

*Di seguito, la trascrizione che ho realizzato nel modo più fedele possibile del testo orale del professor Giacomo Carito, presidente della Società di Storia Patria di Brindisi. È mio anche il montaggio delle immagini con cui accompagno il video in spagnolo intitolato “**Brindisi, la historia**”.*

Gianfranco Perri

In coda è riportato il testo in spagnolo



BRINDISI, LA STORIA

Giacomo Carito

La storia di Brindisi si unisce ed è strettamente connessa con la storia del suo porto e, probabilmente, la stessa ragione per cui si produssero i primi insediamenti umani in quest'area geografica della penisola italiana è legata proprio all'esistenza del porto.

Il primo insediamento brindisino di cui si ha conoscenza, quello di "punta terreare", risalente probabilmente al XIV secolo a.C., documenta già scambi con l'area egea, poiché sono stati rinvenuti frammenti di ceramica micenea, confermando che fin dall'antichità più remota il porto di Brindisi era ben conosciuto e regolarmente frequentato. In seguito, i Messapi, verso l'VIII secolo a.C., collocarono il loro insediamento sulla collina occidentale, determinando un tipo di sviluppo urbanistico che sarebbe rimasto invariato per diversi secoli, durante i quali la città venne più volte ricostruita su sé stessa.

Già con i Messapi risultano molto chiare e forti le relazioni di Brindisi con l'area balcanica, come conferma anche il testo di un trattato di alleanza tra Brindisi e Atene, un documento molto importante, stipulato probabilmente in funzione anti-tarantina. Taranto era una colonia laconica, cioè, legata a Sparta, ed è quindi naturale che i Messapi di Brindisi cercassero in quello che era considerato il nemico naturale di Sparta, cioè Atene, un alleato utile e necessario per resistere alla pressione della vicina Taranto, che aspirava ad aprirsi uno sbocco sul mare Adriatico.

A questa circostanza sono probabilmente legati anche alcuni dei miti che collegano la fondazione di Brindisi ad Atene, in particolare il mito di Teseo, l'eroe greco che liberò gli Ateniesi dall'obbligo di sacrificare ogni anno fanciulli al Minotauro a Creta, isola alla quale è legata un'altra delle leggende sulla fondazione di Brindisi. Occorre ricordare che tutte le leggende costituiscono un modo per dare profondità storica al presente: non spiegano il passato remoto, ma spiegano ciò che si osserva nel presente, rappresentando un tentativo di interpretare la realtà circostante.

Saranno tuttavia i Romani, a partire dal III secolo a.C., a inserire Brindisi nel cuore dei traffici mediterranei. I collegamenti con Roma, attraverso la via Appia prima e l'Appia-Traiana poi – che unite fino a Benevento e, dopo aver seguito due percorsi differenti, si ricongiungevano a Brindisi – fecero della città la principale scala romana sull'Adriatico. Sebbene la via Appia fosse stata portata fino a Brindisi per rispondere inizialmente alle esigenze militari delle guerre contro la Macedonia, essa divenne poi la strada attraverso la quale non transitavano solo i militari, ma anche i mercanti e tutti gli altri viaggiatori, inclusi turisti e studiosi diretti in Grecia e poi in Oriente.

Oltre ai viaggiatori, transitavano anche le merci provenienti da varie regioni italiane, insieme alla notevole produzione locale, anch'essa esportata. L'attività dei forni nelle zone di Giancola e Apani per la produzione delle anfore – i grandi contenitori marittimi dell'antichità – era strettamente legata all'esportazione delle produzioni locali di vino, olio e grano, tipiche colture delle zone semi-aride. Vi furono anche consorzi tra imprese e produttori brindisini con mercanti di altre località per l'esportazione del vino e degli altri prodotti locali. È noto che vino di Brindisi è stato rinvenuto nelle cantine del re Erode, e anfore brindisine sono state trovate ai margini delle ecumeni greco-romane, nel Golfo Persico, per esempio, a dimostrazione che il raggio delle esportazioni brindisine era molto ampio.

Per Roma, dunque, Brindisi rivestì un ruolo centrale, come ampiamente sottolineato da tutti gli storici romani: non esiste città adriatica dell'epoca romana tanto menzionata quanto Brindisi. Praticamente tutti, per recarsi in Grecia e non solo, si imbarcavano a Brindisi, come attestano unanimemente Cicerone, Plinio ed Etrabone, tra molti altri.

Furono anche i tempi in cui a Leucio, originario di Alessandria e primo vescovo di Brindisi, si deve l'impulso decisivo sia all'evangelizzazione del Salento sia all'organizzazione della sua Chiesa in una struttura valida sul piano organizzativo e pastorale. Leucio divenne quasi il modello dell'arcivescovo esemplare; dopo la sua morte a Brindisi, il suo culto si diffuse, lungo la via Appia e la via Traiana, praticamente in tutta l'Italia meridionale.

Con la caduta dell'Impero Romano nel 476, il ruolo di Brindisi cambiò inevitabilmente: dopo aver subito la guerra greco-gotica ed essere stata nel 674 d.C. distrutta dai Longobardi, determinati a impedire l'uso del porto a potenze ostili, con il vescovo trasferito a Oria ed esposta alle incursioni saracene, Brindisi venne ricostruita solo nel corso dell'XI secolo, dapprima dai Bizantini, con il vescovo Teodosio ancora residente a Oria, e successivamente, e definitivamente, dai Normanni. E lì comincia un'altra storia.

L'elemento simbolico di questo nuovo corso storico, insieme al ritorno della sede vescovile da Oria a Brindisi, è senza dubbio la posa della prima pietra della cattedrale, effettuata da papa Urbano II nel 1089. Un atto che orientò nuovamente lo sviluppo urbanistico della città verso il seno occidentale e quindi, fondamentale, verso le calette del porto. Un atto legato alla prospettiva di espansione che i Normanni avevano dato a se stessi, una prospettiva che si riassumeva in un nome e in una città: Costantinopoli.

