzi fatti incessantemente dal governo italiano, la valigia delle Indie lasciò l’antico porto di partenza, che era quello di Marsiglia, per far capo a Brindisi, la società Peninsulare, col trasferirsi in quest’ultimo porto, dovette abbandonare il commercio che si era acquistato a Marsiglia e che ora è passato alla compagnia delle Messaggerie francesi. La società Peninsulare però conserva tuttavia la importantissima linea settimanale da Southampton ad Alessandria, la quale, con le linee di congiunzione al di là di Suez, provvede al gran commercio anglo-indiano. Vistasi essa vincolata ai viaggi di Brindisi, non trovando in questo porto quell’alimento di traffico, che deve venire in soccorso alla sovvenzione governativa pel servizio postale, e dovendo pure far capo ad un porto, dove le sue navi trovassero gli acconci necessari per raddobbarsi e rifornirsi, avvisava ad un qualche prolungamento della linea mediterranea che meglio rispondesse allo scopo...D'altronde il governo svincolandosi dalla società Adriatico -Orientale, non poteva fidare sulla eventualità delle corse, le quali l’avrebbero potuto essere spinte dalla società inglese verso Venezia, verso Trieste od anche verso Marsiglia, a seconda dei carichi che, come ben sapete, variano grandemente nelle diverse stagioni. Oltre a ciò poi era per noi sommamente importante di confermare la partenza da Brindisi della società inglese, per meglio assicurare il transito della valigia sul nostro territorio, anzi d’impegnare la società stessa a continuare la linea da Brindisi ad Alessandria, quando pure il governo della Gran Bretagna si avvisasse di non più inviare la sua posta indiana per l’Italia”²²⁰. La convenzione con “la società La Trinacria per un servizio di navigazione a vapore da Messina e da Venezia per Costantinopoli e viceversa” muoveva dalla premessa che il “nostro servizio di posta ha luogo al presente, tanto verso la Grecia, che verso la Turchia, a mezzo dei piroscafi austriaci e francesi; i primi in partenza dal porto di Brindisi, dove fanno scala, ad ogni settimana, i secondi da quello di Messina, per dove transitano due volte alla settimana. Noi abbiamo inoltre la linea di cabotaggio esercitata dal Peirano, la quale, nel suo viaggio fra Genova ed Ancona, si dirige da Gallipoli ogni settimana a Corfù, dove coincide con altra linea del Lloyd austriaco, proveniente da Trieste, in rotta poi diretta per Sira e

²¹⁹Ivi, p.15.

²²⁰Ivi, pp.16-17.

Costantinopoli. Nel senso inverso, i battelli del Peirano procedenti da Ancona, dopo toccato Brindisi, si volgono a Corfù, per quindi discendere a Gallipoli e continuare la linea di cabotaggio”²²¹. Per la via di Brindisi si aveva il seguente movimento:

Lettere franche.	Porti 38,261
Lettere non franche »	16,634
Campioni e stampe. »	29,952
Totale	Porti 84,850 ²²²

Con la nuova impostazione del servizio determinata dalla nuova convenzione si precisava: “Il porto di attacco dell'Adriatico esser non poteva commercialmente che Venezia, e noi volemmo che questa seconda linea facesse pur approdo a Brindisi, donde si prolungasse a Corfù, rannodandosi finalmente al Pireo con la linea procedente da Messina. Così il Pireo formerà il rannodamento delle due navigazioni, le quali proseguiranno con un sol piroscalo fino a Costantinopoli, toccando alternativamente Salonicco e Smirne. Tale itinerario ci parve il più acconcio per soddisfare commercialmente a tutte le esigenze, e per metterci in grado di sostituire la nuova navigazione a quella che esercita la società Peirano fra Brindisi e Corfù. Con questo doppio servizio nell'Adriatico e nel Mediterraneo, la Trinacria percorrerà il seguente numero di leghe:

Da Venezia a Brindisi Leghe	131
Da Brindisi a Corfù	39
Da Corfù al Pireo	122
Totale della linea adriatica . . .	Leghe 292” ²²³

Il progetto di legge presentato nella tornata del 23 aprile 1872 prevedeva la ratifica della convenzione “stipulata addì 14 aprile 1872, per la rescissione dei contratti postali con la compagnia di navigazione Adriatico-Orientale, e per la sostituzione da Brindisi ad Ancona e Venezia del servizio della compagnia di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale a quello dell'Adriatico-Orientale”²²⁴. L'importante documento stabiliva: “Il ministro dei lavori pubblici, quello di agricoltura, industria e commercio e quello delle finanze a nome dello Stato; Il signor Tommaso Sutherland, contraente a nome della società inglese di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale, ed il signor Paolo Delahante, a nome della società di navigazione italiana Adriatico-Orientale, entrambi in virtù di procure in debita ed ampia forma annesse alla presente convenzione, hanno concertato e stipulato quanto segue:

Art. 1. Sono resiliate le convenzioni stipulate fra il governo italiano e la società di navigazione Adriatico Orientale: del 2 gennaio 1862, ed approvata per legge 3 agosto 1862; quella sanzionata per legge del 23 agosto 1868; quella del 6 marzo 1869, approvata per regio decreto del 9 settembre 1869 e sanzionata per legge del 20 giugno 1871. Tali convenzioni saranno di nessun effetto in ogni loro parte dal giorno in cui andrà in vigore la presente, ai patti che saranno appresso dichiarati...

Art. 4 La società di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale, concessionaria del governo inglese dei servizi da Southampton e da Brindisi all'Egitto e delle linee di collegamento da Suez ai diversi porti dell'India, della China, del Giappone e dell'Australia, si obbliga verso il governo italiano di continuare il servizio settimanale fra Brindisi e l'Egitto fino al 28 febbraio 1878, secondo il suo contratto col governo inglese. In caso che il medesimo venisse sciolto, la società s'impegna a continuare tale servizio per suo conto, alle condizioni stabilite nella presente convenzione. Alle stesse condizioni la società di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale assume inoltre il servizio esercitato ora dall'Adriatico -Orientale sulla linea fra Brindisi-Ancona-Venezia, pel periodo sopradetto.

Art. 5. Il servizio della linea Venezia -Ancona- Brindisi.Egitto sarà fatto ogni settimana in andata ed in ritorno, con piroscali della velocità di dieci nodi all'ora e della portata non inferiore a 1200 t. di stazza, misura di costruttore.

²²¹Ivi, p.21.

²²²Ivi, p.22.

²²³Ivi, p.24.

²²⁴Ivi, pp.61 e 65.

Art. 6. La partenza da Venezia per Brindisi sarà stabilita in modo che, secondo la velocità normale di dieci nodi all'ora, si abbia una sosta di sei ore nel porto di Ancona e di dodici ore nel porto di Brindisi, prima della partenza da quest'ultimo porto della valigia anglo indiana. Uguali soste dovranno farsi nel viaggio di ritorno a Brindisi ed Ancona”²²⁵.

Il “Quaderno di oneri annesso alla convenzione per un servizio regolare di navigazione a vapore da Venezia e da Messina a Costantinopoli, e viceversa”, riservava un ruolo non secondario a Brindisi prevedendo:

“Art. 1. Il servizio dovrà essere fatto coi piroscafi della società concessionaria come segue: A) Un viaggio settimanale tra Messina e Costantinopoli, toccando il Pireo, ed alternativamente Smirne e Salonicco; B) Un viaggio settimanale fra Venezia e il Pireo, in coincidenza del precedente, con approdi a Brindisi e Corfù.

Art. 2. Il governo si riserva la facoltà di far toccare altri scali fra Venezia e Brindisi, senza che la società possa domandare aumento di sovvenzione, e la società avrà facoltà di toccare i porti di Sira, nel viaggio di Smirne e quello di Volo nel viaggio di Salonicco senza alterare le coincidenze al Pireo, ed i limiti della percorrenza fra i porti estremi, di cui all'articolo 4.

Art. 4. La partenza da Venezia sarà stabilita in modo che, con la velocità normale di cui all'articolo 7, e con la fermata obbligatoria, di non meno di ore dodici a Brindisi, ei raggiunga la coincidenza al Pireo del piroscafo proveniente da Messina, La sosta di non meno di dodici ore nel porto di Brindisi sarà pure obbligatoria nel viaggio di ritorno dal Pireo a Venezia”²²⁶.

Il 1873 giunge a Brindisi Nāṣer al-Dīn Shāh Qājār (1831-1896) scia di Persia dal 17 settembre 1848 al 1° maggio 1896; l'11 agosto era giunto a Bologna da cui il 12 riparte per lo scalo adriatico. Il 13 “giunge alle 10.40 ant. a Brindisi e alle ore 2 pom. si imbarca sul yacht ottomano *Sultanie* e parte per Costantinopoli”²²⁷.

Il 15 ottobre 1873 da “Bologna alle 3.15 ant. la regina di Grecia [Olga Konstantinovna di Russia] parte per Brindisi”. Qui sul “vapore *Anfitrite* giunge a Brindisi il re di Grecia [Cristiano Guglielmo Ferdinando Adolfo Giorgio di Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg (1845-1913) re di Grecia, col nome di Giorgio I dal 1863 alla morte] per incontrare la regina”. Il 16 ottobre alle 11 della sera, la regina di Grecia giunge a Brindisi, da cui riparte col re alle ore 12 per Corfù”²²⁸. Il 10 gennaio 1875 si annota: “Arriva stasera a Torino il principe Arturo d'Inghilterra [Arturo Guglielmo Patrizio Alberto di Sassonia-Coburgo-Gotha (1850-1942)] che riparte domattina per Brindisi”²²⁹.

Con legge 4 luglio 1878, n.4440, si convalidava il regio decreto 26 luglio 1877, n. 4000 (serie 2), col quale era stata approvata la convenzione “colla società Florio pel servizio marittimo Brindisi Taranto”²³⁰. Il 1° dicembre 1879, Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici presenta “alla Camera un disegno di legge per approvare la convenzione colla società inglese Peninsulare ed Orientale per il regolare servizio dei battelli a vapore tra Brindisi in coincidenza coi servizi per Alessandria d'Egitto ed oltre Suez”²³¹.

Il porto di Brindisi assunse sempre maggiore importanza col crescere dell'interesse dell'Italia verso l'area balcanica; L'ambasciatore a Berlino, conte Edoardo de Launay, riferisce al presidente del consiglio e ministro degli esteri, Agostino Depretis, l'8 marzo 1879 circa una nuova possibile espansione nei Balcani dell'Austria-Ungheria in direzione dell'Egeo, grazie all'avallo tedesco. Si

²²⁵Ivi, pp.65- 66.

²²⁶Ivi, pp.76- 77.

²²⁷COMANDINI-MONTI, cit., p. 210.

²²⁸Ivi, p. 225.

²²⁹Ivi, p. 329.

²³⁰Collezione celerifera delle leggi, decreti, istruzioni e circolari dell'anno 1878 e anteriori, parte 1, Roma: presso gli Editori, 1878, p. 35.

²³¹Atti del Parlamento Italiano. Discussioni della Camera dei Deputati. XIII Legislatura - Sessione 1878 - 1879 (19/11/1879 - 26/01/1880), Volume (X): II Sessione dal 19/11/1879 al 26/01/1880, Roma: Tipografia Eredi Botta, 1880, p. 8765.

creerebbero nuovi scenari geopolitici che comporterebbero un ridimensionamento nei traffici commerciali del porto di Brindisi e più in generale degli scali adriatici italiani: “*Et cela d'autant plus, que nous ne pourrions compter sur le concours du Cabinet de Berlin. Les mêmes raisons qui lui ont conseillé de pousser l'Autriche à occuper la Bosnie et l'Herzégovine, parleraient en faveur d'une étape de plus vers la mer Egée. Son centre de gravitation s'éloignerait davantage de l'Allemagne. Et même au point de vue commercial, celle-ci par le chemin de fer de Mitrovitza trouverait pour ses produits un écoulement plus facile et plus profitable que par Trieste ou Brindisi*”²³². Il marchese Carlo Alberto Maffei informa, il 12 aprile 1879, il presidente del consiglio e ministro degli esteri Agostino Depretis, circa l'arrivo a Brindisi di tre delegati epiroti; la missione è malvista dal governo di Atene che rivendica il controllo di quell'area: “*Les délégués épirotes dont il est question dans mon télégramme du 7 courant sont partis aujourd'hui au nombre de trois pour Rome par le bateau à vapeur direct de Brindisi. Gouvernement grec déclare cependant n'avoir rien à faire avec cette commission dont serait seule responsable association existant à Athènes pour la défense des intérêts de l'Epire*”²³³. L'ambasciatore a Londra, Luigi Federico Menabrea l'11 giugno 1879 scrive al presidente del consiglio e ministro degli esteri, Agostino Depretis, circa il transito per l'Italia di Alessandro di Battenberg (1857-1893), principe sovrano di Bulgaria dal 29 aprile 1879 al 7 settembre 1886: “*Ieri ebbi l'onore di pranzare in casa del marchese di Salisbury [Robert Arthur Talbot Gascoyne-Cecil marchese di Salisbury (1830-1903), ex ministro degli esteri britannico] col nuovo principe di Bulgaria, principe di Battenberg, che è un grande e bellissimo giovane, di fisionomia aperta e che ha incontrato molto nella società inglese. Egli venne quest'oggi a vedermi per parteciparmi che nel recarsi a Costantinopoli per raggiungere quindi il suo principato, passerebbe per l'Italia, e si recherebbe a presentare i suoi omaggi alle LL. MM. il re e la regina, dove si troveranno, od a Roma od a Monza. Intanto siccome sua maestà il re gli aveva fatto gentilmente afferire una nave da guerra italiana per condurlo da Brindisi a Costantinopoli, egli era desideroso di valersi di quella graziosa offerta: ma mentre egli si trovava a Livadia, l'imperatore di Russia [Alessandro II] aveva già deciso di mettere un suo vapore a disposizione di quel giovine principe. Egli mi disse che in seguito all'offerta del nostro re, aveva cercato a non valersi del bastimento russo, imperocché trovava che un bastimento italiano fosse più acconcio per la circostanza. Ma l'imperatore di Russia [Alessandro II] avendo insistito perché il principe facesse il suo ingresso a Costantinopoli sopra nave russa, questo che aveva già precedentemente accettato l'offerta dello czar, non ha più osato insistere nel suo rifiuto: epperciò egli si trova costretto, con vivo rincrescimento, a non profittare del bastimento italiano che si voleva mettere a sua disposizione*”²³⁴.

Il 29 agosto 1880 Antonio Tosi, consigliere dell'ambasciata a Berlino, informa il presidente del consiglio e ministro degli esteri Benedetto Cairoli (1825-1889) circa l'arrivo in Brindisi della corvetta tedesca *Victoria* in relazione alla critica situazione nei Balcani: “*Hier l'ambassadeur d'Angleterre a fait ici communication identique à celle qui forme l'objet de votre télégramme d'hier. Hohenlohe [Chlodwig Hohenlohe-Schillingsfürst (1819-1901), principe von Ratibor und Corvey, segretario di Stato ad interim tedesco] a répondu à Russell [lord Odo William Leopold Russell (1829-1884), ambasciatore di Gran Bretagna a Berlino] que, si les autres puissances se ralliaient à l'avis exprimé par l'Angleterre, le Cabinet de Berlin n'y fera pas opposition. Hohenlohe ne savait cependant pas encore quelles étaient à ce sujet les dispositions de l'Autriche. La corvette allemande Victoria se met en route aujourd'hui pour Brindisi où elle stationnera pour rallier éventuellement la flotte combinée. Des nouvelles indirectes parvenues ici représentent la situation de Dulcigno sous aspect des moins favorables. Les autorités ottomanes, en admettant leur bonne volonté, ne*

²³²MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *cit.*, vol. 11: 17 ottobre 1878 - 13 luglio 1879, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1986, doc. 393, p. 280.

²³³Ivi, doc. 504, p. 386.

²³⁴Ivi, doc. 652, pp. 513-514.

*posséderaient ni énergie ni force nécessaires pour avoir raison de la résistance des chefs albanais. Comte de Launay est parti pour les bains de Wildbad*²³⁵.

Il 27 marzo 1881, Francesco Curtopassi (1839-1895), ministro plenipotenziario ad Atene, informa Benedetto Cairoli, presidente del consiglio e ministro degli esteri, sull'arrivo a Brindisi di Antonio Ricaki, deputato greco, inviato a Roma in missione straordinaria dal governo ellenico: *"Comoundouros [Alexandros Koumoundouros] vient de m'annoncer qu'il va envoyer à Rome en mission extraordinaire M. Antoine Ricaki²³⁶ député influent de son parti. Comte Maffei connaissant parfaitement ce personnage, je m'abstiens d'en énumérer les qualités. Je crois être dans le vrai en attribuant à cet envoyé la mission de persuader au gouvernement du roi de s'unir étroitement à l'Angleterre dans la solution de la question turco-grecque que dans la pensée de Comoundouros une entente parfaite entre l'Italie et Grande Bretagne ait l'avantage fort appréciable de peser sur les décisions des quatre autres puissances. Toute cela ne peut que donner de la valeur aux bruits qui courent sur un appui éventuel de l'Angleterre si la guerre venait à éclater, ou tout au moins de la confiance qu'on a ici dans le cabinet de Saint James. M. Ricaki partira vendredi prochain par le postal italien pour Brindisi"*²³⁷.

Il 31 luglio 1881 il regio incaricato d'affari ad Atene, Romeo Cantagalli, assicurava, in relazione al contenzioso turco-ellenico, il conte Pasquale Stanislao Mancini (1817-1888), 8° marchese di Fusignano, allora ministro degli esteri, che il "capitano di stato maggiore, signor Paladini, assegnato in qualità di delegato aggiunto, alla Commissione internazionale di evacuazione, secondo che l'E. V. si compiacceva darmene avviso, è giunto ieri mattina da Brindisi"²³⁸.

L'ambasciatore a Vienna, Carlo Felice Nicolis, conte di Robilant (1826-1888), il 22 febbraio 1883 informa Pasquale Stanislao Mancini, ministro degli esteri, circa l'avvicinamento al filorusso Montenegro del principe Pietro Karadorđević (1844-1921), pretendente al trono di Serbia che aveva in incognito raggiunto Cettigne per la via di Brindisi: "Il conte Kalnoky [Gustav, conte von Kalnoky (1832-1898), ministro della casa imperiale e degli esteri austro-ungarico] osservavami, che se infatti il principe di Montenegro [Nicola Mirkov Petrović-Njegoš (1841-1921), principe del Montenegro (1860-1910)] è libero di ricevere in casa sua chi vuole non è però men vero che la presenza a Cettinje del pretendente al trono di Serbia è di natura a destare non infondati sospetti d'intrighi poco rassicuranti per la Serbia ed anche per altri paesi balcanici; intrighi di cui l'esistenza non può essere contestata a malgrado la dichiarazione dell'organo ufficiale del governo montenegrino. Del resto soggiungevami ancora, la miglior prova che la visita di cui è caso non è fatto così semplice e naturale come lo si vuole far credere, sta in ciò che il principe Karagiorgievich [principe Pietro Karadorđević] che risiede in Croazia ed è liberissimo di andare e venire nel territorio della monarchia come e dove meglio gli piace, invece di recarsi a Cettinje, prendendo imbarco come il primo venuto a Trieste, vi giunse assumendo un falso nome, e tenendo la via di Brindisi e Corfù, circostanze queste che contribuiscono grandemente a dare un aspetto poco chiaro a quella visita, che si vorrebbe ora dipingere con colori così naturali"²³⁹.

Con legge del 29 gennaio 1880, n. 5250 si approvava "la convenzione con la società peninsulare ed orientale per un regolare servizio di navigazione fra Venezia e Brindisi". Con tale decisione "la

²³⁵Ivi, II serie: 1870-1896, vol. 13: 3 maggio 1880 - 28 maggio 1881, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1991, doc.430, pp. 299-300.

²³⁶ Un Antoine Ricaki è autore di *Réflexions sur la poursuite du brigandage, par Antoine Ricaki*, Athènes: Impr. de "l'Indépendance hellénique", 1870; Ricaki risulta fra i contributori in Grecia nella sottoscrizione "a favore degli inondati dell'alta Italia" ("Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", venerdì 12 gennaio 1883, n. 9, p. 145).

²³⁷MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *cit.*, vol. 13, doc. 751.p. 555.

²³⁸Camera dei deputati. Legislatura XIV – Sessione 1880–81: dal 26 maggio 1880 al 25 settembre 1882 (V. Regio Decreto n° 1003, pubblicato il 25 settembre 1882). *Raccolta degli atti stampati per ordine della camera. Volume II (Documenti) N. IV quater a IV octies*, ROMA: per gli eredi Botta tipografi della Camera dei Deputati, 1882, *Questione turco-ellenica* (1881), doc. CCXXXV, p. 240.

²³⁹MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *cit.*, vol. 15-16: 21 maggio 1882 - 31 dicembre 1883, doc. 521, p. 472.

Società che ha la cessione dei governi inglese e australiano dei servizi da Brindisi all'Egitto e delle linee di collegamento fra Suez e i porti dell'India, Cina, Giappone e Australia, si obbliga, mediante il corrispettivo per parte del governo italiano di una sovvenzione annua di L. 500,000, di prolungare fino a Venezia il servizio settimanale che da Alessandria fa capo a Brindisi, con approdo, meno in alcuni casi, ad Ancona. Seguono altri patti concernenti il diritto di vigilanza e di visita del governo per il regolare andamento del servizio postale e del trasporto dei viaggiatori. La convenzione entrata in vigore il 1 marzo 1880 durerà fino al 19 febbraio 1888”²⁴⁰.

Il ruolo di Brindisi quale punto di riferimento per quanti volessero recarsi nel levante mediterraneo, in Egitto o destinazioni oltre Suez pare in questi anni ormai consolidato; il 20 dicembre 1875, dal Cairo, Giuseppe De Martino, agente e console generale in Egitto, informa il ministro degli esteri Emilio Visconti Venosta che il politico inglese, Stephen Cave (1820-1880) era “giunto con questo ultimo postale da Brindisi” inviatovi da Benjamin Disraeli (1804-1881), primo ministro inglese (1874-1880), per riferire sulle condizioni finanziarie di quel paese²⁴¹. Il 28 aprile 1876 il conte Luigi Corti, inviato straordinario e ministro plenipotenziario a Costantinopoli, scrive al ministro degli esteri, Luigi Amedeo Melegari (1805-1881): “Approfitto della gentile offerta fattami dal mio collega di Inghilterra del suo corriere per Brindisi, onde sottomettere a V. E. alcune considerazioni generali sul presente stato delle cose in oriente”²⁴². Luigi Corti, ministro degli esteri dal 26 marzo al 24 ottobre 1878, all’atto della nomina era a Costantinopoli da cui si trasferì diretto a Roma imbarcandosi per Brindisi: “Proseguì il mio viaggio, e giungendo a Brindisi trovai il prefetto ed altre autorità locali sulla spiaggia ad aspettarmi, le quali mi accompagnarono fino alla stazione, e mi offrirono un pacco di giornali. Non ho bisogno di dire con quanta avidità mi mettessi a leggere quei giornali appena la locomotiva incominciò ad avanzare”. Forse è in questa circostanza che viaggiò con un patriarca armeno che ne fa memoria nel corso di una conversazione con l'ambasciatore a Londra, Luigi Federico Menabrea. Per la via di Brindisi Corti riceve, trasmessagli da Giuseppe De Martino, il 19 agosto 1878, da Alessandria d’Egitto, “copia del rapporto della commissione d’inchiesta, che sarà oggi o dimani presentato al Khedive [Ismā‘īl Pascià(1830-1895), khedivèdal 18 gennaio 1863 all’8 agosto 1879] dal signor Wilson [Charles Rivers Wilson(1831-1916), vice presidente della commissione d’inchiesta sulle condizioni finanziarie dell’Egitto, poi ministro delle finanze egiziano], venuto per quest’oggetto da Cairo. L’immediata partenza del postale per Brindisi, mi ha appena dato il tempo di poterlo percorrere in fretta, e perciò debbo limitarmi a trasmetterlo semplicemente all’E. V.”²⁴³.

Il 18 febbraio 1878 Agostino Depretis, nelle istruzioni che trasmette a Simone Antonio Pacoret de Saint-Bon (1828-1892) viceammiraglio, comandante della squadra navale nei mari di levante, rileva: “È accaduto, di frequente, in questi ultimi tempi, che il servizio telegrafico subisse nei territori ottomani ritardi e perturbazioni. Essendo indispensabile che, in qualsiasi ipotesi, le possano giungere speditamente e con sicurezza le istruzioni del r. governo, converrà che ella provveda affinché un legno rapido e leggiero, distaccato dalla squadra, si trovi costantemente in tale località, dove giungono sempre il telegrafo e la posta, e donde le comunicazioni del governo le possano in caso di bisogno essere prontamente recate da quel legno stesso.

I porti di Sira [(gr. ἡ Σῦρος, Σύρα, isola delle Cicladi] e del Pireo, che sono entrambi toccati da piroscafi nazionali (la Società Florio avendo da ultimo istituito fra quei due porti un servizio speciale, in coincidenza con la sua linea Brindisi-Costantinopoli) parrebbero i più adatti per la

²⁴⁰ “Annuario delle scienze giuridiche, sociali e politiche”, 3 (1882), p.561.

²⁴¹ MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *cit.*, vol. 6: I gennaio 1875-24 marzo 1876, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1982, doc. 514, p. 587.

²⁴² *Ivi*, vol. 7: 25 marzo-31 dicembre 1876, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1984, doc. 57, p.68.

²⁴³ *Ivi*, vol. 10: 24 marzo-16 ottobre 1878, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1976, doc. 140, p.134; doc. 300, p. 333; doc.447, p.486.

stazione del legno incaricato eventualmente delle comunicazioni tra il r. governo e la squadra da lei comandata”²⁴⁴.

Il 19 gennaio 1884 Lorenzo Annibale Costantino Nigra, ambasciatore a Londra, informa Pasquale Stanislao Mancini, ministro degli esteri, sull’invio in Sudan del generale Charles George Gordon (1833-1885) che transiterà da Brindisi: “*Le Gouvernement anglais a fait partir à la tête le général Gordon [Charles George Gordon, governatore generale del Sudan fino al gennaio 1885] pour Suakim [Suakino Sawakin, città portuale sudanese sulla costa occidentale del mar Rosso]. L’objet de sa mission n’est pas public, mais on croit qu’il est chargé de faire le possible pour sauver les populations européennes de Kartum, ainsi que la garnison égyptienne, et de procéder à l’évacuation du Soudan en gardant les côtes de la mer. Le général est parti hier au soir, voie Brindisi. La nouvelle de sa mission est accueillie avec faveur par la presse des différents partis*”²⁴⁵.

Il comune di Brindisi cercava, pur fra molte difficoltà, di dotarsi di strutture formative che garantissero alla città una nuova leva di classi dirigenti; in un intervento alla Camera, il 6 dicembre 1879, l’on. Francesco Trinchera (1841-1923), riferiva sulle intraprese locali in materia d’istruzione e sugli ostacoli che vi erano frapposti: “Il municipio di Brindisi, fin dal gennaio 1866, ha occupato, in forza del decreto reale di cui si parla, una buona parte del soppresso seminario, e vi ha impiantato un fiorente ginnasio, sussidiato da scuole elementari complete. Però non essendosi finite le operazioni di riparto tra il ginnasio e il convitto teologico, iniziate con apposito verbale del gennaio 1866, il sindaco di quella città, il signor Filomeno Consiglio [sindaco dal 12 febbraio 1878 al 21 luglio 1883 e dal 25 febbraio 1888 all’8 luglio 1890], che io qui cito a cagion di onore, coadiuvato da una giunta municipale solerte e patriottica, si faceva a chiedere nel passato mese di agosto all’Economo Generale di Napoli di completare la divisione dei locali, onde il ginnasio municipale fosse rimasto del tutto diviso dal convitto teologico tenuto dall’arcivescovo di quella diocesi. Ebbene, questo modesto desiderio dell’autorità municipale di Napoli, questo modesto desiderio, che doveva dal governo essere prontamente esaudito, fu invece negato dal ministro guardasigilli, che con apposito telegramma ritirava l’ordine favorevole emanato dall’Economo Generale. In tale penosa circostanza, quel municipio richiese la povera opera mia presso il governo perché fosse accordato quel che chiedeva. Io credetti d’interporre i miei buoni uffici, e, con mia profonda meraviglia, nella risposta colla quale fui onorato dal ministro guardasigilli, mi si disse che il ministero non aveva mai creduto di prendere sul serio il decreto reale del 1865; che quel decreto riguarda appunto uno stato di cose transitorio e momentaneo; che anzi, non solo non poteva il ministero accordare al municipio di Brindisi la chiesta separazione dei locali, ma che invece, avendo quell’arcivescovo inoltrata domanda per ottenere tutto il locale del soppresso seminario, forse, anzi senza forse, il ministero glielo avrebbe concesso”²⁴⁶. Nella sua risposta, Tommaso Villa (1832-1915), ministro di grazia e giustizia, precisava: “La Camera deve ricordare che nel 1865 molti dei seminari erano stati chiusi o per disposizione dell’autorità governativa, o per provvedimenti dell’autorità ecclesiastica. È inutile enumerare le cause che motivarono allora la chiusura di questi istituti. Ciò che importa essenzialmente di rammentare si è che il governo, preoccupandosi allora di ciò che una gran parte di questi seminari servissero non solo all’istruzione del clero, ma anche all’istruzione laica, non abbia creduto di poter tollerare che le popolazioni rimanessero prive del beneficio di quell’istruzione e questi istituti mancassero al loro compito. In questo intendimento, si emanava, sulla proposta dell’egregio ministro Natoli [Tommaso Natoli (1815-1867)] un decreto col quale si dividevano le rendite dei seminari, ed i locali di loro proprietà in tre parti, e due di queste parti si assegnavano ai servizi dell’istruzione secondaria laica, e la terza parte si lasciava agli ordinari perché ne potessero disporre per l’istruzione religiosa del clero. Nel

²⁴⁴Ivi, vol. 9: I agosto 1877-23 marzo 1878, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1984, doc. 507, p.438.

²⁴⁵Ivi, vol. 17-18: I gennaio 1884 - 28 giugno 1885, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1984, doc. 28, p.31.

