

IL '900 DI BRINDISI

estratto dall'ultimo capitolo di "Brindisi nel contesto della storia"

di Gianfranco Perri - Edizioni Lulu.com - 2016



Brindisi nel primo Novecento

Nel 1901 Brindisi raggiunse i 23.106 abitanti, diventando la città più popolosa del circondario di cui era capoluogo e che in totale raggiunse i 152.861 abitanti, con i suoi 16 comuni e le 4 frazioni.

Una popolazione quella di Brindisi, che nel nuovo secolo fu destinata a incrementarsi notevolmente, non solo per un accentuato aumento delle nascite e per l'assenza del fenomeno emigratorio verso l'America che in quell'inizio di secolo prevalse invece in tutta Italia, meridione incluso, ma anche per l'immigrazione regionale, dapprima temporale e poi permanente, favorita dalla positiva congiuntura economica legata all'auge della coltivazione viticola, nonché dell'olio e della frutta, un auge conseguente anche all'avvenuto risanamento di molte delle vaste aree paludose che per secoli circondarono la città.

In tale contesto, malgrado le condizioni dei contadini brindisini fossero migliori di quelle in altre regioni del meridione italiano, non mancarono la miseria e lo sfruttamento e il lungo percorso verso miglioramenti economici e sociali, anche se costantemente e tenacemente perseguito, fu lento e tortuoso, tra specifiche rivendicazioni sindacali e proteste, che in alcuni casi furono anche violente.



Le Sciabiche - Foto Alinari del 1906 - Dettaglio

Pur se pochi, a Brindisi c'erano anche i pescatori, che abitarono lo storico quartiere marinaro delle Sciabiche e che in quegli inizi di secolo soffrirono penurie in condizioni di vita decisamente peggiori dei contadini, giacché dal mare ricavarono a stento lo strettamente necessario per vivere poveramente una vita di stenti, causata a volte dall'avarizia del mare e a volte dalle cattive condizioni atmosferiche.

Tuttavia, la città non fu mai a quell'epoca segregata: comunemente, la gente visse mescolata, coabitando in una stessa strada, sia un ricco possidente nella sua casa palazzata di proprietà e sia un bracciante o un piccolo artigiano in una casupola d'affitto.

È da notare, peraltro, che i lavoratori della terra vissero nella stragrande maggioranza nel centro abitato e non nelle campagne, e con in casa anche la stalla per il cavallo e "lu travinu", cosa del resto usuale anche per altre aree contadine del meridione.



"Lu travinu" - Durante la vendemmia brindisina

A Brindisi in quegli anni si sviluppò una promettente industria orientata alla lavorazione dei prodotti agricoli, o comunque connessa con tale produzione. Si moltiplicarono gli stabilimenti vinicoli e oleari e si svilupparono le fabbriche di botti, che per anni fornirono anche parte degli altri paesi mediterranei.

Conseguenza di quello sviluppo agricolo e industriale fu il rifiorire dell'attività portuaria brindisina, che nel 1903 segnò un record, con 2.656 navi di cui 2.355 piroscafi e 301 velieri, con un traffico commerciale di circa duecentomila tonnellate, che fino al 1914 crebbe fino a quasi duplicarsi. Nel 1905 si ultimò l'edificio della dogana, sul lungo mare, a fianco alla stazione marittima, anch'essa costruita in quei primissimi anni del secolo, nel 1902. In tutti quegli anni, s'importò essenzialmente carbone e si esportò vino, olio, granaglie, ortaggi, frutta secca e le citate botti dei già famosi *bottari* brindisini.



I famosi "Bottari" di Brindisi

Anche il movimento passeggeri nel porto di Brindisi fu notevole in quegli anni: già nel 1910 si raggiunsero i 16.000 passeggeri e nel 1912 la cifra raddoppiò, per segnare il massimo di 55.000 passeggeri nel 1914.

Con questo panorama e con le continue richieste che in più occasioni si levarono verso il governo centrale da parte dell'amministrazione comunale e della società brindisina, si ottennero fondi destinati al sempre anelato potenziamento del porto. Si escavarono i fondali più critici e si costruirono, per tappe fino al 1914, quasi 850 metri di nuove banchine, principalmente nel seno di ponente.

Nel 1890 fu eletto sindaco Engelberto Dionisi e poi nell'anno 1892 fu eletto deputato il marchese Franco Monticelli, entrambi della sinistra. Poi, dal 1896 al 1910, fu sindaco il conte Federico Balsamo, che guidò ininterrottamente amministrazioni liberali, composte dai vari schieramenti dell'epoca, cattolici, monarchici, repubblicani, anticlericali, democratici, eccetera, con all'opposizione i soli rappresentanti socialisti. Mentre, nel parlamento nazionale di Roma, fu rappresentante di Brindisi, reiteratamente eletto dal 1900 al 1921, l'avvocato Pietro Chimienti, militante del partito liberale: fu sottosegretario di Grazia e Giustizia e della Marina, e fu anche ministro di Poste e Telegrafi, per più di un anno.



La via Marina sul lungomare del porto - Foto del 1903

La lunga amministrazione Balsamo, intraprese molte iniziative tendenti all'ammodernamento, anche sociale, della città ancora molto carente di servizi basilari, ma proprio in quel campo i tentativi più significativi, relativi alla costruzione di un nuovo ospedale civico e di due nuovi edifici per le scuole elementari femminili e maschili, restarono per vari motivi solo avviati ma non realizzati.

Andò un po' meglio nel campo delle infrastrutture urbane: si pavimentarono quasi tutte le strade del centro, specialmente quelle dirette al porto; si costruì un ponte sulla via Porta Lecce, che collegò l'Est con l'Ovest della strada che s'intitolò via Taranto; si prolungò corso Garibaldi nel tratto che si

chiamò corso Roma; si costruì il nuovo mercato comunale, spostandolo dal largo delle Anime.

L'opera più importante dell'epoca, per Brindisi fu indubbiamente il progetto e la costruzione del nuovo teatro comunale, il Verdi, inaugurato ufficialmente la sera del 17 ottobre dell'anno 1903 con l'opera lirica "La Traviata" di Giuseppe Verdi. Un teatro funzionale, bello ed elegante, a tono con la "Belle époque" che anche a Brindisi fece capolino.



Il teatro Verdi - Inaugurato il 17 ottobre 1903

Tant'è che il Verdi, pur essendo il più emblematico, non fu certo l'unico polo mondano della città in quei primi anni del '900. I luoghi d'incontro e di ritrovo dei cittadini, in particolare di quelli più facoltosi, furono i circoli e i caffè aperti secondo i canoni dell'epoca, in piena attività e in costante crescita.

L'interesse del pubblico per gli spettacoli teatrali e mondani incoraggiò alcuni imprenditori a creare nuovi locali, che assecondarono quelli già esistenti, come l'antico teatro comunale Marco Pacuvio, in via Ferrante Fornari, e il teatro del Festival, entrambi già attivi dal secolo precedente.

Nel gennaio 1903, in piazza Cairoli aprì il Politeama Bellini. Nella Sala Edison, sita nell'allora piazza Mercato, si proiettarono i primi film, preceduti e seguiti da spettacoli di rivista. Nel 1913, su corso Umberto I si costruì un nuovo politeama intitolato "Duca degli Abruzzi" per spettacoli lirici, di rivista e cinematografici. Nel maggio del 1914 fu inaugurato il cinema teatro Mazari, una costruzione in stile *Liberty* in cui spettacoli di varietà e operette si alternarono con le proiezioni cinematografiche dell'epoca.

Bibliografia:

- *VECCHIA BRINDISI TRA CRONACA E STORIA*: A. Del Sordo - 1978
- *PROBLEMI ECONOMICI POLITICI E SOCIALI DI BRINDISI DAL 1900 AL 1915*: G. Andriani - 1975

Brindisi nella Prima guerra mondiale

A Brindisi la "Belle époque" si praticava anche nel periodo estivo, quando si trasferiva alle belle spiagge del porto: "Brento" fu all'epoca lo stabilimento balneare alla moda, precursore della spiaggia "Santa Pulinara", disponeva di cabine in legno e di un ristorante con alle spalle una folta pineta. E fu lì che a molti dei Brindisini giunse la notizia che il 29 giugno di quel 1914 a Sarajevo fu assassinato l'erede al trono d'Austria.

La notizia, comunque, a Brindisi non fece scalpore, e del resto l'Italia il seguente 2 agosto si dichiarò neutrale nella guerra già scoppiata tra l'Austria e la Germania da un lato e i paesi dell'Intesa, Francia, Inghilterra, Russia e altri minori, dall'altro lato.

Però, le cose cominciarono a cambiare per la città. La regia marina italiana, che già da qualche anno si era insediata nel castello di terra, da cui era stato tolto il bagno penale e aveva posto la base torpediniere, traslata da Messina in seguito al terremoto, spostò a Brindisi anche la prima squadra navale e così, 8 enormi navi, il 22 di luglio calarono le ancore nell'avamposto.