I Normanni, infatti, fecero di Brindisi la loro grande area di influenza logistica per l'espansione nei Balcani, ripetendo essenzialmente ciò che avevano fatto gli antichi Romani, e così Brindisi rivisse, perché per sostenere quell'ambizioso obiettivo furono costruiti arsenali, luoghi di ospitalità e tutto ciò che era necessario per permettere la presenza simultanea di centinaia e persino migliaia di persone in città.

Questo ruolo di Brindisi si accentuò poi con l'inizio del *passagium transmarinum*, cioè con l'inizio della presenza occidentale in Terra Santa, a partire dalla prima crociata. Occorre ricordare che questo termine sarebbe risultato estraneo ai contemporanei, poiché "crociate" è un termine nato nel XIX secolo, mentre il termine utilizzato allora era *passagium transmarinum*, che evoca non tanto un conflitto, quanto un passaggio, cioè un incontro. È quindi importante tornare al significato originario dei termini, perché i nomi hanno la loro importanza.

E in quel *passagium* Brindisi giocò un ruolo centrale. Raimbaut de Vaqueyras, il grande trovatore occitano, celebrò questa presenza occidentale in Oriente, parlando di un viaggio che iniziava a Brindisi e terminava a Costantinopoli. Brindisi e Costantinopoli erano infatti i due grandi terminali del *passagium*, che, se inizialmente era diretto alla Terra Santa, culminò in realtà nel 1204 con la conquista di Costantinopoli e quindi con l'inizio dell'influsso latino in tutta l'area dell'antico impero costantinopolitano. Un periodo che si sarebbe concluso con la caduta di San Giovanni d'Acri nel 1291.

Dopo la caduta di San Giovanni d'Acri, tuttavia, Brindisi conservò ancora un ruolo importante, poiché la presenza latina rimase viva nei Balcani. Per esempio, fu da Brindisi che l'ordine monastico-cavalleresco di San Giovanni partì per la conquista di Rodi, ed è a Brindisi che celebrò le sue nozze il duca d'Atene Gualtieri de Brienne.

Gli affreschi della chiesa di Santa Maria del Casale a Brindisi parlano infatti di cavalieri e di personaggi importanti del Regno di Napoli che avevano grandi interessi nel territorio greco, a cominciare da Filippo d'Angiò, principe di Taranto, che fu anche principe di Acaia e despota d'Epiro per un certo periodo, o dai Tocco, signori di Zacinto e di Cefalonia. Per questi potentati, Brindisi era un punto di riferimento indispensabile, e la loro munificenza, non solo verso Santa Maria del Casale, ma anche verso San Paolo o la chiesa del Santo Sepolcro, era in qualche modo finalizzata ad assicurarsi influenza ed egemonia in una città che, se fosse stata loro ostile, li avrebbe isolati dalle loro possessioni oltremare.

La situazione cambiò quando tutte le guarnigioni latine nei Balcani caddero una dopo l'altra e Brindisi, che fino a quel momento era stato un punto di riferimento per raggiungere i Balcani, divenne la prima frontiera dell'Occidente, poiché i turchi erano comparsi nell'Adriatico. La loro avanzata sembrò inarrestabile e, dopo la conquista di Costantinopoli nel 1453, giunsero rapidamente a occupare l'intera costa orientale dell'Adriatico e dello Ionio. I turchi, in altre parole, erano letteralmente alle porte.

Maometto il Conquistatore, che si considerava discendente dei troiani e quindi in qualche modo legittimato anche alla conquista di Roma, si riteneva erede diretto della corona di Costantino. E così, come gli imperatori romani di Costantinopoli avevano avuto il controllo dell'Italia meridionale, egli rivendicò quei possedimenti e, in primo luogo, le città portuali di Taranto, Brindisi e Otranto.

Non è dunque un caso che, nel 1480, da Valona venisse organizzata una grande spedizione diretta alla conquista di Brindisi. Poi, quando i mercanti brindisini diffusero la falsa voce che a Brindisi fosse scoppiata la peste, l'ammiraglio Ahmed Pascià decise di dirigersi verso Otranto: una scelta che ebbe conseguenze fondamentali per le sorti del resto dell'Italia meridionale, poiché la resistenza della popolazione di Otranto permise l'afflusso di truppe occidentali nella Terra d'Otranto, riuscendo a rinchiudere i turchi in una sorta di sacca costituita dalla punta della penisola salentina. In seguito, la morte di Maometto il Conquistatore convinse Ahmed Pascià, desideroso di partecipare alle lotte per la successione, ad abbandonare Otranto, e così il problema, per il momento, si chiuse definitivamente.

Ma i turchi erano rimasti più di un anno a Otranto e avevano reso evidente il pericolo di una possibile nuova invasione, per cui risultò chiara la necessità di fortificare adeguatamente Brindisi e trasformarla in grande baluardo dell'Occidente contro i turchi.

Da qui la preoccupazione di costruire un adeguato sistema difensivo della città, la cui realizzazione avrebbe richiesto circa un secolo e mezzo di lavori. Gli aragonesi iniziarono costruendo il castello alfonsino e raddoppiando quello che era il castello di terra edificato da Federico II, circondandolo con una grande muraglia che copriva i fossati svevi e creando un nuovo fossato, cioè una doppia cortina difensiva. Ripresero poi il progetto svevo di chiudere la città tracciando una linea dal castello al baluardo di San Giacomo, in modo da chiuderla completamente verso ovest. Infine aprirono Porta Lecce, scavando a trincea l'attuale via Porta Lecce.

A ciò si aggiunse l'impegno spagnolo. Gli spagnoli costruirono la grande fortezza sull'isola di Sant'Andrea, separandola dal castello alfonsino e a sua volta dal resto dell'isola tramite il canale vicereale, oltre il quale fu edificata l'opera a corno. Anche in questo caso i nomi sono importanti: si tratta di una vera cittadella fortificata composta da tre unità distinte, che è bene indicare con il loro nome: l'opera a corno, il forte di mare e il castello.