²⁴⁶Atti del Parlamento Italiano. Discussioni della Camera dei deputati. XIII Legislatura - Sessione 1878-1879 (19/11/1879 - 26/01/1880), Volume (X): II Sessione dal 19/11/1879 al 26/01/1880, cit., pp. 8932-8933.

decreto si dice che queste rendite e questi locali sono consegnati al ministero dell'istruzione pubblica perché egli provveda a che l'istruzione secondaria continui, e continui sovvenuta di quelle rendite in tal modo ripartite. Si aggiungeva poi che nei luoghi dove già vi fossero istituti di istruzione secondaria le nuove rendite ed i nuovi locali fossero adoperati a migliorare questi istituti. Il ministro della pubblica istruzione credette conveniente di eccitare l'interesse dei comuni, e di chiamarli a prendere una parte diretta all'amministrazione di questi istituti. Ad essi, perciò, il ministro della pubblica istruzione assegnò le dette due terze parti dei locali e delle rendite, e consta che dal 1865 in poi questi comuni hanno adempiuto molto esattamente gli obblighi che erano stati loro imposti. L'onorevole interpellante parlò specialmente del seminario di Brindisi, e di questo io devo specialmente occuparmi. Anche il municipio di Brindisi nel 1865 si ebbe la consegna dei locali del seminario, e si ebbe la consegna delle due terze parti delle rendite del seminario medesimo. Il municipio collocò allora le sue scuole secondarie nei locali del seminario, ed ebbe a provvedere colla maggiore esattezza al loro miglioramento. Bisogna però avvertire che in quei tempi non vi era arcivescovo a Brindisi, perché, quantunque con bolla del 17 settembre 1865 fosse nominato l'arcivescovo monsignore Luigi Maria Aquila [Luigi Maria Aguilar, arcivescovo di Brindisi e amministratore apostolico di Ostuni (1875-92)], trasferito a Brindisi dalla sede arcivescovile di Bari²⁴⁷, questa nomina però non era stata munita del *regio exequatur*, e quindi se egli esercitava la sua giurisdizione religiosa, lo stato però non lo riconosceva legalmente investito del suo ufficio. Non fu che con decreto reale del 1876 che venne poi con l'*exequatur* a quell'arcivescovo. In quei tempi pareva che l'arcivescovo non pensasse a ricostituire il suo seminario negli antichi locali della città di Brindisi, per cui corse dal 1865 al 1876 un periodo nel quale la terza parte assegnata all'arcivescovo di Brindisi perché v'impiantasse il seminario, rimase deserta. Ma nel 1876 venne fuori una così detta Commissione conciliare del seminario di Brindisi a chiedere al governo che si facesse definitivamente quella separazione o, meglio, che si operasse materialmente quella separazione, che era già stata fatta nel 1865, volendosi, come la Commissione dichiarava, impiantare il seminario. Il governo rispose che non aveva nessuna difficoltà di aderire a codesto invito, perché era conforme ai provvedimenti da lui dati, conforme alle disposizioni del decreto. Si fecero le pratiche necessarie, si mandarono dei periti e si determinarono i lavori che erano necessari per attuare questa separazione. La cosa richiese alcun tempo e all'agosto del 1879 questa separazione, quantunque intesa anche nei suoi particolari ed ordinata, non era però ancora eseguita, quando tutto ad un tratto viene fuori l'arcivescovo a protestare che egli non solo intende di occupare quella terza parte di locali che gli erano stati assegnati con quel decreto, ma intende che tutto l'edificio gli venga prontamente restituito e intende (noti la Camera) di richiamarsene ai tribunali, dichiarando di essere disposto ad aprire il seminario uniformandosi alle leggi e ai regolamenti dello Stato. Il municipio di Brindisi a questa domanda dell'arcivescovo naturalmente si oppose e chiese a sua volta che si operasse definitivamente questa divisione. Ora, o signori, che si operi o non si operi di fatto questa divisione, egli è certo che il municipio di Brindisi è al possesso delle due terze parti di quel locale e delle due terze parti delle rendite che egli adopera per l'istruzione secondaria laica; sta di fatto ancora che l'autorità ecclesiastica intende di reclamare ai tribunali impugnando d'incostituzionalità il decreto del Natoli. Egli è un fatto finalmente che il municipio di Brindisi non ha chiesto la separazione materiale di questi locali se non oggi di fronte alla pretesa dell'arcivescovo. Ebbene, perché noi aspetteremo il giudizio dei tribunali? La mia opinione è che il decreto non stabilisce soltanto dei provvedimenti temporanei, ma disponga in modo assoluto e rigoroso. Lo Stato trovò degli istituti che dovevano provvedere alla istruzione secondaria laica. Questi istituti erano chiusi a danno della popolazione e contro il disposto dei

²⁴⁷ Il ministro erra gravemente nella ricostruzione dei fatti. Luigi Maria Aguilar, dei chierici regolari di san Paolo, nato il 7 aprile 1814, fu ordinato sacerdote il 16 ottobre 1836, nominato vescovo di Ariano il 27 ottobre 1871, consacrato vescovo il 1 novembre 1871, nominato arcivescovo di Brindisi il 17 settembre 1875. Si spense a Brindisi il 21 gennaio 1892. Il 1865 reggeva, già dal 1856, la cattedra di Brindisi Raffele Ferrigno (1794-1875) alla cui morte seguì la nomina di Aguilar.

propri statuti”²⁴⁸. Brindisi restava tuttavia una città in cui appariva vivo il rapporto col sacro scandito su modalità tradizionali; il 12 febbraio 1861 donna Teodora Ripa, nel suo testamento, destinava la somma di mille ducati in parte per la “costruzione di un altarino di marmo dedicato alla beata Rita in questa chiesa parrocchiale di Santa Anna”. Con gli interessi derivanti dal residuo, “impiegato a mutuo”, doveva celebrarsi una festa annuale sempre in Sant’Anna in onore della beata Rita”²⁴⁹.

Con legge 2 luglio 1882, n. 872, si autorizzava la ricostruzione della banchina centrale nel porto di Brindisi: “la ricostruzione della banchina al porto di Brindisi è una necessità. Costrutta imperfettamente ed a profondità insufficiente di m. 1,70 dal cessato governo nelle provincie napoletane, rovinò a cagione di mancanza di base, e di violenti ripetute mareggiate. La spesa occorrente per ricostruirla è preveduta in lire 600,000”²⁵⁰.

Anche a seguito di questi provvedimenti, la movimentazione passeggeri e merci nel porto di Brindisi ebbe notevole incremento come evidenziano i dati ufficiali relativi al 1884 e 1885: per il 1884 e 1885: “Il movimento commerciale effettuato con i piroscafi della Navigazione Generale Italiana e della Società Peninsulare-Orientale nei singoli porti toccati fu il seguente: Nel 1° semestre del 1884 l'esportazione fu di 4,639,470 colli, del peso di 317,519,351 chilogrammi, e del valore di lire 339,188,859; e l'importazione fu di n. 4,189,470 colli, del peso di 317,519,351 chilogrammi e del valore di lire 339,188,859. Avvertasi però che nel valore commerciale non è compreso quello delle merci trasportate dalle Compagnie Peninsulare e Orientale. Durante l'anno finanziario 1884-85 l'esportazione fu di n. 6,213,120 colli, del peso di 589,961,197 chilogrammi, del valore di 79,600,670 lire, e l'importazione di un numero colli eguale e dello stesso peso e valore dei colli esportati. I passeggeri trasportati nel 1° semestre del 1884 furono 125,233, dei quali 122,896 dai piroscafi della Navigazione Generale Italiana, e 2,337 dai piroscafi della Società Peninsulare ed Orientale fra Venezia-Ancona-Brindisi e l'Egitto. Nell'anno 1884-85, il numero totale dei passeggeri trasportati fu di 231,725, dei quali 227,318 presero imbarco sui piroscafi della Navigazione Generale Italiana, e 4,407 su quelli della Società Peninsulare ed Orientale. Il movimento delle corrispondenze durante il 1° semestre del 1884 e l'anno finanziario 1884-85 fu di 126,483 dispacci, 663,259 lettere, 288,389 cartoline, 108,875 stampe e 29,061 lettere di servizio governativo... Il servizio della valigia delle Indie procedette regolarmente anche nel periodo dal 1° gennaio 1884 al 30 giugno 1885. Il numero dei sacchi delle corrispondenze scambiate fra molti paesi dell'Europa e le Indie per la via di Brindisi fu di 30,169 nel primo semestre del 1881 e di 66,310 nell'esercizio 1884-85, vale a dire superiore di 14,717 sacchi al totale di 51,503 sacchi scambiati nel 1883-84. Pel trasporto della valigia delle Indie, nel primo semestre del 1884, s'impiegarono 105 treni speciali e 203 nell'esercizio 1881-85. Le valigie scambiate dall'Inghilterra, dalla Francia e dall'Olanda con i paesi dell'Indo-Cina per la via di Napoli, a mezzo dei piroscafi esteri furono sacchi 729 nel primo semestre del 1884 e sacchi 1193 nell'esercizio 1884-85. Per il passaggio nel canale di Suez, nel 1885, le navi italiane pagarono lire 1,672,390 26; e, sulla somma complessiva di oltre 62 milioni, percepita in quell'anno dalla Compagnia del canale, l'Italia occupa il quinto posto nella percezione dei diritti di passaggio”²⁵¹.

Il 14 marzo 1885, il conte Edoardo de Launay scrive a Carlo Felice Nicolis, conte di Robilant (1826-1888), ambasciatore a Vienna, informandolo sugli sviluppi della politica marittima e

²⁴⁸Ivi, pp. 8951-8953.

²⁴⁹I. A. TALIENTO, *Protocolli notarili*, in Archivio di Stato, Brindisi, atto 12 febbraio 1861, ff. 12r-14v.

²⁵⁰*Atti Parlamentari. Senato del Regno. Legislatura XIV. Sessione del 1880-81-82. Atti interni, Documenti. Progetti di legge e relazioni*, V: dal n. 172 al n. 219, Roma: Forzani e C. tipografi del Senato, 1882, n. 209-A, p.2; vedi pure *Raccolta degli atti stampati per ordine della Camera*, vol. X, dal n. 135 al 142, Roma: Tipografia della Camera dei deputati, 1886, n. 136, p.57: in sede di “Stato di previsione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1884 al 30 giugno 1885”, per il “Porto di Brindisi - Scavazione dei banchi, costruzione della banchina centrale del porto e di un muro di sponda”, contro una competenza 1883 prevista col bilancio definitivo di Lit. 32,000, si proponeva una variante maggiorava l'importo i Lit. 111,200, per una spesa totale effettiva, per l'esercizio finanziario 1° luglio 1884-30 giugno 1885 di Lit. 143,200.

²⁵¹ “Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia”, giovedì 30 settembre 1886, n. 228, p. 5472.

commerciale tedesca, con riferimento anche a Brindisi: “*Depuis deux jours on discute dans le Reichstag la question de la subvention à accorder par l'Etat à la navigation transatlantique. A l'heure qu'il est, le vote n'a pas encore eu lieu. On prévoit cependant que grace à la fraction du centre, Trieste prévaudra comme point d'attache, bien entendu que le transport des lettres et passagers se ferait principalement par Brindisi, et quant au transport des marchandises il n'aurait qu'une importance secondaire, car les batiments qui se rendront d'un port allemand à Alexandrie auront déjà un chargement complet*”²⁵².

La *Navigazione Generale Italiana - Società Riunite Florio e Rubattino* garantiva, a tutto il 1885 servizi da Venezia per Ancona, Brindisi e scali levantini, Sicilia, ecc , ogni domenica alle 4 pomeridiane: da Bari, Brindisi e Corfu, mercoledì alle 4 pomeridiane; da Brindisi per Pireo, Costantinopoli e Odessa giovedì alle 6 antimeridiane. Era attiva una coincidenza quindicinale al Pireo, a partire dal 3 dicembre 1885 per Smirne e dal 10 di cembre 1885 per Salonicco²⁵³.

Il 1885 con un'ampia e articolata disanima della politica marittima italiana, il Raineri ricordava: “Una legge del 3 agosto 1862 dava al sig. Carlo Palmer la concessione per una linea di navigazione fra Venezia, Ancona, Brindisi ed Alessandria d'Egitto, con l'obbligo pel concessionario di costituire una società anonima italiana con navi nazionali, ciò che ei fece. Ma per legge 20 giugno 1871 cotesto servizio marittimo per l'oriente fu riordinato, ed insieme all'Adriatico-Orientale, ne assunse gli obblighi la società Rubattino, alla quale furono anche anticipati quattro milioni, a condizione di costruire cinque grandi piroscafi, e di trovarsi pronta a prolungare le sue linee nelle Indie, non appena si fosse aperto il canale di Suez. È risaputo però che le linee da esercitarsi dalla Rubattino dovevano far capo a Genova; perciò, il governo, per non abbandonare l'Adriatico al monopolio del Lloyd Austriaco, vi chiamò nel 1872, come un correttivo o moderatore, la compagnia *Peninsular and Oriental* fino a che la marina italiana non fosse stata in grado di prender parte ai traffici orientali”²⁵⁴. Ricordava che il 1885 la “*Peninsulare* ha una linea settimanale fra Londra, Gibilterra, Malta, Porto Said, Suez, Aden e Bombai, che si combina alternativamente con un'altra che parte da Venezia ogni venerdì per Alessandria, toccando Brindisi. Altre due linee si alternano poi quindicinalmente fra Londra da una parte, Venezia e Brindisi dall'altra, e cioè: a) per Colombo, Madras, Calcutta, Penang, Singapor, Hong-Kong, Scianghai, Jokohama; b) per King George's Sound, Adelaide, Melbourne, Sydney”²⁵⁵. Ponendo a confronto i dati relativi ai porti italiani e al loro coinvolgimento sulle linee per le Indie Raineri evidenziava come il 1883 a Brindisi fossero giunti da oriente 26 vapori esteri con lo sbarco di 305 t. di merci; erano altresì partiti da qui 36 vapori, sempre esteri, imbarcando 12 t. di merci. Si trattava di cifre di gran lunga inferiori rispetto a quelle registrate negli scali tirrenici e, in Adriatico, per quel che concerne le merci sbarcate, a Venezia²⁵⁶.

Rimanevano le gravi carenze relative all'assenza di magazzini generali e di un bacino di carenaggio; esistevano in porto, il 1886, solo due scali di alaggio, entrambi nel porto interno, l'uno a *Sant'Apollinare*, di Vincenzo Daccico, concessionario Raffaele Grandioso, costruttore navale, l'altro allo “sbarcatoio di Santa Maria”, di proprietà demaniale, concessionari Raffaele Grandioso e Tobia Arigliano²⁵⁷. In quell'anno i “porti coi quali è più in frequente traffico” con Brindisi sono: “Venezia, Alessandria d'Egitto, Trieste, Costantinopoli, Corfù, Marsiglia, Palermo, Smirne; nonchè i porti d'Inghilterra, di Traghetto, Spalato, Arso, Dulcigno, Vallona, Prevesa, Sira”. Il traffico

²⁵²MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *cit.*, vol. 17-18, doc. 810, p. 751.

²⁵³ “L'Italia finanziaria: rivista quotidiana”, IV (1886), n. 787, venerdì 22 gennaio 1886, p.4.

²⁵⁴S. RAINERI, *La navigazione germanica e i traffici indo-europei*, in “Bollettino della Società Geografica Italiana”, 19 (1885), volume XXII, serie II, volume X, pp. 90-114: p.92.

²⁵⁵*Ivi*, pp. 94-95.

²⁵⁶*Ivi*, p. 110.

²⁵⁷*Sulle condizioni della marina mercantile italiana al 31 dicembre 1886. Relazione del direttore generale della marina mercantile a S. E. il ministro della marina*, Roma-Firenze: tipografia Bencini, 1887, p. 165.

portuale è maggiore nei mesi di ottobre, novembre e dicembre per l'esportazione del vino. I principali armatori risultano Marco Sciarra e Sebastiano Di Fiore²⁵⁸.

Con legge 7 aprile 1889, n. 6039, si provvedeva alla "Conversione in legge del regio decreto 6 agosto 1888 n. 5705 (Serie III) con cui si approva la Convenzione stipulata con la Navigazione generale italiana il 17 luglio 1888, addizionale a quella del 4 febbraio 1877 approvata colla legge del 15 giugno successivo, n. 3880 (Serie II), per un servizio settimanale di navigazione a vapore fra Brindisi e Patrasso e pel prolungamento a Patrasso dell'attuale servizio, pure settimanale, fra Brindisi e Corfù" (iniziativa Governativa). Presentato il 27 gennaio 1889, il disegno di legge era stato approvato nella seduta del 12 febbraio 1889. Nella stessa data si approvava la legge 7 aprile 1889, n. 6040, che autorizzava "il governo del re di far continuare fino al 31 luglio 1890 il servizio marittimo affidato alla società Peninsulare ed Orientale tra Venezia ed Alessandria di Egitto... toccando Ancona e Brindisi, in coincidenza a Brindisi col servizio inglese oltre Suez"²⁵⁹. Il 1889 Brindisi riceve la visita del re Umberto I di Savoia che il 21 agosto, in Taranto, aveva inaugurato il "Ponte Girante al quale è dato il nome di Margherita di Savoia"²⁶⁰.

Il 1891 il governo italiano diede luogo a nuove convenzioni con le compagnie di navigazione; una corrispondenza da Londra del 1 dicembre rilevava al riguardo: "Il servizio della *Peninsular and Oriental Company* fra Venezia e d Alessandria d'Egitto essendo assunto dal 15 gennaio prossimo dalla Navigazione generale italiana, i giornali assicurano che la *Peninsular and Oriental Company* istituirà un servizio libero, non sovvenzionato dal governo italiano, fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto e fra Napoli ed Alessandria d'Egitto alternativamente ogni settimana"²⁶¹. Il 22 dicembre 1891, alla Camera, in sede di discussione del "disegno di legge: Convenzione per la proroga dei servizi postali e commerciali marittimi", è presentato emendamento per assicurare "il trasbordo a Brindisi sui piroscafi della Peninsulare delle merci che partono da Venezia sui piroscafi della N. G. I. [Navigazione Generale Italiana]²⁶²". Secondo l'on. Severino Sani (1840-1919) il disegno di legge avrebbe peggiorato le condizioni del porto di Venezia e a poco sarebbe valso il proposto emendamento "per assicurare il trasbordo a Brindisi sui piroscafi della Peninsulare delle merci che partono da Venezia sui piroscafi della Navigazione generale poiché la Peninsulare non potrà riceverle che con aumento di tariffa. A confutare alcune cifre del ministro sul commercio di Venezia allega un documento della Camera di Commercio"²⁶³. Con la legge 24 dicembre 1891 si approvava la convenzione "stipulata il 23 settembre 1891 con la Società di Navigazione Generale Italiana, per la proroga dal 1° gennaio al 30 giugno 1892 dell'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi... Il governo del Re ha facoltà di provvedere, occorrendo, per decreto reale da convertirsi in legge: a) per conservare un terzo viaggio settimanale con approdi alla costa calabrese, a Paola, Pizzo, Reggio ed altri punti intermedi che hanno attualmente l'approdo; b) per dare un servizio quindicinale alla costa occidentale di Sardegna; c) per assicurare il trasbordo a

²⁵⁸Ivi, p. 459.

²⁵⁹Atti del Parlamento Italiano. Discussioni della Camera dei Deputati, XVI Legislatura - Sessione 1889 (28/01/1889 - 30/03/1889), Volume (I) III Sessione dal 28/01/1889 al 30/03/1889 Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1889, pp.326-332; vedi pure *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del regno d'Italia*, parte principale, volume novantesimo, anno 1888, dal n. 5163 al n. 5888 decies, Roma: Regia Tipografia, 1888, pp. 3150-3152; "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", mercoledì 3 aprile 1889, n. 80, p. 1006; Senato del regno. Terza sessione 1889 - legislatura XVI. Atti Interni. Volume unico, Roma: Forzani & C. tipografi del senato, 1889, nn. 11-A, 12-A, 26-A, con riferimento a: Proroga della convenzione colla Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, toccando Ancona e Brindisi, col servizio inglese oltre Suez. (Lacava, Miceli, Seismit-Doda e Giolitti); Conversione in legge di due decreti che approvano le convenzioni stipulate con la Navigazione generale italiana, addizionali e quelle del 4 febbraio 1887, approvato con la legge del 15 giugno successivo, n. 3880, per un servizio fra Brindisi e Patrasso e fra Genova e Batavia (Lacava, Crispi, Miceli, Seismit-Doda e Giolitti); Trattato di commercio e di navigazione fra l'Italia e la Grecia del 1° aprile 1889 (Crispi, Seismit-Doda, Brin e Miceli).

²⁶⁰COMANDINI-MONTI, cit., p. 1294.

²⁶¹"Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", mercoledì 2 dicembre 1891, n. 282, p. 4683.

²⁶²Ivi, n. 299, p. 5040.

²⁶³Ibidem, p. 5041.

Brindisi delle merci dai battelli della Navigazione Generale Italiana provenienti da Venezia su quelli della Peninsulare in partenza per Alessandria ed oltre Suez”²⁶⁴. Si assicurava che sarebbero stati ”per contro attuati dal 1° gennaio prossimo venturo i servizi seguenti: a) un viaggio quindicinale fra Venezia ed Alessandria d’Egitto, con approdi ad Ancona, a Bari ed a Brindisi”²⁶⁵.

Porto ormai di grande rilevanza, Brindisi vede sfilare sulle sue banchine viaggiatori anche di notevole importanza; per averne un’idea si propone qui il riferimento al solo periodo ottobre-dicembre 1891; il 12 ottobre 1891 si annota: “Stanley, colla famiglia, giunto iersera, riparte per Melbourne collo stesso piroscafo”²⁶⁶. Mr. H. M. Stanley era rimasto incolume nella collisione avutasi nella stazione di Carovigno tra “*The Brindisi mail*” “*with a goods train*”²⁶⁷. Nella serata del 18 ottobre “sono giunti i principi Giorgio [Giorgio di Grecia, principe di Candia (1869-1957)] e Nicola di Grecia [Nicola di Grecia e Danimarca (1872-1938)] provenienti da Copenaghen e s’imbarcarono sul R. Avviso Sfacteria, diretti a Corinto”²⁶⁸. Il 6 novembre, da Vienna s’informava: “Il re di Grecia [Giorgio I] partirà, oggi, per Guunden, donde colla regina Olga [Ol’ga Konstantinovna di Russia], la principessa Maria [Maria di Grecia (1876-1940),] ed il principe Cristoforo [Cristoforo di Grecia e Danimarca (1888-1940)] ritornerà ad Atene per la via di Brindisi”²⁶⁹. Il 19, da Venezia, si offrivano ulteriori ragguagli sul viaggio della coppia reale greca: “I Sovrani di Grecia sono partiti soltanto iersera, in causa del mare cattivo, diretti a Brindisi per la via di Bologna”²⁷⁰. Il 20 novembre raggiungono infine Brindisi da cui s’imbarcano per la Grecia: “Il Re e la Regina di Grecia, con il principe Cristoforo e la principessa Maria coi loro seguiti, si sono imbarcati sul regio Avviso ellenico Sfacteria, diretti a Corinto”²⁷¹. Il 30 novembre, a Brindisi, si registra: “Il principe Francesco di Battenberg [Francesco Giuseppe di Battenberg (1861-1924)] è giunto proveniente da Malta e prosegue per Corfù”²⁷². Il 3 dicembre, a Brindisi, col “vapore Principe Amedeo, della Navigazione generale italiana, sono qui giunti da Patrasso il fratello [Ditsawarakuman Damrong Rajanubhab (1862-1943)] ed il figlio del re di Siam [Chulalongkorn il Grande (Rama V, 1853-1910) re del Siam dal 1868 al 1910], con seguito. Essi proseguirono subito per Roma”²⁷³. La delegazione siamese, con a capo S.A.R. il principe Damrong Rajanubhab, ministro dell’Interno, compiva questo viaggio ufficiale per visitare vari paesi europei, a nome del sovrano, con la missione di consegnare ai Capi di Stato europei le decorazioni reali del Supremo Ordine, il Collare di Maha Chakri, tra cui anche a S.M. il Re d’Italiae di studiare le più moderne forme d’istruzione e organizzazione governativa. La delegazione fu accolta, al suo arrivo in Europa, a Brindisi e più tardi a Roma, dalla Real Casa e dal governo d’Italia, la cui ospitalità cordiale sarà ricordata con ammirazione anche dal re Chulalongkorn²⁷⁴. In chiusura d’anno, il 27 dicembre è dato avviso che in Brindisi “alle ore 8,35, proveniente da Cefalonia, è giunta la fregata russa Demitry Dansloy in attesa del granduca Paolo” [Pavel Aleksandrovič Romanov(1860-1919)]²⁷⁵; il granduca era transitato già da Brindisi il 14 dicembre 1883, il 17 dicembre 1888, l’11 aprile e l’11 maggio 1889: “Giunge a Brindisi il granduca Paulo di Russia, accolto alla stazione dalle autorità civili e

²⁶⁴Ivi, lunedì 28 dicembre 1891, n. 302, p. 5109.

²⁶⁵Ivi, p. 5110. Vedi pure *Discussione del disegno di legge: Convenzione per la proroga dei servizi postali e commerciali marittimi*, in *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XVII Legislatura - Sessione 1890 - 1891 - 1892 (25/11/1891 - 30/01/1892)*, Volume (IV), I Sessione dal 25/11/1891 al 30/01/1892, Roma: Tipografia Camera dei Deputati 1892, pp. 5014-5054.

²⁶⁶“Gazzetta Ufficiale del Regno d’Italia”, martedì 13 ottobre 1891, n.239, p. 4083.

²⁶⁷*Railway collision in Italy*, cit., p. 5.

²⁶⁸Ivi lunedì 19 ottobre 1891, n.244, p. 4131.

²⁶⁹Ivi, sabato 7 novembre 1891, n.261, p. 4327.

²⁷⁰Ivi, venerdì 20 novembre 1891, n.272, p. 4467.

²⁷¹Ivi, sabato 21 novembre 1891, n.273, p. 4475.

²⁷²Ivi, martedì 1 dicembre 1891, n.281, p. 4671.

²⁷³Ivi, venerdì 4 dicembre 1891, n.284, p. 4703.

²⁷⁴N. LOHAPON, *La Colonia Intellettuale Italiana a Bangkok. 1868-1930*, Università degli studi di Pisa. Dipartimento di Scienze della Politica. Dottorato di Ricerca in Storia, Istituzioni e Relazioni internazionali dei Paesi extraeuropei. Relazioni Internazionali tra il Siam e l’Italia, Tutor professor Vittorio A. Salvadorini, anno 2004, pp. 118-119.

²⁷⁵“Gazzetta Ufficiale del Regno d’Italia”, lunedì 28 dicembre 1891, n.302, p. 5127.

militari. Si imbarca sulla corvetta *Swetlana* e parte per Atene”. Da Atene farà ritorno a Brindisi il 10 maggio 1884²⁷⁶.

L'8 novembre 1892, il conte Lorenzo Annibale Costantino Nigra ambasciatore a Vienna riferisce a Benedetto Brin (1833-1898), ministro degli esteri, circa il passaggio da Brindisi del principe ereditario di Russia: “Principe ereditario Russia [Nikolaj Aleksandrovič Romanov (1868-1918)] da Brindisi arriverà a Vienna fra tre giorni e vedrà l'imperatore d'Austria. Credo molto importante che il re trovi modo di usare verso Sua Altezza imperiale qualche cortesia, nel suo viaggio, o almeno gliene mostri l'intenzione. Kalnoky [conte GustávZsigmund Graf Kálnoky von Köröspatak (1832- 1898), ministro della casa imperiale e reale e degli esteri austro-ungarico] mi ha incaricato delle sue congratulazioni per le elezioni”²⁷⁷. Il futuro zar sbarcherà a Brindisi ma non avrà incontri col re d'Italia come rileva il 26 gennaio 1900 Roberto Morra di Lavriano e della Montà, ambasciatore a Pietroburgo: “Tempo fa al ritorno dell'imperatore, allora ancora gran duca ereditario, dal suo viaggio al Giappone, si trascurò d'invitarlo a passare per Roma mentre attraversava l'Italia sbarcando a Brindisi per rendersi in Austria. Io credo che sia stato un errore”²⁷⁸.

Il 19 maggio 1894 il barone Alberto Blanc, ministro degli esteri, telegrafa al conte Carlo Manfredo Giovanni Luigi Alderamo Lanza (1837-1918), tenente generale, ambasciatore a Berlino, a Giuseppe Tornielli Brusati di Vergano (1836-1908), ambasciatore a Londra fino al 7 dicembre 1894, dal 3 febbraio 1895 a Parigi e ad Alberto Pansa (1844-1928), agente e console generale in Egitto dall'8 febbraio 1894: “Non fa buona impressione che il khedivè [Abbas II Hilmi (1874-1944), kedivè d'Egitto (1892-1914)] eviti la via di Brindisi e vada a Parigi senza venire a Roma”²⁷⁹.

L'8 settembre 1899 Giorgio Millelire (1845-1927), console a Janina, in un rapporto definito riservatissimo, informa il vice ammiraglio conte Felice Napoleone Canevaro (1838-1926), ministro degli esteri, sulla situazione in Albania e sull'avvio di una linea di navigazione fra Brindisi e i porti schipetari: “Per parte mia, certo di non aver nulla a rimproverarmi; anche a costo di diventare noioso, ho sempre edotto il R. Governo, religiosamente e scrupolosamente, sulla situazione del paese, ho lavorato alacramente e con coscienza per allargare qui la nostra influenza esplicandovi la nostra attività, e dopo lunghissime incubazioni, quantunque a metà, perché quindicinale, sono riuscito a fare inaugurare la linea di navigazione Brindisi, Santiquaranta, Prevesa, Salakora che ha già cominciato gli scambi con questo distretto”²⁸⁰.

3. “L'Australia per il resto del mondo è molto lontana; l'Australia negli anni Trenta era il lontano del lontano” (Baz Luhrmann).

Il *Post Office* britannico incanalò attraverso la via Brindisi-Suez anche la corrispondenza diretta in Oceania. Il servizio era già in piena efficienza il 1873 come si desume dalla seguente tabella²⁸¹:

²⁷⁶COMANDINI-MONTI, cit., pp. 1074, 1098, 1274, 1286 e 1290.

²⁷⁷MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, cit., vol. 25: 15 maggio 1892 - 14 dicembre 1893, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1998, doc.163. p.132.

²⁷⁸Ivi, III serie: 1896-1907, vol. 3: 24 giugno 1898 - 29 luglio 1900, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1962, doc. 358, p. 241.

²⁷⁹Ivi, II serie: 1870-1896, vol. 26:15 dicembre 1893 - 31 marzo 1895, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1999, doc. 282, p. 200.

²⁸⁰Ivi, III serie: 1896-1907, vol. 3, cit., doc. 180, n.1, p. 111.

²⁸¹*Time-table of the India, China, Australia, and Japan Mail Packet Services, for the half-year ending June 1873*, in *New South Wales. Votes and proceedings of the legislative assembly during the session of 1872-3, with the various documents connected therewith*. In three volumes. II, Sydney: Thomas Richards, Government Printe , Phillip-Street, 1873, p. 22.

Bombay to Suez, Miles @ 9½ Knots.				Alexandria to Brindisi, 825 Miles @ 11 Knots.				Alexandria to Southampton, 2,951 Miles @ 10 Knots.				
No. of Voyage	Leaves		Arrives at	No. of Voyage	Leaves		Arrives at	Number of Voyage	Leaves		Arrives at	
	Bombay	Aden	Suez		Alexandria	Brindisi	London		Alexandria	Malta	Gibraltar	Southampton
	Monday 7 p.m.	Tuesday 1 a.m.	Monday 3 p.m.		Tuesday 8 a.m.	Friday 11 a.m.	Monday 2 a.m.		Tuesday noon	Friday 10 p.m.	Wednesday noon	Monday 1 p.m.
	†	174 h. Sea 20 Ports	180 h. Sea				75 h. Sea				62 h. Sea 12 Ports	80 h. Sea 6 Ports
50	6 Jan.	14 Jan.	20 Jan.	158	21 Jan.	24 Jan.	27 Jan.	206	21 Jan.	24 Jan.	29 Jan.	3 Feb.
	13 Jan.	21 Jan.	27 Jan.	160	28 Jan.	31 Jan.	3 Feb.	208	28 Jan.	31 Jan.	5 Feb.	10 Feb.
	20 Jan.	28 Jan.	3 Feb.	162	4 Feb.	7 Feb.	10 Feb.	210	4 Feb.	7 Feb.	12 Feb.	17 Feb.
52	27 Jan.	4 Feb.	10 Feb.	164	11 Feb.	14 Feb.	17 Feb.	212	11 Feb.	14 Feb.	19 Feb.	24 Feb.
	3 Feb.	11 Feb.	17 Feb.	166	18 Feb.	21 Feb.	24 Feb.	214	18 Feb.	21 Feb.	26 Feb.	3 March.
	10 Feb.	18 Feb.	24 Feb.	168	25 Feb.	28 Feb.	3 March.	216	25 Feb.	28 Feb.	5 March.	10 March.
54	17 Feb.	25 Feb.	3 March.	170	4 March.	7 March.	10 March.	218	4 March.	7 March.	12 March.	17 March.
	24 Feb.	4 March.	10 March.	172	11 March.	14 March.	17 March.	220	11 March.	14 March.	19 March.	24 March.
	3 March.	11 March.	17 March.	174	18 March.	21 March.	24 March.	222	18 March.	21 March.	26 March.	31 March.
56	10 March.	18 March.	24 March.	176	25 March.	28 March.	31 March.	224	25 March.	28 March.	2 April.	7 April.
	17 March.	25 March.	31 March.	178	1 April.	4 April.	7 April.	226	1 April.	4 April.	9 April.	14 April.
	24 March.	1 April.	7 April.	180	8 April.	11 April.	14 April.	228	8 April.	11 April.	16 April.	21 April.
60	31 March.	8 April.	14 April.	182	15 April.	18 April.	21 April.	230	15 April.	18 April.	23 April.	28 April.
	7 April.	15 April.	21 April.	184	22 April.	25 April.	28 April.	232	22 April.	25 April.	30 April.	5 May.
	14 April.	22 April.	28 April.	186	29 April.	2 May.	5 May.	234	29 April.	2 May.	7 May.	12 May.
62	21 April.	29 April.	5 May.	188	6 May.	9 May.	12 May.	236	6 May.	9 May.	14 May.	19 May.
	28 April.	6 May.	12 May.	190	13 May.	16 May.	19 May.	238	13 May.	16 May.	21 May.	26 May.
	5 May.	13 May.	19 May.	192	20 May.	23 May.	26 May.	240	20 May.	23 May.	28 May.	2 June.
64	12 May.	20 May.	26 May.	194	27 May.	30 May.	2 June.	242	27 May.	30 May.	4 June.	9 June.
	19 May.	27 May.	2 June.	196	3 June.	6 June.	9 June.	244	3 June.	6 June.	11 June.	16 June.
	26 May.	3 June.	9 June.	198	10 June.	13 June.	16 June.	246	10 June.	13 June.	18 June.	23 June.
70	Friday 30 May	10 June.	16 June.	200	17 June.	20 June.	23 June.	248	17 June.	20 June.	25 June.	30 June.
	6 June.	17 June.	23 June.	202	24 June.	27 June.	30 June.	250	24 June.	27 June.	2 July.	7 July.
	13 June.	24 June.	30 June.	204	1 July.	4 July.	7 July.	252	1 July.	4 July.	9 July.	14 July.