Il traffico commerciale del porto fu ridotto e poi sospeso e ai pescatori fu vietata la pesca fuori porto, a causa dell'indiscriminato minaggio delle acque adriatiche condotto dalla marina austriaca.

La regia marina italiana cominciò a estendere le servitù militari in lungo e in largo per il porto, aggiungendole a quella della strada panoramica che conduceva dalle Sciabiche fino all'estremo seno di ponente, già da qualche anno chiusa al transito. Fu requisita la lunga tratta della costa Guacina, nel lato Ovest del porto medio, per creare una base di idrovolanti e costruirne le aviorimesse. Fu chiuso l'accesso al Ponte Piccolo per crearvi un passo doganale. Fu ristretto il passo su Ponte Grande. Si requisì e si recintò l'area di piazza Castello per crearvi una caserma, che fu poi intitolata "Ederle".

In città cominciarono ad affluire numerosi profughi dai paesi balcanici, creando ben presto situazioni di emergenza umanitaria, alle quali l'amministrazione comunale e i cittadini stessi fecero fronte nel migliore dei modi possibili, anche se tra grandi difficoltà logistiche, rese ancora più critiche dal costante arrivo in città di numerose truppe italiane "in transito", da alloggiare con i loro ufficiali.

Il 24 maggio 1915, l'Italia entrò in guerra contro l'impero austro-ungarico e Brindisi assunse da subito l'aspetto di una piazzaforte navale: fu limitata la libertà di transito a gran parte degli abitanti e a quasi tutti i pescatori furono sequestrate le barche.

Le acque del porto di Brindisi si riempiono di decine e decine di unità militari, italiane, francesi e inglesi: incrociatori, corazzate, sottomarini e idrovolanti. E si installarono varie batterie costiere, fisse e mobili.

«... Il 27 settembre 1915, alle ore 8 e 10 minuti del mattino un boato squarciò l'aria del porto di Brindisi: esplose la santabarbara della corazzata Benedetto Brin alla fonda nell'avamposto, di fronte alla costa Guacina. La nave s'incendiò e s'inabissò portando con sé in fondo al mare 456 marinai, la metà dell'intero equipaggio di 943 uomini che quel lunedì erano imbarcati, e tra i tantissimi caduti il comandante della nave, il capitano Gino Fara Forni e anche il comandante della 3^a Divisione Navale della 2^a Squadra, il contrammiraglio Ernesto Rubin de Cervin.



**L'affondamento della Benedetto Brin
Porto di Brindisi - 27 settembre 1915**

Immediatamente dopo lo scoppio, le autorità militari avanzarono l'ipotesi dell'attentato ad opera dei nemici di guerra austriaci, ma a poco a poco cominciò a prendere corpo anche la più verosimile possibilità di un'autocombustione avvenuta nella grande stiva adibita a deposito di munizioni: il calore della sala motori, vicina al locale della santabarbara, avrebbe innescato l'incendio che a sua volta avrebbe fatto scoppiare le munizioni. Mai fu data una risposta definitiva... e ormai, certamente non importa troppo sapere l'esatta verità, né certo mai importò troppo saperla a quei 456 marinai.

Sulla banchina del porto si raccolse una folla enorme che assistette al crudele spettacolo del recupero dei corpi dilaniati e dei superstiti feriti che furono ricoverati nell'ospedale della Croce Rossa e nell'Albergo Internazionale, che fu subito adibito a infermeria d'emergenza e che, per l'occasione, funse da ospedale militare. Il sindaco, Giuseppe Simone, indisse tre giorni di lutto cittadino e il consiglio comunale deliberò intitolare alla "Benedetto Brin" e ai suoi caduti una strada del rione Casale.

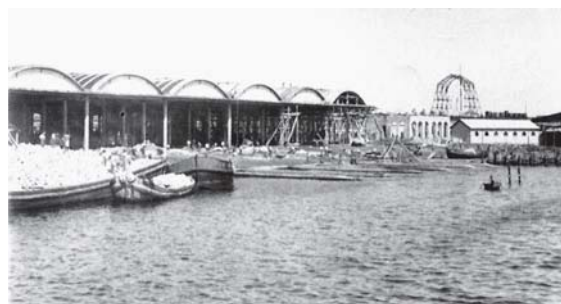
I funerali delle prime salme recuperate ebbero luogo il giorno successivo allo scoppio e per le altre proseguirono anche nei giorni seguenti.

Tutte le spoglie dei marinai che non poterono essere consegnate alle famiglie furono seppellite in un'area del cimitero cittadino specialmente adibita, e in quell'area fu poi eretto un monumento funebre e furono allineate trenta targhe marmoree con incisi i nomi di quei 456 sfortunati marinai italiani.

Parecchi anni dopo, durante lavori di dragaggio del porto, fu fortunatamente recuperata la campana della Benedetto Brin, e da allora la si conserva nella cappella sacrario del Monumento al Marinaio d'Italia, eretto al Casale, sul fronte della panchina...»
-G. Perri-

Nel 1916 furono costruite per la base brindisina degli idrovolanti da combattimento, le grandi aerorimesse progettate dall'ingegnere Luigi Bresciani: 6 hangars con muratura di tufo e cemento e con copertura a botte con sesto ribassato in solaio latero-cementizio, che sono ancora oggi funzionali e utilizzati dall'ONU. Adiacenti agli hangars Bresciani, si costruirono anche 3 enormi hangars per dirigibili, i quali però furono poi dismessi e trasferiti a San Vito dei Normanni, per ragioni di sicurezza.

Nel 1915 le forze austro-ungariche, con le tedesche e le bulgare, attaccarono la Serbia e la invasero dopo aver vinto la resistenza di un esercito decisamente inferiore, che intraprese la ritirata dal paese verso l'Albania, con il proprio principe Alessandro, erede al trono e parte della popolazione civile.



**Hangars Bresciani per idrovolanti e hangar dirigibili
In costruzione a Brindisi nel 1916**

Si trattò di una lunga ritirata epica e disastrosa, per l'impervio del territorio, per il rigidissimo clima invernale e per l'ostilità delle popolazioni locali. Morirono circa trecentomila uomini e solamente centoquarantamila soldati riuscirono a raggiungere i porti di Durazzo e Valona, dove le forze armate italiane crearono campi di raccolta da cui evacuarono verso Brindisi tutte quelle migliaia di soldati e profughi civili, per mezzo di un gigantesco ponte navale che fu ostacolato e ripetutamente colpito dalla marina austriaca.

L'operazione di salvataggio ebbe un costo enorme per l'Italia, in termini di navi affondate e di marinai periti. E a ricordo del salvataggio dell'esercito serbo, a Brindisi fu murata di fronte al mare una grande epigrafe di marmo su cui ancora si legge:

"DAL DICEMBRE MCMXV AL FEBBRAIO MCMVI LE NAVI D'ITALIA CON 584 CROCIERE PROTESSERO L'ESODO DELL'ESERCITO SERBO E CON 202 VIAGGI TRASSERO IN SALVO 115 MILA DEI 185 MILA PROFUGHI CHE DALL'OPPOSTA SPONDA TENDEVANO LA MANO"

Il 22 gennaio giunsero a Brindisi anche il re del Montenegro, Nicola, con la regina e le due figlie, che dopo qualche giorno partirono per la Francia.

La guerra sul mare si fece sempre più cruenta. La notte dell'11 dicembre 1916, la corazzata Regina Margherita, gemella della Benedetto Brin, saltò in aria colpita da due torpedini galleggianti sul tragitto da Valona a Brindisi. Dei 945 militari di equipaggio, solo si salvarono in 270. Tra i dispersi, 9 i brindisini.

Il porto di Brindisi divenne nel 1916 la base dei MAS, i famosi velocissimi Motoscafi Anti Sommergibili, ideati e realizzati dall'Italia, che presto risultarono efficientissimi mezzi navali di guerra. E quella base presto fece intensificare i bombardamenti aerei su Brindisi.

I primi gravi bombardamenti aerei avvennero il 27 luglio e il 10 agosto 1916. Poi, un bombardamento notturno del 29 settembre 1917, distrusse molte abitazioni e causò anche numerose vittime civili.

Il 9 maggio 1918 uno dei due aerei austriaci K 387 che bombardarono Brindisi fu abbattuto e furono fatti prigionieri gli aviatori a bordo. E il 9 giugno, una squadriglia di 14 idrovolanti austriaci attaccò la piazzaforte marittima e uno di essi fu catturato.

Perlomeno due dei sommergibili di base a Brindisi non vi fecero mai più ritorno, scomparendo con tutto l'equipaggio, senza lasciare traccia alcuna: il Balilla nell'aprile del 1916 e il W.4 nel luglio 1917.



**Aereo austriaco Hansa Brandenburg W13
Catturato a Brindisi nel giugno del 1918**

A consuntivo, il contributo militare della città a quella guerra terribile fu notevole, anche in termini ufficiali: 227 unità di guerra concentrate nel porto contemporaneamente ad altre unità alleate, 207 azioni aereonavali, 30 incursioni aeree nemiche con 660 bombe sulla città e 14 aerei nemici abbattuti.