In città, inoltre, gli spagnoli adattarono le antiche mura difensive alla potenza dei cannoni più moderni dell'epoca, gli stessi che avevano abbattuto le mura di Costantinopoli: rinforzarono il baluardo di San Giacomo, crearono il baluardo di San Giorgio e i baluardi di Porta Mesagne, e poi realizzarono una nuova cortina fino a Porta Lecce, rendendo così la città praticamente inespugnabile. La flotta ottomana non avrebbe potuto entrare dal lato del mare, ben difeso dall'isola di Sant'Andrea, e dal lato di terra gli assalitori avrebbero trovato un altro castello, diversi baluardi e una solida muraglia.

La città, infatti, aveva cambiato fisionomia, trasformata in una città-fortezza nella quale, per due secoli, dalle mura di Sant'Andrea si vigilò il mare in attesa di una flotta turca che, fortunatamente, non apparve mai all'orizzonte. In realtà, le fortezze di Brindisi non avrebbero dovuto confrontarsi con gli infedeli — per usare una terminologia ormai obsoleta — bensì con i cristiani, poiché sarebbero stati, tra gli altri, i veneziani e la lega franco-veneto-papale ad attaccare Brindisi, ma mai i turchi.

In questo periodo, con la sistemazione definitiva delle mura, cambiò anche la forma interna dell'*Urbis*. Il nuovo centro della città si definì all'incrocio tra l'asse che va da Porta Mesagne a Porta Reale sul porto e quello che, partendo da Porta Lecce, sale verso la collina di San Paolo. E proprio in quell'intersezione sorgerà il monumento più importante del XVII secolo: la chiesa e il monastero di Santa Maria degli Angeli, voluti da San Lorenzo da Brindisi, Giulio Cesare Russo, che lì era nato; la chiesa, infatti, sorge esattamente nel luogo che era stato la casa natale del celebre cappuccino brindisino, poi santo.

Il clima a Brindisi cambiò con il progressivo indebolimento della spinta espansiva ottomana in Europa e quando, al tempo di Carlo III, Napoli instaurò rapporti di collaborazione politica e commerciale con Costantinopoli. Un clima che, nell'immaginario collettivo, si manifestò nel passaggio in città di un elefante diretto a Napoli, ritenuto un dono del sultano al re Carlo III, e che segnò simbolicamente la fine dell'era dello scontro e l'inizio dell'era dell'incontro tra Brindisi e l'Oriente.

A ciò si aggiunse un altro segnale forte: l'istituzione di un servizio postale diretto Napoli – Brindisi – Durazzo – Costantinopoli, chiaro segno di rapporti ormai non più conflittuali ma collaborativi.

Di conseguenza, la città iniziò a modificare gradualmente anche il proprio aspetto, poiché da porto militare doveva tornare a essere porto commerciale. Da qui le grandi opere nel porto, la prima — sfortunata — di Andrea Pigonati, che invece di allargare l'imboccatura del porto interno finì per ostruirlo, rendendolo paludoso e determinando così la necessità delle grandi opere ottocentesche, in qualche modo sollecitate da eventi esterni al Regno d'Italia. In primo luogo, l'indipendenza della Grecia, che richiese la riapertura del porto di Brindisi perché utile ai rapporti commerciali tra Grecia e Occidente; poi, a incentivare ulteriormente la realizzazione di queste grandi opere, fu la prospettiva aperta dall'inaugurazione del Canale di Suez nel 1869.

Così, poco dopo l'unificazione italiana, il porto di Brindisi era già in grado di accogliere i grandi piroscafi del Lloyd austro-ungarico e, più tardi, del Lloyd di Trieste. Brindisi divenne inoltre un punto nevralgico dell'itinerario che da Londra, attraverso la Francia e il Moncenisio, giungeva a Brindisi per proseguire via mare verso Porto Said e infine fino a Bombay: esattamente l'itinerario percorso da Phileas Fogg ne Il giro del mondo in 80 giorni di Jules Verne.

In questo modo Brindisi entrò nell'immaginario europeo, divenendo una delle tappe fondamentali che univano l'Inghilterra alle sue colonie oltre Suez, poiché alla "Valigia delle Indie" si aggiunsero poi anche le importanti rotte australiane e africane. Di fatto, quasi tutto il commercio e la corrispondenza tra Londra e le sue colonie passava per Brindisi. Come è facile immaginare, un traffico enorme che terminò a causa di due fattori concomitanti: l'affermarsi del mezzo aereo come strumento privilegiato per i lunghi viaggi e lo scoppio della Grande Guerra.

All'inizio della Grande Guerra l'Italia si trovava in una posizione di neutralità, sebbene fosse stata legata alle Potenze Centrali attraverso la Triplice Alleanza. Era dunque ovvio che, allo scoppio del conflitto, gli inglesi smettessero di utilizzare Brindisi. Ma poi le cose cambiarono con l'entrata dell'Italia in guerra al fianco delle potenze dell'Intesa nel 1915 e, ancora una volta, con le basi austro-ungariche posizionate in Albania, Brindisi tornò a trovarsi al centro degli avvenimenti internazionali.

Tutta la grande operazione di salvataggio dell'esercito serbo in fuga si mosse da Brindisi, con il trasferimento di oltre 200.000 persone: praticamente l'intero esercito serbo venne trasportato via mare dalle coste albanesi fino a Brindisi. La città, inoltre, fu il centro delle operazioni della Regia Marina durante tutta la Grande Guerra, perché Brindisi era la base del blocco navale del Canale d'Otranto, attuato per impedire che le navi degli Imperi Centrali, dalle loro basi sull'Adriatico — in particolare Pola — uscissero nel Mediterraneo, rimanendo così completamente confinate nell'Adriatico.

La città soffrì molto durante la Grande Guerra e fu ripetutamente bombardata dagli idrovolanti austriaci che partivano dalle basi albanesi; anche per questo, una volta terminato il conflitto, si scelse Brindisi — ormai divenuta capoluogo della nuova provincia nel 1927 — come sede del Monumento nazionale al Marinaio d'Italia, che sarà inaugurato il 4 novembre 1933 dal re Vittorio Emanuele III.