Da Sydney il 14 marzo 1871 si informava: “*Direct mail to Italy via Brindisi. HIS Excellency the Governor, with the advice of the Executive Council, has been pleased to enter into arrangements with the Imperial Government, under which correspondence between the Colony of New South Wales and the Kingdom of Italy can be transmitted in direct mails via Brindisi, at the following rates of postage, viz.:*—

Ordinary Letters—	s.	d.
Not exceeding 1½ oz	1	4
Every additional 1½ oz. or fraction thereof	1	4
Registered Letters—		
Not exceeding 1½ oz	3	2
Every additional 1½ oz. or fraction thereof	2	8
Packets, patterns, &c.—		
Not exceeding 4 ozs	0	9
Every additional 4 ozs. or fraction thereof	0	9
Newspapers—		
Not exceeding 4 ozs	0	6
Every additional 4 ozs. or fraction thereof	0	5

*Ordinary letters can be forwarded either prepaid or unpaid*²⁸².

Il 26 settembre si proponeva tariffario per la via di Brindisi, questa volta con riferimento anche all'inoltro verso i vari stati europei:

“Direct mail to Italy, via Brindisi. HIS Excellency the Governor, with the advice of the Executive Council, has been pleased to enter into arrangements with the Imperial Government, under which direct Mails will be exchanged between this Colony and the Kingdom of Italy, enclosing correspondence for Italy, Switzerland, The German States, Austria, Belgium, The Netherlands (Holland), Denmark, Heligoland, Sweden, Norway, and Russia, at the following rates:

<i>Paid Letters for Italy—</i>	<i>1s. 10d. per 1/2 ounce.</i>
<i>Paid Letters for Switzerland, The German States, Austria, Belgium, or the Netherlands—</i>	<i>1s. 3d. per 1/2 ounce.</i>
<i>Paid Letters for Denmark or Heligoland—</i>	<i>1s. 9d. per 1/2 ounce.</i>
<i>Paid Letters for Sweden, Norway, or Russia—</i>	<i>2s. 7d. per 1/2 ounce.</i>
<i>Paid Newspapers for Italy—</i>	<i>2d. for 4 ounces, and 1d. each extra 4 ounces.</i>
<i>Paid Printed Papers, &c.—</i>	<i>5d. per 4 ounces.</i>
<i>Paid Newspapers for Switzerland, The German States, or Austria—</i>	<i>4d. for 4 ounces, and 3d. each extra 4 ounces.</i>
<i>Paid Printed Papers, &c., for do—</i>	<i>7d. per 4 ounces.</i>
<i>Paid Printed Papers for do.—</i>	<i>8d. for 4 ounces.</i>
<i>Paid Newspapers for Belgium, The Netherlands, Denmark, Heligoland, Sweden, Norway, or Russia—</i>	<i>5d. for 4 ounces, and 4d. for each extra 4 ounces.</i>

*Ordinary letters can be forwarded paid or unpaid. Registered letters must be prepaid a double the above rates, with 4d. in addition for the Colonial Registration Fee*²⁸³.

Il 1872 si ha il seguente report concernente “mails received at Sydney during 1872 by the steamers of the Peninsular and Oriental Company”²⁸⁴.

Vessel	Clear Days Sydney	Arrival at Sydney	Departure from England		Number of Days.	
			Via Southampton	Via Brindisi	Via Southampton	Via Brindisi
Bangalore	8	21 January	25 November 1871	1 December 1871	57	51
Baroda	8	18 February	23 December 1871	29 December 1871	57	51
Nubia		17 March	18 January	26 January	59	51
Bangalore		9 April	15 February	23 February	54	46
Baroda		7 May	14 March	22 March	54	46
Nubia		2 June	11 April	19 April	52	44
Bangalore		30 June	9 May	17 May	52	44
Baroda		29 July	6 June	14 June	53	45
Tanjore	11	27 August	4 July	12 July	54	46
Bangalore	14	23 September	1 August	9 August	53	45
Baroda	14	21 October	29 August	6 September	53	45
Behar	7	25 November	26 September	4 October	60	52
Bangalore	12	18 December	24 October	1 November	55	47
Baroda	5	22 Jan., 6 ³⁰ a.m	21 November	29 November	61	53

“The following is a return of the specified and actual days of arrival and departure of the contract steamers of the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company during the year 1872,

²⁸² “New South Wales Government Gazette” (Sydney, NSW: 1832-1900). ven 17 mar 1871 [Issue No. 57], p. 597. L’avviso, a firma Joseph Docker, è ripubblicato il 21 marzo 1871, [Issue No. 61], p. 629.

²⁸³ “New South Wales Government Gazette” (Sydney, NSW: 1832-1900), venerdì 29 settembre 1871 [Issue No. 239], p. 2196. Il provvedimento è a firma di John Robertson.

²⁸⁴ *Time-table of the India*, cit, p. 25.

showing the number of days taken in the passage from and to London, via Suez and Brindisi, and via Suez and Southampton”²⁸⁵:

Arrival at Sidney				
Name of Vessel	Specified date	Actual date	Actual number of days	
			Via Brindisi	Via Southampton
Bangalore	21 Jan	21 Jan.	51	57
Baroda	18 Feb.	18 Feb.	51	57
Nubia	15 Mar	17 Mar.	51	59
Bangalore	12 April	9 April	46	51
Baroda	10 May	7 May	45	53
Nubia	7 June	2 June	44	52
Bangalore	5 July	30 June	44	52
Baroda	2 Aug.	29 July	45	53
Tanjore	30 Aug.	27 Aug.	46	54
Bangalore	27 Sept.	23 Sept.	45	53
Baroda	25 Oct.	21 Oct.	45	53
Behar	22 Nov.	25 Nov.	52	60
Bangalore	20 Dec.	18 Dec.	47	55

Departure from Sydney				
Name of Vessel	Specified date	Actual date	Actual number of days	
			Via Brindisi	Via Southampton
Nubia	30 Jan	30 Jan.	47	53
Bangalore		13 Feb.	47	56
Baroda	27 Feb.	27 Feb..	47	55
Nubia	26 Mar.	26 Mar.	47	55
Bangalore	21 April	21 April	50	59
Baroda	19 May	19 May	51	57
Nubia	16 June	16 June	49	59
Bangalore	14 July	14 July	49	57
Baroda	11 Aug.	11 Aug.	49	59
Tanjore	8 Sept.	8 Sept.	50	57
Bangalore	8 Oct.	8 Oct.	47	57
Baroda	5 Nov.	5 Nov.	48	56
Behar	3 Dec.	3 Dec.	47	57
Bangalore	31 Dec.	31 Dec.	47	

L'interesse per Brindisi si fece vivo in Oceania e la città è descritta in non pochi reportage a vantaggio di eventuali viaggiatori; l'8 maggio 1875 apparve questo resoconto: “*Brindisi, the subject of bur. illustration, is a sea port and city of Naples on a small promontory in a bay formed by the Adriatic. It became opened up to our enterprise through the happy audacity of Garibaldi in giving the kingdom of Naples to the sovereign of Northern Italy. The Italian revolution re-opened this ancient gate of the East and brought vividly before the historical mind reminiscences of the splendid commerce of old Rome. It -will be interesting to some, of our readers -when told that Brindisi is the ancient Brundisium where the poet Virgil died, nineteen years before the present era. In antiquity this was one of the most important cities in Italy and was the port whence the intercourse between Italy and Greece and the East was carried on. It owed this distinction as much to the excellence of its harbour as to its situation, but in modern times it became sadly changed for the worse. Caesar attempted to blockade Pompey's fleet here, and commenced the ruin of the harbour by running mounds of earth across the entrance. In the eleventh century it fell into the hands of*

²⁸⁵Ivi, p. 32.

Roger Guiscard, king of Naples, and in the twelfth ile population is aid to have amounted to 60,000. But it seems gradually to have fallen, and to have been almost abandoned to decay until the past few years. It is of great extent within the walls, but the in habited houses do not occupy above half the enclosure.

The streets are rough and crooked, and the houses poor and out of repair. With the exception of the citadel, a large, heavy-looking cathedral, and a few remains of antiquity, there is nothing in it particularly recommendatory. This melancholy change has been brought about by tho nearly total loss of the inner harbour. This, which encompasses the city on two sides, and is deep and capacious, was united to the outer harbor or bay by a narrow entrance, like that leading to Portsmouth Harbour or the Havanna. Unfortunately. however, this entrance having been shut up, the inner harbour was, in consequence, rendered inaccessible to all but the smallest vessels, and in summer became fetid and unhealthy; but the outer harbour or bay is deep and capacious, and has good anchoring ground. But Brindisi, thanks to the English necessity for a port nearer Alexandria than Marseilles, has had a new lease of life; and who can tell, should the Government of Italy be united and strong, but that it may, in the course of a decade or two, become the principal European emporium for the eastern trade, and, should manufactures be established, exceed in prosperity the renowned Brundisium of the ancient Romans. The work of im proving the harbours has been undertaken with zeal by the Italian Government, and with the resources at their command of modern engineering, not a doubt is entertained that shortly Brindisi will be raised to the rank of a first-class port, affording every accommodation for a trade as extensive as any enjoyed by the largest seaports of Italy and France in tho Mediterranean. In conjunction with the .Mont Cenis Railway it lessens the route to India and Australia by many hours and this, together with the security afforded by the new state of things in Italy, offers a safe and commodious port for our mail and passenger traffic”²⁸⁶.

Il 1876 la città adriatica è descritta come ormai familiare per gli australiani: “This is an Italian port that has become familiar to Australians as one of the principal mail stages between Europe and the East, and also as a place by way of which those who weuld shorten the sea passage might take a trip across Europe and thus escape that part of the voyage lying between Southampton and the eastern part of the Mediterranean Sea. It is an ancient city, very much gone to decay. The principal buildings are the cathedral where the imperor Frederick II. was married to Yolanda, in 1226, and the castle, commenced by Frederick II., and finished by Charles V. The large steamer in the offing is her Britannic Majesty's ship Serapis, his Royal Highness the Prince of Wales being on board on his way to India when our sketch was taken”²⁸⁷.

Il 1877 è ancora proposto un ampio ritratto della città: “The subject of our illustration, the ancient Brundisium, has a striking appearance when viewed from the sea, but its chief importance in our Australian eyes arises not so much from its position on the pleasant northern shores of the Mediterranean, nor from the classic land in which it lies, as from the fact that it is a main post on the shortest route by which letters to and from our loved ones in the old country can travel and the magic words " via Brindisi" outside a letter, confer a diploma of rank on the missive, by the side of which the slower, humbler brand of "via Southampton" hides its plebeian head. We well remember a beautiful girl, born in Australia, who married an English husband and went home with him, dying there of the cold climate, like a South Carolina mockingbird would. While she lived, she wrote to all friends left behind, and we never hear the name of "Brindisi" without recalling her; she valued its letters over and above the " Southampton " ones, as she could answer them by return of post, and get answers in the same way. Patriotism and love of country are truly an all-pervading feeling amongst white Australians, and they never know how strong it burns in them till they have left New Holland behind. It is only Bince the days of Peninsular and Oriental steamers that Brindisi has aroused herself from her sleep of centuries, but now the overland passenger,—in place of battling it

²⁸⁶ “Australian Town and Country Journal” (Sydney, NSW: 1870 - 1907), sabato 8 maggio 1875, p. 21.

²⁸⁷ “The Sydney Mail and New South Wales Advertiser” (NSW: 1871 - 1912), sabato 11 marzo 1876, p. 329.

round the sleeping lion of old Gibraltar, and facing the vigorous demonstrations of the healthy, breezy, but, as a rule, decidedly lumpy Bay of Biscay, on his way from the land of wool and gold to old Southampton, England's southern marine gate, —can cut the sea business short at Brindisi, after a very brief and mild taste of the Mediterranean, and skirting the north of Italy can pass from the land of melons and vines to that of cream and glaciers, and on through sunny France, taking a left-handed "lunar" en passant at old Biscay, and reduce the sea business to a solitary one-and-twenty miles between Calais and Dover —a mere bagatelle to an Australian voyager, dreadful as the Cockneys of London and Paris may find it, and not equal after all to the distance between our lightship at the Bar and Cape Moreton.

The Mediterranean Sea, on whose shores Brindisi is situated, enjoys a most peculiar climate. The burning Bands of Africa lie on one side of it, and the icy Alps and Pyrenees on the other, and alternate south-east winds parch and north-west gales chill the voyager in this beautiful marine lake. From Barcelona in Spain to Genoa in Italy runs an ironbound coast, backed up by dreary mountains and craggy rocks, the tops of the former being snowy from March to May, inclusive, while the sirocco of Barbary and Lybia and the regions of Mount Atlas withers the vegetation of the land, and men and animals droop and lose all energy from the total abstraction of anything like spring and elasticity in the air. The change is very rapid, and indeed almost instantaneously the glass runs up to 112. Digestion is suspended, and so the affliction sometimes keeps on for days at a time, till the tramontane comes to supplant it with its cooling effects, and then at once vegetables and animals, including man, revive and have all their powers restored to them.

The result of these fluctuations of climate has been severely felt at times by English men-of-war men serving in the Mediterranean, at Malta, Gibraltar, Minorca, the Ionian Islands, etc. A fever, which has at times been mistaken for the "yellow jack" of the West Indies, used to abound in the Mediterranean, and in respect of black vomit, twitching of the limbs, cold extremities, etc, there was little to choose between the Mediterranean fever and the Vera Cruz vomito nigro ; and the crews of the Goliath, Diadem, Athenienne, Achille, Warrior, Repulse, and other ships employed on the stations from 1799 to 1810, during part of Nelson's glorious career, struck down sometimes forty at a time with the fever, could have told the tale that life in the Mediterranean is not by any means all "skittles and beer," vines and trellis work, orange groves and Spanish mules, sandalled slippers and guitars ; but that amongst the yachting and wine drinking, the music and the blue waters, the purple peaks and the golden capes, the classic ruins and the falling waters of Tivoli, there lurks a touch of the same fever that carried Lord Byron off in 1824"²⁸⁸.

La scelta della via di Brindisi non fu priva di discussioni e polemiche in Oceania. Il 3 ottobre 1884 sir Julius Vogel (1835-1899), intervenendo nella prima sessione della nona legislatura del parlamento neozelandese, esponeva vantaggi e svantaggi del nuovo itinerario ponendo in rilievo la collocazione della Nuova Zelanda nell'area del Pacifico, l'importanza delle relazioni con gli Stati Uniti d'America e la conseguente necessità di non abbandonare la via di San Francisco per i necessari rapporti con la madrepatria: "I am afraid that I shall have to trouble the House with somewhat wearisome details of what has occurred in reference to this question, which makes it necessary for us to propose the resolution which stands in my name. Up to January last all correspondence was sent to New Zealand from Great Britain by the San Francisco route, unless specially addressed by some other line. The Postmaster -General suddenly altered the system in January last, without any notice to this colony. He did so, it is presumed, on account of the New South Wales Government having entered an arrangement with the and Oriental line to alternate boats with the Peninsular and Oriental Company. We arranged with the Orient Company at a very considerable reduction on the price we were paying to the Peninsular and Oriental Company. That arrangement had nothing whatever to do with the question of the English postal authorities taking the step they did. It merely amounted to this: that such correspondence as was sent by the Orient Company should be charged for at a certain rate. The late Government made that arrangement

²⁸⁸ "The Queenslander" (Brisbane, Qld.: 1866-1939), sabato 24 febbraio 1877, p. 1.

with the company, not seeing any danger of the English Postal authorities using that fact as an excuse for forcing correspondence by that route. In November last the Home authorities were informed that we wished them to recognize the Orient steamers, and to send by them letters marked via Suez or Brindisi. But in January, without any intimation to the Government, the Postal authorities suddenly came to the conclusion that letters not specially directed, instead of, as heretofore, being sent by San Francisco, should be sent by the San Francisco and the Orient line alternately as "mails" accumulated". The first news the late Government had on the subject was by telegrams which appeared in the New Zealand papers early in February. In order to ascertain what truth there was in those telegrams, a telegram was sent to the Agent General on the 9th of February, as follows: "Specially addressed letters: Ascertain Fawcett's decision as to specially addressed letters applies to New Zealand. And on the 12th February this reply was received from the Agent-General: "Have arranged Fawcett's decision not apply New Zealand. Will await consideration of Government. Public very angry detention of letters Australia sent via Brindisi, however marked". Well, Sir, Mr. Fawcett's promise to await the consideration of the government was not fulfilled. There was some misunderstanding as to whether the promise was given but the Agent-General clearly established that such a promise. No satisfactory explanation was afforded, so far as I can see from the papers, why the promise was not carried out. Instead of adhering to the promise, the English Post Office retained the new plan they had adopted and continued to send letters by the Orient line without waiting receive the remonstrances of the colony on the subject. Early in May the Victorian Government offered to this colony to reduce the price of carriage of letters by the Peninsular and Oriental steamers very considerably — 10s. & pound. The then Postmaster-General thought, very rightly declined to accept the proposal. He looked on it as another means by which the mails would be diverted from the subsidized San Francisco line. He therefore declined the offer of the Victorian Government. Perhaps I should remark here that for a long period there had been a considerable amount of rivalry between the subsidized Peninsular and the unsubsidized Orient Orient line boats; and it was when this quarrel or dispute was adjusted by the New South Wales Government taking up the Orient line as a mail vice that all these changes took place from which this colony has so suffered. In fact, to put it in plain terms, it appears to be that, when Victoria and New South Wales settled their differences about postal services, it was thought that all the other colonies were to be made, as it were, a convenience to promote the services which those colonies had adopted. And New South Wales has absolutely used the San Francisco service as one of the means of making terms with the Victorian Government, without consulting us — simply telling us that, if we suffered any loss, they would pay us the actual cost. This San Francisco service was absolutely made part, so to of an agreement between New South Wales speak, and Victoria, which New Zealand had no share in and no benefit from. On the 24th of May the late Postmaster-General addressed a very long letter to the Agent General and, I may say, a very able letter - in which he exposed the whole circumstances of the case, and pointed out that at that time, by the action of the Imperial Government, the colony was losing at the rate of £7,000 a year. On the 22nd June, before that letter reached Home, the Agent-General cabled, "Interview with Fawcett, who refuses to alter the present system without Treasury order". On the 5th of July, when the Postmaster-General supposed that the letter of the 22nd May had reached Home, he cabled to the Agent-General, "Supposing Fawcett persists, New Zealand intends levying 6d. postage Brindisi letters not specially addressed". On the 9th of the same month the Agent-General cabled, "Fawcett again refuses. Lords of the Treasury agree". It does not appear that after that date any action was taken by the Government. The 6d. extra has not been imposed. We think, as Parliament is now sitting, it is desirable to bring the matter before it. I have no doubt the late Government would have done so before taking steps-Parliament being in session, they would have thought it right to consult with them on the subject. As regards the question of our being justified in adopting this course, I propose to put it, not in the light of any retaliatory proceeding whatever, but as a mere question of a business — commercial — arrangement: as the course we are bound to take for our own protection, and to save ourselves from loss. Our loss in the matter is very considerable,

as honourable members may gather from what I am about to say. The English Post Office accounts to us for San Francisco letters at the rate of 13s. per lb., and for newspapers at the rate of 3½d. per lb. Under the Peninsular and Oriental and the Orient services, we have to pay; and, taking both what we should receive on the one hand and what we have to pay on the other, our loss is not much less than this: 30s per lb. On letters and 7d. per lb. On newspapers, so that honourable members will see that every letter that is sent out by the Peninsular and Oriental or Orient boats entails on the colony a very heavy loss- a loss at the rate of 30s. per lb. On letters and 7d. per lb. On newspapers. In the letter to which I referred as having been written by the late Postmaster-General, there are some interesting statistics added, and honourable members will see what an enormous effect the action of the English Government had in the matter when I tell them the comparative numbers of letters sent by the two routes in the summer months of 1883 and 1884. During the month of May, in 1883, 36,000 letters were received via San Francisco from England; whilst in the same month in 1884 there were only received 23,000 letters by San Francisco. On the other hand, in 1883 there were only received 8,000 letters by Brindisi; whilst in the same month of 1884 there were 19,000 letters received. I find that the letters received in June 1883, by the San Francisco route amounted to 33,000; whilst for the corresponding month of 1884 they amounted to 24,000. In July 1883, the letters received by the San Francisco route amounted to 31,000; whilst in the same month of 1884 they only amounted to 26,000. On the other hand, in July 1883, 10,000 letters were received by Brindisi, as against 20,000 received during the same month in 1884. Honourable members will see that, in the first instance, a very great loss was sustained by the colony on every letter which was received by way of Brindisi or Suez; and, on the other hand, they will see that the measures taken by the English Post Office are such as to cause a very large decrease in the correspondence sent by the route which costs this colony so much money. I deny that the action of the English Post Office is justified. The Californian route was, I may almost say, established on the understanding that the mails should be sent by that route for the benefit of this colony; and I do not think the English Postal authorities have behaved fairly to the colony in taking the course they have done. It seems to me that the Australian route is not the route for this colony. We do not wish our letters to pass through the Australian Colonies. We have no regular service with Australia, and we have a quicker service subsidised by the San Francisco route, and the English Post Office should defer to our wishes in the matter. The calculation that has been made shows that there is no saving in time by forwarding letters by the Brindisi route. On the contrary, with regard to every part of the colony, taking the average, there is an absolute loss of time. So that there is no gain to the people of the colony, while there is a loss to the Government. I do not conceal from the House that this question is in a transition state. The Californian service is in a position that we do not see our way out of. Under the contract with the Californian company the New South Wales Government have a right to retire during the present year by giving three months notice, and in November they will retire. We have no such right. The New South Wales Government have exercised their right, and they have now a right to make fresh arrangements if they choose... Motion made, and question proposed, "That, inasmuch as the Californian service and the direct steamers afford the quickest means of communication to and from Great Britain and New Zealand, and mail matter brought or sent by way of Suez entails a considerable loss, this House is of opinion the rates of letters to and from Great Britain by way of Suez should be raised to one shilling the half-ounce, and other mail matter in proportion; and that, if there is a difficulty in levying the additional amount in Great Britain, the same should be collected here"²⁸⁹.

Il tema fu ampiamente affrontato nelle assise del Nuovo Galles del Sud riproponendosi le tematiche già evidenziate da Vogel in Nuova Zelanda: "When, in the year 1883, the Pacific Mail Company's Contract was renewed for two years, it was made optional for New South Wales to

²⁸⁹Suez Postage Rates, in New Zealand. Parliamentary Debates. First session of the Ninth Parliament. Legislative Council and House of Representatives. Fourth ninth (49) volume. Comprising the period from September 25 to October 22, 1884, Wellington: by Authority: G. Didsbury, government printer, 1884, 3 ottobre 1884, pp. 180-182.

withdraw at the end of twelve months, on giving three months' previous notice, in the event of the Company not having obtained from the United States Government, or from other sources, a contribution equal to one-third of the total annual subsidy for such extended contract, and in diminution of the contribution payable by the contracting Colonies respectively. As the Company failed to obtain the subsidy referred to, the stipulated notice of withdrawal of the Colony of New South Wales from the Contract was given on 28th August, and on 30th September the Company offered to reduce the subsidy payable by this Colony to the Company from £18,750 to £11,750 for the second year of the Contract. On 4th October, I informed the contractors that I would advise the acceptance of their offer, and the withdrawal of the notice on the understanding that the Company would make all the necessary arrangements with New Zealand. The New Zealand Government, however, expressed their disapproval of the arrangement, and claimed the right to all subsidies or postages derived from non-contracting Colonies; but offered to carry our mails at the rate of £ 7,000 a year— New South Wales retaining postages, and the steamers still to come on to Sydney — and I agreed to accept this offer. This arrangement is of course unsatisfactory to the contractors, who have to perform precisely the same services as before, but without our subsidy. New South Wales, however, is not responsible for this. When the San Francisco line was first established it was a matter of great consequence to this Colony that communication by this route should be maintained, but owing to the development of a regular weekly service by way of Suez by the packets of the P. and O. and Orient lines of steamers, the necessity for the continuance of the San Francisco line (except for correspondence to and from the American continent) is not a matter of paramount importance, but for commercial and other reasons it is most desirable that communication by this route should be maintained if possible”²⁹⁰. Si rilevava come la corrispondenza impiegasse circa quaranta giorni attraverso la via di Brindisi²⁹¹; via Colombo e Brindisi il 1883 erano state spedite dall’Australia, come *foreign*, 142,624 lettere, 6,977 packets, 41,048 newspapers; il 1884, sempre come *foreign*, 138,972 letters, 6,555 packets, 52,618 newspapers. In Australia, seguendo la via di Brindisi, erano state ricevute il 1883, come *intercolonial*, 9,247 letters, 1,051 packets, 7,387 newspapers; *foreign* 352,922 letters, 29,897 packets, 192,227 newspapers. Il 1884, sempre come *intercolonial*, erano giunte 9,998 letters, 1,258, packets, 8,044 newspapers. Come *foreign*, sempre attraverso la via di Brindisi, erano pervenute 435,111 letters, 45,716 packets, 327,569 newspapers²⁹².

Analoghe discussioni si ebbero in Tasmania ove, comunque, la via di Brindisi pare la preferita; attraverso il porto salentino transita, almeno in parte, la corrispondenza in arrivo o proveniente da Regno Unito, Canada, California, Stati Uniti d’America, Austria, Belgio, Germania, Olanda, Svizzera, Norvegia, Russia, Svezia, Italia, Francia²⁹³. Il servizio postale garantiva partenze per Londra, via Suez-Brindisi, il 1874-1875, “Nov. 27, Dec. 25, Feb. 10, March 10, April 7, May 5, June 2, June 30, July 28, Aug. 25, Sept. 22, Oct. 20, Nov. 17, Dec. 15” e arrivi, nello stesso periodo “March 15, April 12, May 10, June 7, July 5, Aug. 2, Aug. 30, Sept. 27, Oct. 25, Nov. 22, Dec. 20, Jan. 17, Feb. 14”²⁹⁴.

Forti dubbi sorsero in seguito sulla convenienza effettiva della via di Brindisi parendo nel complesso, in Oceania, più economica e rapida quella attraverso il Canada: “*India, Ceylon, Straits Settlements, Hong Kong, China. Mails for India, China, and the Eastern Colonies are carried to and from Brindisi by the Peninsular and Oriental Company; weekly to India; fortnightly to the*

²⁹⁰Journal of the Legislative Council of New South Wales, Second Session of 1885. Commencing 8 september, and ending 2 october, 1885. Vol. XXXIX-Part II, Sydney: Thomas Richards, Government Printer, Phillip-Street, 1885, p.12.

²⁹¹Ibidem.

²⁹²Ivi, p. 13.

²⁹³Walch's Tasmanian Almanac for 1875: Being the Thirty - Eighth and Thirty - Ninth Years of the reign of Her Present Majesty Queen Victoria, and the Seventy- First Year of the settlement of the Colony. Thirteenth year of publication, Hobart Town: Davies Brothers Printers, 1875, p. 80.

²⁹⁴Ivi, p. 82.

other places named. Between London and Brindisi the mails travel by special train service under an arrangement with the French and Italian Governments at a cost of about 49,500l for the year 1885-6. The present contract, which is made with the Imperial Government, and under which the Company receives 360,000l. a year, expires on February 1st, 1888, when another contract commences by which the Company will receive 265,000l per annum. Under the existing contract (inclusive of the transit through Egypt) the Imperial Government paid, in 1885, beyond the amount of sea postage collected, 306,000l. and toward this sum India contributed 68,000l., Ceylon 1400l., Starits Settlements 6000l., and Hong Kong 6000l. Under the new contract the payments will be less, but until the contracts for the australasian mails are settled no accurate statement can be given. Australia. Mails for Australia now leave London every Friday with the mails for India and are carried to Brindisi by arrangement with the French and Italian Governments. Mails from Australia are landed every week at Brindisi or Naples and forwarded thence to London by the same arrangement with the French and Italian Governments. The annual cost of the transit of the Australian mails between London and Brindisi and Naples amounted in 188 -6, to 46 ,000l., being at the rate of 16frs. 50c. per kilogramme for letters and 874c. per kilogramme for other articles by the special train service to and from Brindisi; and 4frs. per kilogramme for letters and 50c. per kilogramme for other articles by the ordinary train service from Naples. The outward mails are received at Brindisi every alternate week by the Peninsular and Oriental Company, and carried by them to Colombo, under their contract with the Imperial Government for the Indian and China Mail Service. From Colombo the general Australian Mail is carried by the same company to Melbourne, under a separate contract with the Colony of Victoria. For this service the Colony now pays 85,000l. a year. No charge is made to the colonies for carriage of the mails across Europe or to Colombo, but the postage is divided between the House and Colonial Governments in the following proportions”²⁹⁵.

Route.		Postage per ½ oz. letter.	Imperial Share.	Colonial Share.
Via Brindisi	Outwards -	d. 6	d. 3½	d. 2½
	Homewards -	6	—	6
Via San Francisco	Outwards -	6	2	4
	Homewards -	6	—	6
Via Plymouth	Outwards -	6	1	5
	Homewards -	6	—	6

²⁹⁵ “Journals and printed papers of the federal council of Australasia”, 51 (1888), II, from January 16 to February, 9, pp. 147-148.

4. “Una barca ferma non fa viaggio. Infatti, ma si prepara a farlo” (José Saramago)

L'Italia unita, se vide nel porto di Brindisi grandi potenzialità nell'ambito delle relazioni fra Europa ed Asia, non ne trascurò il possibile uso militare prevedendo, già il 1862, l'istituzione di un ospedale appunto militare capace di 100 posti letto²⁹⁶.

Il 21 ottobre 1861 le difese di Brindisi sono in allerta: “Dal forte di mare di Brindisi il comandante del forte avendo avvistati al largo due legni sospetti, fa loro i segnali di manifestarsi; i due legni non rispondono; onde il comandante li fa inseguire dal vapore stazionario, che ne affonda uno e rimorchia l'altro”²⁹⁷. Nel settembre 1862 “nell'uscire dal porto interno di Brindisi la regia pirocorvetta *Aquila* investe un piccolo banco di arena presso l'imboccatura del canale”²⁹⁸.