Conclusasi la guerra con la vittoria del 4 novembre 1918, alla città di Brindisi fu conferita la croce al merito di guerra dall'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, capo di stato maggiore della marina italiana e Duca del mare, che fu comandante in capo delle forze navali italiane del Basso Adriatico e che da Brindisi diresse le operazioni della guerra navale.

«Alla gloriosa città di Brindisi la cui generosa popolazione, nonostante le replicate offese dal mare e dal cielo le numerose vittime della ferocia nemica e le privazioni indicibili causate dalla sospensione di ogni traffico, mai piegò l'animo, conferisco la croce al merito di guerra. All'ammirazione degl'italiani addito la città decorata per la magnifica prova di coraggio e di fede che ha dato durante la lunga ed aspra guerra e perché con la sua fierezza efficacemente contribuì al raggiungimento della vittoria finale. Tahon di Revel»



Targa bronzea a testimonio dell'onorificenza conferita da P. E. Tahon de Revel a Brindisi dello scultore brindisino "Edgardo Simone"

Bibliografia:

- **CENTO ANNI FA ARRIVARONO A BRINDISI I MAS:** G. Perri - 2016
- **L'ANNIVERSARIO N° 100 DELLA TRAGEDIA DELLA BENEDETTO BRIN:** G. Perri - 2015
- **LO STORICO E GLORIOSO IDROSCALO DI BRINDISI:** G. Perri - 2012
- **TRA CIELO E MARE 80 ANNI DI AVIAZIONE E INDUSTRIA AERONAUTICA A BRINDISI:** Archivio di Stato di Brindisi - 2007
- **BRINDISI DURANTE LA PRIMA GUERRA MONDIALE:** G. Andriani - 2000

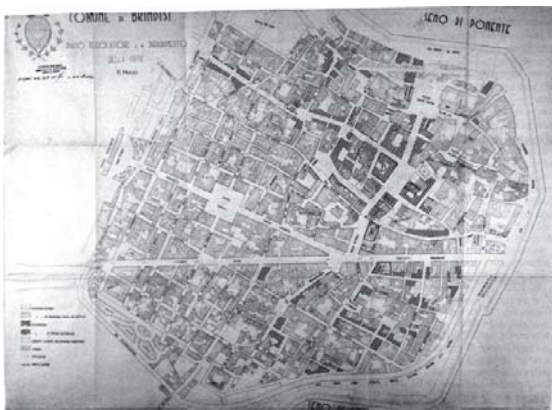
Brindisi nel ventennio fascista

Le cronache esaltarono le funzioni belliche svolte dalla città di Brindisi durante la grande guerra, da porto sicuro per le marine italiane francesi e inglesi, ai rifornimenti di viveri, all'accoglienza dei profughi slavi e albanesi, eccetera, però furono le imprese navali e aeree con le incursioni nemiche sul porto e sulla città, il sacrificio pagato dai Brindisini alla causa della vittoria, a essere enfatizzate e ben proiettate nella strategia imperialistica del fascismo.

La città aveva bisogno di ricostruire la sua economia, di risolvere il problema del lavoro, di ammodernare le sue strutture urbanistiche, igieniche, sanitarie, scolastiche e quant'altro. Il fascismo fece proprie le aspirazioni dei Brindisini e s'impegnò a conferire alla città un aspetto urbanistico moderno e adeguato agli obiettivi verso cui il regime tendeva.

In tale contesto, l'elemento più significativo della storia di Brindisi durante i venti anni del regime fascista che s'istaurò in Italia tra le due grandi guerre, fu certamente la sua elevazione amministrativa a provincia, separata ed autonoma da quella di Lecce alla quale la città era appartenuta fin da prima dei governi napoleonici di inizi Ottocento, quando quella provincia, con Lecce a capoluogo, si denominò Terra d'Otranto.

Fu con il decreto-legge del 2 gennaio del 1927, che il capo del governo italiano, Benito Mussolini, eresse Brindisi a capoluogo di provincia, mentre era podestà, cioè sindaco, Serafino Giannelli.



Il piano regolatore di Brindisi del 1934

Mussolini disse a tale proposito: "La Provincia di Brindisi l'ho voluta per vari motivi. Per i meriti acquisiti dalla città durante la guerra mondiale -per cui ho anche deciso che debba sorgere a Brindisi, il monumento al marinaio italiano- perché il suo

porto, conosciuto da tutti i navigatori del mondo, è ritenuto il più sicuro di tutti i mari e di tutti gli oceani; perché Brindisi è destinata a un'alta missione per la nostra espansione; ed infine perché Brindisi, potente al tempo dell'Impero romano, dovrà ritornare al suo antico splendore.

Epperò, non è senza significato che oggi la città riprenda il posto che le compete nella storia d'Italia, la quale, per volere della suprema divina provvidenza, potrà avere delle eclissi, ma non potrà mai piombare nelle tenebre della notte".

Per Brindisi, quel tanto anelato riconoscimento amministrativo, significò anche l'avvio di un periodo di vasto rinnovamento urbano, che vide la costruzione di un gran numero di opere pubbliche, monumentali, ricreative, scolastiche, paesaggistiche,

d'infrastruttura, eccetera, che cambiarono in certa misura il volto della città, ammodernandolo e migliorandolo anche se solo parzialmente ed incompiutamente, fino a, però, anche sconvolgerne alcune zone del centro -come successe per gli storici rioni Sciabiche e San Pietro degli Schiavoni- con un piano regolatore, quello dell'ingegnere Telesforo Tarchioni, del 1934, in buona parte discutibile.

Un piano regolatore inizialmente incentrato sul risanamento igienico dell'abitato e nell'ampliamento delle due zone: fuori Porta Mesagne e in Contrada Casale.

Nella prima zona, i Cappuccini, per trasferire la classe rurale sradicata da San Pietro degli Schiavoni, e nella seconda zona, il Villaggio pescatori, per ospitare gli abitanti allontanati dal vecchio borgo marinaro delle Sciabiche.

L'ingegnere Tarchioni, dirigente dell'ufficio tecnico provinciale, fu affiancato da una commissione di esperti e il piano regolatore di massima elaborato, fu adottato dal podestà il 3 marzo 1934 e approvato con il decreto regio N.1000 del 18 marzo 1935.

Il piano si componeva di due planimetrie generali a scala 1:1000 e undici tavole corrispondenti ai rioni urbani. In allegato al piano regolatore furono presentati un regolamento per l'esecuzione dello stesso e le norme comunali edilizie, di ornato, di estetica e di igiene.

Quel piano regolatore si realizzò solo parzialmente, prima per le usuali difficoltà burocratiche e soprattutto finanziarie e poi, per la sopraggiunta nuova stagione bellica.

Comunque, anche se in maniera non sempre coordinata e più o meno inserite nel contesto di quel piano, si realizzarono numerose opere pubbliche.

Queste le principali:

Aeroporto – Parco della rimembranza – Monumento al marinaio – Collegio navale – Palazzo del banco di Napoli – Istituto tecnico commerciale – Palazzo della provincia – Piazza, scalinata e fontana dell'impero – Stazione marittima – Liceo ginnasio Marzolla – Fontana delle ancore – Casa del balilla – Monumento ai caduti – Scuole elementari San Lorenzo e Costanzo Ciano – Acquedotto e fognatura – Campo sportivo – Palestra Galiano – Palazzo della banca d'Italia – Caserma carabinieri – Istituto magistrali – Mercato coperto – Palazzo delle Poste – Statua di Augusto imperatore – Ospedale provinciale Di Summa – Palazzo di Governo – Carcere giudiziario – Sanatorio.

Si edificarono anche case popolari e per gli statali. E nel settore industriale furono realizzati importanti insediamenti: lo Stabilimento Aeronautico SACA e lo Stabilimento Montecatini Fertilizzanti SpA.

L'aeroporto di Brindisi

Con il regio decreto del 28 marzo 1923, fu fondata la regia aeronautica militare, che ricevette in consegna da esercito e marina tutti i campi aeronautici terrestri e gli idroscali allora esistenti.

A Brindisi l'AM prese possesso del campo terrestre di San Vito dei Normanni, che era sorto nel 1918 a circa 9 chilometri dalla città sulla strada per San Vito dei Normanni con l'adiacente campo dirigibili e quindi, prese possesso anche dell'idroscalo Orazio Pierozzi, operante sulla costa Ovest nell'avamposto fin dai giorni che avevano preceduto la prima guerra mondiale.

E nello stesso 1923 l'AM avviò la costruzione dell'idroscalo civile, che fu completato nel 1925.

Parallelamente, vennero costituite le prime aerolinee private italiane: la società Servizi Aerei SISA nel 1921, la Società Anonima Navigazione Aerea SANA nel 1925, la società Transadriatica nel 1926 e la più famosa Aero Espresso Italiana AEI che, fondata il 12 dicembre 1923, il 7 maggio 1924 stipulò con l'aeronautica militare una convenzione per l'impianto e l'esercizio di una linea commerciale tra Italia Grecia e Turchia, via Brindisi.