La storia del Novecento vide Brindisi protagonista anche sotto altri aspetti, come ad esempio lo sviluppo delle attività aeronautiche. Avendo già una importante base di idrovolanti militari durante la Grande Guerra, nel dopoguerra si aggiunse una base di idrovolanti civili, completata nel 1926 con collegamenti internazionali: la prima linea aperta fu la Brindisi-Atene-Costantinopoli, alla quale si aggiunsero presto le tratte per Rodi, Haifa e altre destinazioni. A ciò si aggiunse anche il trasferimento a Brindisi dell'aerodromo che si trovava originariamente sulla strada per San Vito e la costruzione del campo di aviazione del Casale, inaugurato da Mussolini nel 1934.

Con tutto questo, Brindisi visse una stagione di sviluppo aeronautico all'avanguardia, in Italia e non solo, poiché la città fu realmente centrale nel traffico aereo commerciale internazionale. E non è dunque un caso che a Brindisi sorse anche la SACA, un'industria legata proprio allo sviluppo dell'aeronautica.

Durante la Seconda Guerra Mondiale, Brindisi tornò in prima linea e fu nuovamente bombardata più volte dall'aviazione inglese, con conseguenze particolarmente tragiche nella notte tra il 7 e l'8 novembre 1941.

E nel porto di Brindisi, il 10 settembre 1943, il re Vittorio Emanuele III sbarcò inaspettatamente dalla nave militare *Baionetta*, dopo che per due giorni nessuno in Italia aveva saputo che fine avesse fatto, avendo egli abbandonato Roma.

Il re ricostituì il governo italiano a Brindisi, lo stesso che rimarrà nella città adriatica fino ai primi di febbraio del 1944, quando la sede fu trasferita a Salerno, per poi tornare infine a Roma con la liberazione della capitale.

I sei mesi di permanenza del governo a Brindisi furono fondamentali per la ricostruzione politica del Paese, attraverso una serie di atti molto importanti: fu decretata l'abrogazione delle leggi razziali, fu dichiarata guerra alla Germania, fu ristabilita la libertà di stampa, e così via. Di fatto, l'uscita dal fascismo — l'uscita formale dello Stato italiano dal fascismo — avvenne proprio nei mesi in cui il governo risiedette a Brindisi.

Negli anni successivi alla guerra, migliaia di profughi giunsero a Brindisi, dalla Dalmazia e soprattutto dalla vicina Grecia, perché le comunità italiane che lì avevano vissuto per secoli furono espulse in conseguenza del fatto che l'Italia aveva dichiarato guerra alla Grecia e l'aveva occupata. A loro si aggiunsero i profughi italiani provenienti dalle città dell'Istria occupate dalla Jugoslavia e, inoltre, gli ebrei che fuggivano dall'Europa orientale e che, attraversando il passo del Brennero, arrivavano a Brindisi per imbarcarsi verso la Palestina.

In quel periodo, un insieme variegato di destini diversi si incrociava e si sovrapponeva a Brindisi, evidenziando le miserie che ogni guerra porta con sé, poiché le guerre — non bisogna dimenticarlo — provocano soprattutto distruzioni e profughi. Le guerre non si celebrano, si ricordano soltanto, al massimo, affinché non si ripetano.

Brindisi fu, di fatto, uno dei principali luoghi da cui iniziava l'esodo, cioè il ritorno, degli ebrei verso la Palestina. Il campo di Boca di Puglia, l'antica stazione di quarantena, era a disposizione dell'Autorità Palestinese per l'Italia, come allora si chiamava l'autorità ebraica, e da lì transitarono migliaia e migliaia di ebrei diretti a Haifa. Di fatto, la prima nave ad arrivare a Haifa al momento della proclamazione dello Stato di Israele fu una nave partita — come molte altre che seguirono — proprio da Brindisi.

Diversa fu invece la storia dei profughi giuliani, che in gran parte rimasero a Brindisi e, tra le altre cose, ebbero un ruolo decisivo nella creazione del centro industriale e del punto franco portuale, perché il primo nucleo del consorzio del polo industriale del porto fu proprio il consorzio Brindisi-Fiume, costituito dalla convergenza di imprenditori brindisini e fiumani nella creazione di ciò che poi si sarebbe evoluto e avrebbe avuto nel tempo un notevole sviluppo.

Tutto questo dovrebbe mostrare che, quando si osservano i problemi dei migranti, bisognerebbe pensare anche a quanto i migranti abbiano offerto a questa terra nel corso dei secoli. Anche se il problema è tornato attuale, non bisogna guardarlo con gli occhi dell'emergenza, ma come un incontro dal quale può nascere uno sviluppo diverso per la città.

Anche negli anni della seconda metà degli anni Cinquanta, Brindisi tornò protagonista delle cronache portuali internazionali, essendo ricordata in vari racconti di viaggio di altri profughi, molti dei quali nuovamente italiani ed ebrei, questa volta in fuga dall'Egitto, da cui furono espulsi da Nasser nel '56 in seguito alla seconda guerra arabo-israeliana. Una di quelle profughe, allora bambina, Carolina Del Burgo, ricorda l'arrivo del suo piroscampo *Achilleos* a Brindisi il 29 novembre e l'accoglienza che i cittadini brindisini riservarono a loro. Erano arrivati in città senza nulla, perché erano stati prelevati dalle loro case nel cuore della notte e portati sulla nave, senza avere il tempo di prendere niente. Quando giunsero a Brindisi, i bambini avevano fame e i genitori, con le poche monete che avevano, cercarono di procurare qualcosa nei bar del porto; ma i proprietari, accorgendosi che erano profughi, aprirono loro le porte e li servirono gratuitamente. Carolina ricordò questo nei suoi scritti come un buon auspicio per l'inizio possibile di una nuova vita.