Il 1863 risultano presenti nel porto di Brindisi, al cui comando è Giovan Battista Mansueti²⁹⁹, unità della regia marina; il trasporto di terza classe a ruote *Oregon* il 1 gennaio risulta “partito da Brindisi per Messina e nella sera di detto giorno ritornato a Brindisi di fermata”. Il 2 salpa definitivamente alla volta del porto siciliano. La corvetta di secondo ordine a ruote *Archimede*, salpata da Ancona, diretta a Brindisi, il 27 febbraio trae a rimorchio il “cavafondo Adria e due tremoggie”. Il 2 marzo giunge a Brindisi “dove ha lasciato i suddetti galleggianti” per ripartire il 3 diretta alle isole Tremiti. L'*Oregon* rientra a Brindisi il 15 giugno da cui muove, due giorni dopo, per Otranto e Valona; sarà ancora in porto durante il mese di luglio. La cannoniera di seconda classe ad elica *Ardita* è a Brindisi il 31 maggio, riparte nello stesso giorno e vi rientra il 5. L'avviso di 2ª classe a ruote *Sesia* giunge il 30 maggio a Napoli dopo aver toccato molti porti, fra cui Brindisi, per imbarcare “monete fuori corso”. La Cannoniera di 2º classe ad elica *Vinzaglio* fa breve sosta a Brindisi nel mese di giugno come il trasporto di 24 classe a ruote *Lombardo*³⁰⁰.

Il 1863 l'on. Napolone Scrugli, contrammiraglio proveniente dalla regia marina napoletana, nell'intervento tenuto alla Camera il 22 luglio di quell'anno sostenne la necessità di dare priorità ai lavori nei seni interni del porto, tralasciando la costruzione della diga di Bocche di Puglia: “Termino col chiedere che andassero del tutto sospesi i lavori sul progetto del porto esterno, lasciandolo quale è oggi insino a che non venissero compiuti i lavori necessari al porto interno e suo canale, ed in seguito a più ampi studi fatti da speciale Commissione mista, che ne andasse ad indicare al Parlamento i soli convenienti. Cominciare indefessamente invece i lavori del cavamento ed ingrandimento del canale fatto a forma d'imbuto. Far quanto sia necessario al porto interno, cioè cavamento, banchine, ecc. Eseguir bonifiche nei siti circostanti al porto ed alla città, e finalmente porre un galleggiante, o pontone con faro, da evitare il pericolo sulla secca avanti l'entrata del porto, la quale riesce sempre utile per obbligare i legni che vi entrano a rimanere sotto la soggezione del forte che giace a difesa del porto. Con ciò il mio ordine del giorno viene formulato come segue: La Camera, sospendendo qualunque progetto pel porto esterno di Brindisi, concede i fondi necessari ai lavori pel porto interno e canale di comunicazione, e passa all'ordine del giorno. e il 23 luglio 1863 aveva sostenuto che si dovessero sospendere immediatamente i lavori del porto esterno e

²⁹⁶*Atti del parlamento italiano. Sessione del 1861-62 (VIII legislatura)*. Raccolti e corredati di note e di documenti inediti da GALLETTI GIUSEPPE e TROMPEO PAOLO. *Documenti*. Volume sesto ed ultimo, Roma: per gli eredi Botta tipografi della Camera dei deputati, 1881, p. 3794.

²⁹⁷COMANDINI, *cit.* p. 206.

²⁹⁸*Ivi.* p. 344.

²⁹⁹ “Ministero della Marina. Bollettino delle nomine, promozioni, ed altre variazioni occorse nel personale militare ed amministrativo della real marina”, 1863, n.10, p. 5.

³⁰⁰*Movimenti del navilio dello stato (dal 1 al 15 gennaio 1863)*, in “Giornale militare per la marina ossia raccolta ufficiale delle leggi, regolamenti e disposizioni ministeriali”, 1 (1863), n. 1 parte non ufficiale, pp. 5-8: p. 8; *Movimenti del navilio dello stato (dal 1 al 15 marzo 1863)*, in “Giornale militare per la marina ossia raccolta ufficiale delle leggi, regolamenti e disposizioni ministeriali”, 1 (1863), n. 4, parte non ufficiale, pp. 37-39: p. 37; *Movimenti del navilio dello stato (mese di giugno)*, in “Giornale militare per la marina ossia raccolta ufficiale delle leggi, regolamenti e disposizioni ministeriali”, 1 (1863), n. 9, parte non ufficiale, pp.86-91; pp. 86-89; *Movimenti del navilio dello stato (dal 1 al 31 luglio)*, in “Giornale militare per la marina ossia raccolta ufficiale delle leggi, regolamenti e disposizioni ministeriali”, 1 (1863), n. 10, parte non ufficiale, pp.107-110; p. 110.

incominciare quelli del porto interno, allargandone fino a 100 m. il canale d'entrata per evitarne l'interramento causato dalle correnti"³⁰¹. Sullo sfondo era il possibile uso militare del porto; non a caso l'on. Luigi Federico Menabrea, il giorno dopo, intervenendo nel dibattito quale ministro dei lavori pubblici, asseriva: "Gli oratori, che sinora hanno parlato in questa discussione, hanno tutti riconosciuto la somma importanza del porto di Brindisi, non soltanto dal lato commerciale, ma ben anco dal lato militare, perché questo si può dire il primo porto che difenda l'entrata dell'Adriatico, e nel caso che alcun interesse militare si avesse a risolvere in quel mare, anche il nostro naviglio vi potrebbe trovare un conveniente ricovero"³⁰².

La questione era ampiamente dibattuta e, se si fosse avvertito la necessità di una base per la marina militare in Adriatico, discordi sarebbero stati i pareri sulla sua ubicazione. Il 1866, alimentando e sostenendo le pretese italiane su Istria e Dalmazia, s'individuava in Pola la soluzione del problema: "Da Aquileia a Lecce quale costa, quale confine marittimo non abbiamo noi a difendere! Sarebbe dunque sommo difetto il non possedere una flotta nell'Adriatico, e sommo errore il crederci regno solidamente costituito, senza che la nostra flotta in quelle acque superasse di forze l'austriaca. Di ciò vanno persuasi al certo anche i più sbadati, anche quelli perfino che stimano degnazione loro l'occuparsi di sì alto interesse italiano. Ma non tutti misurano le conseguenze della indisputabile necessità, non tutti pongono mente, che noi non terremmo flotta nell'Adriatico, senza aver nostro sul mare stesso un vero porto, un vero arsenale di guerra, e che questo porto e questo arsenale assieme non possiamo lusingarci di conseguirlo né da Venezia, né da Ancona, né da Brindisi, che sono pure il meglio che si abbia a ciò in su quel lido: lido basso, piano e sabbioso, senza sviluppo d'insenature, con rade mal sicure ed ancoraggi pochi ed infidi, incerto, instabile, profondamente corroso e smarginato da gran copia di fiumi, di canali e di stagni, nonché esposto ai venti levantini che ne contrastano la navigazione! E rispetto ai porti di Ancona e Brindisi, non fu ormai posto in evidenza, che, per quanto denaro vi si profundesse, non ne otterremmo che stazioni navali di secondo ordine? Non sono poi essi, e particolarmente quello di Brindisi, da serbarsi ai commerci più vitali della penisola? Ed anche senza ciò, dove mai vi sarebbe modo, come pur dovrebbero, di formarne fortezze primarie, per custodirvi le ricchezze di quell'arsenale, senza di cui il porto stesso è pressoché nulla? Ma è bensì Pola che ci dà pienamente quanto ci occorre: Pola ch'è testa di ponte di Ancona, come già lo fu di Ravenna e Venezia; Pola che ben può dirsi la Spezia dell'Adriatico"³⁰³.

Concordando con Scrugli, il capitano di vascello Eduardo D'Amico riteneva che in "tutti gli studi che si fecero dal 1860 in qua a riguardo di Brindisi, in tutto quanto si disse circa quella località, vi fu una gran pertinacia a tenere in poco o niun conto il porto interno, che pur costituisce un prezioso tesoro di cui natura ci volle esser larga, e che è quello di cui noi intendiamo ragionare sempre che parliamo del porto di Brindisi. Molti si sforzarono a trovar modo di migliorare, di garentire, di rendere un vasto bacino il porto esterno, e non vi ha dubbio che sarà una bellissima impresa, ma noi non sappiamo intendere perché tanto affaticarsi per un'opera che richiede tempo e denaro moltissimo quando un porto esiste a dispetto degli uomini che per secoli fecero a distruggerlo ogni opera loro. Chi considera il piano di questo porto vedrà una specie di lago ove sono sino a 7 ed 8 metri di acqua, messo in comunicazione col mare per una angustissima bocca che una sola batteria corazzata basterebbe a rendere inespugnabile. Questo porto bacino, nel quale non si conosce cosa sia l'agitazione delle onde, ha due bracci distinti, l'uno grande, l'altro piccolo; egli è in quest'ultimo ove tutte le risorse che possono abbisognare ad un'armata navale dei tempi moderni si possono agevolmente creare, ivi è terreno proprio a costruire bacini da raddobbo, ivi nulla di più facile che improvvisare officine e magazzini di approvvigionamento; rimanendo pur

³⁰¹*Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei deputati, VIII Legislatura - Sessione 1863-1864 (07/07/1863-11/08/1863), Volume (II) VIII della Sessione. Continuazione del 1° periodo dal 07/07/1863 al 11/08/1863, Roma: Tipografia Eredi Botta, 1887, p. 1348.*

³⁰²*Ivi*, p. 1362.

³⁰³*Appello degli istriani all'Italia*, in "La provincia dell'Istria e la città di Trieste", atti dei mesi di giugno, luglio e agosto 1866, Firenze: Barbera, 1866, pp. 19- 46: pp. 27-28.

sempre il braccio grande sgombro interamente per raccogliere grandissimo numero di navi. Né queste navi ricoverate o in riparazione hanno nulla a temere da un attacco esterno perché questi due bracci si ripiegano e s'internano nella terra in modo da allontanarsi tanto dal mare da essere al coperto da un bombardamento nemico. Non un'altura domina questo porto, dalla quale occorresse garantirsi con opere fortificate, quivi quando pure il nemico riuscisse ad effettuare uno sbarco, le navi che vi sono ormeggiate bastano alla loro difesa. Questo porto, a meno che non fosse contemporaneamente assediato dal lato di terra da un esercito imponente, poco o nulla può risentire da un blocco, perché a poche miglia di distanza ha dietro di sé ed in un altro mare un altro porto militare immenso, capace di rifornirlo e vettovagliarlo, vogliamo dire quello di Taranto, ove più volte abbiamo espresso la nostra opinione che esser dovrebbe la sede del secondo dipartimento marittimo. Le qualità che abbiamo accennate del porto interno di Brindisi, sappiamo pur bene che non sono tutte quelle che si richiedono ad un porto d'armata. A questo occorre di avere dinnanzi una rada sicura, capace di accogliere una squadra con tempo cattivo e tenerla garantita, una rada ove questa squadra possa spiegarsi in battaglia quando gli convenga muovere incontro al nemico, o aspettarlo sulle àncore se di forze molto superiori azzardasse a tentare un'operazione contro del porto; una rada infine suscettibile di essere così fortificata da far costar caro il tentativo anzidetto. Questa rada Brindisi l'ha magnifica e sicura al punto che fu chiamata il porto esterno, e fu questo un fatalissimo errore, perché dal giorno che prese un tal nome molti cedettero che altro porto Brindisi non avesse, e se non dimenticarono il porto interno, pochissimo conto ne fecero. Ora questa rada stupenda, chiusa dalle isolette Pedagne e dal forte a mare, può essere facilmente abbordabile con ogni sorta di perverso tempo, è agevole da fortificare con batterie che incrociassero i loro fuochi sull'entrata di essa, ed è spaziosa quanto occorre per racchiudere un'armata navale. L'antica abitudine delle navi a vela mantiene ancora vivi nelle menti della gente di mare taluni principii, che, se veri per quelle, oggi per le navi a vapore sono non altro che pregiudizi; tra questi mettiamo la massima che un porto d'armata non è ben situato quando trovasi nel fondo d'un golfo; ora neanche questo appunto può darsi a Brindisi, situato proprio sul calcagno d'Italia. Infine, una qualità essenziale per un porto d'armata si è quella di essere situato in una posizione strategica, ed appunto come di sopra dicemmo, ci pare che per gli Italiani nell'Adriatico sia Brindisi una posizione strategica di prima importanza. Del che il passato ci ammaestra mostrandoci far mossa da Brindisi tutte le grandi spedizioni pel Levante, ed un avvenire non remoto ci farà più persuasi quando il taglio dell'istmo di Suez metterà l'Italia sulla via delle Indie, e quando la nostra potenza accresciuta ci chiamerà a reclamare in oriente il retaggio di Venezia e di Genova. Quando l'Adriatico sarà un mare italiano, e deve assolutamente esserlo se vogliamo star tranquilli in casa, noi non potremo meglio che da Brindisi esercitare la nostra padronanza. Oggi non vi ha dubbio che nelle condizioni in cui ci troviamo, Manfredonia ed Ancona come punti strategici militari propriamente detti sono più importanti di Brindisi, ma in quei punti manca un porto, manca il ricovero per le nostre forze navali, e però quest'ultimo luogo considerato sotto il punto di vista marittimo conserva tutta la sua altissima importanza. I più valenti ufficiali della nostra Marina spessissimo meditano sulla carta del mare Adriatico, essi sanno tutte le cure che il governo ha speso e spende intorno ad Ancona, e pure, per quanto noi sappiamo, essi vanno cercando sempre un altro punto e i loro sguardi ansiosi si fermano non altrove che a Brindisi, essi ne hanno ben d'onde, perché, conoscendo il loro mestiere, san bene che oggi non si va alla guerra marittima senza avere indietro un porto che riunisca tutte quelle condizioni che siamo andati analizzando³⁰⁴. Proseguiva il D'Amico: “portiamo parere che senza altra precauzione se interrimenti avverranno alla bocca del porto di Brindisi essi saranno sempre tali che cavafanghi a vapore con poche giornate di lavoro triennale possano agevolmente superare. Noi concediamo pure che (se gli studi della gente competente portassero alla conclusione

³⁰⁴E. D'AMICO, *La difesa nazionale ed il porto di Brindisi*, in *Almanacco militare della Marina Italiana per l'anno 1864*, Torino: Cotta e Capellino, 1864, pp. CIV-CVI; vedi pure C. PAOLETTI, *L'intervento del comandante D'Amico per la nascita della base navale di Brindisi* in “Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare”, 27 (2013), n. 2, giugno 2013, pp. 33-53.

che il deviare la corrente litorale sia un bisogno assoluto) si chiuda la bocca di Puglia della rada, anzi, le osservazioni da noi fatte sul luogo nel 1859 ne fan credere che di fatto ciò potrebbe tornare utile se il canale si mantenesse di limitata larghezza; ma quando leggiamo in un progetto d'arte che tra i lavori più urgenti da farsi a Brindisi, oltre la diga a detta bocca di Puglia, sono due moli l'uno a Scirocco del Castello a mare e l'altro sulla costa Morena, non possiamo [fare] a meno di elevare alta la voce, per quanto poco valore si abbia, e scongiurare perché la rovina di Brindisi non venga compiuta. Ed è vera rovina ciò che vuol farsi, sforzandosi a trasformare la rada di Brindisi, sicurissima e corrispondente a tutti i bisogni, in un porto artificiale poco agevolmente abbordabile. Quando si sarebbero fatti i progettati moli si acquisterebbero 120 ettari di porto, ma se ne perderebbero il triplo o il quadruplo di magnifica rada; e Brindisi, oggi uno dei pochi rifugi al navigante dell'Adriatico, vedrebbe naufragare innanzi alla sua entrata i miseri che nel nuovo porto si lusingavano trovare migliore ricovero che nell'antica rada. Se un giorno l'attuale porto di Brindisi divenisse troppo piccolo per quel commercio che a nostro credere immenso dovrà ivi concentrarsi, allora sarà il caso di migliorare le condizioni della rada; ma, secondo proponeva uno dei più istruiti ufficiali della nostra Marina militare, il comandante Imbert, allora un frangionde che copra la bocca tra le Pedagne ed il forte a mare è la sola opera che raggiunga lo scopo realmente. Per ora non dobbiamo obliare che Brindisi, oltre ad essere un porto commerciale, è pure un porto d'armata, ed è tale di cui non possiamo fare a meno per completare la nostra indipendenza, e per la difesa delle nostre coste adriatiche, non dobbiamo dimenticare che il nemico è alla nostra porta, che da un giorno all'altro possiamo avere la guerra e che intanto dal lato di mare siamo indifesi. Oggi quello che principalmente occorre si è di far presto e con la minima spesa possibile. La rada, o avamporto che si voglia dire, a Brindisi esiste e non richiede che la spesa di poche lire, e l'opera di pochi giorni d'utile lavoro. Quello che urge per la rada, oltre delle buone fortificazioni, si è di far saltare la secca del Fico e di far cavare la secca centrale o delle Pedagne. Abbiamo accennato alla secca del Fico ed a quella delle Pedagne, diremo che sono: La prima è uno scoglio sottacqueo a Scirocco del canale che conduce al porto interno il quale ingombra talmente la rada che non è possibile manovrarvi e che, quando il porto sarà praticabile diverrà indubbiamente la calamita dei naufragi. La secca delle Pedagne è poi un alto fondo di alga e melma, ove sono 5 metri d'acqua o poco meno, nel mezzo tra le isole delle Pedagne e l'isola del Castello, che non l'han fatto i depositi delle correnti, ma l'han fatto le bette dei cavafanghi che diremo quasi a deridere i Brindisini in altri tempi si fecero a Brindisi lavorare. Con questo poco che domandiamo si rende immediatamente la rada di Brindisi il più sicuro ricovero della nostra squadra nel mare Adriatico. Avere la rada di Brindisi subito pronta a ricevere una squadra navale, sarà un vantaggio immenso, ove si dovesse da noi sostenere una lotta in Adriatico, così si potesse in questo caso averla fortificata, e se la guerra sarà da noi tanto lontana da veder compito un così fatto voto, non diciamo che le nostre forze marittime avrebbero un doppio valore, ma certo non andremmo incontro all'ignoto e all'azzardo. ... Fra questi lavori cui accenniamo, ci pare che sia l'escavamento della bocca del porto interno, lo aprire con dei cavafanghi e delle bette a vapore un solco di comunicazione ci sembra opera di così pronta esecuzione, quanto d'immenso utile per le eventualità di una guerra adriatica. In ogni caso se questo solco si trova aperto, le nostre navi corazzate attraverso di esso potranno entrare nel porto interno, che tale e quale ora si trova è senz'altro capace di riceverle. Ma tra i lavori urgenti, tra quelli sempre utili qualunque siano le finali determinazioni sull'opera generale, noi mettiamo il cavamento e la costruzione delle banchine del porto interno. Per questo il Parlamento ha votato oltre due milioni di lire, si debba dunque o pur no sacrificare la rada, si dia principio a questi lavori, essi sono indiscutibili. Se un bacino da carenaggio fu decretato saggiamente ad Ancona, a Messina, a Palermo, a Livorno, a noi pare incontrastabile che uno ne occorra a Brindisi, ed è doloroso come ancora di ciò non si faccia parola. Ne si dirà certamente che parlare del bacino quando manca il porto sarebbe stato per lo meno inopportuno ed a ciò non havvi da replicare, ma egli è che il porto esiste e per renderlo fin d'ora utile non occorre grandissimo lavoro. Infine la rada di Brindisi, ripetiamo, è tale che possiamo renderla in pochi giorni il ricovero, la ritirata della nostra squadra, quindi ci pare che non si dovrebbe tardare a elevare a Brindisi delle baracche per stabilirvi delle

officine e per farvi dei larghi depositi di ogni sorta di approvvigionamenti; noi non vogliamo che vi s'impianti un arsenale, emetteremo al riguardo altra volta la nostra contraria opinione, ma desideriamo che nulla vi manchi per fornire e riparare una squadra; siamo pur contenti che si faccia a Brindisi quanto per la marina si fece ad Ancona; ivi si è fatto bene ma a Brindisi si farebbe meglio. Ancona è una stazione navale di occasione e poco adatta, si è dovuta forzosamente accettare in difetto di meglio; Brindisi poi, oggi e sempre, sarà una importante stazione navale e, per le sue condizioni idrografiche, la sua importanza non vien meno per l'esistenza d'Ancona; ci si conceda di ripeterlo. ... La sorte della nostra flotta in Adriatico deciderà quella del nostro paese; non dobbiamo quindi avventurarla, ed all'uopo è principale condizione che Brindisi possa ricoverarla. Nei primi giorni del 1861 scrivemmo un voto al Ministero ed al Parlamento Nazionale; allora ricordavamo come gli interessi d'Italia di ogni specie sono in Oriente, noi dicemmo: tra non molto l'istmo di Suez porterà attraverso l'Egitto tutto il commercio delle Indie; se questo commercio troverà a Brindisi un porto ed una strada ferrata, esso diverrà tutto Italiano; ma se Brindisi in quel tempo sarà tuttavia chiuso alle navi mercantili, non sarà poi facile a noi deviare quel commercio che avrà presa altra via. Oggi abbiamo accennato ad un'altra quistione relativa alla Marina militare e conchiudiamo: se il giorno che dichiareremo o che ci dichiareranno la guerra in Adriatico, Brindisi non sarà aperto alle nostre navi guerresche, metteremo la nostra nascente Marina a durissima prova. ... Studiando sulla difesa marittima del paese, salvo le ferrovie littorali, non abbiamo trovato nulla di quanto ne occorre, e noi vogliamo essere indulgenti, vi è stato un Esercito ed una Marina da creare. Vi sono stati mille e mille bisogni tutti urgentissimi cui provvedere, noi non vogliamo dar colpa al governo se con gli occhi rivolti al Mincio ha trascurato le coste; ma l'abbandono di Brindisi è grave fallo tanto militare che finanziario. Questo il governo lo sa e non si può dire che di Brindisi non siasi occupato, facendo studiare la questione, ottenendo dalla Camera i fondi necessari al compimento di un progetto frutto di questi studi, entrando in trattative se è vero ciò che pubblicamente si dice, con una casa estera pei lavori a farsi. Però non ci crediamo esigenti dicendo che non si è fatto abbastanza, giacché l'Istmo di Suez è prossimo ad aprirsi alla navigazione, lo stato dell'Europa è tale che la guerra può venirci addosso domani, ed intanto Brindisi è tuttavia chiuso alla Marina commerciale ed alla militare”³⁰⁵.

Che D'Amico avesse ragione nel temere una guerra in Adriatico lo dimostrarono gli eventi del 1866 a margine dei quali è da registrare l'arrivo “a Brindisi da Alessandria d'Egitto” di “200 volontari italiani”³⁰⁶; il ministro della Marina, Agostino Depretis, nelle istruzioni redatte il 5 luglio e inviate il giorno successivo all'ammiraglio Persano avverte: “terzo punto strategico per la Marina in Adriatico è fuor di dubbio Brindisi, lo scrivente ha raccomandato al suo collega della Guerra di fare qualche piccola opera di fortificazione che bastasse a difenderlo da un colpo di mano nemico. Però questo ministero non ha potuto fare di Brindisi il secondo punto di approvvigionamento della flotta per non esservi acqua sufficiente per grosse fregate. Nel porto interno di Brindisi non possono entrare per ora bastimenti che hanno più di m.4,50 di tirante d'acqua, e per entrare nella rada ove sono 9 a 10 metri d'acqua, non vi è che un canale la cui profondità massima è di 8 a 9 metri. Mentre si spingono cavamenti con alacrità il Ministero dei Lavori Pubblici ha promesso di far marcare con gavitelli il detto canale. A Brindisi vi sono due barche in ferro della Marina ed un deposito di 5200 t. di carbone. Avendo dovuto abbandonare Brindisi come luogo di rifornimento tanto per la sicurezza dell'ancoraggio che per la sua vicinanza e posizione strategica, il sottoscritto si è deciso di stabilire in Taranto il secondo luogo dell'approvvigionamento della flotta”³⁰⁷. Depretis aggiungeva: “L' E. V. si manterrà in continua relazione con Ancona e con Brindisi, tenendo informato il Quartier Generale di S. M. ed il sottoscritto di tutte le operazioni ordinate dall' E. V. compiute dalle navi da Lei dipendenti. Adoprerà ogni mezzo perché non restino mai impedito od interrotte le co

³⁰⁵D'AMICO, *cit.*, pp. CVIII-CX.

³⁰⁶COMANDINI, *cit.*, p.811.

³⁰⁷ *Rendiconti delle udienze pubbliche dell'alta corte di giustizia nel trattamento della causa contro l'ammiraglio senatore conte Carlo Pellion di Persano preceduti dalla relazione della commissione d'istruttoria*, seconda edizione ufficiale riveduta, Firenze: Cotta e Compagnia, 1867, p. VI.

municazioni tra le navi della nostra armata ed il nostro litorale, soprattutto colla sua base di operazione che resterà sempre il porto di Ancona. Darà allo scrivente una relazione, se è possibile, giornaliera sugli avvenimenti occorsi”³⁰⁸. Il ministro informava infine “che con il 10 corrente [mese di luglio] saranno inviati in Brindisi 12 pezzi d'artiglieria di grosso calibro per difenderne la rada”³⁰⁹.

Ricevute queste istruzioni l'ammiraglio il 7 luglio rispondeva al ministro: “Domani farò uscire la flotta per raggiungerla appena effettuato l'installazione in discorso, che mi preme; massime sulla Varese e sulla Palestro per la loro specialità di poter girare sul perno di rotazione. Gran vantaggio. L’Affondatore e le altre navi da guerra si riforniscano di carbone a Gallipoli; cerchino ordini a Brindisi; non rinvenendone dirigano ad Ancona, ove avrò cura di far loro tenere istruzioni”³¹⁰.

L'ammiraglio Carlo Pellion conte di Persano (1806-1883) il 21 giugno 1866 era salpato da Taranto alla volta di Ancona e “nel significare da Brindisi al Ministro della Marina che sarebbe colà giunto nel prossimo lunedì 25 [giugno], lo richiedeva di volergli procurare qualche notizia sulla posizione della flotta nemica”³¹¹. Fra i testimoni chiamati a deporre nel procedimento contro Persano seguito alla sconfitta di Lissa è Augusto Conti che dichiara: “Il mio domicilio presentemente è Napoli. Io comando l’*Authion*, ultimamente mi trovavo a Brindisi ed ora vo girovagando pel litorale secondo gli ordini che ricevo”³¹². L’*Authion* era una nave della marina militare italiana, classificata come avviso di II ordine a ruote.

Nelle sue memorie l'ammiraglio Carlo Pellion conte di Persano, ricostruendo gli eventi che portarono alla sconfitta della flotta italiana a Lissa ricorda: “A seconda delle disposizioni già prese, appena al largo, ordinai che il Flavio Gioia si recasse ad incrociare nelle acque del Gargano per significare all’Affondatore, in via da Brindisi per Ancona, di volgere per Lissa e riunirsi così all’armata che avrebbe ivi trovata. E spedii in pari tempo il mio Capo di Stato Maggiore, Capitano di vascello Commendatore d’Amico, coll’avviso il Messaggiere, comandante Giribaldi, per assumere notizie militari sicure e speciali di que’ luoghi, di cui e ufficialmente e privatamente si mancava, malgrado tutte le diligenze esercitate per ottenerle. Colla flotta volsi per Lussino fino a notte avanzata, nell’intento di mascherare la mia vera intenzione”³¹³.

Durante il conflitto, nel luglio del 1866, il “Roma di Napoli annuncia che il lazzeretto di Brindisi è stato destinato ad uso di ospedale per i marinai della flotta dell’Adriatico”³¹⁴.

Il 1867 il porto aveva già una sufficiente agibilità; le autorità inglesi avevano ricevuto assicurazione dal loro console in Brindisi che nell’hinterland era possibile l’acquisto di muli da trasportare via mare ad Alessandria, funzionali alla campagna d’Etiopia ai danni dell’imperatore Teodoro II [(1818-1868) negus dal 1855 al 1868]: “*The Under Secretary of State for Foreign Affairs to the Under Secretary of State for War. Foreign Office, September 2, 1867. With reference to your letter of the 29th ultimo, I am directed by Lord Stanley to state to you, for the information of the Secretary of State for War, that the Acting British Consul at Brindisi has reported that mules are to be purchased in the neighbourhood of that port, and that there is no quarantine at present at Alexandria. I am to add that the Acting British Consul-General at Naples has reported that mules were procurable at that port, and that they could be shipped to Alexandria by English merchant steamers*”³¹⁵. Con successiva missiva dell’11 settembre 1867 si rilevava: “*The Under Secretary of State for War to the Under Secretary of State for India. Sir, War Office, 11th September 1867. With reference to my letter of the 7th instant, suggesting, for Sir Stafford Northcote's consideration ,*

³⁰⁸Ivi, p. XXX.

³⁰⁹Ivi, p. XXXI.

³¹⁰Ivi, p. XXXI.

³¹¹Ivi, p. 34.

³¹²Ivi, p. 141.

³¹³C. PELLIONDI PERSANO, *I fatti di Lissa*, Torino: Unione Tipografico-Editrice, 1866, p. 8.

³¹⁴COMANDINI, cit., p. 870.

³¹⁵*Accounts and papers: thirty- five volumes. 4. Army. Abyssinian expedition. Session 19 November 1867-31 July 1868. VOL. XLIII, 1867-8, London: printed George Edward Eyre and William Spottiswoode, 1867, p. 86.*

whether the number (seven) of transports originally agreed upon for the conveyance of mules to Alexandria should not be adhered to, I am directed by Secretary Sir John Pakington to request that you will inform Sir Stafford Northcote that the result of communications received since from abroad is to show that, for the present, five vessels will be sufficient for this service, any additional freight that may be required being obtained on the spot, if possible, from Brindisi and the Levant ports to Alexandria direct”³¹⁶. Il giorno successivo l’argomento è oggetto di un nuovo dispaccio: “The Under Secretary of State for War to the Under Secretary of State for Foreign Affairs. War Office, September 18, 1867. I am directed by Secretary Sir John Pakington to acknowledge the receipt of your letter of the 16th instant, inclosing the copy of a despatch from Her Majesty's Consul at Alicante relative to the course to be pursued in regard to providing the officers sent from England to purchase mules for the Abyssinian expedition, with the necessary funds for that purpose. In reply, I am to acquaint you, for the information of Lord Stanley, that a Commissariat officer has been appointed with each of the parties despatched upon this service to the following places, viz., Alicante, Valencia, Barcelona, Brindisi, Constantinople, Scanderoon, and Beyrout, and that this officer is empowered to draw Treasury Bills for such funds as may be required. In case, however, of the necessary absence of the military officer who should counter sign these Treasury Bills whenever practicable, it would be an advantage were the Consuls directed to countersign the bills so drawn by the Commissariat officer. The Consuls might also be requested to attest verbally to parties applying to them the validity of the bills drawn upon the British Treasury”³¹⁷. Il 20 settembre 1867 il console britannico in Brindisi telegrafa “to the Secretary of State for Foreign Affairs” rilevando: “Commissary Baynes is here purchasing mules for Abyssinia. He has presented Mr. Murray's circular of 29th ultimo to me, but as he has non-regular letters of credit, merchants will not cash his bills on Treasury for large amount, probably 20,000 l., without my guarantee” ricevendo successiva autorizzazione a offrire personale garanzia ai mercanti³¹⁸. Il 25 settembre vi era certezza che da “Brindisi 60 to 70 miles per week are to be shipped, commencing on 30th instant”³¹⁹. Il 10 ottobre 1867, “The Under Secretary of State for India” comunica al “Under Secretary of State for Foreign Affairs” che Mr. Henry Dufton “purposes to leave for Massowah by the first Italian steamer from Brindisi”³²⁰.

Il 26 settembre 1868 la fregata *Endymion* partì da Malta con le navi *Chiltern*, *Newport* e *Scanderia*, per la posa di un nuovo cavo sottomarino tra Malta e Alessandria. Al termine dei lavori, il 6 ottobre, salpò per Brindisi, ove era attesa da Robert Napier (1810-1890), primo barone di Magdala, giungendovi il 15 novembre. *Endymion* fu la prima fregata britannica a entrare nel porto di Brindisi da cui salpò per Alessandria il 19 novembre arrivandovi il successivo 24 novembre³²¹.