Era così nata la prima linea aerea internazionale italiana e il 1° agosto del 1926 dall'idroscalo di Brindisi partì il primo volo commerciale internazionale di linea italiano, che aprì al traffico la linea Brindisi-Atene-Costantinopoli con idrovolanti Macchi M24. Nel 1927 fu aggiunta la linea Brindisi-Atene-Rodi e la SISA inaugurò la Brindisi-Durazzo-Zara.

**SOCIETÀ ANONIMA
AERO ESPRESSO ITALIANA**
Direzione Centrale:
ROMA - Viale Emilia N. 86



**LINEA AEREA
Brindisi-Atene-Costantinopoli**

PASSEGGIERI - POSTA - MERCI

Brindisi-Atene: 4 ore - Atene-Stamboul: 5 ore

*In Italia ed all'Estero rivolgersi per i biglietti passeggeri a:
Agenzie del Lloyd Triestino - Uffici della Compagnia Italiana Turismo "C.I.T." - Uffici della Thos. Cook & Son -
Uffici della American Express Company - Agenzie della
Compagnia Internaz. delle Carrozze-Letto ecc.*



L'idroscalo della Aero Espresso Italiana a Brindisi-1925



*Aerostazione di Brindisi - 1934
Linee aeree SAM, poi Ala Littoria*



*Idrovolanti SM.55 del 35° Stormo - 1937
schierati di fronte agli hangars Savigliano*

Nel 1928 un'altra importante compagnia, la SAM Società Aerea Mediterranea, avviò la Brindisi-Valona con idrovolanti Savoia Pomilio S59.

Sul fronte militare, negli anni Venti Brindisi divenne sede dell'86° Gruppo idrovolanti dotato di numerosi apparecchi Macchi M24 e poi Siai Marchetti S55, e sorse così la necessità di nuovi hangars la cui costruzione, stabilita a nord degli hangars Bresciani già operanti dal 1916, fu commissionata alla Società Officine Savigliano di Torino, che li completò intorno al 1930: 4 hangars a ossatura reticolare metallica a una campata, con rivestimenti in lamiera ondulata zincate e cupolino centrale di aereazione a doppia falda in materiale policarbonato.

Quello di Brindisi fu un idroscalo militare e civile d'avanguardia, con infrastrutture e servizi di grande qualità, e operò a pieno ritmo per tutti gli anni Venti, con vasto impiego d'idrovolanti in molte delle nuove correnti commerciali e militari del Mediterraneo. Mentre gli aerei, militari e civili, continuarono a operare dal campo terrestre di San Vito.

Poi, nel 1931, l'amministrazione provinciale di Brindisi decretò la costruzione di un nuovo aeroporto, procedendo all'esproprio e acquisto dei terreni agricoli siti alle spalle dell'idroscalo e iniziando i lavori di costruzione. Il campo entrò in funzione nel 1933, inaugurato da Mussolini il 30 di luglio, e l'aerostazione fu completata nel 1937, con la pista di lancio orientata a nord, inizialmente di 50 metri di larghezza x 600 metri di lunghezza e poi allungata fino a 850 metri.

A seguito della politica del regime, tutte le società aeree italiane furono via via liquidate o accorpate fino alla formazione di un'unica compagnia di bandiera, l'Ala Littoria, che nell'aeroporto di Brindisi gestì le linee: Brindisi-Rodi; Roma-Brindisi-Bagdad; Brindisi-Roma-Trieste; Brindisi-Atene-Rodi-Haifa; Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco; Brindisi-Durazzo-Lagosta-Zara-Lussino-Pola-Trieste.

Il nuovo aeroporto di Brindisi, che fu militare e civile, inglobò l'idroscalo acquisendone inizialmente anche il nome "Orazio Pierozzi" dell'eroico comandante della Squadra Idrovolanti di Brindisi durante la prima guerra mondiale.

Poi, nel 1938, l'aeroporto civile fu intitolato ad Antonio Papola, un pilota istruttore caduto in servizio, mentre il militare conservò l'intitolazione originale a Orazio Pierozzi. Tra il 1937 e il 1938, sull'aeroporto militare si formarono il 35° Stormo con aerei SM.55 e i Gruppi 95° e 86° con aerei idrovolanti CANT Z.606, che operarono a Brindisi fino alla seconda guerra mondiale.

Il parco della rimembranza

Il comitato pro Parco della rimembranza, attivo dal 1922, individuò nella zona compresa tra via Bastioni San Giacomo e Porta Lecce l'area più idonea, per posizione e ampiezza, ad accogliere gli oltre 300 alberi commemorativi dei militari brindisini caduti nella grande guerra, conclusasi da qualche anno.

Il 14 marzo 1924, il consiglio comunale presieduto dal sindaco Serafino Giannelli, deliberò l'acquisto del terreno su cui far sorgere il parco. L'area designata, di proprietà dei coniugi Giudice e D'Amelio, si estendeva tra i rioni Cristo e Pietà.



*Il Parco della rimembranza a Brindisi
Inaugurato il 9 gennaio 1927*

Il parco fu inaugurato il 9 gennaio 1927 da don Rodolfo Ercolini, con rito semplice e austero, alla presenza delle autorità locali. Un parco verdissimo, il vero unico polmone vegetale della città, creato seguendo i rigorosi canoni protocollari emanati dal Ministero della Pubblica Istruzione, a partire dalla stessa tipologia di alberi da piantumare, eccetera.

I quattro viali interni furono intitolati al re, a Thaon de Revel, a Cadorna e a Diaz. Al centro del mare verde, il monumento celebrativo ai caduti, un'opera bronzea, raffigurante un milite in cima a una rupe nell'atto d'incedere risoluto impugnando con la sinistra una bandiera e nella destra una granata.

Quando, riprovevolmente, nel 1956, il parco fu sradicato, la statua scomparve: una simile, dello stesso scultore, Vitantonio De Bellis, fu collocata nella villa di Cisternino, dove tuttora può essere ammirata.

Il campo sportivo

L'intera provincia di Brindisi al momento della sua fondazione non contava con neanche un solo campo sportivo. Il Comune di Brindisi deliberò pertanto la necessità di costruirne uno al più presto e a tal fine acquistò un terreno dal proprietario Pio Guadalupi, nella zona del Casale.

I tempi di realizzazione furono brevissimi: il progetto fu elaborato dall'ingegnere Ugo D'Alonzo e i lavori, appaltati all'impresa Cosimo Piccinni di Brindisi, iniziarono il 26 giugno del 1929 e terminarono in appena 4 mesi e inclusero la recinzione e l'ingresso monumentale, quello retrostante la curva sud, intitolata a Michele Stasi, sul cui prospetto interno fu predisposto un fascio littorio.

Oltre al campo di calcio, con dimensioni di 100 metri per 50 metri, si incluse tutt'intorno anche la pista di atletica della lunghezza regolamentare di 400 metri.



Il campo sportivo del littorio - Costruito nel 1929

L'impianto, il "Campo sportivo del littorio", fu inaugurato il 27 ottobre 1929 alla presenza delle autorità e di migliaia di cittadini.

Nel 1930 il comune ne completò la costruzione con le tribune coperte e le gradinate. Sotto i tre settori delle tribune centrali, trovarono spazio vari locali, destinati ai servizi necessari allo svolgimento delle attività sportive, quali spogliatoi e docce, palestre, bagni e uffici.

Il monumento ai caduti

Un primo monumento per commemorare anche a Brindisi i tanti sodati italiani caduti nella prima guerra mondiale, fu commissionato nel 1926 allo scultore barese Vitantonio De Bellis per essere collocato nel mezzo di piazza Vittoria.

Giunto in città il monumento, rappresentante proprio una vittoria alata, non piacque perché fu considerato poco maestoso e così, qualcuno segnalò che lo scultore brindisino Edgardo Simone, già famoso e riconosciuto sia in Italia che in America, sarebbe dovuto essere l'autore del monumento ai caduti per la sua città natale. A lui, nel 1924, era già stata commissionata la targa di bronzo a ricordo della croce di guerra attribuita alla città di Brindisi, poi apposta sulla facciata della Capitaneria del porto.

La poco apprezzata vittoria alata fu acquistata dal comune di Erchie, dove tuttora fa bella mostra di sé nella villa comunale, mentre l'amministrazione di Brindisi contattò Simone e, nel 1927, gli commissionò il monumento. Edgardo Simone lo scolpì nel suo studio di Napoli e, a causa dei suoi numerosi viaggi in America, lo completò con notevole ritardo sulla data convenuta.

La prima collocazione decisa dagli amministratori locali fu nel piazzale della stazione ferroviaria, piazza Crispi, ma lo sdegno e le proteste dello scultore per la scelta banale e irrazionale per un monumento così importante, portò a cambiarne la destinazione e si decise di ubicarlo in piazza Dionisi, sul lungomare del porto interno, dove fu inaugurato alla presenza del re Vittorio Emanuele III il 22 novembre del 1931.

Anche quella scelta però non fu assolutamente gradita all'autore, che la definì infelice e assolutamente cervellotica, tant'è che non volle presenziare all'inaugurazione.

In quello stesso giorno, il re a Brindisi inaugurò anche la nuova sede del Banco di Napoli, un bel palazzo in stile liberty in piazza Vittoria.