Una grande lezione che la città seppe dare, e che seppe ripetere in occasione dell'esodo albanese degli anni Novanta, quando per almeno una settimana gli abitanti di Brindisi dovettero affrontare da soli l'emergenza. Allora la città aprì le sue scuole, le sue mense e molti brindisini si offrirono volontari per accogliere quelle migliaia e migliaia di persone.

A continuación, la traducción al español que he hecho lo más fielmente posible del texto oral italiano del profesor Giacomo Carito, presidente de la Sociedad de Historia Patria de Bríndisi. También es mío el montaje de las imágenes con las que acompañé el video que he titulado “Bríndisi, la historia” de hecho igual al título original italiano “Brindisi, la storia”.

Gianfranco Perri

In testa è riportato il testo in italiano



BRÍNDISI, LA HISTORIA

Giacomo Carito

La historia de Bríndisi se une y está estrictamente conectada con la historia de su puerto y, probablemente, la razón misma por la cual se produjeron los primeros asentamientos humanos en esta área geográfica de la península itálica está relacionada precisamente con la existencia del puerto.

El primer asentamiento brindisino del que se tiene conocimiento, que es el de “*punta terrare*” probablemente del siglo XIV a.C., ya documenta intercambios con el área egea, ya que han sido encontrados fragmentos de cerámica micena, confirmando que desde la antigüedad remota el puerto de Bríndisi era bien conocido y regularmente frecuentado.

Luego, los mesapios, hacia el siglo VIII a.C., ubicaron su asentamiento sobre la colina occidental, determinando un tipo de desarrollo urbanístico que permanecerá por varios siglos, durante los cuales la ciudad se fue repetidamente reconstruyendo sobre sí misma.

Ya con los mesapios son muy claras y fuertes las relaciones de Brindis con el área de los Balcanes, cómo también lo confirma el texto de un tratado de alianza entre Brindis y Atenas, un texto muy importante, estipulado probablemente en función anti tarentina. Tarento fue una colonia lacónica, o sea vinculada a Esparta, y es por tanto natural que los mesapios de Brindis buscaban en lo que se consideraba ser el enemigo natural de Esparta, es decir en Atenas, un aliado útil y necesario para resistir la presión de la vecina Tarento, que aspiraba abrirse una salida sobre el mar Adriático.

A esta circunstancia probablemente están relacionados también algunos de los mitos que vinculan la fundación Brindis con Atenas, especialmente el mito de Teseo, un héroe griego que liberó a los atenienses de tener que sacrificar cada año niños y niñas al minotauro en Creta. Isla a la cual está ligada otra de las leyendas de la fundación de Brindis. Hay que recordar que todas las leyendas constituyen una manera de dar profundidad histórica al presente: no explican el pasado remoto, pero explican lo que se observa en la actualidad, constituyen una manera a través de la cual se trata de explicar las cosas que se están viendo.

Serán sin embargo los romanos que a partir del III siglo a.C. insertarán Brindisi en el corazón de los tráficos mediterráneos. Las conexiones con Roma, a través de la vía Apia primero y la Apia-trajana luego – que unidas hasta Benevento y luego de seguir dos rutas diferentes se reencontraban en Brindisi – hicieron de Brindis la principal escala romana en el Adriático. Aunque la vía Apia fue llevada hasta Brindis sirviendo inicialmente a las necesidades militares de las guerras contra Macedonia, luego se convirtió en el camino a través del cual no sólo transitaban los militares si no también los comerciantes y todos los demás viajeros, inclusive los turistas y los estudiosos que iban a Grecia, y luego en Oriente.

Y además de los viajeros, transitaban también las mercancías provenientes de varias regiones italianas, juntamente con la notable producción local, que también se exportaba. La actividad de los hornos en las zonas de Giancola y Apani para la producción de las ánforas – los grandes contenedores marítimos de la antigüedad – estaba muy ligada a la exportación de las producciones locales de vino, aceite, grano, típicas culturas semiáridas. Hubo también consorcios entre empresas y productores de Brindisi con comerciantes de otras localidades para la exportación de vino y demás productos locales. Hay que saber que se ha encontrado vino de Brindis en las bodegas del rey Herodes, y ánforas de Brindis se han encontrado en los márgenes de las ecúmenes grecorromanas, en el golfo pérsico, por ejemplo, a prueba que el radio de las exportaciones de Brindisi fue muy amplio.

Para Roma, en fin, Brindisi revistió un papel central, así como está ampliamente destacado por todos los historiadores romanos: no hay ciudad adriática de la época romana tan mencionada cuanto lo es Brindisi. Prácticamente todos, para ir a Grecia y no solo, se embarcaban en Brindisi, así como lo aseguran unánimemente Cicerón, Plinio y Estrabón, entre otros muchos.

Tiempos aquellos también en que, a Leucio, originario de Alejandría y primer obispo de Brindisi, se le debe el impulso decisivo ya sea de la evangelización de Salento como de la organización de su iglesia en una estructura válida en el plan organizativo y pastoral. Leucio se convirtió casi en el modelo del arzobispo ejemplar; después de su muerte en Brindisi su culto se difundió, a lo largo de la vía Apia y de la vía Trajana, prácticamente en toda la Italia meridional.

Con la caída en 476 del imperio romano, el papel de Brindisi inevitablemente cambió: después de haber sufrido la guerra greco-gótica y haber sido en el 674 d.C. destruida por los longobardos determinados a impedir el uso del puerto a potencias hostiles, con el obispo trasladado a Oria y expuesta a las incursiones sarracenas, Brindisi fue reedificada solo en el curso del siglo XI, primeramente, por los bizantinos con el obispo Teodosio aun residente en Oria y sucesivamente, y definitivamente, por los normandos. Y allí empieza otra historia.

El elemento simbólico de este nuevo curso histórico, junto con el regreso de la sede obispal desde Oria a Brindisi, es sin duda la colocación de la primera piedra de la catedral, efectuada por el papa Urbano II en el año 1089. Un acto este, que vuelve a orientar el desarrollo urbanístico de la ciudad hacia el seno occidental y, por tanto, fundamentalmente hacia las calas del puerto. Un acto que estaba vinculado a la perspectiva de expansión que los normandos se habían dado a sí mismos, perspectiva que consistía en un nombre y una ciudad: Constantinopla.