L’11 novembre 1869 giungeva in porto a Brindisi la pirofregata corazzata *Castelfidardo*; in navigazione dall’Egitto a Taranto aveva subito lo scoppio di una caldaia mentre era al largo di Zante; l’incidente aveva determinato la perdita di tredici uomini dell’equipaggio e il ferimento di altri trentacinque. Sul *Castelfidardo* erano “le L. A. R. il duca [Amedeo Ferdinando Maria di Savoia(1845-1890)] e la duchessa di Aosta [Maria Vittoria Carlotta Enrichetta Giovanna dal Pozzo della Cisterna(1847-1876)] col loro augusto figliuolo il duca di Puglia [Emanuele Filiberto Vittorio Eugenio Alberto Genova Giuseppe Maria di Savoia-Aosta (1869-1931)]...Una grande sventura però è avvenuta ieri presso Zante dove d'un tratto è scoppiata una caldaia della nave. Quarantasei

³¹⁶Ivi, p. 138.

³¹⁷Ivi, pp. 180 e 187

³¹⁸Ivi, pp. 197, 210, 213, 300.

³¹⁹Ivi, pp. 223, 224, 242, 257, 314, 318, 339, 389, 390, 453, 481.

³²⁰Ivi, p. 329.

³²¹*Military and Naval Intelligence*, in “The Times” (26246), London. 3 October 1868, p.6; *Malta*, in “The Morning Post” (29602). London. 24 October 1868. p.5; *Naval and Military Intelligence*, in “The Times” (26300), London. 5 December 1868, p.5; *Malta*, in “Birmingham Daily Post” (3221), Birmingham. 16 November 1868; *Lord Napier*, in “Sheffield & Rotherham Independent” (4795), Sheffield. 20 November 1868. p.2; *Naval and Military Intelligence*, in “The Times” (26310), London. 17 December 1868, p. 9; *Naval and Military Intelligence*, in “The Standard” (13868), London. 14 January 1869. p. 3.

marinai vennero colpiti da quello scoppio, dei quali ben tredici morti finora. E sa il cielo quante altre vittime furono risparmiate, la mercè del capo macchinista Gadda: il quale, non curando la propria vita, si gittò tra l'acqua bollente e aprì le valvole delle altre caldaie. A questa straordinaria pruova di coraggio cui è dovuta la salvezza di quanti altri rimasero vivi in tanta rovina, si aggiunse l'opera del capitano Cacace e quella dello stesso real principe che anch'egli si pose a lavorare con gli altri. I feriti sono stati sbarcati e condotti all'ospedale civico di Brindisi. E S. A. il duca, prima di venire a terra, ha voluto ringraziare il Gadda parlandogli a capo scoperto come in segno di ammirazione per quello che ieri fece. I reali signori sono andati a stare nel palazzo della sottoprefettura. Questa sera abbandoneranno Brindisi per recarsi a Firenze". Il 21 novembre 1869 il duca d'Aosta tornò a Brindisi per sincerarsi delle condizioni dei feriti: "S. A. R. il duca di Aosta si è recato a Brindisi giungendovi col treno diretto allo scoccare del mezzodì. Lo ha ricevuto alla stazione il signor sottoprefetto e moltissimi altri tra cui il comandante del *Castelfidardo* e dell'*Ettore Fieramosca*. Il principe, giunto appena, si è recato addirittura a visitare i marinai feriti nel funesto scoppio della caldaia del *Castelfidardo*: i quali, come ho già detto, furono menati all'ospedale di Brindisi. Alle tre vi è stata una colazione apparecchiata nel palazzo della sottoprefettura, a cui S. A. R. ha voluto che prendessero parte il signor prefetto comm. Antonio Winspeare duca di Salve, il sindaco [Giuseppe De Castro] e la consorte del sottoprefetto il quale è assente, oltre i suoi aiutanti. Prima di muovere alla volta di Taranto dove va a raggiungere la sua squadra, il principe ha voluto fare un giro in carrozza per la città: e nel partirsi ha dato al signor Monticelli, assessore delegato, la somma di lire 100 pel cocchiere che lo ha condotto in quella passeggiata"³²². Il giorno successivo, 22 novembre 1869, fu di festa: "La festa che il municipio ha celebrata oggi è stata tutta ecclesiastica, cantandosi un *Te Deum* nella chiesa di S. Paolo, al quale, oltre le podestà civili e militari, sono intervenuti moltissimi cittadini e tutti gli alunni e le alunne dell'asilo infantile e della scuola ginnasiale"³²³.

Sulla funzione militare di Brindisi, almeno in un'ottica di difesa nazionale, a lungo si discusse in Parlamento il 1874; nella tornata del 5 marzo di quell'anno, l'on. Filippo Cerroti (1819-1892), intervenendo nella discussione del progetto di legge per una spesa occorrente ai lavori di difesa dello Stato, ebbe a rilevare: "Non giova che si dica: ma noi chiudiamo le bocche del porto, perché, se non c'è un forte, anche la chiusura dell'imboccatura del porto si può demolire in qualche tempo, e il nemico si viene poi a stabilire in quel porto, dove avrà tutta la comodità di potere poi inviare a terra il suo esercito, con tutto il materiale occorrente. Per cui credo che anche lì occorrerebbe uno di quei forti ma di poca spesa, certamente non mai al di sopra di un milione. E dentro questo limite io credo si dovrebbe spendere in ciascuna di codeste piazze. E poiché altri io credo che ne occorrerebbero, come nelle piazze di Brindisi, di Castellammare e di Umana, che sono un poco troppo trascurate, questi cinque o sei porti, che rimangono trascurati dal progetto di legge, crederei che si dovessero munire almeno di qualche batteria, come diceva da principio, ritirata tanto dal mare che non possa temere l'offesa delle grosse artiglierie delle navi, ma che sia pur tuttavia efficace ad impedire a chicchessia di stanziarsi dentro il porto. Ed in tal guisa noi saremmo assicurati riguardo al confine litorale"³²⁴. Il giorno dopo l'on. Benedetto Musolino (1809-1885) contestava l'opportunità dei progetti di difesa delle più importanti città portuali italiane: "Epperò i fortilizi ideati per Gaeta, Napoli, Castellammare, Brindisi, Ancona, Augusta, Siracusa, ecc., sono da me ritenuti non come sagace provvedimento di difesa, ma come provocazione ad una infernale distruzione. Bisognerebbe però tutelare Genova, perché base anche di un gran campo trincerato; ma per mettere Genova al coperto di un bombardamento sarebbe necessario sobbarcarsi a spese enormissime: e pel momento non vi si può pensare"³²⁵. Tornando sull'argomento l'on. Filippo

³²²DE STERLICH, pp. 518 e 540.

³²³Ivi, p. 540.

³²⁴*Rendiconti del parlamento italiano sessione del 1873-74 (Terza della legislatura XI)*. Seconda edizione ufficiale riveduta. *Discussioni della Camera dei deputati*. Volume II: dal 4 febbraio al 10 marzo 1874, Roma, per gli eredi Botta tipografi della Camera dei deputati, 1874, pp. 2041-2042.

³²⁵Ivi, p. 2076.

Cerroti (1819-1892) il 9 marzo 1874 precisava: “appunto vedete che qui è escluso il porto di Taranto, quello di Brindisi, ecc. perché questi, quando fossimo al caso disperato di contenderli al nemico, non sarebbe difficile di difenderli, a quel solo intento ostruendone le bocche, l'effetto di quei castelli che ci sono presentemente, dai quali si potrebbe viemmeglio contrastarne al nemico l'entrata e l'uso, soprattutto aggiungendo quei lavori occasionali che si possono fare in tempo di guerra, come in parte già facemmo nella guerra del 1866”³²⁶. Il 10 marzo 1874 si stabiliva infine una spesa di £. 1,500,000 per le fortificazioni di Brindisi³²⁷.

Il 1886 unità della marina militare erano in Brindisi; una corrispondenza del 6 agosto di quell'anno informa: “Alle ore 3 antim(eridiane), il piroscalo *Mediterraneo*, della Navigazione generale italiana, fu scagliato [disincagliato] merce i soccorsi dell’Affondatore e di un rimorchiatore della R. marina”³²⁸. Il 1889 Brindisi ospita una stazione torpediniere della regia marina; risultano “di stazione a Brindisi. Torpediniera n. 30 T. Armata a Venezia il 24 giugno 1888. Parte da Venezia il 17 novembre, tocca Ravenna, Ancona, Ortona ed arriva a Bari il 29 detto. Il 16 dicembre passa in disarmo rimanendo aggregata alla stazione di Brindisi. Torpediniera n. 61 S. Armata a Napoli il 1° ottobre, sostituisce con la stessa data la 96 nella 3^a squadriglia. Il 21 ottobre cessa di far parte della squadra ed è assegnata alla stazione di Brindisi. A Brindisi. Stato maggiore. T. V. Lopez Carlo, comandante”³²⁹.

Grande fu l'interesse per Brindisi in relazione a possibili intraprese coloniali in Africa orientale; fu Giuseppe Sapeto (1811-1895) ad affrontare il problema in uno scritto su *L'Italia e il canale di Suez*, pubblicato il 1865 e indirizzato alle Camere di commercio italiane. Affinché l'Italia potesse trarre beneficio dall'apertura del canale sarebbe stato necessario sia aprire i valichi alpini che realizzare linee di comunicazione tra i principali centri portuali italiani e il resto del paese³³⁰. Il porto di Brindisi in particolare avrebbe assunto un'importanza strategica in quanto sarebbe divenuto il “capo della rete di ferrovie, che all'oriente ed occidente degli appennini italici si congiungerebbero per cinque sbocchi alpini, Nizza, Moncenisio, Lucmagno, Brenner, e Nebresina, a tutte le principali arterie ferroviarie d'Europa; cioè a dire essa sarebbe il punto più orientale a cui verrebbero a terminare 60 e più mila chilometri di linee ferrate, che solcano in tutte le guise il continente europeo[...]» il cui commercio «straboccherebbe sulle ferrovie italiane con i viaggiatori suoi e le merci”³³¹. Come è stato rilevato, nella “politica estera italiana esistono, fin dai tempi dell'unificazione, due filoni di matrice marittima: l'aspirazione al controllo del canale d'Otranto e del canale di Sicilia. Nel 1875 il capitano di vascello Vittorio Arminjon e il maggiore Egidio Osio sono inviati in ricognizione lungo la sponda orientale dell'imboccatura adriatica, col mandato di individuare i punti più adatti alle esigenze della politica italiana ed a quelle della nostra futura grandezza militare e commerciale. Esclusa ogni avventura all'interno, i due sostengono l'utilità di acquisire sulla costa orientale, basi da integrare con Brindisi e Taranto. Ma Vienna non consentirà mentre l'altro obiettivo a sud ovest, la Tunisia, slitterà sempre più nell'orbita della Francia”³³². Rimaneva valida comunque l'idea di Sapeto di fare di Brindisi il porto da cui partire per cercare aree d'espansione oltre Suez; da qui, il 12 ottobre 1869, s'imbarca, col contrammiraglio Guglielmo

³²⁶Ivi, p. 2148.

³²⁷Ivi, p. 2171.

³²⁸“Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia”, sabato 7 agosto 1886, n. 188, p. 4232.

³²⁹*Stati maggiori delle regie navi armate e notizie sulle navi medesime*, in “Rivista Marittima”, 22 (1889), Primo trimestre 1889, fasc. I, pp. 139-166: p. 156; vedi pure *Stati maggiori delle regie navi armate e notizie sulle navi medesime*, in “Rivista Marittima”, 22 (1889), Primo trimestre 1889, fasc. II, pp. 301- 326: p. 319.

³³⁰D. NATILI, *Un laboratorio coloniale nell'Italia post-unitaria: La Società geografica italiana e le origini dell'espansione in Etiopia (1867-1883)*, Università degli studi della Tuscia di Viterbo. Dipartimento di scienze umane. Corso di dottorato di ricerca in società, istituzioni e sistemi politici europei (XIX-XX secolo) -XIX ciclo, p.19.

³³¹G. SAPETO, *L'Italia e il canale di Suez. Operetta popolare*, Genova: Pellas, 1865, p. 184.

³³²M. GABRIELE, *La nascita della regia marina*, in “Le forze armate e la nazione italiana (1861-1914). Atti del Convegno di Studi, Palermo, 24-25 ottobre 2002”, a cura di R. H. RAINERO e P. ALBERINI, Roma [S.n.], 2003, p. 35.

Acton (1825-1896) diretto ad Aden che raggiunge il 6 novembre³³³; i due, “dopo aver verificato l'impossibilità di trovare la zona adatta a soddisfare le richieste del governo italiano lungo il litorale orientale del mar Rosso, essi si spostarono lungo quello occidentale dove giudicarono idonea la zona della baia di Assab”³³⁴.

Brindisi costituì sin dall'inizio snodo essenziale per le comunicazioni con quella località; così accadde nell'occasione degli incidenti di Beylul o Beilul, città sul mar Rosso sotto controllo egiziano; il 14 giugno 1881 Giuseppe De Martino, agente e console generale in Egitto invia sugli eventi al conte Pasquale Stanislao Mancini, allora ministro degli esteri, quello che definisce un “disorganizzato rapporto, scritto alla corsa per non mancare la partenza del postale per Brindisi”; il successivo 20 giugno, ancora De Martino aggiorna Mancini sugli sviluppi della situazione rilevando: “Giungo in questo momento da Cairo, e per l'anticipata partenza del postale per Brindisi ho appena il tempo materiale di rimettere all'E. V. le note ufficiali che ho scambiate con questo Ministro degli Esteri, per avere un documento che fissi l'inchiesta convenuta nei termini dei telegrammi di V. E.”. A sua volta Mancini il 20 novembre 1881, scrive a Giovanni Branchi (1846-1936), commissario civile ad Assab (1880-1884), per il tramite del sottoprefetto di Brindisi, Antonino Dotto de Dauli³³⁵.

L'11 dicembre 1884 Pasquale Stanislao Mancini, ministro degli esteri, riferisce a Lorenzo Annibale Costantino Nigra, ambasciatore a Londra, sulla situazione nel mar Rosso e sull'atteggiamento inglese circa un'azione italiana in Eritrea come conseguenza dei fatti di Beylul. Al riguardo informa che la nave da guerra *Messaggero* era in quel giorno salpata da Brindisi diretta verso Perim, isola posta nello stretto di Bab el-Mandeb che separa il mar Rosso dal golfo di Aden: “Après la réponse dilatoire que lord Granville [George Leveson Gower (1815-1891), 2° conte di Granville, ministro degli esteri britannico fino al 9 giugno 1885] vous a faite à l'égard de la situation dans la mer Rouge nous aurions mauvaise grâce à insister davantage sur un sujet qui doit surtout intéresser l'empire britannique. Je désire cependant que V.E. ait l'occasion de dire à S.S. que nous interprétons la réponse comme impliquant, de la part du cabinet anglais, l'intention de maintenir pour le moment le statu quo, et que si jamais il y avait du nouveau dans les projets de l'Angleterre nous en serions prevenus à l'avance. Quant à Beilul [Beylul o Beilul cittadina dell'Eritrea], De Martino nous avait déjà fait part des idées de M. Baring [Sir Evelyn Baring, I conte di Cromer (1841-1917), agente e console generale di Gran Bretagna al Cairo, delegato alla conferenza di Londra sulle finanze egiziane] ainsi que des scrupules tardifs de Nubar et du viceroy qui après en avoir fait la promesse explicite et réitérée, craignent maintenant de s'attirer le courroux du sultan en retirant de Beiloul la petite garnison égyptienne. Il est évident qu'au point où les choses en sont arrivées notre occupation à Beiloul doit se faire en toute hypothèse. Malheureusement il y aura encore du retard. La Castelfidardo devant rester en bassin à Suez pour quelques jours c'est le *Messaggero* parti aujourd'hui de Brindisi directement pour Perim, qui est chargé de l'occupation. Le «*Messaggero*» pourra être sur les lieux vers le 24 de ce mois”³³⁶.

³³³G. SAPETO, *Assab e i suoi critici*, Genova: Pellas, 1879, p.29: “L'ammiraglio Acton ed io partimmo ai 12 d'ottobre da Brindisi, ed arrivammo in Aden ai 6 novembre del 1869; avendo traversato il Basso Egitto da Alessandria a Suez; dove imperatrici, principi, principesse, ministri e infiniti signori, più o meno o niente celebri, erano accorsi all'apertura del Bosforo”; anche il ritorno avvenne per la via di Brindisi: “In Alessandria d' Egitto mi separai dal mio socio trimestrale, che con l'ammiraglio Isola, il Comm. Negri ed altre persone ragguardevoli intervenute all'apertura dell'Istmo, presero la via di Napoli, ed io poco dopo quella di Brindisi sopra piroscalo della Compagnia Adriatica. Addì sei di gennaio del 1870 entrai in Firenze, dove non tardò a giungere anche l'Acton” (*Ivi*, p. 30).

³³⁴M. GEMIGNANI, *I primi stabilimenti coloniali e la regia marina*, in “Le forze armate”, cit., pp. 195-204; p. 198.

³³⁵MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, cit., II serie: 1870-1896, vol. 14: 29 maggio 1881-20 maggio 1882, doc. 38, p. 32; doc. 46, p.41; doc. 332, p. 325. Vedi pure *Camera dei Deputati. Legislatura XIV–Sessione 1880-81: dal 26 maggio 1880 al 25 settembre 1882* (Regio Decreto n° 1003, pubblicato il 25 settembre 1882). *Raccolta degli atti stampati per ordine della camera. Volume II (Documenti) N. IV quater a IV octies*, Roma: per gli eredi Botta tipografi della Camera dei deputati, 1882, *Beilul*, doc. XIX, pp. 9-10; doc. LXXI, p. 99.

³³⁶MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, cit., II serie: 1870-1896, vol. 17-18, doc. 569, p. 539.

Il 9 febbraio 1885, dal Cairo, Felice Maissa, viceconsole in missione speciale a Massaua scrive al ministro degli esteri, Pasquale Stanislao Mancini informandolo sugli sviluppi della situazione in Eritrea e della tacita approvazione del governo britannico alle iniziative italiane. Il 25 gennaio 1885 era stata occupata Beylul; era seguita la presa in modo pacifico, di Massaua il 5 febbraio 1885: “La sera del 31 gennaio lasciai Roma per compiere la missione che all'E.V. piacque affidarmi. Giunsi a Brindisi la sera del 1 febbraio, e m'imbarcai sul postale della Peninsulare. Salpammo la mattina del 2, e dopo una traversata splendida sbarcammo in Alessandria la mattina del 5, ancora in tempo perché io potessi afferrare il treno di Cairo ove giunsi così lo stesso giorno. Mi presentai immediatamente al commendatore De Martino, e si convenne che all'indomani ci saremmo recati assieme da sir Evelyn Baring. Ciò fu difatti, ed ebbi cura di informare telegraficamente V.E. del nostro colloquio col rappresentante britannico. Questi mi sembrò spiacente di quanto ella aveva telegrafato al signor De Martino circa la necessità in cui potrebbe trovarsi il R. Governo di palesare gli accordi che avevano preceduto l'occupazione di Massaua, ed insistè a lungo per provarmi che nessuno accordo di tal fatta esisteva, dimostrandomi vivissimo desiderio che fosse rettificato l'apprezzamento, secondo lui inesatto, del gabinetto di Roma”³³⁷.

Il 9 agosto 1885 Vittorio Bienenfeld, viceconsole ad Aden informa Agostino Depretis, che aveva avuto un incontro col maggiore Frederick Mercer Hunter (1844-1898), primo assistente politico del residente britannico ad Aden, circa l'atteggiamento inglese in caso di espansione italiana verso l'Harar. Dato che il maggiore Hunter “partirà dopodomani colla P&O. via Brindisi direttamente per Londra. Mi pregio di telegrafare a V.E. di inviare il signor capitano Carini [Angelo Carini, tenente del genio navale] ad incontrarlo a Brindisi da dove potranno continuare un tratto di viaggio nello stesso treno e così avranno tempo maggiore di parlare sull'argomento”. L'incontro ebbe effettivamente luogo a Brindisi come si ricava da una comunicazione, del 24 agosto 1885 indirizzata da Giacomo Malvano, direttore generale degli affari politici al ministero degli esteri, segretario generale dal 2 luglio al 18 ottobre 1885, a Tommaso Calvani, segretario dell'ambasciata a Londra, incaricato d'affari *ad interim* dal 28 novembre 1885 al 2 marzo 1886: “Il maggiore Hunter...giunse...per la via di Brindisi ed ebbe opportunità di abboccarsi con un ufficiale italiano, appositamente mandato ad incontrarlo. Questo ufficiale, naturalmente, si limitò per precisa istruzione avutane, ad udire le notizie e gli schiarimenti che al maggior Hunter piacque di fornirgli”³³⁸.

L'8 ottobre 1887, in relazione alla crisi determinatasi in Marocco, Francesco Crispi (1818-1901), presidente del consiglio e ministro degli esteri *ad interim*, riferisce a Benedetto Brin, ministro della marina: “Ringrazio V. E. di avermi comunicato... le disposizioni prese, in seguito al mio telegramma del 6, per l'immediato invio di due navi della nostra marina da guerra nelle acque del Marocco. L'E. V. mi ha pur fatto conoscere, in via officiosa, che delle due corazzate destinate a codesta missione (entrate a Venezia in questo momento), l'una, l'*Affondatore*, muoverebbe oggi stesso, e l'altra, la *Castelfidardo*, nella giornata di lunedì. Procederebbero direttamente fino a Gibilterra, toccando solo nel tragitto Brindisi per rifornirsi di carbone. Sono entrambe comandate da capitani di vascello, dei quali l'uno il cav. Romano, avente circa sei anni di grado, assumerebbe, a termini delle vigenti discipline, il comando superiore della Divisione”³³⁹.

Il 12 ottobre 1891 s'imbarca da Brindisi per l'Africa il generale Antonio Gandolfi (1835-1902), governatore dell'Eritrea (1890-1892): “Il generale Gandolfi, riparte oggi per Massaua a bordo del piroscafo *Arcadia* della Peninsulare”³⁴⁰. L'11 ottobre, dalla città adriatica, aveva scritto al presidente del consiglio Antonio Starabba, marchese di Rudinì, riferendo i contenuti di un colloquio

³³⁷Ivi, doc. 737, pp. 680-681.

³³⁸Ivi, vol. 19:29 giugno 1885-25 luglio 1886, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1997, doc. 47, pp. 41-42; doc. 62, p. 61.

³³⁹Ivi, vol. 21: 31 luglio 1887 - 31 marzo 1888, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1968, doc. 206, pp. 171-172.

³⁴⁰“Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia”, martedì 13 ottobre 1891, n.239, p. 4083.

avuto con l'on. Francesco Crispi a Napoli circa eventuali nuove trattative con Menelik II (Sahle Mariàm 1844-1913), imperatore d'Etiopia dal 1889 al 1913³⁴¹.

Il 12 luglio 1895, l'esploratore Leopoldo Traversi (1856-1949)³⁴² informa il barone Alberto Blanc, ministro degli esteri, circa l'esito della sua missione in Africa orientale nel corso della quale era transitato da Brindisi: "Quando nel gennaio decorso piacque all'E.V. affidarmi il noto delicato incarico io accettai, pur non dissimulandomi le gravi difficoltà alle quali sarei andato incontro, specialmente per il tempo breve che avevo dinanzi a me. Queste difficoltà da sole sarebbero state sufficienti per intralciare l'opera mia, anche senza le altre incontrate in Massaua, che giustamente io non avevo calcolate. Ecco in succinto la storia di quanto io feci. La sera del quattro gennaio ricevevo in Firenze il telegramma che mi chiamava a Roma, dove arrivavo la mattina del cinque: il sei ero a Brindisi, il 14 in Aden. Qui nessuno sospettò del mio incarico, tantoché non mi fu difficile raccogliere qualche notizia sulla missione russa, che si diceva dovesse arrivare di giorno in giorno: quelle notizie del resto non erano un mistero per nessuno, perché tutti sapevano chi erano i componenti la missione, tutti sapevano che dovevano arrivare con un legno francese, che a Gibuti si facevano grandi preparativi per riceverli e per farli ripartire nel più breve tempo possibile e che in vista di una qualche sorpresa si radunava per loro una forte scorta di armati"³⁴³.

Il 24 luglio 1895, il barone Alberto Blanc, ministro degli esteri rivolge un indirizzo di saluto a Oreste Baratieri (1841-1901), tenente generale, governatore dell'Eritrea fino al 3 marzo 1896, appena sbarcato dalla nave *Cleopatra* a Brindisi ove era stato accolto con grandi festeggiamenti: "L'accoglia sul suolo della patria il mio affettuoso saluto. L'amico e il ministro sono lieti del pari del di lei arrivo, e fidano in quanto si potrà fare ancora concordi pel bene dell'Italia in Africa"³⁴⁴.

Il 17 ottobre 1895 il dottor Cesare Nerazzini (1849-1912), maggiore medico di marina, informa Stanislao Mocenni (1837-1907), ministro della guerra: "Mi permetto di pregarla a voler tenere questa mia lettera per lei solo, giacché è di carattere abbastanza delicato. Se per caso volesse onorarmi di qualche sua lettera, per evitare perdita di tempo servendosi del tramite di Massaua, la prego di mandarla al seguente indirizzo: (via Brindisi) presso il consolato d'Italia, Aden"³⁴⁵.

Il 21 febbraio 1896, Stanislao Mocenni sollecita Francesco Crispi, presidente del consiglio e ministro dell'interno sul cambio di consegne nel governo dell'Eritrea fra i generali Oreste Baratieri e Antonio Baldissera (1838-1917) cui, a Brindisi, saranno consegnate istruzioni e comunicazioni: "Se nulla interviene a frapporte indugio alle disposizioni che ho preso, il tenente generale commendatore Antonio Baldissera [governatore dell'Eritrea dal 4 marzo 1896] sarà a Brindisi domenica 23 corrente. Domani 22 faccio partire per Brindisi un ufficiale onde gli consegni quanto occorre per sua istruzione e per le comunicazioni a Baratieri. L'ufficiale partirà alle ore 13. Bisognerebbe dunque che il decreto che affida al Baldissera il comando e la suprema autorità civile e militare fosse firmato e controfirmato prima di mezzogiorno"³⁴⁶. Baldissera, in effetti, s'imbarca, sotto falso nome, su un piroscafo inglese in partenza da Brindisi.

L'apertura del Canale di Suez nel 1869 aveva di fatto creato una nuova situazione geopolitica tale da determinare competizione tra le potenze coloniali europee per il controllo della costa lungo il mar Rosso e l'oceano Indiano, con effetti devastanti su aree come la Somalia. Il ruolo del porto di Brindisi acquistò ulteriore rilevanza con l'estendersi della presenza italiana in quell'area; il 15 aprile 1896 Onorato Caetani (1842-1917), XIV duca di Sermoneta e IV principe di Teano, ministro degli esteri nel secondo ministero Rudinì (10 marzo-20 luglio 1896), scrive ad Antonio Cecchi,

³⁴¹M. G. BOLLINI, *Inventario del fondo Antonio Gandolfi*, in *Eritrea 1885-1898. Nascita di una colonia attraverso i documenti e le fotografie di Antonio Gandolfi, Ledru Mauro e Federigo Guarducci*, a cura di Maria Grazia Bollini, Bologna: Comune di Bologna, 2007, pp. 19-257, p. 126.

³⁴²Vedi L. LUPI, *Leopoldo Traversi. Dieci anni di esplorazioni africane (1884-1894)*, Pontedera: Tagete edizioni, 2003

³⁴³MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *cit.* II serie: 1870-1896, vol. 27: I aprile 1895 - 9 marzo 1896, Roma, 2000, doc. 222, p. 171.

³⁴⁴Ivi, doc. 240, p. 189.

³⁴⁵Ivi, doc. 361, p. 280.

³⁴⁶Ivi, doc. 901. p. 631.

console generale a Zanzibar, poi commissario straordinario per il Benadir: “La S. V. prenderà imbarco a Brindisi il 19 corr. per Aden dove troverà la R. nave Voltorno, che avrà già avuto istruzioni di prendere al suo bordo vetterli e cartucce (richiesti dal capitano Filonardi [Vincenzo Filonardi (1853-1916), amministratore della società omonima] con rapporto 25 aprile 1895), destinati alle stazioni del Benadir, e di ritirare 3600 talleri, coi quali Ella pagherà le due annualità del 1896 ai sultani dei Migertini [‘Uthman III ibn Mahmud] e di Obbia [Yusuf Ali Kenadid (1837-1911), sultano di Obbia dal 1878 al 1903], in ragione di talleri 1800 ciascuno, da conteggiarsi, come d'intesa, col governo di Massaua”. Cecchi troverà la morte nella notte fra il 25 e il 26 novembre 1896 presso Lafolé, mentre era in viaggio verso le zone interne della Somalia³⁴⁷. Il 20 maggio 1898, “giunge a Brindisi il *Governolo* con le salme dei caduti a Lafolé”³⁴⁸.

La funzione militare del porto di Brindisi è riproposta nell’ambito dei colloqui relativi alla sicurezza dell’Adriatico nell’ambito della Triplice Alleanza. Il capitano di vascello Raffaele Volpe (n. 1843), addetto navale a Berlino e Vienna, il 29 giugno-I luglio 1893 invia da Vienna un rapporto riservato al viceammiraglio Carlo Alberto Racchia (1833-1896), ministro della marina. In esso si evidenzia la necessità di una linea di difesa nel basso Adriatico: “Procurai allora, in via subordinata, sostenere la tesi che dal momento in Adriatico sono due soli gli stati interessati a tutelare la estesa grandissima de’ rispettivi litorali, sia misura appropriata e molto più efficace contrastare addirittura al nemico lo accesso, in detto mare, da Otranto stesso, date le eccellenti posizioni di rifugio e di approvvigionamento di Brindisi e di Taranto, anzi che partire dalla norma di aspettare ad incontrarlo e combattere sopra una linea così interna quale Ancona-Pola. Dichiarai aver compreso pienamente la necessità o la convenienza parziale di una linea di crociera o di azione Ancona-Pola, quando non fosse stata disponibile l’acconcia stazione navale che è al giorno di oggi Taranto; ove tutto quanto è richiesto da un arsenale marittimo e da una base strategica ad una flotta è o pronto del tutto od in via di prossimo completamento”³⁴⁹.

5. “Rassegnarmi a tutto l'orrore d'una lunga prigionia, rassegnarmi al patibolo, era nella mia forza. Ma rassegnarmi all'immenso dolore che ne avrebbero provato padre, madre, fratelli e sorelle, ah! questo era quello a cui la mia forza non bastava” (Silvio Pellico)

L’on. Galeazzo Giacomo Maria Maldini nella tornata del 9 maggio 1870 sollecitò un adeguamento della normativa concernente i bagni penali dopo l’avvenuto passaggio di competenze dalla Marina al ministero dell’Interno: “Una volta, è vero, i bagni dipendevano dalla marina, e in tutti gli arsenali si adibivano i galeotti come operai; allora forse stava bene questa competenza del tribunale della marina nei reati de’ galeotti; ma oggi che i bagni marittimi dipendono dall’amministrazione dell’interno, questa cosa non va più. Negli arsenali del primo dipartimento ci sono ancora i galeotti a lavorare come operai, e ne ignoro il motivo, ma nel secondo e terzo non ci sono più, fortunatamente, e quindi non c’è più lo stesso motivo per ammettere le disposizioni dell’articolo che ho citato. Parmi che vi saranno sempre delle spese enormi per i trasporti dei giudicabili, qualora si conservasse l’articolo suddetto. Per esempio, da Ancona e Brindisi li farete andare a Venezia, dalla Sicilia li manderete a Napoli per farli giudicare. Io credo quindi che l’onorevole ministro avrà bisogno di venire alla Camera con un progetto di legge allo scopo di regolare questa questione, sulla quale ho creduto opportuno di richiamare la sua attenzione”³⁵⁰.

³⁴⁷Ivi, III serie: 1896-1907, vol. 1, doc. 74, p. 48.

³⁴⁸COMANDINI-MONTI, cit., p. 1494.

³⁴⁹MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, cit., II serie: 1870-1896, vol. 25: 15 maggio 1892-14 dicembre 1893, Roma: Istituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato, 1998, allegato al doc. 471, p. 357.