Le polemiche relative all'ubicazione del monumento ai caduti però, non si placarono e, presa la decisione di riubicarlo in piazza Vittoria, nel 1938 fu smontato e i pezzi furono accatastati nella piazza.



Il monumento ai caduti in piazza Dionisi - Foto 1936

Ma lì non fu riassembleto, poiché anche questa posizione fu dall'autore ritenuta poco consona alla tipologia della composizione, tutta realizzata in marmo bianco di Carrara.

Solo nel 1940, finalmente, il monumento trovò la definitiva collocazione: in piazza Santa Teresa.

Il monumento al marinaio d'Italia

Tra i 92 progetti presentati ed esposti in mostra a Roma, fu decretato vincitore il lavoro denominato "Sta come torre" dell'architetto Luigi Brunati e dello scultore Amerigo Bartoli. I lavori di costruzione iniziarono il 28 ottobre del 1932, con la supervisione dall'architetto Brunati, sulla riva Posillipo del porto interno di Brindisi.

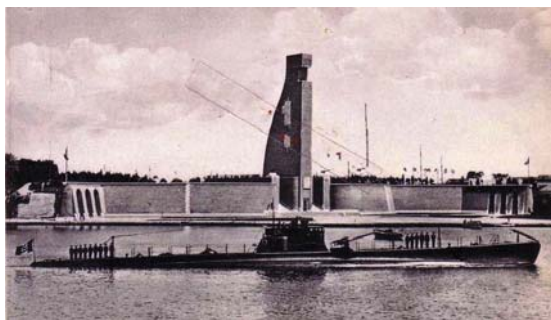
Il monumento fu realizzato in pietra di carparo e di Trani, a forma di un gigantesco timone di nave, alto 54 metri dal piazzale superiore, dove vi è la porta d'accesso, e 68 metri dal piazzale sottostante, sul quale si apre l'ingresso alla cripta votiva realizzata da arcate ogivali con navata centrale a 8 nicchie.

All'interno del sacrario vi è la statua in bronzo della Madonna Stella Maris e sono scolpiti i nomi dei 5.922 marinai caduti durante la prima guerra mondiale.

Visto dall'alto, l'insieme dell'intera costruzione ha l'aspetto di un uccello stilizzato. Sul piazzale superiore, ai lati del monumento, al posto delle due statue di marinai previste nel progetto, furono sistemati i cannoni sottratti a sommergibili austro-ungarici, mentre alla base della scalinata che porta all'ingresso, furono collocate le ancore che erano appartenute alle corazzate austriache "*Viribus Unitis*" e "*Teghetoff*". Sulle due pareti laterali del "timone" furono applicati i bassorilievi di grandi fasci littori.

Il 4 novembre del 1933, il re Vittorio Emanuele III partecipò all'inaugurazione dell'opera, realizzata in poco meno di un anno e finanziata grazie anche ai fondi raccolti nei concerti tenuti nel teatro Verdi organizzati e partecipati dal famoso tenore salentino Tito Schipa.

Per facilitare l'accesso alle autorità e a tutti gli invitati, dalla banchina Montenegro sino a quella di Posillipo si predispose un suggestivo ponte di zattere lungo 250 metri.



Il monumento nazionale al marinaio d'Italia - 1933

Il liceo Marzolla e altre scuole

L'antica istituzione del liceo classico di Brindisi, assunse l'intitolazione a Benedetto Marzolla nel 1905, quando il consiglio comunale, nella seduta del 28 ottobre, deliberò di designare quell'istituto scolastico con il nome dell'illustre concittadino, cartografo e geografo, autore di pregiate collezioni e atlanti. Ottenuta la regificazione dell'istituto nel 1927, per effetto della riforma Gentile, si ritenne necessario procurare una nuova sede atta a ospitare il "Regio Liceo Ginnasio Statale".

Pensato dall'architetto Saverio Dioguardi di Bari, come una costruzione centrale nella città e a essa aperta, monumentale ma non imponente, il nuovo edificio fu costruito, in zona Pietà, tra corso Roma e via Taranto, e fu inaugurato il 12 gennaio del 1933. Nel 1937, risultando l'edificio insufficiente ad accogliere una popolazione scolastica in costante crescita, furono avviati i lavori della sopraelevazione, per la costruzione di nuove aule, altri ambienti accessori e un'aula magna congiungente le due ali dell'edificio. Si costruì inoltre, una seconda scala a struttura elicoidale e un porticato sul cortile che si affacciò sulla via Benedetto Marzolla.

Tra il 1928 e il 1929 si costruì l'Istituto Commerciale Marconi sul terreno dell'ex convento dei Domenicani del Crocifisso, acquistato a tale scopo dal Comune e completamente ristrutturato.

Le scuole elementari femminili della San Lorenzo ebbero una lunga gestazione, iniziata prima ancora dello scoppio della grande guerra. Però, fu solo agli inizi del ventennio che poterono essere finalmente costruite, e messe in esercizio nel 1922.

Nel 1935 l'amministrazione comunale dispose la costruzione di una nuova scuola elementare nel quartiere San Nicolicchio: si inaugurò il 28 ottobre del 1939 intitolata "Costanzo Ciano" e fu anche sede, in un'ala distinta, dell'Istituto magistrale intitolato "Arnaldo Mussolini". Anche nel rione Cappuccini si costruì una scuola elementare e nel rione Casale, nel 1931, un edificio per la scuola elementare rurale, con due aule per sessanta alunni ciascuna.

Si costruirono anche due asili infantili: Nel 1934 al rione Montecristo, con tre aule per contenere cinquanta alunni, il refettorio, un salone d'ingresso, la cucina, la direzione, i bagni, una palestra scoperta e l'alloggio per il custode. Nel 1935 al rione Cappuccini, contiguo alla scuola elementare del rione, con quattro aule per sessanta alunni ciascuna e saloni per le attività interne, un vestibolo, un refettorio e un cortile per i giochi all'aperto.



Liceo ginnasio Benedetto Marzolla - 1933



Scuole elementari Costanzo Ciano - 1939



Scuole elementari San Lorenzo - 1922



Istituto Commerciale Guglielmo Marconi - 1929

Il collegio navale

L'Accademia Marinara dell'Opera Nazionale Balilla, questo il nome originalmente ufficiale del molto più comunemente conosciuto a Brindisi come Collegio navale, fu molto probabilmente l'opera più rilevante realizzata a Brindisi durante il ventennio fascista.

Il progetto, nel 1934, fu commissionato dall'ONB all'architetto romano Gaetano Minnucci, e per la sua edificazione, con i suoi 7.000 metri quadrati, si prescelse un'area con molto verde, di circa 65.000 metri quadrati, sita lungo la sponda settentrionale del seno di ponente del porto interno, di proprietà di Donato De Jure.

Fu lo stesso Mussolini a dare simbolicamente inizio ai lavori di costruzione dell'accademia, l'8 settembre del 1934 e tre anni più tardi, il 5 dicembre 1937, il Collegio navale della GIL, subentrata all'ONB, venne inaugurato.

Una struttura imponente, con una architettura razionalista dalle forme geometriche ben definite e con il timpano proteso verso il mare. Con tutti i servizi per lo studio, l'alloggio, il vitto, la ricreazione e lo sport degli allievi.

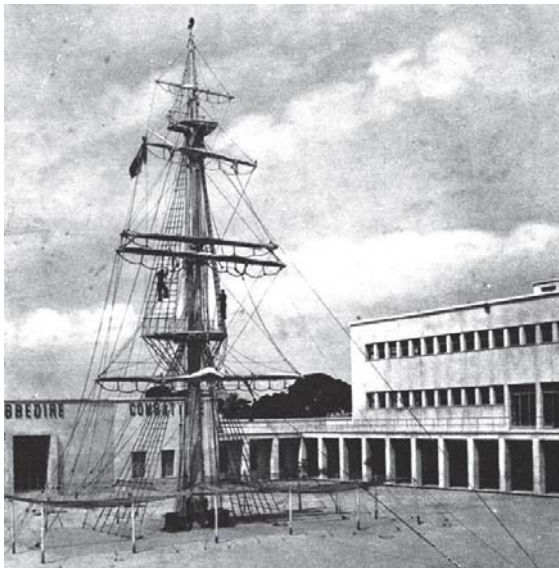
La palestra fu concepita su due piani, quello di sopra riservato all'attrezzistica e all'atletica e quello inferiore invece dedicato a box e scherma. Integrarono la struttura, anche una piscina coperta, un grande teatro e un campo di calcio.

Il collegio fu un'opera splendida anche all'esterno. Fu circondato da una pineta di eucalipti e da un bellissimo parco, curato in modo esemplare, con nelle aiuole disegnate un'ancora e la dicitura "Collegio Tommaseo", in onore al linguista e scrittore dalmata Nicolò Tommaseo, nato a Sebenico, al quale fu intitolato il collegio dopo la seconda guerra mondiale, quando ospitò centinaia di studenti profughi, istriani, giuliani e dalmati.