Los normandos, en efectos, hicieron de Brindisi su gran área de influencia logística para la expansión en los Balcanes, esencialmente repitiendo lo que habían hecho los antiguos romanos y así Brindisi revivió, porque para sostener aquel ambicioso objetivo fueron construidos arsenales, lugares de hospitalidad y todo cuanto otro necesario para permitir la presencia simultánea de cientos y hasta miles de personas en la ciudad.

Luego, este papel de Brindisi se acentuó con el comienzo del *passagium transmarino*, es decir, con el comienzo de la presencia occidental en Tierra Santa, a partir de la primera cruzada. Téngase en cuenta que este término les habría parecido extraño a los contemporáneos, ya que 'cruzadas' es un término que nació en el siglo XIX, mientras que el término utilizado entonces era *passagium transmarino*, que evoca no tanto un conflicto, sino un *passagium*, es decir, un encuentro. Es por lo tanto importante ir al significado original de los términos, porque los nombres tienen su importancia.

Y en aquel *passagium* Brindisi jugó un papel central. Raimbaut de Vaqueyras, el gran trovador occitano, celebrará esta presencia occidental en Oriente, hablando de un viaje que comenzó en Brindisi y terminó en Constantinopla. Brindisi y Constantinopla eran en efectos los dos grandes terminales del *passagium*, que, si en un principio se dirigía a Tierra Santa, en realidad culminó en 1204 con la conquista de Constantinopla y por tanto con el inicio del influjo latino en toda la zona del antiguo imperio Constantinopolitano. Período este, que terminará con la caída de Acre en 1291.

Después de la caída de San Juan de Acre, sin embargo, Brindisi aún conservó un papel importante, ya que la presencia latina siguió viva en los Balcanes. Por ejemplo, es de Brindisi que la orden monástica caballeresca de San Juan se movió para la conquista de Rodas, o es en Brindisi donde celebró su boda el duque de Atenas Galtieri de Brien.

Los frescos de la iglesia de Santa Maria del Casal en Brindisi, en efecto, hablan de caballeros y de personajes importantes del reino de Nápoles que tenían grandes intereses en el territorio griego, empezando por Filippo De Anjou, príncipe de Taranto que también fue príncipe de Acaya y déspota de Epiro durante un cierto período, o por los Titocos que fueron señores de Zákynthos y de Cefalonia. Para estos potentados, Brindisi era un punto de referencia indispensable, y su munificencia, no sólo hacia Santa Maria del Casal, sino también hacia San Pablo, o la iglesia del Santo Sepulcro, de alguna manera estaba dirigida en asegurarse influencia y hegemonía en una ciudad que, si les hubiera sido hostil, los habría aislado de sus posesiones en ultramar.

La situación cambió cuando todas las guarniciones latinas en los Balcanes cayeron una tras otra y Brindisi en aquel momento, de punto de referencia para ir a los Balcanes, se convirtió en la primera frontera de Occidente, ya que los turcos habían aparecido en el Adriático. Su marcha pareció ser imparable y tras la conquista de Constantinopla en 1453, rápidamente llegaron a ocupar la totalidad de las costas orientales del Adriático y el Jónico. Los turcos, dicho de otra manera, estaban literalmente a las puertas.

Mahoma el conquistador, que se consideraba descendiente de los troyanos y por lo tanto de alguna manera también con derecho a la conquista de Roma, se consideraba heredero directo de la corona de Constantino. Y así, como los emperadores romanos de Constantinopla habían tenido el control del sur de Italia, él reclamó aquellas posesiones y, en primer lugar, las ciudades portuarias de Taranto, Brindisi y Otranto.

No es, por lo tanto, casualidad que, en 1480 desde Valona, se organizara una gran expedición para dirigirse a la conquista de Brindisi. Luego, cuando los mercaderes brindisinos difundieron el falso rumor que había peste en Brindisi, el almirante Ahmed-Pachá decidió hacer ruta sobre Otranto: una elección con consecuencias fundamentales para la suerte del resto del sur italiano, ya que la resistencia de la gente de Otranto permitió la afluencia de tropas occidentales a la tierra de Otranto logrando encerrar a los turcos en una especie de bolsón constituido por la punta de la península de Salento. Luego, la muerte de Mahoma el conquistador convenció a Ahmed-Pachá, que quería participar en las luchas por la sucesión, a abandonar Otranto y así el problema para aquel momento quedó al fin cerrado.

Pero los turcos habían permanecido más de un año en Otranto y habían dejado claro el peligro de otra posible invasión, por lo quedó manifiesta la necesidad de fortificar adecuadamente Brindisi y convertirla en el gran baluarte de Occidente contra los turcos.

De ahí la preocupación por construir un sistema defensivo adecuado de la ciudad y la elaboración de este sistema requerirá alrededor de un siglo y medio de esfuerzos. Los aragoneses comenzaron construyendo el castillo alfonsino y doblando lo que era el castillo de tierra construido por Federico II, rodeándolo de una gran muralla que cubría los fosos suabos y creando un nuevo foso, es decir, una doble cortina defensiva. Luego, retomaron el proyecto suabo de cerrar la ciudad tirando una línea desde el castillo hacia el baluarte de San Giacomo para así cerrarla completamente hacia el oeste. Al fin, abrieron Porta Lecce, excavando en trinchera la actual vía de Porta Lecce.

A ello se sumará el compromiso español. Los españoles construirán la gran fortaleza en la isla de San Andrea, separándola del castillo alfonsino y separándola a su vez del resto de la isla con el canal virreinal, más allá del cual se construyó la obra a cuerno. También en este caso los nombres son importantes: se trata de una verdadera ciudadela fortificada compuesta por tres unidades distintas, que es bueno indicar por su nombre: la obra a cuerno, el fuerte de mar y el castillo.