³⁵⁰Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1869-1870 (Seconda della legislatura X). Seconda edizione ufficiale riveduta. Discussioni della Camera dei Deputati. Volume II: dal 23 aprile al 3 giugno 1870, Firenze: tipografia eredi Botta, 1870, p. 1428.

Il sistema di impiego dei condannati per lavori quali quelli a vantaggio del porto di Brindisi o in agricoltura, non è recente in Italia:

“Le système d'employer les condamnés aux travaux d'assainissement et de défrichement des terres n'est pas récent en Italie. Depuis plus de quarante ans les forçats du Bagne de St -Barthélemy près de Cagliari cultivent les terrains dont l'établissement est environné, et depuis une vingtaine d'années les forçats du Bagne d'Alghero sont employés à l'exploitation de la Colonie de Cuguttu. Les terrains de St.- Barthélemy n'étaient que des marais, ceux de Cu guttu des graviers et des sables, mais en peu d'années, par le travail des condamnés, on a réussi à les transformer en vignobles, en champs fertiles, en jardins potagers. Il ne s'agissait toutefois pas encore d'établissements spéciaux destinés à l'expiation d'un stage de peine, ou intermédiaires : ce n'étaient que des sections agricoles annexées aux Bagnes et auxquelles les condamnés étaient destinés au choix du directeur, selon leur aptitude, comme à tous les au tres travaux industriels de l'établissement. Des sections agricoles étaient également depuis longtemps organisées dans les Bagnes de Brindisi, Civitavecchia, Nisida, Favignana, Procida et Porto-Longone et dans les pénitenciers de Castelfranco et Sulmona, mais toutes aux conditions susmentionnées³⁵¹.

“Au 31 décembre 1868 les Bagnes de peine étaient au nombre de 22; ils avaient une capacité totale de 14,223 condamnés et se trouvaient dans les localités ci -après indiquées: Alghero, Ancone, Brindisi, Cagliari, Favignana, Finalborgo, Gaeta, Gènes, Nisida, Orbetello, Palerme, Pesaro, Piombino, Porto Empedocle, Portoferraio, Porto Longone, Portici, Pozzuoli, Procida, St.- Etienne près de Naples, Trapani, Varignano³⁵². Il 30 giugno 1885, nella colonia agricola di Brindisi erano presenti ventiquattro minori³⁵³.

6. E perciò dalla bile appunto i Greci chiamarono questo morbo colera. Oltre a' segni de' quali sopra ho discorso, spesso ancora si aggiungono le contrazioni alle gambe o alle braccia, una sete ardente, ed i deliquii: né sorprende se concorrendo questi segni tutti, l'infermo muore in breve tempo” (Aulo Cornelio Celso)

Evidenziavano le critiche condizioni igienico-sanitarie di Brindisi, alimentando le polemiche francesi sulla scelta del porto adriatico in luogo di Marsiglia per lo scalo della Valigia delle Indie, le ricorrenti pandemie di colera; particolarmente grave fu quella registratasi nel 1865 come evidenziano chiaramente i dati ³⁵⁴.

Data	Numero dei casi	Decessi	Decessi riferiti a casi non del giorno
8 ottobre 1865	10	7	
10 ottobre 1865	5	2	
11 ottobre 1865	9	4	
12 ottobre 1865	9	6	
14 ottobre 1865	14	8	4
15 ottobre 1865	6	3	
16 ottobre 1865	17	8	
17 ottobre 1865	14	13	
18 ottobre 1865	6	9	
19 ottobre 1865	8	6	
20 ottobre 1865	17	13	
25 ottobre 1865	27	14	
27 ottobre 1865	14	7	

³⁵¹A. BERNABÒ SILORATA, *Les colonies pénales en Italie*, in “Actes du congrès pénitentiaire international de Rome, novembre 1885”, III/1, Rome: Imprimerie des Mantellate, 1888, pp. 355-470: p. 357.

³⁵²N. G. CARDOSA, *Statistique des prisons de l'Italie, 1862-85*, in “Actes du congrès pénitentiaire “, cit., p. 499.

³⁵³Ivi, p. 580.

³⁵⁴COMANDINI, cit., pp.708- 716.

29 ottobre 1865	17	10	
31 ottobre 1865	32	15	
1° novembre 1865	10	7	
2 novembre 1865	13	8	
3 novembre 1865	14	3	
4 novembre 1865	8	1	
5 novembre 1865	9	1	
6 novembre 1865	7	8	
7 novembre 1865	10	5	
8 novembre 1865	2	2	

Il 1883 si segnalavano casi di colera in Egitto e, di conseguenza, il piroscafo P. & O. *Surat*, con la corrispondenza indiana e australiana, non potendo sbarcare i plichi postali a Brindisi, priva di un'aggiornata stazione quarantenaria, fu costretto a dirigersi verso Trieste: *"Quarantine is rigidly enforced, and a few days ago the P. and O. steamer Surat, with the Indian and Australian mails, was not allowed to land the mails at Brindisi, and took them on to Trieste. For the present, these boats on leaving the Suez Canal will proceed direct to Plymouth without calling at intermediate ports"*³⁵⁵.

I passeggeri di rientro in Europa per evitare problemi da Port Said preferiscono inserirsi sulla via di Gibilterra evitando Brindisi: *"Passengers taking the overland route homeward and intending to land at Brindisi after their voyage from Port Said or from Alexandria, may find themselves subject to vexatious detention, and may wish that they had preferred coming round by way of Gibraltar. Continental physicians and sanitary authorities still insist upon the necessity of this precaution, believing that cholera is contagious; that is, they hold that the infection may be directly communicated, like that of smallpox, from one person to another, without the vehicle of poisoned water or malaria, or any contact with foul clothing or bedding, or other articles possibly containing the morbid germ"*³⁵⁶.

Cosa accadesse in caso di possibile presenza di colera a bordo di navi dirette a Brindisi è eloquentemente illustrato da Krishnabhabini Das (1864-1919) che nel settembre 1882 si pose in viaggio dal Bengala verso l'Inghilterra per la via di Brindisi: *"Early morning on Tuesday, we reached a place which was four miles away from Brindisi, a city situated in the south-east corner of Italy. But what hard luck! Though we were so close to Brindisi, we could not disembark for three days in case some people carried the cholera virus from Egypt to Europe, especially to Italy. This system was called 'quarantine' and the rules were very strictly implemented. Even when there was cholera in India or Egypt, they halted the ships for ten, fifteen and sometimes even twenty-five days and did not allow them to have any contact with the shore. The town of Brindisi was in front of us at a distance, we could see white houses and the masts of a lot of ships near the shore. One or two Italian ships were going towards the harbour but we were stationed motionlessly as prisoners. At seven o'clock, a doctor and two supervisors from the Italian government came to check whether any of us had cholera or other kinds of sickness and they examined everyone on board. Though none of us were sick, they would not allow us to disembark in Italy unless we waited for three days on sea. They only took the gunny sacks full of letters very cautiously. Everyone was disappointed for this wastage of time but was helpless. Then, instead of waiting at the dock for three days, the captain decided to sail the ship north towards Venice"*³⁵⁷.

La pandemia del 1886 fu particolarmente grave; il 14 aprile 1886 a Costantinopoli le provenienze dal litorale fra Venezia e Brindisi inclusivamente sono sottoposte a una quarantena di dieci giorni³⁵⁸.

³⁵⁵"The illustrated London news", vol. LXXXIII, n. 2308, July 24, 1883, p.26.

³⁵⁶*The cholera in Egypt*, in "The illustrated London news", vol. LXXXIII, n. 2309, July 21, 1883, p.55.

³⁵⁷KRISHNABHABINI DAS, *A Bengala lady in England*, translated, edited and introduced by SOMDATTA MANDAL, Cambridge: Cambridge scholars publishing, 2015, p.23.

³⁵⁸COMANDINI- MONTI, cit., p.1187.

Il successivo 21 aprile, “causa l'esistenza del colera a Brindisi, la Valigia delle Indie da Calais andrà ad imbarcarsi a Venezia o a Trieste”³⁵⁹.

Il 24 aprile 1886, “proveniente da Lecce giunge a Brindisi il ministro Taiani [Diego Tajani (1827-1921)] che visita la città afflitta dal colera e specialmente il lazaretto, le cucine economiche e il bagno penale”³⁶⁰.

Fra l'aprile e i primi di luglio del 1886 si registrarono i seguenti casi³⁶¹:

Data	Casi in Brindisi	Decessi in Brindisi	Note
17 aprile 1886	15	6	
19 aprile 1886	3	2	
20 aprile 1886	6	2	Casi a Lattano, Erchie, Oria e Ostuni
22 aprile 1886	3	1	Casi a Lecce, Ostuni, Mesagne, Campi Salentino
23 aprile 1886	8	5	Ostuni casi 1, morti 1; Mesagne morti 3 dei casi precedenti.
25 aprile 1886	3	7	
26 aprile 1886	3	5	
27 aprile 1886	4		Ostuni casi 4; Erchie un caso e un decesso dei casi precedenti.
29 aprile 1886	3	1	Erchie: 1 morto dei casi precedenti.
3 maggio 1886			A Brindisi, a Ostuni, a Latiano continuano a verificarsi casi di colera.
7 maggio 1886			Alcuni casi a Brindisi.
11 maggio 1886			A Brindisi l'epidemia può considerarsi cessata
12 maggio 1886			Ostuni casi 4; a Bari casi 15, morti 9, di cui 6 dei casi precedenti.
15 maggio 1886			Il colera continua a manifestarsi a Venezia, Bari, Brindisi nelle proporzioni degli scorsi giorni
20 giugno 1886			A Brindisi recrudescenza del colera. È riattivato il servizio medico e sono riaperti il lazaretto e le cucine economiche. È proibita la vendita della frutta.
26 giugno 1886	15	3	
27 giugno 1886	24	12	
28 giugno 1886	19	8	Latiano casi 50, morti 9.
29 giugno 1886	27	7	Latiano casi 68, morti 18.
3 luglio 1886	15	5	Latiano casi 79, morti 23; Oria casi 14, morti 2; Francavilla casi 76, morti 23; San Vito dei Normanni casi 16, morti 8.
4 luglio 1886	10	10	Francavilla Fontana casi 101, morti 31, di cui 7 dei casi precedenti. Latiano casi 113, morti 28, di cui 7 dei casi precedenti. Oria casi 3, morti 3. San Vito dei Normanni casi 12, morti 8

Per esaminare la situazione locale, giunsero in zona l'on. Bernardino Grimaldi (1839-1897), ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio e l'on. Giovan Battista Morana (1833-1900), segretario generale del ministero dell'Interno, “accompagnati dai prefetti di Bari e di Lecce, e dall'on. deputato D'Ayala [Pietro D'Ayala Valva (1848-1923)]”. Una corrispondenza da Brindisi del 5 luglio 1886 riferiva: “Dal mezzodì del 4 al mezzodì del 5 vi furono qui 11 casi con 7 decessi, di cui 4 dei casi precedenti. A Francavilla Fontana 82 casi e 35 decessi, di cui 13 dei casi precedenti. A Latiano 58 casi e 26 decessi, di cui 6 dei casi precedenti. A Mesagne 1 caso e 2 decessi, di cui uno dei casi precedenti. Ad Oria 10 casi e 3 decessi, dei casi precedenti. Ad Erchie 16 casi e 5 decessi. Ad Ostuni 5 casi. A San Vito dei Normanni 33 casi e 5 decessi”³⁶². La mattina del 7 luglio, in Brindisi, “dopo una breve dimora al municipio, gli onorevoli Grimaldi e Morana visitarono il lazaretto. A mezzogiorno assistettero alla distribuzione delle cucine economiche, rimanendone soddisfattissimi. Oggi visitano il bagno penale, girarono poscia i vicoli più angusti, visitando le case dei colerosi, consigliando e confortando le disgraziate famiglie. Ovunque elargirono sussidi. Elargirono inoltre lire 1000 per le cucine economiche e lire 1000 al municipio per sovvenzione ai poveri. Gli onorevoli Grimaldi e Morana furono accolti dappertutto con cordiale riconoscenza. Domani essi visiteranno San Vito dei Normanni. La deputazione provinciale di Lecce

³⁵⁹*Ibidem*.

³⁶⁰*Ivi*, p.1188.

³⁶¹*Ivi*, pp.1187-1194.

³⁶² “Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia”, martedì 6 luglio 1886, n. 155, p. 3522.

esprese con apposita deliberazione la sua gratitudine agli onorevoli Grimaldi e Morana per l'affettuosa visita fatta alla provincia". Il colera continuava intanto a mietere vittime; ancora il 7 si annotava: "Nelle ultime 24 ore vi furono qui 8 casi di cholera e 5 decessi dei casi precedenti; a Latiano 70 casi e 26 decessi; a Messagne un decesso dei casi precedenti; ad Oria 3 casi ed un decesso; ad Erchie, dal 5 al 6, casi 12 e 2 decessi; a San Vito dei Normanni 32 casi e 4 decessi; a Francavilla Fontana 76 casi e 31 decessi"³⁶³. Il 15 luglio si riferisce che nelle ultime ventiquattro ore si erano registrati: "A Francavilla Fontana 36 casi e 19 decessi, di cui 7 dei casi precedenti. A Latiano 16 casi e 7 decessi, di cui 2 dei casi precedenti. A Brindisi 5 casi e 5 decessi, di cui 3 dei casi precedenti. Ad Oria 9 casi e 3 decessi. A San Vito dei Normanni 3 casi e 6 decessi di cui 3 dei casi precedenti. Ad Ostuni 3 casi e 3 decessi. A Mesagne 2 casi ed un decesso"³⁶⁴. Il 18 luglio la situazione sembra migliorata registrandosi nelle ultime ventiquattro ore: "A Francavilla Fontana 16 casi e 10 decessi, di cui 7 dei casi precedenti. A Brindisi 7 casi e 2 decessi. A Latiano 8 casi e 5 decessi, di cui 4 dei casi precedenti. A San Vito dei Normanni 2 casi. Ad Oria 2 casi. A Mesagne un decesso. A Sandonaci 4 casi e 2 decessi"³⁶⁵. Altri casi di colera si registrano il giorno successivo; da Brindisi, il 19, si comunica che nelle ultime ventiquattro ore si erano verificati: "A Francavilla Fontana 20 casi e 8 decessi, di cui 5 dei casi precedenti. A Latiano 8 casi e 4 decessi. A San Vito dei Normanni 11 casi e un decesso. A Brindisi 4 casi e 2 decessi. Ad Erchie 3 casi e 3 decessi. Ad Oria 1 caso e un decesso. Ad Ostuni un caso. A San Pancrazio 1 caso"³⁶⁶. Il 28 luglio si registravano ancora a "Francavilla Fontana 7 casi e 3. decessi. A Latiano, 3 decessi dei casi precedenti"³⁶⁷.

La pandemia del 1886 fu seguita con particolare attenzione dalla stampa internazionale e dai mercati finanziari. Al 15 aprile del 1886 vi "erano una settantina di casi, con quindici morti. I medici locali credono tuttavia che si tratti di colera sporadico. Anche a Monopoli, città posta a metà strada fra Brindisi e Bari, vi furono alcuni casi importati da Brindisi. Bari, Lecce e gli altri importanti centri delle Puglie sonno immuni"³⁶⁸. Si evidenziava: "Il colera a Brindisi è la triste novità del giorno; lo dirò subito: il mercato ne è rimasto assai malamente impressionato. È il terzo anno che il flagello visita il nostro paese ed avanziamo verso la stagione più sfavorevole per il propagarsi del morbo"³⁶⁹. Contenuti ribassi si registrarono, come conseguenza, sui mercati: "La notizia dolorosa che il colera è scoppiato a Brindisi era conosciuta, anzi a questa si è attribuito il ribasso di 10 centesimi. È un ribasso così insignificante che non avrebbe sentito bisogno di spiegazione; dovevo però farne cenno perché al pubblico interessa conoscere quale importanza si dà all'estero a ciò che riguarda il nostro paese"³⁷⁰. Ancora nel settembre 1886 si registravano non pochi nuovi casi di cui 13 a Brindisi, 10 a Oria, 1 a Francavilla, 14 a Torre S. Susanna, 1 a Guagnano"³⁷¹. Ovvi erano i riflessi sui collegamenti navali; il 20 settembre 1886 la Direzione Generale delle Poste informava: "In seguito all'ordinanza di sanità marittima n. 17 del 12 corrente, i servizi delle linee XI e XIII esercitate dalla Navigazione Generale Italiana" avrebbero subito modifiche negli orari; il riferimento era alle linee Genova-Brindisi-Corfù-Venezia e alla Venezia-Brindisi-Costantinopoli"³⁷². I riflessi della pandemia sul traffico portuale furono significativi con notevoli riverberi all'estero: "*The North German Lloyd has also in view the extension of the same line through the Suez Canal to Aden, Zanzibar, and even to Cape Delgado or Durban, and eventually to Cape Town. Instead of Trieste, the steamers of the East Asiatic and Australian lines are to call at Genoa. In consequence of the quarantine regulations applying to steamers coming from Trieste to Italian ports (Brindisi for instance), it was impossible to arrange the Mediterranean line according*

³⁶³Ivi, giovedì 8 luglio 1886, n. 157, p. 3571.

³⁶⁴Ivi, sabato 17 luglio 1886, n. 165, pp. 3774-3775.

³⁶⁵Ivi, lunedì 19 luglio 1886, n. 166, p. 3798.

³⁶⁶Ivi, martedì 20 luglio 1886, n. 167, p. 3821.

³⁶⁷Ivi, giovedì 29 luglio 1886, n. 175, p. 4025.

³⁶⁸"L'Italia finanziaria rivista quotidiana" IV (1886), n. 857, venerdì 16 aprile 1886, p. 1.

³⁶⁹Ivi, p.4.

³⁷⁰Ivi), n. 858, sabato 17 aprile 1886, p.4.

³⁷¹Supplemento al n. 207 della "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", 4 settembre 1886, n. 207, p. 15.

³⁷²"Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", lunedì 20 settembre 1886, n. 219, p.5253.

to article 2 of the contract of the North German Lloyd with the German Government. This contract was amended and a connection between Brindisi and Port Saïd established for the present, by avoiding both Trieste and Alexandria, Brindisi and Port Saïd exacting no quarantine, on condition that the steamers do not touch land in the Suez Canal”³⁷³.

Il colera determinò in città il riacutizzarsi di forti tensioni sociali: “Nella provincia di Lecce, se ne toglie Brindisi che è stata la più travagliata, il corso del morbo anziché crescere accenna a diminuire. Anche in Brindisi, se i bullettini ufficiali non sono fallaci, il male declina ogni di più, e accenna a scomparire; ma siamo sempre lì: questa diminuzione sarà duratura? Voglia il cielo. Intanto la comparsa del cholera a Brindisi diede luogo a dimostrazioni in Palermo, dove sono ancor vive le piaghe lasciate dal morbo l'anno passato. Queste dimostrazioni ebbero per effetto di persuadere il governo ad applicare la legge delle quarantene per le provenienze dell'Adriatico. Il decreto porta la data del 18 aprile, ed è firmato pel ministro Morana, quel Moranache l'anno scorso ostinossi a non concederle e fu cagione di tanto lutto alla sua povera patria. Questo decreto richiama in vigore la legge del 20 maggio 1865 e le istruzioni ministeriali del 26 dicembre 1871. I fatti di Brindisi furono in verità, molto più gravi di quello che ne è stato detto dai giornali. Ciò si fa manifesto da una corrispondenza alla tribuna dalla quale abbiamo ricavato, riassumendoli, i seguenti particolari. Si cominciò da una dimostrazione contro il sindaco [Vincenzo Gusman, sindaco dal 1 ottobre 1883 al 21 gennaio 1887]: il popolo percorse il giorno di Pasqua le principali vie della città, gridando: *Evviva il cav. Filomeno Consiglio* [sindaco dal 12 febbraio 1878 al 21 luglio 1883 e dal 25 febbraio 1888 all'8 luglio 1890], *abbasso il sindaco* [Vincenzo Gusman], *viva Cairolì* [Benedetto Angelo Francesco Cairolì presidente del Consiglio dei ministri dal 24 marzo 1878 al 19 dicembre 1878 e dal 14 luglio 1879 al 29 maggio 1881], *viva Nicotera* [Giovanni Nicotera (1828-1894)]. Arrivata in piazza del Sedile, la folla tentò di condur seco il concerto musicale, ma non essendovi riuscita, recossi tumultuando alla residenza municipale e l'ottenne. Si sonò il solito inno di Garibaldi; si corse alla casa del cav. Consiglio [Filomeno Consiglio], questi fu costretto alzarsi da letto, presentarsi al balcone, arringare la folla e pregarla a sciogliersi pacificamente: parole perse. Gli convenne allora scendere ed unirsi ai tumultuanti e recarsi al palazzo della sottoprefettura. La truppa era consegnata e pronta ad accorrere. Il Sottoprefetto invitò i dimostranti a sciogliersi, ma fu vano il tentativo. Allora si venne ai soliti squilli di tromba, ai quali fu risposto colla sassaiuola: vi furono due ufficiali feriti. La truppa inasprita caricò alla baionetta. Tre individui rimasero contusi; un carabiniere ferito. L'atteggiamento sempre minaccioso dei tumultuanti persuase le autorità a chiamare rinforzi, e a fare degli arresti. Causa del malcontento, si dice, furono le farine importate di fuori e trovate mescolate con grande quantità di gesso ed altre materie nocive. La popolazione accusa però il sindaco di connivenza e di avere fomentata la diffusione dell'epidemia”³⁷⁴.

Le condizioni finanziarie del comune di Brindisi non erano certamente floride; entrate certe erano garantite dai dazi per l'aggiudicazione dei quali si procedeva a gara d'appalto; il 21 novembre 1885 è pubblicato avviso “che nel giorno tre dicembre prossimo, sulla residenza municipale, alle ore 10 antimeridiane, dinanzi al sottoscritto sindaco [Vincenzo Gusman], od a chi ne fa le veci, si terranno pubblici incanti, con termini ridotti a cinque giorni, per lo appalto in un solo lotto del dazio governativo, dei dazi comunali addizionali ai governativi o di quelli di esclusiva spettanza del comune pel quinquennio 1886-1890”³⁷⁵.

Che esistessero forti contrasti politici in città, con non pochi esponenti legati al regime borbonico, lo rivela una nota inviata il 21 febbraio 1870 dal console a Corfù, Marco Trabaudi Foscari, al ministro degli esteri, Emilio Visconti Venosta in cui si fa riferimento a trame eversive di cui almeno gli echi erano avvertiti in Brindisi: “Compio il dovere di presentare all'E.V. la relazione ch'Ella mi fece l'onore di chiedermi...circa a certe associazioni che si formerebbero in

³⁷³“Reports from the consuls of The United States”, n.88, January 1888, Washington: Government Printing Office, 1888, p. 588.

³⁷⁴*I fatti di Brindisi e i fischi a Taiani*, in “La civiltà cattolica”, 37 (1886), vol. II della serie decimoterza, pp. 484-486: p. 485

³⁷⁵“Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia”, venerdì 27 novembre 1885, n. 288, p. 5475.

varie località d'Oriente fra persone di mal affare, d'origine italiana intente a mene sovversive, secondo quanto sta esposto nel rapporto comunicato da S. E. il ministro dell'interno [Giovanni Lanza]. Quel rapporto, che è fino ad un certo punto la riproduzione d'una conversazione ch'ebbi or sono alcuni di coll'egregio sotto prefetto di Brindisi [Carmelo Agnetta (1823-1889)]³⁷⁶, emette una personale convinzione che esista un vasto complotto, non ben definito, di borbonici e sanfedisti, cospiranti a danni dello Stato, i quali avrebbero costituito i centri delle loro trame nelle nostre colonie del levante, e di altri scali più vicini all'Italia. Un carattere particolare di questo complotto starebbe in che i cospiratori assolderebbero pei loro fini tenebrosi i malfattori fuorusciti dallo stato, tramutati in sicari del sanfedismo. L'autore di quel rapporto dichiara di sentire che esiste questo complotto, senza paterne in alcun modo indicare la marcia e la diramazione; ma indica Alessandria, Corfù e Malta, come principali covi di questi malfattori, ch'egli afferma vi trovino immune e sicura stanza... Difatti attualmente in mancanza di qualunque avviso, indizio o connotato, il Consolato deve carteggiare ed attendere un tempo non breve prima di aver ottenuto indicazioni atte a confermare o togliere i sospetti concepiti contro qualche nuovo venuto. Così ultimamente al mio passaggio in Brindisi avendomi fatto comunicare (da quel Delegato di Pubblica Sicurezza) molte note, indicazioni e connotati, le spedii al consolato, ed ho luogo di credere che non saranno infruttuose, avendo guidato nelle ricerche"³⁷⁷.

La situazione non migliorò di molto negli anni seguenti; nel circondario di Brindisi che contava 128045 abitanti distribuiti su km.q. 2565, 8 mandamenti e 16 comuni, nel febbraio 1888 si registrarono 13 casi di vaiolo in Francavilla Fontana e 30 in San Vito dei Normanni; 55 casi di scarlattina si ebbero in Carovigno, 6 di febbre tifoidea in Brindisi, 4 in Erchie, 11 in Mesagne, 5 in Ostuni. 15 casi di difterite si registrarono a Guagnano, 11 a Mesagne, 17 a Sandonaci, 9 a San Vito dei Normanni. Febbri puerperali si accertarono in 3 occasioni a Carovigno, e in 2 a Veglie³⁷⁸.

Rimaneva aperto, nonostante tale situazione, il problema relativo all'istituzione di una vera stazione quarantena nonostante i molti progetti commissionati e mai realizzati; Federico Bausan (1804-1853) collaborò il 1831 con Vincenzo Fergola (1803- ?1858) e Antonio Maiuri (1805-1891) "per un polo sanitario per l'Adriatico e il Levante da stabilire a Brindisi". Si propose di "utilizzare il fortilizio esistente per instaurarvi il lazzeretto, ricavando quindici locali distinti per altrettanti equipaggi. Davanti all'edificio si sarebbe creato uno scalo per trenta bastimenti. Ma il progetto non venne approvato in quanto Afan de Rivera voleva realizzare una struttura *ex novo*"; Ercole Lauria (1806-1877) il "1843 insieme ad Alessandro Giordano è incaricato un nuovo progetto per il porto di Brindisi. Il lazzeretto avrebbe assunto pianta circolare per facilitare il passaggio delle correnti, mentre il molo isolato, ristrutturato, avrebbe avuto dei fari alle estremità"; Agostino della Rocca (1808-notizie fino al 1874) il "1852 è incaricato del progetto del Lazzeretto di Brindisi. Egli lo colloca nella maggiore delle isole Petagne, l'isola di Sant'Andrea, che si trova presso l'imbocco del bacino esterno, giudicato da lui il sito più conveniente"; Carlo Fasano (notizie dal 1818 al 1834) redige "un progetto alternativo per un lazzeretto da stabilirsi nelle vicinanze di Brindisi, in quanto quello esistente avrebbe senza dubbio contribuito al diffondersi delle malattie per la sua

³⁷⁶Su Agnetta e il suo ruolo in Brindisi vedi D. D'URSO, *Carmelo Agnetta*, http://www.sarannoprefetti.it/SP/index.php?option=com_content&view=article&id=875:carmelo-agnetta&catid=151&Itemid=105 che riprendendo A. COLOCCI, *Griscelli e le sue memorie*, Roma: Ermanno Loescher, 1909, pp. 53-54, rileva: "Quand'era a Brindisi pare che abbia avuto un ruolo nel cosiddetto *affare Lobbia*. Il deputato Cristiano Lobbia era stato pugnalato a Firenze dopo avere minacciato rivelazioni sullo scandalo della Regia cointeressata dei tabacchi. Autore del crimine (ma i giudici affermarono che era stata una simulazione) fu, secondo una versione oggi impossibile da verificare, il noto faccendiere-spia Giacomo Francesco Griscelli il quale s'allontanò dall'Italia imbarcandosi a Brindisi con l'aiuto di Agnetta, a ciò *sensibilizzato* da Crispi. Gaetano Zini anch'egli sottoprefetto e fratello del più famoso Luigi, raccontava che quel servizio anni dopo procurò ad Agnetta la nomina a prefetto proprio grazie alle raccomandazioni di Crispi".

³⁷⁷MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *cit.*, I serie: 1861-1870, vol. 12, doc. 264, pp. 285 e 288.

³⁷⁸ "Gazzetta ufficiale del regno d'Italia", martedì 27 marzo 1888, supplemento al n. 73, p. 176.

distribuzione interna”; Gherardo Rega Angelini (1833-1913) a sua volta curò “*progetto ed esecuzione del lazzeretto internazionale sull’isola di Sant’Andrea*”³⁷⁹.

Nella parte dell’isola di Sant’Andrea, in cui era un antemurale costituito dall’opera a corno, nel XVIII secolo fu in effetti ubicato un lazzeretto; il 1741 la città inviò un memoriale al re per la realizzazione dell’opera “acciò meglio s’introducesse il commercio”. Napoli indicò l’opportunità di due distinte strutture per una delle quali, riservata alla “filuca de dispacci che viene da Durazzo” s’individuò come sito la “punta di l’isola vicino al Forte, dove è stato solito, li castellani tenevano li conilli, e dal Forte si passa per ponte”. L’intrapresa doveva essere a carico della municipalità e, allo scopo, “si congregò parlamento” che decise l’istituzione di una trigesima “di tutte le vettovaglie” senza esenzioni di alcun genere³⁸⁰. La struttura, dismessa sul finire dello stesso XVIII secolo per essere sostituita dal nuovo lazzeretto costruito sul sito dell’attuale Capitaneria di Porto³⁸¹, fu pressoché distrutta dai “francesi nel tempo della occupazione del Regno di Napoli, temendo che il nemico non si servisse del lazzeretto posto, come ho detto, nell’isola di Sant’Andrea, a guisa di un approccio per battere la fortezza a mare, lo demolivano; e co’ materiali ritratte riparavano la stessa fortezza e vi facevano nuove costruzioni. Tuttavia, dell’antico lazzeretto si veggono ancora le fondamenta e qualche avanzo di muro”³⁸².

Più volte, nel corso del XIX secolo, si pensò alla riproposizione del lazzeretto sull’isola; Monticelli e Marzolla rilevavano: “Finalmente privare il regno di un ottimo lazzeretto a peste nell’Adriatico, che a sentimento della direzione di ponti e strade si può avere nella isola, e nel grandioso forte di mare del porto esterno con discreta spesa, sarebbe un errore gravissimo e contrario al commercio delle provincie della Puglia, come sarebbe cagione di ricchezza e di maggiore commercio l’averlo in quei mari, donde si parte, e dove si torna, venendo dalla Grecia, da tutti gli scali dell’Oriente, ed anche dalle coste di tutto l’Adriatico”³⁸³. Risultando irrisolto il problema, tra il 1854 e il 1856 “compiévansi sul Forte a Mare altri lavori, nel lazzeretto, che era intendimento del re di elevare a secondo principale stabilimento quarantenario per le derivazioni dirette dal levante, mentre per le procedenze indirette avrebbe sopperito il lazzeretto di Nisida, in seguito costruito nelle vicinanze di Napoli”³⁸⁴. L’intervento era compreso fra quelli previsti già il 1844: “La costruzione se ne propone dalla prima Commissione, e il progetto se ne ordina col decreto del 29 ottobre 1844, che approva la scala franca. Il sig. Mayo lo presenta dell’importo di duc. 280 mila e lo discute sopra luogo col sig. duca di Satriano per parte della Soprintendenza generale di salute. Abbandonatane però l’idea, si riduce provvisoriamente a lazzeretto l’attuale recinto sanitario di Brindisi colla spesa di duc. 2735.91, presi ad imprestito da’ fondi del porto per

³⁷⁹A. VEROPALUMBO, *Architetti e ingegneri a Napoli nell'Ottocento preunitario*, Università degli Studi di Napoli Federico II. Dipartimento di Architettura. Dottorato di ricerca in Storia e Conservazione dei Beni architettonici e del paesaggio con indirizzo in Storia dell’architettura, della città e del paesaggio. XXVIII ciclo, pp.48, 132, 156, 158, 207, 216, 277.