La stazione marittima

Dopo il trasferimento della fabbrica di mattonelle di carbone "Carbonifera Reggio" sull'opposta sponda del seno di levante, si liberò l'area contigua alla stazione marittima e quindi, nel luglio 1936, si commissionò l'elaborazione del progetto per una nuova stazione, parallelamente con quello per la costruzione della strada di accesso al porto dal seno di levante in alternativa al corso della città.

Il criterio guida per la stesura del progetto fu quello di agevolare la fruizione, separatamente, dei servizi passeggeri e ferroviari -la stazione fu collegata mediante apposito binario con la stazione centrale



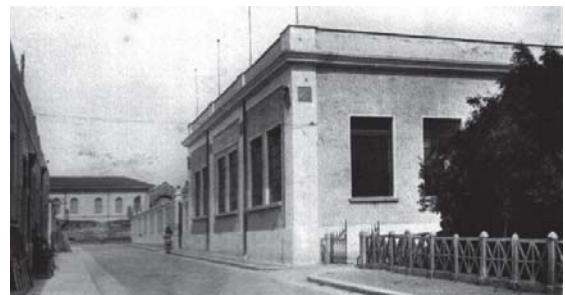
Il Collegio navale "Nicolò Tommaseo" - 1937

ferroviaria- collocando in modo autonomo i locali di flusso intenso, quali il ristorante e l'ufficio postale. La destinazione degli spazi fu distribuita lungo un percorso porticato e organizzata al piano terra in tre corpi di fabbrica dagli ingressi indipendenti. Il tutto con un'architettura che attribuì anche un ruolo urbano paesaggistico alla costruzione.

Il progetto fu eseguito dall'ingegnere Rocco Manzo del Genio Civile sotto la direzione dell'architetto Gaetano Rapisardi. I lavori di costruzione iniziarono alla fine del 1936, ma si completarono con forti ritardi solo alla fine del 1940.

La palestra Galiano

Durante la costruzione del liceo ginnasio Marzolla, emerse la necessità di dotare la scuola di una palestra e si commissionò all'ingegnere Ernesto Ricci dell'ufficio tecnico comunale l'elaborazione del progetto. Il 29 novembre 1931 ebbe luogo la sua inaugurazione con dedica ad Elio Galiano, un avanguardista di Francavilla Fontana che a soli 17 anni era rimasto ucciso.



La Palestra Elio Galiano - Inaugurata nel 1931

La palestra, di 240 metri quadrati di superficie coperta e 1.200 metri quadrati di superficie scoperta, comprese anche gli spogliatoi, il deposito attrezzi, gli uffici, i bagni con docce e un alloggio al piano superiore per il custode. Il suo campo all'aperto per la pallacanestro, si rivelò poi crogiuolo di generazioni di campioni di quella nuova disciplina sportiva, destinata a entrare nel DNA dei Brindisini.

Bibliografia:

- *TRA CIELO E MARE 80 ANNI DI AVIAZIONE E INDUSTRIA AERONAUTICA A BRINDISI*: Archivio di Stato di Brindisi - 2007
- *BRINDISI DA CAPOLUOGO DI PROVINCIA A CAPITALE DEL REGNO DEL SUD*: G. Andriani - 2000
- *BRINDISI 1927-1943 DA CAPOLUOGO A CAPITALE. LE ARCHITETTURE*: Archivio di Stato di BR - 1994

Brindisi nella seconda guerra mondiale

«... Quando il primo settembre 1939 ebbe inizio la guerra, con l'invasione della Polonia da parte della Germania, il governo italiano dichiarò la neutralità, ma al contempo richiamò alle armi tutti gli uomini validi ed emanò le norme per la mobilitazione civile. Così a Brindisi, il podestà, Corradino Panico Sarcinella, l'11 maggio 1940 dispose la compilazione delle liste di censimento di tutta la popolazione civile: d'età compresa tra 14 e 18 anni per gli uomini e dai 14 ai 45 per le donne, nonché di tutti gli uomini d'età compresa tra 45 e 70 anni.

La non belligeranza italiana durò solo 284 giorni e il 10 giugno 1940 l'Italia dichiarò guerra alla Francia e alla Gran Bretagna, schierandosi con la Germania.

Il podestà Panico allora, fece predisporre le carte annonarie per il razionamento dei consumi alla popolazione civile: pane, minestre, riso, farina, zucchero, olio, eccetera. E fece approntare le liste degli alberghi e delle locande, nonché delle abitazioni familiari, in grado e obbligo di ospitare a turno gli ufficiali di passaggio...» -Giuseppe Andriani-



**La nuova Stazione marittima di Brindisi
Completata a guerra già iniziata - 1940**

Con la seconda guerra mondiale la città, che contava 42.000 abitanti, vide ancora una volta capitolare gli interessi commerciali locali agli interessi nazionali che ne fecero una testa di ponte militare, con reparti aerei impegnati nelle operazioni in Grecia e Albania, e con il porto pieno di movimenti di uomini e di materiali militari, per la campagna di Grecia e verso i porti libici di Tripoli e Bengasi.

Durante il corso della guerra la città di Brindisi fu diverse volte oggetto dei bombardamenti aerei effettuati dalla *royal air force* inglese. La prima incursione avvenne il 20 ottobre 1940 e in poco meno di un anno se ne registrarono diverse decine.

In seguito all'incalzare dei bombardamenti aerei sulla città, si costruirono gallerie di ricovero: nei Bastioni del Cristo, in via Casimiro, in Corte Capozziello, in via De Leo, in piazza Angeli e in via Marconi. Quindi si utilizzarono ricoveri approntati in altri punti della città: sotto piazza Santa Teresa, nei pressi della Questura, nello scantinato di Palazzo Tarantini e della scuola Costanzo Ciano e poi altri ancora ai piani interrati di grossi casamenti. Quando i sinistrati dei bombardamenti divennero troppi, il Comune fece costruire centinaia di baracche: Salesiani, Sanatorio, Paradiso e Perrino.

Nel corso del 1941, le incursioni aeree inglesi condussero sul capoluogo ben 21 attacchi tra il 30 ottobre e la fine dell'anno. Il bombardamento aereo più disastroso avvenne nella notte tra il 7 e l'8 novembre 1941: l'incursione ebbe inizio verso la mezzanotte e terminò poco prima dell'alba. In quella terribile notte molti edifici della città furono rasi al suolo dai continui bombardamenti che causarono decine e decine di morti e centinaia di feriti.

Nonostante gli aerei puntassero obiettivi militari, la "mira" fu evidentemente molto imprecisa: Al posto del castello Svevo o della caserma Ederle con tutte le adiacenti infrastrutture militari della Marina, furono completamente abbattuti tutto il conglomerato di case di via Cittadella e tutta una serie di case in via Sant'Aloy. Stessa sorte toccò al palazzo della GIL in corso Umberto I e all'edificio della casa di cura del Dr. Teodoro De Castro in via Indipendenza, entrambi edificati vicini alla stazione ferroviaria centrale.

«... In quella stessa tragica notte furono colpite dalle bombe, la Chiesa dell'Annunziata e la zona di Porta Lecce, dove perì l'intera famiglia Martinelli. Furono bombardate, via Santabarbara, largo Guglielmo da Brindisi e via Lauro, dove abitava l'anziano canonico Pasqualino Camassa che pochi giorni dopo perì a causa delle ferite riportate nel crollo della sua casa.



Bombardamenti: via Cittadella - 8 novembre 1941



Bombardamenti: via Indipendenza - 8 novembre 1941



Bombardamenti: piazza Duomo - 16 dicembre 1941

"Sobbr'alla Difesa" le zone più colpite furono via De Sanctis e largo della Volta, poi quelle fra via Cittadella via Sant'Aloy e via Lucio Scarano. Durante quei bombardamenti, un aereo fu abbattuto dalla contraerea e fu recuperato dal fondo del mare nel 1952, rimanendo per lungo tempo sulla banchina all'altezza del piazzale Lenio Flacco.

Fu bombardata anche la casa di Vito De Marco e Cosima Pati, su via Sant'Aloy quasi sull'angolo con l'attuale via Lucio Scarano. Erano i nonni materni di Albina Aprile -mia madre- che con loro abitava e che li indusse ad abbandonare la casa un solo istante prima che venisse centrata dalla bomba.

Avevano appena attraversato la strada per dirigersi in via Rodi a casa dei genitori di mia madre, ed erano ancora sul marciapiede di fronte alla casa, quando la bomba la colpì in pieno e la fece crollare completamente, lasciando in piedi solo la facciata.

Alcune delle macerie *"ti li scuffulati"* rimasero intatte fino all'inizio degli anni '60 e divennero il campo d'azione di *"noi"* ragazzi nati *"sobbr'alla Difesa"*.

... La caserma Ederle occupava per intero tutto l'isolato rettangolare delimitato dalle attuali quattro strade: via Castello, via Cittadella nuova, viale dei Mille e viale della Libertà.

Esattamente sull'angolo tra via Cittadella nuova e viale dei Mille, dove ora c'è il Circolo ricreativo della Marina, fino a tutta la seconda guerra mondiale era posizionata una garitta della sentinella e -me lo raccontava mia madre- una sentinella era puntualmente presente al suo posto anche durante la terribile notte tra il 7 e l'8 novembre del 1941, mentre infuriavano i bombardamenti inglesi.