En la ciudad, además, los españoles adaptaron las antiguas murallas defensivas a la capacidad de los cañones más potentes de la época, los que habían derribado las murallas de Constantinopla: reforzaron el baluarte de San Giacomo, crearon el baluarte de San Giorgio y los baluartes de Porta Mesagne y luego crearon una nueva cortina hasta Porta Lecce, para con ello lograr que la ciudad fuera prácticamente inexpugnable: la flota otomana no hubiese podido entrar por el lado del mar, porque bien defendido por la isla de San Andrea, y del lado de tierra los asaltantes habrían encontrado otro castillo, varios baluartes y una sólida muralla.

La ciudad, de hecho, había cambiado de fisonomía, convertida en ciudad fortaleza, en la que, durante dos siglos, desde las murallas de San Andrea se vigiló el mar esperando una flota turca que, afortunadamente, nunca apareció sobre el horizonte. En realidad, las fortalezas de Brindisi no tendrían que lidiar con los infieles, para usar una terminología obsoleta, sino con los cristianos, porque serían, entre otros, los venecianos y la liga franco-veneciano-papal que atacarían Brindisi, pero nunca los turcos.

En este período, con la disposición definitiva de las murallas, también cambió la forma interna de la *Urbis*. El nuevo centro de la ciudad se determinó en el cruce entre el eje que va de Porta Mesagne a Porta Reale en el puerto, y el eje que partiendo de Porta Lecce va hacia la colina de San Pablo. Y en aquella intersección se levantará el monumento más importante del siglo XVII, la iglesia y monasterio de Santa Maria de los Ángeles, encargada por San Lorenzo de Brindisi, Giulio Cesare Russo, quien había nacido allí, es decir que la iglesia está construida allí donde había sido el lugar de nacimiento del famoso padre capuchino brindisino, luego santo.

El clima en Brindisi cambió con el progresivo debilitamiento de la fuerza expansiva otomana en Europa y cuando, en la época de Carlos III, Nápoles estableció relaciones de colaboración política y comercial con Constantinopla. Un clima que en el imaginario colectivo se explicita en el tránsito en la ciudad de un elefante directo a Nápoles, que se creyó fuera un regalo del sultán al rey Carlos III y por lo tanto marcó el final de la era del enfrentamiento y el comienzo de la era del encuentro de Brindisi con el Oriente.

Todo aquello acompañado de otra señal fuerte: el establecimiento de un servicio postal directo Nápoles - Brindisi - Durazo - Constantinopla, un claro signo de relaciones ya no conflictivas sino de colaboración.

En consecuencia, la ciudad comienza a modificar gradualmente también su apariencia, ya que de puerto militar debe volver a convertirse en puerto comercial. De ahí las grandes intervenciones en el puerto, la primera desafortunada de Andrea Pignatelli, que en lugar de ensanchar la boca del puerto interno en realidad obstruyó el puerto haciéndolo pantanoso y determinando por lo tanto la necesidad de las grandes obras decimonónicas, de alguna manera solicitadas por acontecimientos externos al reino de Italia. En primer lugar, la independencia de Grecia, la que pidió la reapertura del puerto de Brindisi porque útil para las relaciones comerciales entre Grecia y Occidente y luego, a incentivar aún más la realización de estas grandes obras, será la perspectiva que abre la apertura en 1769 del Canal de Suez.

Así, poco después de la unificación de Italia, el puerto de Brindisi ya es capaz de albergar los grandes vapores del Lloyd Austrohúngaro y más tarde del Lloyd de Trieste. Brindisi, además, se convirtió en punto neurálgico del itinerario que desde Londres a través de Francia y del Monte Cenizo llegaba a Brindisi con el ferrocarril para seguir vía mar a puerto Said y al fin hasta Bombay: justo el itinerario que recorre Phileas Fogg en "La vuelta al mundo en 80 días" de Julio Verne.

De esta manera, Brindisi entra en el imaginario europeo, siendo una de las etapas fundamentales que unen Inglaterra con sus colonias más allá de Suez, ya que luego se sumarán a la 'Valija de indias', también las rutas importantes australianas y africanas. De hecho, prácticamente todo el comercio y la correspondencia entre Londres y sus colonias pasaba por Brindisi. Como se puede fácilmente imaginar, un tráfico enorme que terminó debido a dos factores concomitantes: el surgimiento del vehículo aéreo como el medio de transporte por excelencia para largas distancias y el estallido de la Gran guerra.

Al comienzo de la Gran guerra Italia se encontraba en una posición de neutralidad, aunque había estado ligada a las potencias centrales a través de la Triple Alianza. Entonces es obvio que al estallar la guerra los británicos dejaran de usar Brindisi. Pero, luego, las cosas cambiarían con la entrada de Italia en la guerra junto a las potencias de la Entente en 1915, y una vez más, con las bases austrohúngaras posicionadas en Albania, Brindisi volvería a estar al frente de acontecimientos internacionales.

Toda la gran operación de rescate del ejército serbio en fuga se mueve desde Brindisi con el traslado de más de 200.000 personas: básicamente todo el ejército serbio transportado vía mar desde las costas albanesas hasta Brindisi. La ciudad, además, es el centro de las operaciones de la Armada italiana durante toda la Gran guerra, porque Brindisi es la base para el bloqueo naval del Canal de Otranto, efectuado para evitar que los barcos de los imperios centrales de sus bases en el Adriático, Pula en particular, salieran en el Mediterráneo quedando por completo confinados en el Adriático.

La ciudad sufrió mucho durante la gran guerra y fue repetidamente bombardeada por los hidroaviones austriacos que partían de las bases albanesas, y también por esto, una vez terminada la guerra, se eligió Brindisi – ya convertida en capital de la nueva provincia en el año 1927 – para que fuera la sede del Monumento nacional al marinero italiano, que será inaugurado el 4 de noviembre de 1933 por el rey Vittorio Emanuel III.