³⁸⁰P. CAGNES-N. SCALESE, *Cronaca dei sindaci di Brindisi: 1529-1787*, introduzione, integrazioni, note di ROSARIO JURLARO, Brindisi: Amici della A. De Leo, 1978, p. 353. Della struttura è menzione in PIGONATI, cit., pp. 9-10: “Dall’altra parte dell’isola vi è il lazzeretto per le contumacie, opera costrutta fin da’ primi tempi del regno di S. M. Carlo Terzo, qual principio, che tendeva al fine del riaprimiento del porto”.

³⁸¹F. ASCOLI, *La storia di Brindisi scritta da un marino*, Rimini: Tipografia Malvolti e C., 1886, p. 373; V. ANDRIANI, *Sull’aria della città di Brindisi. Dissertazione del dottor di medicina Vincenzo Andriani*, Napoli: dalla Stamperia della Società Filomatica, 1827, p.27: “Successore del cavalier Pigonati a dirigere il compimento dall’opera il signor Pollio arginò di mura e costruì le panchine nel lido del porto interno, ove approdano i navigli, e fabbricò un lazzeretto”.

³⁸²A. BO, *Raffronti storici sui provvedimenti sanitari antichi e nuovi nel porto di Brindisi. Lettera del socio prof. Angelo Bo al presidente della Società letta nell’adunanza generale dei 14 luglio 1872*, in “Atti della Società ligure di Storia Patria”, 8, (1872), fasc.I, pp. 735-752, p.742. La relazione è datata Genova, 6 luglio 1872; l’abbandono è confermato da F. MONTICELLI, *Terza memoria in difesa della città e de’ porti di Brindisi*, Napoli: nel gabinetto bibliografico e tipografico, 1833, p. 4: “Un’isoletta al nord che potrebbe divenire un utilissimo lazzeretto, come di fatti lo fu per molti anni”.

³⁸³G. MONTICELLI - B. MARZOLLA, *Difesa della città e dei porti di Brindisi*, Napoli: nel gabinetto bibliografico e tipografico, 1832, p.50.

³⁸⁴ASCOLI, cit., p. 434.

rivalersene sul prodotto de' dritti sanitari del lazzeretto stesso o con altro cespite. S. M. ordina nel 1852 che in Brindisi si costruisca il secondo lazzeretto principale del Regno, come quello di Nisida, e sul voto del Consiglio provinciale di Terra d'Otranto del 1852 vi addice una tassa sulle Provincie pari alla metà di quella imposta pel porto e lazzeretto di Nisida, esclusane la città di Napoli, nonché le provincie di Terra d'Otranto e de' due Abruzzi Ulteriori. Le rate di ciascuna Provincia hanno a proporzionarsi alla disponibilità delle sue rendite, e le somme depositarsi in Terra d'Otranto. Si è già commesso e sollecitato il progetto di questo nuovo Lazzeretto"³⁸⁵. La tassazione fu in effetti subito in vigore anche se l'opera non fu realizzata; il bilancio della provincia di Napoli, il 1861, riportava: "A questi aggiunti a carico della Provincia di Napoli, cioè duc. 2000 per la corrente retribuzione e 500 degli arretrati pel lazzeretto di Brindisi si hanno i duc. 47,700, che nell'anno 1862 la Provincia dee impiegare al detto uso duc. 2,500,00"³⁸⁶.

La struttura non entrò mai realmente in funzione anche se non ne mancarono utilizzi in occasione di grandi pandemie come la quarta di colera che, iniziata il 1864 a Singapore, giunse in Italia nel luglio 1865 per esaurirsi il 1874. A questo si riferiva il ministro per l'interno Desiderio Chiaves (1825-1895), il 16 marzo 1866, dichiarando in parlamento che il governo "ha provveduto, dico, a che un lazzeretto sia costituito in un'isola presso Brindisi, che potrebbe costituire un surrogato al lazzeretto d'Ancona, e quando fosse necessario, a compiervi un servizio di lazzeretto col mezzo d'un legno raso e galleggiante"³⁸⁷. Rilevò l'on. Gaetano Brunetti in parlamento nel giugno del 1867: "Aggiungerò un'osservazione ancora sul lazzeretto nel porto di Brindisi. Avvenne l'anno scorso che il ministro per l'interno, signor Chiaves, con un tratto di penna ordinò il lazzeretto brindisino da costruirsi nel Forte a mare. Nel Forte a mare non c'era nulla di adattato. Si fecero dei divisorii di carta, e si disse: questo è un lazzeretto. Naturalmente la popolazione brindisina insorgeva, non perché non volesse il lazzeretto, ma perché quello che si voleva far servire da lazzeretto evidentemente non lo poteva essere. I contatti coll'esterno erano frequenti: il pericolo del cholera era continuo. Forse non aveva posto mente l'onorevole ministro che la carta è un buon conduttore del cholera. Io, signori, per le cose dette avrei avuto ragione e forse anche diritto di richiedere un aumento nella cifra del bilancio. Io, non l'ho fatto mai, né lo fo oggi, perché come ebbi l'onore di dirvi ieri, io deputato di Brindisi sento troppo i miei doveri come rappresentante d'Italia e so preoccuparmi quanto ogni altro della condizione infelice della penisola; ma vorrei però che quello che è assegnato da spendere si spendesse e non rimanessero quegli eterni residui di bilancio in bilancio che si riservano e formano poi quel cumulo che dispensa di mettere nuove cifre negli anni avvenire"³⁸⁸. Forse sull'eco suscitata dall'intervento dell'on Gaetano Brunetti, l'on. Eduardo D'Amico il 20 novembre 1867 chiese ragguagli sulla questione ad Antonio Balsamo, sindaco di Brindisi dal 5 novembre 1861 al 21 gennaio 1869 che, a sua volta, investì della problematica Giovanni Tarantini (1895-1889)³⁸⁹.

Fra gli incaricati della progettazione fu il prof. Angelo Bo che ricorda aver visitato Brindisi, "in relazione al mandato che io aveva dal Governo del disegno d'un lazzeretto da costruirsi in quel porto, conforme a' migliori dettati dell'igiene quarantenaria a' nostri dì e pari al grande avvenire a cui il porto stesso è destinato"³⁹⁰. Rilevava: "A questo incarico ho soddisfatto con quanto studio ed accuratezza potevo maggiore. Ben presto l'erezione di un lazzeretto a Brindisi sarà un fatto compiuto, e resterà perenne monumento della previdenza del Governo Italiano. Posso dire che ho l'intima convinzione che questo lazzeretto, fondato sulla pratica di tutti i tempi e sui moderni

³⁸⁵G. CARELLI, *Sommario di un resoconto de' porti fari e lazzeretti costruiti in costruzione od in progetto ne' reali domini di qua dal faro a tutto l'anno 1855 per Giuseppe Carelli*, Napoli: stab. tip. G. Nobile, 1858, pp. 68-69.

³⁸⁶*Atti del Consiglio provinciale di Napoli nella sessione ordinaria del 1861*, Napoli: dalla stamperia dell'Iride, 1862, p. 26.

³⁸⁷*Rendiconti del Parlamento italiano. Sessione del 1865-66 (IX legislatura). Discussioni della Camera dei deputati*, II, Firenze: Tip. Eredi Botta, 1866, Tornata del 16 marzo 1866, p. 1481.

³⁸⁸*Discussione intorno al porto di Brindisi. Camera dei Deputati. Tornate del 10 e 11 giugno 1867*, Firenze: per gli eredi Botta, 1867, pp. 19-20.

³⁸⁹G. TARANTINI, *Epistolario*, ms. in bibl. "A. De Leo", Brindisi, N. 31.17/1, unità codicologica 13.

³⁹⁰Bo, *cit.*, p. 742.

progressi dell'igiene quarantenaria, riuscirà il più sicuro ed il più completo di quanti ne esistano attualmente sul litorale europeo. Potranno capirvi ed alloggiarvi senza verun disagio cinquecento individui che contemporaneamente vi siano ricevuti a scontare la quarantena, distribuiti in diverse case ospitaliere di bella apparenza, ognuna delle quali separata dalle altre da un largo intervallo per deambulatorio de' rinchiusi, in mezzo a ricca vegetazione ed all'olezzo de' fiori che ne rendano il soggiorno dilettevole e gradito. Vi saranno ampi locali per deposito e disinfezione delle merci e robe d'uso. Le provvigioni di viveri saranno facili e pronte. Vi si troverà un ospedale celato alla vista dei quarantenanti sani, fornito di quanto occorre per la cura e l'assistenza degli infermi, ove si possa accedere per un adito speciale e distinto; tutto ciò mantenendo il più scrupoloso isolamento delle persone in quarantena col di fuori, e tra le diverse categorie di contumacisti al di dentro, perché disposto in modo da rendere quasi impossibile ogni comunicazione sospetta³⁹¹.

Il Regio Decreto 29 settembre 1895 n. 636, *Approvazione del regolamento sulla sanità marittima*, disponeva all'articolo 3: "Il servizio di Sanità Marittima è disimpegnato dalle Stazioni Sanitarie dell'Asinara, di Augusta, di Poveglia, di Nisida, di Genova e di Brindisi;" nell'occasione, nel forte a mare, si adattò un locale per dieci letti per cura od osservazione di ammalati o sospetti di esserlo, e si stabilì un apparecchio a disinfezione Gènete et Herscher, così come nel porto di Genova³⁹². La stazione sanitaria marittima, ossia di quarantena, avrà infine collocazione nei pressi di cala *Mater Domini*³⁹³ come ipotizzato da Vincenzo Gallina già sul finire del XIX secolo³⁹⁴.

7. "La tendenza al mito è innata nella razza umana. È la protesta romantica contro la banalità della vita quotidiana" (William Somerset Maugham)

La trasfigurazione di Brindisi da luogo reale a deposito dell'immaginario è già, il 1885 operato da Jules Verne (1828-1905) col *Mathias Sandorf*;

«Ce que je voulais se réalisa. La journée se passa sans incidents. La nuit vint. Vers dix heures du soir, un feu brilla à intervalles réguliers dans le sud-ouest. C'était le phare de Brindisi. Deux heures après, le steamer donnait à travers les passes.

«Mais alors, avant que le pilote fût venu à bord, environ à deux milles de terre, après avoir fait un paquet de mes vêtements que je fixai sur mon cou, j'abandonnai les chaînes du gouvernail, et je me glissai doucement dans l'eau.

³⁹¹Ivi, p. 749.

³⁹²A. CELLI, *Epidemiologia generale e speciale*, Roma: Dante Alighieri, 1901, p. 43: "Con molta maggiore utilità si impiantarono stazioni di disinfezione nei porti di Genova, Napoli, Ancona e Brindisi".

³⁹³V. A. CARAVAGLIOS, *Il porto di Brindisi: illustrazione storica, geografica, tecnica, economica, corporativa, statistica e tariffaria*, Napoli: Guida portuale del Mediterraneo, 1942, p. 156.

³⁹⁴ASCOLI, cit., p. 507; un riferimento è nell'intervento svolto il 26 giugno 1884 dal presidente del consiglio Agostino Depretis alla Camera dei deputati in *Atti del Parlamento italiano: discussioni. Camera dei deputati*, Volume 10, Roma: Tip. della Camera dei Deputati, 1884, p. 9482: "Per cominciare a rimediare agl'inconvenienti, massime per alcuni lazzeretti, e specialmente per quello di Nisida, dove sono inconvenienti gravissimi (io non so come si sia potuto immaginare un lazzeretto in prossimità di una città così popolosa come Napoli, e con un clima che nella stagione estiva è non solo caldo ma caldissimo), per riparare, dico, a questi inconvenienti, procurai lo stabilimento di un lazzeretto nell'Adriatico, che sarebbe a Brindisi, ed il ministro della marineria ha incaricato, come è naturale, il Genio militare per fare gli studi necessari; ora il progetto è interamente compiuto; non manca che presentarlo all'approvazione del Parlamento con una legge. Il progetto fu preparato dopo ispezioni accurate che gli ingegneri del Genio militare hanno fatto in tutti i migliori lazzeretti del Mediterraneo, per vedere di profittare di tutte le miglierie che possono conferire ad un perfetto sistema quarantenario, ad un perfetto lazzeretto. Attualmente nell'Adriatico non c'è che il lazzeretto di Poveglia presso Venezia; ivi si sono fatte alcune costruzioni provvisorie, per evitare i pericoli temuti l'anno passato, quando il colera, sviluppatosi in Egitto, faceva temere per la sanità in Italia; questo lazzeretto è ancora in istato di poter servire. Ma io spero che, come prima potremo accordarci col ministro delle finanze per la spesa, presenteremo, come avevo promesso l'anno scorso, il progetto di un lazzeretto completo, i cui studi sono già completamente fatti, in Brindisi, in faccia anzi alla città di Brindisi, luogo adattatissimo per un lazzeretto, e che tutti riconoscono adeguato allo scopo anche per approdi e l'ancoraggio dei bastimenti che si possono facilmente sorvegliare. Si rileva infine (Ivi, p. 9678): "già vennero ultimati gli studi e compilato un progetto regolare per un nuovo lazzeretto a Brindisi".

«Une minute après, j'avais perdu de vue le steamer, qui jetait dans l'air les hennissements de son sifflet à vapeur.

«Une demi-heure plus tard, par une mer calme, sur une grève sans ressac, je débarquai à l'abri de tout regard, je me réfugiai dans les roches, je me rhabillai, et, au fond d'une anfractuosité, garnie de go mons secs, la fatigue l'emportant sur la faim, je m'endormis.

«Au lever du jour, j'entrai   Brindisi, je cherchai un des plus modestes hôtels de la ville, et là, j'attendis les  v nements, avant d'arrêter le plan de toute une vie nouvelle.

«Deux jours après, Pierre, les journaux m'apprenaient que la conspiration de Trieste avait eu son dénouement. On disait aussi que des recherches avaient été faites pour retrouver le corps du comte Sandorf, mais sans résultat. J'étais tenu pour mort, – aussi mort que si je fusse tombé avec mes deux compagnons, Ladisl s Zathmar et ton père,  tienne Bathory, sur la place d'armes du donjon de Pisino!

«Moi, mort !... Non, Pierre, et l'on verra si je suis vivant!»

Pierre Bathory avait avidement écoulé le récit du docteur. Il était aussi vivement impressionné que si ce 436 récit lui été été fait du fond d'une tombe. Oui! c'était le comte Mathias Sandorf qui parlait ainsi! Vis-à-vis de lui, vivant portrait de son père, sa froideur habituelle l'avait peu à peu abandonné, il lui avait ouvert entièrement son âme, il venait de la lui montrer telle qu'elle était, après l'avoir cachée à tous depuis tant d'années! Mais il n'avait encore rien dit de ce que Pierre brûlait d'apprendre, rien de ce qu'il attendait de son concours! Ce que le docteur venait de raconter de son audacieuse traversée de l'Adriatique, était vrai jusque dans ses moindres détails. C'est ainsi qu'il était arrivé sain et sauf à Brindisi, taudis que Mathias Sandorf allait rester mort pour tous. Mais il s'agissait de quitter Brindisi sans retard. Cette ville n'est qu'un port de passage. On vient s'y embarquer pour les Indes ou y débarquer pour l'Europe. Il est le plus souvent vide, excepté un ou deux jours par semaine, à l'arrivée des paquebots, et plus particulièrement de ceux de la «Peninsular and Oriental Company». Or, cela suffisait pour que le fugitif de Pisino pût être reconnu, et, on le répète, s'il n'avait rien à craindre pour sa vie, il lui importait que l'on cr t à sa mort. C'est à cela que le docteur réfléchissait, le lendemain de son arrivée à Brindisi, en se promenant au pied de la terrasse que domine la colonne de Cléopâtre, à l'endroit même où commençait l'antique voie Appienne. Déjà le plan de sa vie nouvelle était arrêté. Il voulait aller dans l'Orient conquérir la richesse, et avec elle la puissance. Mais de s'embarquer sur un de ces paquebots qui font le service sur la côte de l'Asie Mineure, au milieu de passagers de toutes nations, cela ne pouvait lui convenir. Il lui fallait un moyen de transport plus secret qu'il ne pouvait trouver à Brindisi. Aussi, le soir même, partait-il pour Otrante par le chemin de fer»³⁹⁵.

Elisabeth von Heyking (1861-1925) il 15 aprile 1893, il mattino, alle 2.00, approda a Brindisi “nel freddo, nell'oscurit  e nella pioggia, uscire dal pirosc fo in una piccola e sbalorditiva imbarcazione era orribile e l'Europa inospitale come avevo previsto. A Brindisi c'erano esempi di accattonaggio italiano. All'inizio ridi, ma alla fine ti arrabbi con l'insolenza, oltre l'innocuo imbonitore orientale”³⁹⁶.

  meta Brindisi conseguentemente non solo di personaggi reali ma, ben spesso, d'immaginari; lo   del Lafcadio de *I sotterranei del Vaticano* di Andr  Gide (1869-1951), pubblicato il 1914, anno in cui termina il servizio della Valigia: “Nulla lo tratteneva a Parigi n  lo chiamava altrove; attraversando l'Italia a piccole tappe, si diresse verso Brindisi dove contava imbarcarsi per Giava”. La sosta a Brindisi nel suo modularsi quale metafora dell'orribile,   accreditata da Max Frisch (1911-1991) in *Il mio nome sia Gantenbein* (1964): “potrebbe essere a Brindisi (cosa orrenda: si arriva a Brindisi per partire, nessuno rimane volentieri a Brindisi)”.

Brindisi, fissata nella memoria collettiva da Jules Verne (1828-1905) come luogo di rapido passaggio nel suo *Giro del mondo in ottanta giorni* trovava nell'opposto il suo limite.

³⁹⁵J. VERNE, *Mathias Sandorf*, La Bibliothèque  lectronique du Québec, Collection   tous les vents, Volume 336: version 1.0, ( ditions Rencontre, Lausanne, 2 tomes), pp. 434-437.

³⁹⁶E. VON HEYKING, *Tagebücher Aus Vier Weltteilen 1886/1904*, Brema: Salzwasser Verlag, 2012, pp. 124 e 155.

8. “Io penso e penso per mesi ed anni. Novantanove volte, la conclusione è falsa. La centesima volta ho ragione” (Albert Einstein)

I grandi interventi d'infrastrutturazione condotti a vantaggio del porto di Brindisi, se non raggiunsero lo scopo di qui convogliare tutti i traffici diretti oltre Suez, determinarono un grande sviluppo del comparto agroalimentare che aveva ora mezzi e strumenti per esportare il surplus della produzione. La trionfale avanzata del vigneto, in certo senso agevolata dall'eversione dell'asse ecclesiastico e dal contemporaneo diffondersi della fillossera in Francia³⁹⁷, rende possibile sia la trasformazione urbanistica della città lungo l'asse di collegamento fra la stazione ferroviaria e il porto che una prima proiezione oltre il perimetro difensivo vicereale con l'insediamento, lungo le aree prossime alla ferrovia, di mulini, stabilimenti vinicoli e tabacchifici³⁹⁸. Era attivo in città da tempo il Comizio Agrario; il 16 ottobre 1869 si rileva: “Il prof. Meloni ha cominciato oggi il suo corso di lezioni o conferenze agrarie. Mi si scrive che poco è stato il numero di uditori, specialmente nell'ordine dei proprietari”³⁹⁹. La sensibilità per l'innovazione andava comunque crescendo come evidenzia la crescita della *Unione Vinicola Brindisina*, società anonima cooperativa per azioni a capitale illimitato che, il 1891, presieduta da Filomeno Consiglio, sindaco dal 12 febbraio 1878 al 21 luglio 1883 e dal 25 febbraio 1888 all'8 luglio 1890, diretta da Vincenzo Virdia, annovera, nel consiglio d'amministrazione, Engelberto Dionisi, sindaco di Brindisi dal 12 luglio 1890 al 12 luglio 1895, Pasquale Favia, Luigi Carlucci, Carlo Stefano Festa⁴⁰⁰ e B. Palumbo⁴⁰¹, tutti esponenti di primo piano di un ceto che si delinea come nuova classe dirigente della città dopo aver radicalmente trasformato la visione dei beni fondiari da rendita parassitaria a investimento produttivo. L'Unione Vinicola Brindisina fu premiata con medaglia d'oro e lire 2000 in relazione al concorso, bandito col decreto 24 luglio 1887, fra le associazioni vinicole e le cantine sociali del regno “che si fossero costituite dopo la pubblicazione del decreto stesso”⁴⁰². Fu di stimolo alla creazione di consimili sodalizi in altre aree della Puglia anche come contrasto a una “crisi disastrosa”; “A Bari, capitale delle Puglie, si pensa di formare una grande Unione Vinicola sul genere di quella già esistente a Brindisi, e che fece, in questi ultimi due anni, parlare di sé molto favorevolmente”⁴⁰³. Il 1892 sulla “piazza di Venezia si quota per quintale” il vino di “Brindisi da 18 a 25”⁴⁰⁴; si trattava di prezzi molto bassi esito di una richiesta non adeguata alla produzione. In città “si quota: il vino di ottima qualità dalle L. 17 alle 22, quello di qualità mediocre dalle 12 alle 15, e quello scadente dalle 7 alle 11 l'ettolitro”⁴⁰⁵. Non mancava la produzione di qualità: “La prossima Fiera-concorso di vini italiani da tenersi a Roma dal 18 febbraio al 1 marzo [1892], promette un ottimo successo. Annunzia l'Italia Enologica che oltre alle domande pel concorso generale, meritano di essere annoverate quelle pel concorso speciale dei vini bianchi e rossi da pasto delle

³⁹⁷ Vedi A. DE CASTRO - G. CARITO, *Le masserie dell'agro di Brindisi dal latifondo alla riforma*, A-L., [1], presentazione di FRANCESCO SICILIA; prefazione di ANGELO MASSAFRA, Brindisi: Amici della A. De Leo, 1993; [2]: M-Z, Brindisi: Amici della A. De Leo, 1999. Vedi pure G. CARITO, *Appunti per una storia dell'alimentazione e della gastronomia in Terra di Brindisi* in *Sapori della Terra di Brindisi*, Brindisi: Inner Wheel Italia, 2012, pp. 7-25.

³⁹⁸ Sull'interesse del grande capitale internazionale a investire sul comparto vitivinicolo in Brindisi, vedi G. CARITO, *Szymon Ludwig Skirmunt: un pittore-enologo polacco in Brindisi*, in «Rassegna storica del Mezzogiorno», 5 (2021).

³⁹⁹ DE STERLICH, cit., p. 472.

⁴⁰⁰ Il 1885 Festa “ha dato alle stampe una lettera diretta al sig. Prefetto della Provincia di Lecce, nella quale, dimostrata la grande importanza del porto di Brindisi come capolinea del transito commerciale fra l'estremo oriente e l'Europa centrale, ed indicato lo sviluppo preso da questo porto negli ultimi anni, invoca dal governo pronti provvedimenti perché Brindisi abbia un porto degno della sua posizione e del suo avvenire. La lettera contiene numerosi dati statistici a conforto della tesi propugnata dall'autore” (“Bollettino della Società Geografica Italiana”, 19 (1885), volume XXII, Serie seconda-volume X, p. 414). L'opera cui si fa riferimento è C. S. FESTA, *Brindisi*. Brindisi: Mealli, 1885.

⁴⁰¹ “Bollettino ufficiale delle società per azioni”, 9 (1891), fasc. XIV, 2 aprile 1891, pp. 159-162.

⁴⁰² *I premi nel concorso per le aziende vinarie private e per le cantine sociali*, in “Giornale Vinicolo Italiano”, 18 (1892), n. 27 del 3 luglio 1892, p. 428.

⁴⁰³ “Giornale Vinicolo Italiano”, 18 (1892), n. 4 del 24 gennaio 1892, p. 58.

⁴⁰⁴ *Ivi*, n. 1 del 3 gennaio 1892, p. 15.

⁴⁰⁵ *Ivi*, n. 2 del 10 gennaio 1892, p. 32.

Puglie, fra le quali se ne notano diverse di distinti produttori di quella regione, come il Tarantini Cav. Giuseppe di Ruvo di Puglia, il Balsamo Federigo di Brindisi ed altri”⁴⁰⁶. Si tentava la produzione di vini da pasto che non sempre incontravano il gusto dei consumatori per la loro alta gradazione; in una nota apparsa sul “Giornale Vinicolo Italiano” si rispondeva alle lagnanze di un acquirente di vino di Brindisi: “Ella si lagna perché, avendo ricevuto un vino che le era stato spedito come *vino da pasto* da Brindisi, lo ha trovato invece un vino greve, troppo alcoolico, troppo colorato, troppo sapido. Le sue lagnanze e le sue meraviglie peraltro riteniamo che dovrebbero cessare, se Ella per caso riflettesse un poco alla regione dalla quale il vino suddetto venne ritirato. A Lei non può essere ignoto che in quella regione si producono uve col 22°-24° Babo⁴⁰⁷ di zucchero, ricche di colore e di sostanze estrattive. Ora con tali uve, per quanto sia grande l'abilità dell'enologo, Ella capirà che sarà impossibile produrre vini da pasto leggieri, di debole tinta, poco sapidi, quali per esempio sono il *Chianti*, il *Grignolino*. L'enologo intelligente potrà coll'arte ridurre di molto il corpo, il colore, l'alcoolicità anche di un tale vino, potrà, invece di presentarlo nero ed opaco, fargli acquistare tinta rossa e translucida, potrà in una parola, invece di un vinaccio da taglio greve, brutto, capitoso, disgustoso, produrvi colle stesse uve un vino bevibile, bello, igienico, piacevole; ma non si può mai pretendere che questo vino perda qualunque traccia della sua origine e si trasformi in un *Chianti* di *Brollo* o della *Rufina*! L'arte potrà modificare, correggere, ma non cambiare la natura. Ella adunque, se vuole esser giusto, deve giudicare il suo vino non come un vino da pasto in genere, ma come un vino da pasto meridionale, ed allora senza meno il suo giudizio potrà modificarsi ed essere alquanto più benevolo”⁴⁰⁸. Si producevano anche fusti per il vino; all'esposizione di Palermo, il 1892, un “bel fusto di gran mole è pure presentato dal sig. Perrone di Brindisi”⁴⁰⁹. A Brindisi, comunque, “durante il mese di aprile [1892] si esportarono ettolitri 8860,43 di vino, di cui El. 7187,51 a Venezia ed El. 1672,93 all'estero”⁴¹⁰. Fra maggio e giugno in “Brindisi il mercato del vino è in calma e le contrattazioni che si effettuano non accennano a risveglio di sorta, perché esse si verificano su qualità di vino scadente, destinato alla distilleria, del quale i proprietari cercano di sgravarsi a qualunque prezzo. Il vino si vende da L. 10 a 26,25 la salma di litri 175. Dal 27 maggio al 2 giugno si spedirono da Brindisi 4319 ettolitri per Venezia, Ancona, Austria, America, Egitto e Svizzera”⁴¹¹. Vi erano comunque le premesse per un “abbondante raccolto nella generalità salvo pochissime partite affette dalla peronospora dei grappoli”⁴¹². Una quota importante delle esportazioni concerneva l'Egitto “tanto che sorpassò l'importazione francese. I consumatori egiziani preferiscono vini di basso prezzo, quali vengono forniti da Rimini, Sicilia, da Brindisi e da Barletta, e desiderano che quelli abbiano sempre lo stesso tipo”⁴¹³. Circa la vendemmia 1892 si rilevava: “In questo comune eminentemente viticolo e nei comuni limitrofi non ancora si è manifestato il movimento per compravendita di uve (17 agosto). Ciò che mi costa però è che la Casa Marstaller ha offerto a non pochi produttori il prezzo di lire 7,50 al quintale per uva nere, prezzo da nessuno accettato. Con altri compratori poi si son fatti parecchi contratti a L. 8, 8,50 e 8,75 per uva di più sollecita maturazione e di vigneti che danno produzione relativamente scarsa; quali uve sono a preferenza richieste, giacché molti compratori quasi tutti ritengono che l'abbondanza del prodotto vada sempre a detrimento della buona qualità del vino, senza tener conto della natura del terreno, del sistema di pota, dei coltivi e d'altri fatti pei quali anche un vigneto che dia abbondante prodotto può dare anche ottima qualità di vino. Di uve bianche in questo territorio ce n'è pochissima quantità.

⁴⁰⁶Ivi, n. 4 del 24 gennaio 1892, p.61.

⁴⁰⁷ Il Grado Babo è un'unità di misura impiegata per definire il contenuto zuccherino presente in un mosto.

⁴⁰⁸C. MANCINI, *Vino da pasto pugliese. (Risposta al sig. J. R. di Vercelli)*, in “Giornale Vinicolo Italiano”, 18 (1892), n. 10 del 6 marzo 1892, p.153.

⁴⁰⁹F. DE PAULSEN, *I fusti da vino alla Esposizione di Palermo*, in “Giornale Vinicolo Italiano”, 18 (1892), n. 12 del 20 marzo 1892, pp. 184-185: p.184.

⁴¹⁰Ivi, n. 21 del 22 maggio 1892, p. 336.

⁴¹¹Ivi, n. 24 del 12 giugno 1892, p.384.

⁴¹²Ivi, n. 26 del 26 giugno 1892, p.416.

⁴¹³Ivi, n. 29 del 17 luglio 1892, p.460.

Si offrono per queste, come mi si assicura, L. 9 o 10 per quintale. I vigneti in generale vanno benissimo, affatto immuni da malattie crittogamiche, e la maturazione procede benissimo, favorita da giornate calme, non troppo calde, con predominio di venti del primo quadrante”⁴¹⁴. Non mancavano del resto esponenti per fronteggiare le malattie delle vie; per la peronospora, Nunzio De Corato, avviò nuovi procedimenti, coronati da successo, nei suoi vigneti di *Cefalo Nuovo*, a sud di Brindisi⁴¹⁵.

Le vendite dei beni ecclesiastici, per la gran parte effettuate circa il 1870 a ripiano del deficit statale, proseguirono sino all’ultimo decennio del secolo diciannovesimo. Il 25 novembre 1891 fu pubblicato in “Gazzetta Ufficiale” avviso del 19 novembre 1891 della Regia Prefettura di Lecce: “Nel comune di Brindisi. Provenienza Clero di Brindisi. Masseria Casignano conf. nord masseria Marmorelle e Restino, est masseria Restinco, lo Spada e Masciullo, masseria Acquaro e terreni macchiosi dei signori Baroni e Vitali. In cat. art. 40t1, sez. E, numeri 48, 49, 50, 51 e sez. F. numeri 77 e 78, rendita lire 159239 fitt. a Giannello Serafino per lire 3195,90. Superficie in misura legale 299 69 12. Prezzo d'incanto lire 100,000. Deposito per cauzione delle offerte lire 10,000, per spese e tasse lire 6,000. Minimo delle offerte in aumento sul prezzo d'incanto lire 200. Prezzo presuntivo delle scorte lire 5300. Per tutte le nozioni relative al suddetto fondo gli aspiranti all'asta possono rivolgersi all'ufficio ove si tengono gl'incanti”⁴¹⁶. Il clero lamentò ben spesso mancate compensazioni per quanto aveva perso trovando in parlamento il sostegno di Salvatore Morelli che in un intervento alla Camera il 24 febbraio 1874 sostenne: “Questa petizione, sottoscritta dal procuratore del Capitolo di Ostuni, in Terra d'Otranto, concerne un legittimo reclamo contro la negligenza del governo, il quale dal 1867 fino ad oggi non ha provveduto alla rettificazione di un errore di fatto occorso nella misura delle pensioni in rapporto alla rendita effettiva che quei sacerdoti percepivano dal vasto patrimonio incamerato. Difatti, o signori, da questi documenti originali, che deposito sul banco della presidenza, a schiarimento della medesima, risulta fino all'evidenza, che i canonici di Ostuni, fra i quali si noverano eminenti intelligenze e venerandi patrioti, percepivano su per giù una rendita di circa sei lire al giorno, e nel loro patrimonio, per l'entrata biennale di 22 mila alberi d'ulivo, trovavano il largo margine di remunerare degnamente i non partecipanti, i quali estendevano i capitolari fino al numero di 75. Ora, se coll'incameramento dei beni della manomorta si ebbe in mira di sviluppare la produzione di una vasta proprietà, onde accrescere con la pubblica la privata ricchezza, assegnando a coloro che ne traevano la vita l'equivalenza in pensioni adeguate alla rendita dello statu quo, è strano e contrario ad ogni principio di giustizia che, invece di regolare le pensioni medesime sui valori reali desumibili dalla posizione concreta dei fondi, si sia voluto procedere altrimenti, tenendo invece dietro ad erronee rivelazioni di qualche procuratore inesperto, il quale, alterando la verità, danneggiava gl'interessi dei correligionari e del paese. Io, o signori, considero questi come interessi sociali, perché in realtà essi non alimentavano soltanto i pochi cittadini addetti al culto, ma un vasto numero di famiglie, ed ho visto coi propri occhi, nell'ultimo mio viaggio sino a Brindisi, che, fra tutti gl'interessi spostati dalla rivoluzione, quello che ha più influito alla povertà nella quale versano paesi patriottici che prima erano ricchi, come Ostuni, Carovigno, San Vito ed altri molti, sia stato l'assorbimento da parte del governo delle rendite di quelle vaste proprietà che diedero alimento per secoli alla vita locale, senza curarsi poi di dare l'equivalenza, almeno finché un nuovo assetto non la dimostrasse inutile. Per queste ragioni adunque, e per un'alta considerazione di umanità che si fa chiara a tutti, io spero di non vedere negata l'urgenza, anche perché, quando verrà discussa questa petizione io mi propongo di consigliare una misura riparatrice, la quale farà comprendere a tutti che, se il nuovo ordine di cose

⁴¹⁴ *Ivi*, n. 35 del 28 agosto 1892, pp. 559-560.