Le bombe cadevano in quell'area con sempre maggiore insistenza e una signora anziana che viveva al piano rialzato dell'edificio con gli archi che si affacciava, e si affaccia ancora, su via Sant'Aloy a pochissimi metri da quell'angolo, scorgendo dalla sua finestra socchiusa il soldato, cominciò a chiamarlo ingiungendogli di venir fuori dalla garitta e di rifugiarsi nel portone dell'edificio, molto più solido e un po' meno esposto alle bombe.

La sentinella non volle muoversi e la signora dopo ripetuti quanto inutili richiami, scese per strada, andò alla garitta e materialmente trascinò il soldato fuori fino a farlo rifugiare nel portone dell'edificio.

Erano trascorsi solo pochi minuti da quel momento quando una bomba centrò in pieno la garitta: non ricordo il nome di quell'anziana signora, né mai seppi il nome di quel giovane soldato di sentinella...»
-Gianfranco Perri-



Medaglia d'oro Leonardo Ferrulli
Tenente pilota-Nato a Brindisi il 19.1.1918



Medaglia d'oro Vincenzo Gigante
Partigiano combattente-Nato a Brindisi il 5.2.1901



Medaglia d'oro Aldo Spagnolo
Camicia nera-Nato a Brindisi il 15.5.1920

Dopo quella terribile notte, circa l'80 per cento della popolazione civile di Brindisi si trasferì, per paura, nei più tranquilli paesi vicini della provincia, a Mesagne ed altri.

Sono tristemente sintomatici del clima che regnava in città quell'8 novembre 1941, alcuni dei registri di classe redatti dalle maestre e dai maestri che andarono a scuola quella mattina:

Maria Franco, di 26 anni: "La scuola è vuota. Le famiglie sfollano verso paesi più sicuri. Nessuna presente delle 25 frequentanti. Il Provveditore, da poco giunto in città, ha parlato a noi tutti dell'ora terribile che si attraversa..."

Luigi Pigna, di 31 anni: "La scuola è completamente vuota in quanto tutte le famiglie sono costrette a sfollare. Per misure economiche di combustibile, il Ministro ha protratto le vacanze fino al 18 gennaio. Dei 51 iscritti una decina frequentano perché gli altri si sono riversati nei comuni vicini..."

Matilde Musaio Valletta, di 32 anni: "La disastrosa incursione aerea, durata quasi cinque ore, ha fatto spopolare la città. La scuola è deserta. Le ripetute incursioni aeree hanno fatto sì che tutti sfollino. Dove potremo rintracciare i nostri piccoli? Certamente nei paesi vicini..."

Anche il bombardamento del 16 dicembre 1941 fu particolarmente sofferto, per i crolli che produsse: danneggiò, infatti, l'area di piazza Duomo, colpendo il campanile, l'ospedale civile, l'Episcopio e il palazzo Balsamo. I danni più consistenti furono quelli arrecati alla cella campanaria, che andò distrutta.

Fonti militari riportarono che a Brindisi, a causa dei bombardamenti del novembre 1941, perirono 126 civili e 3.847 persone rimasero senza tetto, mentre risultarono distrutti 30.600 metri quadri di abitato e 31.800 metri quadri furono gravemente danneggiati.

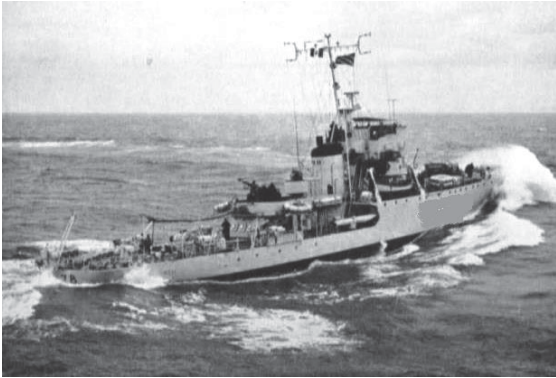
Oltre alle vittime dei bombardamenti, Brindisi dovette lamentare molte altre vittime, tra i soldati e, specialmente, tra i militari della marina e dell'aeronautica: non solamente quelli brindisini, ma anche tutti quelli che dal porto e dall'aeroporto di Brindisi partirono, e non sempre tornarono, per le loro missioni di guerra.

Molti militari brindisini parteciparono e si distinsero sui vari fronti di guerra, e in più di trenta furono decorati.

Tra di loro, tre furono insigniti della medaglia d'oro al valore militare "alla memoria": *Leonardo Ferrulli*, sottotenente pilota; *Vincenzo Gigante*, partigiano combattente; *Aldo Spagnolo*, camicia nera.

Brindisi capitale

Firmato l'armistizio l'8 settembre del 1943, il re Vittorio Emanuele III e il generale Pietro Badoglio capo del governo, la sera del 9 settembre abbandonarono nottetempo Roma e si diressero a Pescara dove s'imbarcarono sulla nave militare "Baionetta" dirigendosi a Sud, con a bordo la regina Elena, il principe ereditario Umberto e un buon numero di alti funzionari del regno, militari e civili, mentre tutti i ministri del governo, a eccezione di quello della marina e quello dell'aeronautica, rimasero a Roma, ignari di quella partenza.



La nave Baionetta sulla quale il re giunse a Brindisi

Il pomeriggio di venerdì 10 settembre 1943 il comandante della piazza marittima di Brindisi, ammiraglio Luigi Rubartelli, ricevette, via radio e rocambolescamente, la notizia dell'arrivo della nave Baionetta con il suo regio carico.

I Tedeschi avevano lasciato Brindisi la sera prima diretti verso Nord, mentre non erano ancora giunti in città militari delle forze alleate e così, il re decise di sbarcare a Brindisi e si alloggiò con la sua famiglia nella palazzina dell'ammiragliato.

La mattina del giorno seguente, 11 settembre, il re dispose che il governo dovesse rimanere a Brindisi e convocò una sua prima riunione formale nella stessa palazzina dell'ammiragliato.

I sovrani trovarono una città quasi deserta, dove le condizioni di vita erano molto difficili. Mancava tutto e tra i pochi abitanti rimasti, ve ne erano molti che finanche soffrivano la fame.

Oltre la metà dei Brindisini, infatti, era ormai da tempo sfollata nei vari paesi della provincia per timore dei bombardamenti che avevano colpito e distrutto le case, le strade e molte chiese, edificazioni simbolo prescelte -si disse- per così fiaccare il morale della popolazione, mentre avevano

stranamente risparmiato i tanti obiettivi militari presenti in zona.

In quell'atmosfera, durante la sua permanenza a Brindisi, il re rimase quasi sempre nel castello, uscendo raramente, sempre in auto, ospite presso alcune famiglie nobili della zona, dando così l'impressione che non volesse avere contatti con la popolazione brindisina.

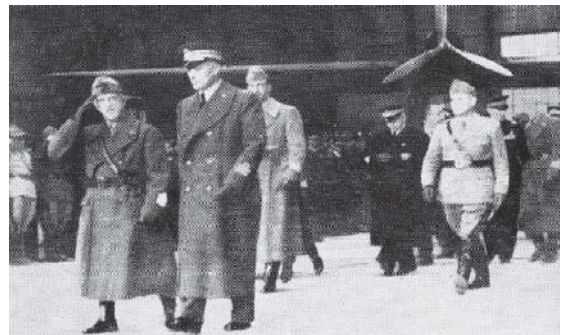
Alcune testimonianze dirette ricordano quel re come una persona molto triste, preoccupata, probabilmente illusa di poter rientrare presto a Roma.

La regina Elena invece, ebbe un atteggiamento di maggior interesse verso la popolazione brindisina e partecipò in più occasioni a iniziative di beneficenza.

Solo in occasione della sua partecipazione a una messa celebrata in aeroporto, il re ebbe modo di incontrare la gente di Brindisi.



Vittorio Emanuele III in aeroporto a Brindisi - 1943



Poiché quasi tutti i ministri erano rimasti a Roma, si pensò di ricostituire il Consiglio dei Ministri con sottosegretari plenipotenziari e così, il 13 novembre si poté annunciare la costituzione del nuovo governo, la cui composizione fu pubblicata il 18 novembre 1943 sul primo numero della "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia-Serie Speciale" stampata a Brindisi nella Tipografia Ragione.

Il nuovo governo, composto da 12 ministri, s'installò nei locali della prefettura, in piazza Dante, in cui tenne la sua prima riunione ufficiale il 24 novembre 1943.

E così, l'attività amministrativa del governo, dopo un inizio con logistica critica, riprese lentamente a funzionare.

Da Brindisi si cercò anche di ricomporre l'ormai sfaldato esercito italiano, che da quel re era stato lasciato ignobilmente senza ordini e completamente allo sbando, partendo dalle divisioni militari che in quella fatidica data si trovarono dislocate nella provincia di Brindisi e Taranto, perché poste a difesa delle basi navali.