La historia del siglo XX vio Brindisi protagonista también bajo otras vertientes, como por ejemplo la del desarrollo de las actividades aeronáuticas. Teniendo ya una importante base de hidroaviones militares durante la gran guerra, en la posguerra se sumará una base de hidroaviones civiles, completada en 1926 con alcances internacionales: la primera línea abierta fue la Brindisi-Atenas-Constantinopla a la que pronto se agregó la conexión con Rodas, Haifa, y otras. A ello se sumó también el traslado a Brindisi del aeródromo que se ubicaba originalmente en la carretera de San Vito y se construyó el campo de aviación del Casal que fue inaugurado por Mussolini en 1934.

Con todo esto, Brindisi vivió la temporada del desarrollo aeronáutico a la vanguardia, en Italia y no solo, ya que la ciudad fue de hecho verdaderamente central en el tráfico aéreo comercial internacional. Y no es por tanto casualidad que Brindisi vio también surgir la SACA, una industria ligada precisamente al desarrollo de la aeronáutica.

Durante la Segunda guerra mundial, Brindisi volvió a estar en primera línea y nuevamente fue bombardeada en repetidas ocasiones por la aviación inglesa, con especialmente trágicas consecuencias en la noche entre el 7 y el 8 noviembre 1941.

Y en el puerto de Brindisi, el 10 de septiembre de 1943, el rey Vittorio Emanuel III desembarcó inesperadamente del buque militar 'Baionetta', después que durante dos días nadie en Italia había sabido lo que le había sucedido al haber abandonado Roma.

El rey reconstituyó el gobierno italiano en Brindisi, el mismo que permanecerá en la ciudad adriática hasta principios de febrero de 1944, cuando su sede se trasladó a Salerno, hasta finalmente regresar a Roma con la liberación de aquella capital.

Los seis meses de estancia del gobierno en Brindisi, fueron fundamentales para la reconstrucción política del País mediante una serie de actos muy importantes: se dictó la derogación de las leyes raciales, se declaró la guerra a Alemania, se restableció la libertad de prensa, etcétera. De hecho, la salida del fascismo - la salida formal del Estado italiano del fascismo - se produjo en los meses en que el gobierno estuvo en Brindisi.

En los años posteriores a la guerra, miles de refugiados acudieron a Brindisi, de Dalmacia y especialmente de la vecina Grecia, porque las comunidades italianas que allí

habían vivido durante siglos fueron expulsadas como consecuencia que Italia había declarado guerra a Grecia y la había ocupado. A ellos se sumaron los prófugos italianos provenientes de las ciudades de Istria ocupadas por Yugoslavia y, además, los judíos que huían de Europa del Este y que cruzando el paso del Brennero, llegaban a Brindisi para embarcarse rumbo a Palestina.

En aquel tiempo, todo un variegado conjunto de diferentes destinos se entrecruzaba y se sobreponía en Brindisi, evidenciando las miserias que toda guerra conlleva, ya que las guerras - nunca se debe olvidarlo - provocan sobre todo destrucciones y refugiados. Las guerras no se celebran, solo se recuerdan, como mucho, para que no se repitan.

Brindisi fue, en efectos, uno de los principales lugares de donde comenzaba el éxodo, es decir el regreso, de los judíos a Palestina. El campo de Boca de Puglia, la antigua estación de cuarentenaria estaba a disposición de la Autoridad Palestina para Italia, como se llamaba entonces a la autoridad judía, y por allí transitaron miles y miles de judíos rumbo a Haifa. De hecho, el primer barco en llegar a Haifa, en el momento de la proclamación del Estado de Israel, fue un barco que había partido, como los tantos otros que lo siguieron, precisamente de Brindisi.

En cambio, la historia fue diferente para los refugiados julianos, que en gran parte se quedaron en Brindisi y, entre otro, jugaron un papel decisivo en la creación del centro industrial y del punto franco portuarios, porque el primer núcleo del consorcio del polo industrial del puerto, fue precisamente el consorcio Brindisi-Fiume, constituido mediante la convergencia de empresarios brindisinos y fiumanos en la creación de lo que luego evolucionará y en el tiempo tendrá un desarrollo considerable.

Todo esto debería mostrar que cuando se miran los problemas de los migrantes, se debería pensar también en lo mucho que los migrantes han ofrecido a esta tierra a lo largo de los siglos. Aunque el problema sea nuevamente actual, no hay que verlo con los ojos de la emergencia, sino hay que verlo como un encuentro del cual puede surgir un desarrollo diferente para la ciudad.

También en relación con los años de la segunda mitad de la década de los '50, Brindisi volvió a protagonizar las crónicas portuarias internacionales, al ser recordada por varios relatos de viaje de otros refugiados, muchos de ellos nuevamente italianos y judíos, en este caso huyendo de Egipto expulsados como lo fueron por Nasser en el '56 como resultado de la segunda guerra árabe-israelí.

Uno de aquellos refugiados, entonces una niña, Carolina Del Burgo, recuerda la llegada de su vapor Achilleos a Brindisi el 29 noviembre y la acogida que les brindaron los ciudadanos de Brindisi. Habían llegado a la ciudad sin todo, porque los habían sacado de sus casas en medio de la noche y los habían llevados al barco, así que no habían tenido tiempo de tomar nada. Cuando llegaron a Brindisi los niños tenían hambre y entonces los padres con las pocas monedas que tenían intentaron conseguirles algo en los bares del puerto, pero los dueños de los bares, al darse cuenta de que eran refugiados, les abrieron las puertas atendiéndolos gratuitamente, y Carolina recordó esto en sus escritos como un buen augurio para el posible comienzo de una nueva vida.

Una gran lección que la ciudad supo dar, y que supo repetir con motivo del éxodo albanés de los años 90, cuando durante al menos una semana los habitantes de Brindisi tuvieron que afrontar por si solos la emergencia. Entonces la ciudad abrió sus escuelas, sus comedores y muchos de los brindisinos se ofrecieron voluntarios para acoger aquellos miles y miles.