⁴¹⁵ *Ivi*, n. 49 del 4 dicembre 1892, p. 777.

⁴¹⁶ “Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia” mercoledì 25 novembre 1891, n. 276. Inserzioni a pagamento, p. 2101.

sfata il vecchio, non fa guerra negando giustizia all'uomo di qualsiasi veste si ricopra ed a qualunque classe appartenga"⁴¹⁷.

Il passaggio a un'economia di tipo pienamente capitalistico e dall'agricoltura estensiva a quella intensiva incise profondamente sugli equilibri sociali preunitari con la formazione di un nuovo ceto dirigente che aveva saputo inserirsi, a proprio vantaggio, nel sistema economico venutosi a determinare; "per la maggior parte dei negozianti amburghesi non si hanno di commerciabili in Italia che i vini di Puglia, e anche questi negli ultimi due anni sono saliti a prezzi che fecero preferire i vini d'altre nazioni. Una cassa di campioni che gentilmente avea fatto recapitare a disposizione la ditta Crosti e Borsa di Milano, diede occasione di dimostrare a parecchi che in Italia si hanno anche buoni vini di diretto consumo: furono lodatissimi il Barolo e il Valpolicella; anche un Brindisi reso di colore un poco meno denso dell'ordinario, fu ritenuto opportuno per diretto consumo, specialmente per le classi medie, che finora abituate ad alcoolici distillati, particolarmente nell'inverno desiderano qualcosa di più efficace dei vini di Bordeaux che in Germania vengono inviati così attenuati ed invecchiati da aver di frequente un gusto amarognolo punto aggradevole. I vini di Puglia fra quelli italiani mantengono la posizione più forte ad Amburgo...e un carico di vini di Puglia portò l'unico piroscalo che comparve ad Amburgo con bandiera italiana"⁴¹⁸. La fillossera, tuttavia, giunse ben presto a minacciare i vigneti salentini tra il 1878 e il 1882 non mancarono "investigazioni per prevenire l'invasione della fillossera" e il farmacista brindisino Benigno Cellie fu inviato in Sicilia, "ove si eseguono operazioni per la distruzione della fillossera". Tra il 1898 e il 1900 si adottarono provvedimenti contro la fillossera ai confini con la provincia di Bari, a Brindisi e Taranto, nonché a Gallipoli. Vi furono allora richieste di sussidio dai consorzi agrari di Taranto e Lecce. Si procedé, di conseguenza, all'analisi dei terreni per impianto di viti americane e s'intensificò la vigilanza contro le importazioni delle materie di contagio⁴¹⁹.

Notevole era anche l'export di olio; l'on. Alfonso Pignatelli (1825-1907), intervenendo alla Camera nella tornata del 21 dicembre 1891, sostenne la necessità d'imporre l'aumento del dazio di confine sulla importazione dei semi oleosi a tutela della produzione nazionale: "Signori, dalle due piazze, soltanto, di Gioia e Rossano di Calabria, prendendo la media annuale si esportano, solo per la via di mare, più di 300,000 quintali all'anno di olio; dalla piazza di Bari e dalle tre piazze di Brindisi, Gallipoli e Taranto più di 400,000 quintali; così che, sommando queste cifre, più di un milione di quintali di olio viene esportato da queste piazze. Ora se quest'olio si paghi non dico 100, non dico 90, ma almeno 80 lire, nella peggiore ipotesi, ne risulta una entrata di 10 milioni solamente per quelle piazze"⁴²⁰.

Si lamentavano, con frequenza, le carenze della linea ferroviaria; il 23 giugno 1891 si presentava alla Camera un ordine del giorno con cui si "invita il Governo a provvedere alla immediata esecuzione dei lavori di sistemazione ed ampliamento degli scali ferroviari della rete Adriatica da S. Severo a Brindisi e da Brindisi a Gallipoli, indispensabili allo attuale sviluppo del commercio ed al prossimo movimento e sviluppo della imminente campagna vinicola". L'on. Giuseppe Pavoncelli (1836-1910) rilevava "Questi ed altri inconvenienti si trovano in queste stazioni, il cui traffico è in progressivo aumento. E il traffico è cresciuto molto di più dopo la rottura dei trattati con la Francia, perché i vini non vanno più per la via del mare. Ora questo trasporto si fa in circostanze speciali. I vagoni devono portare con sé i recipienti, e se si tratta di uve devono avere le casse o i corbelli per contenerle. Così accade che all'epoca della vendemmia le stazioni sono

⁴¹⁷*Rendiconti del parlamento italiano. Sessione del 1873-74 (terza della legislatura XI). Seconda edizione ufficiale riveduta: discussioni della Camera dei deputati. Volume II dal 4 febbraio al 10 marzo 1874, Roma: per gli eredi botta tipografi della Camera dei deputati, 1874, pp. 1740 – 1741.*

⁴¹⁸G. B. CERLETTI, *I vini ad Amburgo*, in "Bollettino della Società Generale dei viticoltori italiani", 2 (1887), n. 18, 25 settembre 1887, pp. 459-464; pp.461-462.

⁴¹⁹ Archivio di Stato di Lecce. Provincia di Terra d'Otranto. Serie I. Cat. I, Amministrazione. *Comizi Agrari, Consorzi, Cantine Sperimentali*, 27, 224 e 34,297.

⁴²⁰*Atti del Parlamento Italiano. Discussioni della Camera dei deputati, XVII Legislatura - Sessione 1890 - 1891 - 1892 (25/11/1891 - 30/01/1892), volume (IV): I Sessione dal 25/11/1891 al 30/01/1892, Roma, Tipografia Camera dei Deputati, 1892, p. 4996.*

ingombre di questi recipienti, Dall' altro lato la necessità di far presto porta un ingombro, che minimo nei primi giorni diventa di mano in mano più grande fino ad impedire il movimento dei passeggeri. L'anno passato per questa causa vi furono scontri di treni fortunatamente senza gravi danni”⁴²¹. Più nello specifico, l'on. Giuseppe Ruggieri (n. 1841) evidenziava: “Nella stazione di Brindisi manca la tettoia; mancano quei fabbricati che sono stati oggetto di larghi studi. E questo non interessa la mia provincia, ma interessa l'Italia: perché Brindisi, lo scalo dell'Oriente, il punto di congiunzione fra l'Europa e l'Oriente, non può rimanere nello stato nel quale oggidì si trova. Raccomando quindi, all'onorevole ministro, che voglia dare esecuzione a quel lavoro che, da tanti anni, si promette e mai si mantiene”⁴²². Ascanio Branca, ministro dei lavori pubblici dal 06.02.1891 al 15.05.1892, in replica, diede assicurazioni su un pronto avvio dei richiesti lavori: “A proposito di quest'ordine del giorno dirò all'onorevole Pavoncelli, ed all'onorevole Ruggieri che d'accordo con l'onorevole collega del tesoro si è deliberata la spesa di lire 438,000 per l'ampliamento delle seguenti stazioni: Trinitapoli, Trepuzzi, Squinzano, Nardò, Galatone, Galatina, Corigliano d'Otranto, Ofantino, Foggia, San Nicola, Alezio; Ostuni, Bari, Brindisi Superiore, Ortanova e San Severo. Ho dato ordine ad un ispettore superiore di recarsi sui luoghi, vedere i progetti presentati dalla Società e prendere con essa gli opportuni concerti, affinché non vi sia alcun ritardo. Il mio collega dei tesoro si è mostrato assai sollecito per queste opere, appunto perché, come disse l'onorevole Pavoncelli, si tratta quasi di recuperare in una sola stagione le 438,000 lire, che si spenderanno per tutte queste stazioni. Il governo, quindi, non ha difficoltà di accogliere l'ordine del giorno dell'onorevole Pavoncelli. Rispondendo più specialmente all'onorevole Ruggieri, gli dirò che per Brindisi Inferiore e Lecce occorrerebbe una somma cospicua, la quale si rannoda alla famosa questione delle casse patrimoniali. Del resto, gli debbo osservare, e l'argomento vale anche per altri oratori, che molti dei bisogni da essi manifestati sono esagerati. Recentemente ho avuto occasione di parlare con un membro dell'ambasciata inglese, e badi la Camera che gli inglesi sono molto esigenti in fatto di ferrovie, il quale mi ha detto che era rimasto molto soddisfatto, viaggiando con la valigia delle Indie, del servizio che si fa su quella linea. Dunque, se viaggiatori abituati a viaggiare su grandi linee non trovano poi che il servizio sia proprio in condizioni intollerabili, si può avere un po' di pazienza ed attendere, tenuto conto dello stato presente della finanza”⁴²³. I problemi riguardavano anche la mancata connessione tra i servizi di collegamento facenti a capo a società diverse; l'on. Paolo Grassi (1847-1917), al riguardo, il 22 giugno 1891, rilevava: “Ora che cosa dovrei dire io della ferrovia che da Taranto va a Brindisi e a Lecce? Da Taranto a Brindisi il tronco appartiene alla Mediterranea, da Brindisi a Lecce alla Adriatica, e queste società pare che mettano tutta la loro volontà, nella formazione degli orari, per rendersi sgradite ai viaggiatori, poiché non consentono, a Brindisi, una fermata sia pure di due minuti. Per quanto io mi sappia non c'è un sol treno che, partendo da Taranto, abbia coincidenza a Brindisi. Dirò di più: gli abitanti dei paesi della Provincia, che sono situati sul tronco Taranto-Bari, come Ginosa, Laterza, Castellaneta, Mottola, Palagiano, Massafra, per andare al capoluogo della provincia, sono obbligati di partire alle 8 di mattina per arrivare a Lecce alle 8 di sera. Ora ciò è proprio enorme. Arrivano a Taranto col treno dell'Adriatica e non trovano la coincidenza per Brindisi; arrivano a Brindisi col treno della Mediterranea, spesso con qualche minuto di ritardo e subiscono una interruzione di due o tre ore”⁴²⁴.

A sostegno della locale imprenditoria operava la *Banca operaia cooperativa* di Brindisi, corrispondente della *Banca Nazionale del regno d'Italia*. Si era essa costituita con atto del 7 settembre 1834 trascritto il 10 ottobre 1884 presso il tribunale di Lecce. Aveva un capitale nominale di Lit. 200,00, sottoscritto di Lit. 162,000, versato di Lit. 140,578 05⁴²⁵. Il 15 novembre 1897 il consiglio superiore della Banca d'Italia istituiva l'agenzia di Brindisi, operativa dal 1 giugno 1898.

⁴²¹Ivi, Volume (III) *I Sessione dal 03/06/1891 al 28/06/1891*, Roma: Tipografia Camera dei deputati, 1891, p. 3907.

⁴²²Ivi, p. 3908.

⁴²³Ivi, p. 3911.

⁴²⁴Ivi, pp. 3895-3896.

⁴²⁵“Gazzetta ufficiale del regno d'Italia”, giovedì 1 marzo 1888, n. 51, Inserzioni a pagamento, p. 4.

Va considerato che la “scelta dei centri nei quali insediare le nuove filiali fu presa soppesando le prospettive offerte dal movimento commerciale e, come già in passato per l’istituzione delle succursali, le facilitazioni offerte dalle amministrazioni locali; a favore del declassamento giocarono invece le accennate considerazioni in merito alla scarsa redditività”⁴²⁶.

Animavano il dibattito cittadino non pochi periodici anche se tutti di breve durata; fra il 1865 e il 1875 si pubblicarono la “Nuova Brindisi”, “Avvenire di Brindisi”, il “Corriere di Brindisi”, la “Gazzetta di Brindisi”, il “Giornale di Brindisi”; il 1876 il “Metro”, diretto da Lolli e il “Padre Guardiano”; il 1880-1881 “Equilibrio”, diretto da Arsenio e Tanzarella; il 1881 “Unione Cittadina”; il 1882 il “Presente”, lo “Sfaccendato” e il “Tempo” diretto da Luciano Rubini poi “Gazzetta di Brindisi” diretta da Elia, dal 1886 ancora il “Tempo”; il 1884 la “Luce”, diretta da Arsenio; il 1886 il “Faro”, diretto da Rodio; il 1888 “Eco di Brindisi”, diretto da Arsenio⁴²⁷.

Alla fine del secolo diciannovesimo lo sguardo di Brindisi non era più rivolto verso oriente ma, si direbbe, tornava alla madre terra.

⁴²⁶A. BATTILOCCHI – M. MELINI, *La banca centrale e il territorio. Le strutture periferiche della Banca d'Italia*, Roma: Banca d'Italia 2017, pp. 29 e 82.

⁴²⁷Vedi N. BERNARDINI, *Guida della stampa periodica italiana*, con prefazione di RUGGERO BONGHI, Lecce: R. Tipografia Editrice Salentina dei Fratelli Spaccante, 1890, p. 484.

Appendice

Doc. 1

The italian route to the East.

Note sul rapporto di Henry Whatley Tyler (1827-1908).

Captain Tyler lately made an interesting report to the Postmaster-General on the Italian route for the conveyance of the Eastern mails. The fast route, he says, now employed, measuring 853 English miles from London to Marseilles, and 1,460 nautical miles from Marseilles to Alexandria, is in point of distance nearly the shortest that can be adopted ; but inasmuch as it is practicable to travel more than twice as fast on land, where good railways are available, as by sea, and with less risk of delay from stress of weather, it becomes advantageous to decrease the sea passage as far as possible, when this can be done without too heavy a cost, in order to effect a saving of time. When the railway down the east coast of Italy was opened for traffic in May, 1865, it became obvious that it would be possible, at no very distant date, to substitute some port in the south of Italy for the port of Marseilles, as the point of departure for Egypt, and Captain Tyler took the opportunity in June of that year to refer to the subject in his report to the Board of Trade on the experimental railway then constructed on the Mont Cenis. Of the Italian ports to which railway communication has up to this time been extended, the nearest to Egypt is Brindisi, which is 1,504 English miles from London by the Mont Cenis route, and 822 nautical miles from Alexandria, thus affording a decrease of 638 nautical (734 English) miles in the sea passage, and an increase of 651 English miles in the land passage. The distance between Valetta and Alexandria being the same, within a few miles, as that between Brindisi and Alexandria, it may be said, indeed, as far as the sea is concerned, that the voyage from Marseilles to Malta would be avoided by the adoption of Brindisi as the terminus for the land journey, while the total distance from London to Alexandria would be 83 English miles shorter by the Brindisi route than by the Marseilles route. There are other ports in the south of Italy, such as Otranto and Gallipoli, which are each 37 nautical miles nearer to Alexandria than Brindisi, while Taranto and Reggio (in the Straits of Messina) are practically at the same distance from Alexandria as Brindisi and Malta. Under all the circumstances of the case, I am of opinion," says Under all the circumstances of the case, however, Captain Tyler decides in favour of Brindisi, where good temporary accommodation might be provided by next spring. Captain Tyler adds that he is authorized to state that the Italian Government would be willing to perform the land service according to the times proposed by the railway companies — that is to say, in 18½ hours between Brindisi and Bologna, in 7 hours 45 minutes one way, and 8 hours 5 minutes the other way between Bologna and Susa, with 8 for the passage of the Mont Cenis, besides altogether 2 hours and 20 minutes' delay at Susa and St. Michel, at the rate of 0.75 lire, or 75 centimes, per ounce of letters, and the same per kilogramme (or 0.33975 lire per English pound) of printed papers. These terms, which are very considerably less in proportion to the distance than is at is paid by her Majesty's Government for the passage of the mails through France, appear to be exceedingly moderate. The Italian Government would also be willing to undertake the sea service from Brindisi to Alexandria with their contract steamers of the Adriatico - Orientale Company, either for a tariff of 0.30 lire (3 centimes) for each ounce of letters and each kilogramme of printed papers, or a lump sum of 3,000 lire per voyage for weight of mails not exceeding 12 tons as a maximum, or 4 tons as an average going and returning, might probably be accepted. This charge was considered to correspond to

nearly 11 lire per league of voyage, or a third of what the Italian Government pay to the contractors, Messrs. Palmer & Co., for the mail steamers from Brindisi to Alexandria. The time taken by the existing route from Macon to Alexandria is 162 hours 43 minutes. The time required for the Brindisi route, if the passage were made by horses and mules over the Mont Cenis, would be 127 hours 28 minutes. For the Brindisi route by the Summit Railway, over the Mont Cenis, when that shall have been completed, the time would be 123 hours 8 minutes. Again, when the tunnel through the Alps and the permanent line in connection with it are complete, the delays at St. Michel and Susa will be avoided, and the journey between these places may be performed without break of gauge, or change of vehicles, including stoppages, in 3 hours. There will, therefore, be an advantage of $35\frac{1}{4}$ hours in favour of the Brindisi route previous to the construction of the Mont Cenis Summit Railway, of $39\frac{1}{8}$ hours after the construction of that railway, and of $42\frac{1}{8}$ hours after the completion of the permanent tunnel line from St. Michel to Susa. Captain Tyler is of opinion, further, that the time may be kept with greater certainty via Brindisi than via Marseilles, because land transit generally may be performed more punctually than sea transit; the sea passage would be less stormy and more certain, inasmuch as the worst part of it, across the Gulf of Lyons, would be avoided; there would be a special railway service through Italy. But in order that all the advantages of this route might be realized, it would be desirable that arrangements should be made by which the special service from the East should be continued also through France. Some further time might also be saved in both directions if the mail trains could be timed to run through from Calais, stopping, say, one hour only at Paris, and making use of the railway which connects the Northern and Mediterranean lines together for avoiding a change of vehicles in that city. With reference to these subjects, Captain Tyler received a cordial promise of general cooperation from M. Vandal, the Director-General of the French Posts. "Under all the circumstances of the case, I am of opinion", says Captain Tyler, "that the route via Brindisi may properly be adopted for the Eastern Mail service, as affording greater advantages at the present time than any other route; and further, that it might be brought into operation by the 1st of June 1867. It is probable that the Mont Cenis Railway will be opened for traffic before that time, and even if such should not be the case, there would still be no difficulty as regards the passage of the mountain by horses and mules until the autumn; and I cannot doubt that the summit railway will be complete and working at all events, before the following winter. It will thus be possible next year to convey the Eastern mails between London and Alexandria punctually, and without difficulty, in $150\frac{1}{8}$ hours, and at some time after 1871, when the permanent line between St. Michel and Susa is at work, in $147\frac{1}{8}$ hours. The longest portion of the journey that can be made at present, or next year, without change of vehicle, is from Susa to Brindisi, 716 miles, or 27 hours; but it may be expected, when the tunnel line is completed after 1871, that mails and passengers will travel, without change of vehicles, between Calais and Brindisi, 1,391 miles in 54 hours, or, if the arrangement above referred to, of using the connecting railway at Paris, be adopted, in 52 or 53 hours⁴²⁸.

⁴²⁸The Italian route to the East, in "Public Opinion", 10 (1866), n. 259, 8 settembre 1866, pp.253-254; vedi pure Copy of report of captain Tyler ... on the railway proposed by messrs. Brassey & Co., for crossing the Mont Cenis, London: print by Harrison and sons, 1866; Copy of report from captain Tyler ... of his recent inspection of the railways and ports of Italy ... for the conveyance of the Eastern mails presented to the House of commons by command of Her Majesty, London: print. by Harrison and sons, 1866; Mont Cenis railway: copy of a report of captain Tyler, r.e., to the Board of trade, on the railway proposed by messrs. Brassey & co., for crossing the Mont Cenis, and for improving the communication with Italy, Egypt, and the East, London: Her majesty's stationery office, 1865; Eastern mails: return to an order of the honourable the House of Commons, dated 2 August 1866; for, Copy of a report from captain Tyler, r.e., to Her Majesty's postmaster general, of his recent inspection of the railways and ports of Italy, with reference to the use of the Italian route for the conveyance of eastern mails, East India (communication). London: Her majesty's stationery office, 1866; Copy of Report of Captain Tyler on the Means of Communication with India and the East, Especially by the Brenner Pass and Brindisi, Cambridge [publisher not identified], 1868.

Doc. 2

William H. Roberts

Nota sul porto di Brindisi del 25 luglio 1865.

The greater part of the outer harbour is exposed, more particularly to gales from the northeast. The Petagne Islands are too distant to check completely the swell produced by this and other winds from a northerly direction.

I am of opinion that two breakwaters at least are necessary for the security of this outer port, one to join the quarantine or Fort Island to the mainland, and the other to be thrown out in an easterly direction from Fort Island.

Without these improvements easy and certain communication, under all circumstances of wind and weather, would not exist, a primary necessity for any important mail service. The formation of the inner harbour ensures smooth water under all circumstances of wind and weather, presenting thus far every natural advantage for a mail service. In its present state, however, neither branch of this inner harbour is available, in consequence of the accumulation of mud during many ages, which has reduced the depth of water much below the requirements of steamships.

I was informed by good authority at Brindisi that dredging operations commenced the middle of last March. As a fair estimate, I am of opinion that the quantity of muddy deposit removed does not exceed 5 per cent. of the entire work necessary to give an uniform depth of seven metres, or 22 feet 11 inches English, throughout the two branches of the inner harbour. This rough estimate is based up on the soundings I noted when accompanied by Louis Cafiero, the Government pilot, also up on personal observations at other times. It is evidently in the interests of this valuable port that the work of dredging should be pursued with renewed vigour. Extra labour could with great advantage be employed during the summer months, thus increasing the present limited means applied on this most urgent necessity. The indispensable appendage of a dry dock to a mail port does not exist; an abundance of materials, however, at hand to form first-class docks.

The termination of the eastern or smaller branch naturally offers every facility for such a work, which should be commenced at once; the deepening of the port and construction of dry docks would thus progress together. There is a tendency in Italy to originate plans having for the project many important improvements for the general welfare of the country.

Upon the adoption, however, of such plans, the practical working out of the same is either neglected or imperfectly attended to: the consequence is, with a people having but little experience in such matters, that exaggerated notions prevail as to the rate of progress made, especially in the matter of public works, the port of Brindisi included. In fact, no project of any kind had been commenced there up to the 13th of last month, except the dredging already alluded to, which is in the hands of a French contractor, who up to that time was taking matters very easily.

During interviews in Florence with Signor Jacini, the Minister of Public Works, I ventured to point out the little that had really been done, and, above all, the necessity of constructing dry docks and quays without further delay. His replies were in substance that the Italian Government was deficient of money, and that the better plan would be for the company to make a dock in accordance with their own necessities, by having a grant of six millions of francs, to be expended at the rate of a million and a half per annum in works for the improvement of this port.

He was of opinion that the Italian Government would readily facilitate all arrangements having in view the establishment of the company's ships at Brindisi and reminded me that the Government was at present till unfettered with contractors, and for his part he preferred entering into arrangements with a company whose interests would evidently be connected with the port rather than with contractors whose principal object was pecuniary profit⁴²⁹.

⁴²⁹Report from the Select Committee, cit., pp. 334-335.

Doc.3

Mr. C. W. Howell

Sulla opportunità di preferire la via di Brindisi a quella di Marsiglia

14 settembre 1865.

*Mr. Howell to the Secretary to the Post Office
Peninsular and Oriental Steam Navigation Company,
Offices, 122, Leadenhall-street, London, E.C.,
14 September 1865.*

Sir,

Referring to your letter of 9th January last, and my reply of the following day, relative to the proposed transmission of the Indian, China, and Australian mails by way of Brindisi, I am instructed to inform you that the directors have given their best consideration to the matter and are now in a position to furnish an answer to the question submitted to them by the Postmaster General, viz., to what extent the Company would be prepared to reduce the subsidy now paid for the Mediterranean service in the event of Brindisi being substituted for Marseilles as the port for landing and embarking the Indian mails.

In reply, I have the honour to state that the directors are of opinion that even in the event of the adoption of Brindisi as the terminus of the mail service, the greater portion of the passengers and cargo traffic would still follow the Marseilles route.

As his Lordship is aware, the subsidy paid to the company for the conveyance of the mails covers but a small portion of the expense of the service, the greater part of its cost being defrayed by the earnings of the steamers in freight and passage moneys.

To preserve this traffic, it will be necessary for the Company to continue the service between Marseilles and Alexandria, even though the mails should be conveyed by the Italian route, and the directors would not, therefore, feel justified in making any abatement from the total subsidy now paid to the company in the event of the substitution of Brindisi for Marseilles as the port in the Mediterranean for the landing and embarkation of the overland mails.

With the view of obtaining the fullest and most reliable information possible on the state of the communication with Brindisi and the capabilities of that port, the directors instructed Captain W. H. Roberts, one of the senior commanders in the Company's service, and who has had great experience in the Mediterranean, to proceed to Italy for the purpose of obtaining information on those points, and I have now the honour to transmit to you copy of that officer's reports to the directors (A. and B.), together with a copy of a letter (C.) from Mr. J. Nervegna (brother of the British vice-consul at Brindisi), an Italian gentleman who possesses considerable knowledge of the locality, and is now on a visit to this country.

In chase the Postmaster General should decide upon establishing a mail service between Brindisi and Alexandria, the directors presume that tenders will be invited in the usual manner, and they will be glad to have the opportunity of submitting proposals for the seerce.

They desire me to state, however, that owing to the difficulty of the communication with Brindisi, especially in the winter, at which season the largest number of passengers are proceeding to and from the East, the earnings of the steamers employed on the line would, doubtless, be very small, and, unlike most of the mail services carried on by this Company, the cost of the service would have to be borne almost entirely by the subsidy⁴³⁰.

⁴³⁰Report from the Select Committee, cit., pp. 331-332.

Doc. 4

Giuseppe Nervegna

Nota sul rapporto del capitano Roberts

22 agosto 1865.

From J. Nervegna, Esq., Brother

to Her Britannic Majesty's Vice Consul, Brindisi.

To the Managing Directors of the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, London.

Gentlemen,

I HAVE attentively read the Report of Captain Roberts about the Italian railways and the port of Brindisi. I am not of his opinion about the actual state of the said port, which he thinks not suitable "for the requirements of mail steamers". I have been agent for the Austrian Lloyd from 1847 to 1860, during which period of 13 years the Lloyd's steamers came twice a week to Brindisi, and anchored at the outer harbour, and I never remember that they were once prevented landing mails or passengers on account of rough sea, and the service was always regularly carried on.

This one fact is sufficient to confute Captain Roberts' opinion, "that so long as the port of Brindisi remains as it is now, no practical views can be entertained for the punctual and efficient performance of a British mail service."

The last news I have from Brindisi are, that, in a few months there will be 20 feet depth of water at the canal between the two harbours; and, therefore, your steamers being able to go into the inner harbour, the assertion of Captain Roberts, "that a certain and easy communication under all circumstances of wind and weather, which is the primary necessity for any important mail service, is not possible," would entirely disappear.

Speaking plainly, it seems to me that you are very indifferent, and look very coldly at the project made to you, of establishing a weekly communication, by swift and not too large steamers, between Brindisi and Alexandria.

I think the matter is worthy of a great deal more consideration than you imagine.

That is the shortest route from India, China, Australia, to England, therefore it is not only to be considered in its detached importance, or in its isolated profit, but as an auxiliary, and, a complementing of your lines in Asia, by which you would enjoy an undisputable advantage over the French steamers, being able to offer a shorter, more agreeable, and less expensive route to passengers and mails.

The Italian Government being at present well disposed to encourage your company in every way in facilitating the establishment of such a communication, I think this is the true time to ask of it, and get from it, all you may require, and which, perhaps, will be too late to be obtained if you do not quickly decide.

I think it is indispensable to get from the Italian Government a part of the inner harbour, or the so called "Fiume Piccolo," to make there a dry dock, and all buildings required for an important maritime establishment; I say important, for the following reasons:—

The Italian Government has no dry dock wherein to repair its men-of-war; that it is obliged to send to France; but if Brindisi would offer sufficient accommodations, no doubt the Italian Government would avail itself of them, and it would be advisable to try if the said Government would be disposed to grant a certain yearly amount of work to the company.

Besides which, Brindisi being situated at the entrance to the Adriatic and opposite to Greece, would afford great advantages both to Italian and Greek shipowners, and, perhaps, to Dalmatian also, to repair there their vessels, if they can be supplied with every want.

My conclusion is, therefore—

1st. Brindisi and its port are suitable and adapted for the performance of a mail service.

2nd. To establish, as soon as possible, a line. of steamers between Alexandria and Brindisi, by which the company can strike the strong competition of the French steamers and avoid another new company to be formed (as is whispered).

3rd. The building of a dry dock ought to be considered not only necessary, or useful, for the wants of the company, but would be a good speculation, as I said above.

I remain, etc.

Brindisi, 22 August 1865. (signed) J. Nervegna⁴³¹.

Doc. 5

Giuseppe Nervegna

In relation to the railway and steamboat communication with Brindisi

1 settembre 1865.

It is now about three months since the completion of the railway to Brindisi, the most southern port of the Italian peninsula, nevertheless there has been very little done to establish steam communication between there and Alexandria. The facilities which Brindisi offers for forwarding the Indian mails do not yet appear to be fully comprehended by the commercial class of England engaged in the East India and China commerce. The route would be from Brindisi through Ancona, Bologna, Turin, Mont Cenis, Paris, and letters would be received in London from 30 to 36 hours earlier than they are at present. In reference to Mont Cenis, no doubt ought to be entertained about crossing it, as there are splendid carriages, or diligences, making that journey in a highly satisfactory manner. Further, I know from a trustworthy source that the Italian Government is quite ready to meet all extraordinary expenses that may be required to carry out the performance of the mail service through Italy in an efficient way. Upon this Mr. J. B. Palmer, the London agent of the Società Anonima Italiana di Navigazione Adriatico Orientale, observes that Mr. Nervegna must “refer only to the railway communication through Italy. Between Brindisi and Alexandria there exists at present a first-rate steam weekly, service each way, which was established under a concession granted by the Italian Government, is subsidised by it, and is bound, under heavy penalties, to deliver the mails in 82 hours each way. This service was commenced from Ancona three years ago and has been uninterrupted since. When the railway was opened to Brindisi that port became the point of departure for Alexandria. From the railway arrangements (at present only provisional) there results a saving of time between London and Alexandria of only 12 hours, but when the trains are accelerated on the newly opened portion of the line (as they will be shortly) the saving by this route will be 36 hours, and Brindisi will be the only station for this line of steamers in Italy”⁴³².

⁴³¹Report from the Select Committee, cit., p. 337.

⁴³²“Herapath’s Railway Journal”, Sept. 9, 1865, p. 989: “Brindisi. The following is the pith of a correspondence published in relation to the railway and steamboat communication with Brindisi: Mr. G. Nervegna, British Vice-Consul, Writes from Brindisi under date 1st inst.”.