A Brindisi, il 28 settembre 1943 fu costituito il Raggruppamento Motorizzato, composto di tre battaglioni e comandato dal generale Vincenzo Dapino.

A Brindisi si trasferì anche la Reale Accademia Navale, giungendovi da Venezia a bordo della nave Saturnia il 12 settembre del 1943 e prendendo sede nel Collegio Navale. Il 14 settembre arrivarono a Brindisi anche le due navi scuola, i velieri Americo Vespucci e Cristoforo Colombo.

L'Accademia navale rimase a Brindisi, nella sede del Collegio navale, fino al rientro nella sua sede storica di Livorno, il 20 luglio del 1946.



Americo Vespucci e Cristoforo Colombo i due velieri dell'Accademia Navale nel porto di Brindisi - 1943

Inizialmente, il territorio su cui il nuovo governo poté estendere i suoi poteri, si limitò alle province di Brindisi Lecce Taranto e Bari e a tutta l'isola della Sardegna, dando così inizio al Regno del Sud, che visse all'ombra dell'occupazione militare alleata, costantemente e strettamente supervisionato dalla *Allied Military Mission* che fin dal primo giorno dopo l'arrivo del re a Brindisi, giunse in città e s'installò nell'Hotel Internazionale.

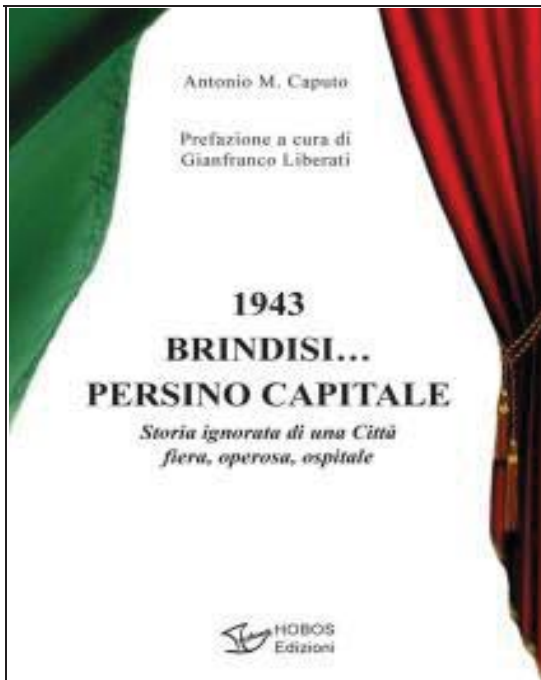
Poi, l'11 febbraio 1944, gli Alleati consentirono finalmente il trasferimento dei territori meridionali occupati, Sicilia, Calabria, Basilicata e la provincia di Salerno, al Regno del Sud e così, dopo cinque mesi a Brindisi -per l'esattezza 154 giorni- il re e il governo di Badoglio si trasferirono a Salerno.

Si chiuse così una parentesi d'indubbia risonanza nel contesto della storia della città: Brindisi fu capitale d'Italia. Un fatto storico destinato però a essere formalmente controverso. Da una parte coloro i quali ne sostengono, oltre alla storicità, anche la piena legalità, e dall'altra parte coloro che, ufficialmente i più, al contrario non la sostengono. Questi alcuni degli argomenti a sostegno delle due tesi opposte:

Rosario Jurlaro: "Brindisi può essere considerata capitale del regno a tutti gli effetti, anche se di una nazione divisa in due parti. Furono aperte le sedi dei ministeri in alcuni edifici del centro storico e presso la Tipografia Ragione furono stampati alcuni numeri della Gazzetta Ufficiale, firmata da Vittorio Emanuele III, con in calce scritto Brindisi. A Brindisi il governo prese decisioni importanti, e tra queste la dichiarazione di guerra alla Germania. In sostanza, Brindisi svolse in quella fase tutte le funzioni fondamentali di capitale del regno..."

Roberto Piliago: "Brindisi è stata solo la sede casuale di un governo molto precario, privo di un'effettiva sovranità, perché sotto il diretto controllo delle forze militari angloamericane. La fiducia degli ex nemici nel re e nel capo del governo Badoglio era assai limitata, per non dire inesistente ed entrambi erano considerati puramente strumentali alla buona riuscita del piano alleato d'invasione dell'Italia. Non è esatto, quindi, parlare di Brindisi capitale d'Italia, e neppure del cosiddetto Regno del Sud. La scelta di una capitale può avvenire soltanto in piena libertà, senza costrizioni o condizionamenti di alcun genere, con un atto ufficiale del governo e del parlamento..."

Giuseppe Teodoro Andriani: "Brindisi è stata capitale d'Italia, come lo dimostra non solo la presenza di un governo, ma anche quella del re. La partenza precipitosa da Roma di Vittorio Emanuele III è da intendersi come un'esigenza nazionale per mettere in salvo la monarchia, evitando la cattura del sovrano, che sarebbe diventato ostaggio in mano alle truppe tedesche. Pertanto, si può parlare di un trasferimento delle massime cariche dello Stato al fine di assicurarne lo svolgimento delle funzioni e la continuità legale, salvando la persona del re e nominando nuovi ministri di un governo che venne riconosciuto, come lo dimostra l'invio d'ambasciatori dalla Russia e poi dal Regno Unito e gli Stati Uniti..."



E più recentemente, il professor *Antonio M. Caputo*, con un suo libro su questa vicenda storica, ha voluto dare risalto all'impegno e alla funzione che la città e il suo circondario svolsero effettivamente nei mesi in cui Brindisi fu capitale d'Italia, segnalando come quell'evento non costituì per Brindisi un semplice ricovero di fortuna, scelto a caso. Da Brindisi ripartì lo Stato, si risvegliò l'orgoglio nazionale che la dittatura e la disastrosa guerra avevano disperso. Anche se non era certamente a Brindisi, o comunque in Italia, che si decidevano le sorti della guerra, però da Brindisi a quegli eventi si partecipava di fatto, garantendo collegamenti e supporti fondamentali alle unità combattenti, oppure assistendovi impotenti, anche per le pesanti condizioni imposte a chi era uscito sconfitto dalla guerra, come fu per la tragedia patita dai nostri militari nelle isole greche.

Bibliografia:

- *1943 BRINDISI... PERSINO CAPITALE*: A.M. Caputo - 2015
- *BRINDISI CAPITALE. PARLANO GLI STORICI*: G. Membola - 2013
- *GIANFRANCO PERRI RACCONTA 50 FOTO DI BRINDISINI LA MIA GENTE*: G. Perri - 2013
- *BRINDISI DA CAPOLUOGO DI PROVINCIA A CAPITALE DEL REGNO DEL SUD*: G. Andriani - 2000

Brindisi in cerca di un'identità - dal dopoguerra agli anni '60 -

Il secondo dopoguerra a Brindisi fu, come nel resto d'Italia, naturalmente ancor più difficile del primo; questa volta senza nemmeno la consolazione morale della vittoria. Una città molto impoverita e abbattuta, oltre che nello spirito, anche nel fisico. Il solo aspetto positivo e probabilmente unico motore di spinta, la fiducia nella democrazia a caro prezzo riconquistata assieme alla speranza di un futuro che -fu promesso dalla nuova classe politica e dirigente della città- sarebbe stato certamente migliore, in una nazione per la prima volta repubblicana.

Il presidente della Provincia, il dottor Antonio Perrino, così scarnamente riassunse la situazione:

"... Una città prostrata all'occupazione militare, con un porto ridotto allo stato di laguna deserta, con recinti di filo spinato rugginoso lungo tutto l'arco delle banchine, con miserabili aggregati di baracche e di tuguri fin nel cuore dell'abitato, con un'economia esausta, una classe dirigente allo sfacelo, poche e malandate scuole, una rete viaria disastrosa, una massa di disoccupati famelici e impreparati alle nuove esigenze del lavoro..."

I servizi pubblici, quali trasporti, sanità e igiene, erano quasi collassati. La disoccupazione era altissima. Il bilancio comunale era deficitario e scarseggiavano le risorse finanziarie.

La carenza di alloggi fu tra i problemi più gravi difficili e impellenti da affrontare: il ritorno dei militari, l'arrivo dei profughi ed esuli provenienti dalle ex colonie, dall'Albania e dai territori perduti della Venezia Giulia, l'Istria e la Dalmazia, e quello dei forestieri provenienti dalle campagne e province vicine, incrementò la domanda di alloggi la cui disponibilità già scarseggiava, anche in conseguenza delle vicende belliche, con oltre 3.000 vani distrutti e più di 2.000 danneggiati.

Verso la metà degli anni '50, la popolazione cittadina residente superò le 65.000 unità -nel 1959 si giunse a 70.000- mentre centinaia di famiglie non avevano ancora potuto abbandonare quelle baracche o scantinati o locali abusivamente o per tacita tolleranza invasi, come caserme, edifici scolastici o edifici privati ritenuti pericolanti, dove erano state costrette a cercar rifugio.

Nel campo produttivo privato la situazione del dopoguerra non fu certo più rosea: il porto, perso il suo ruolo strategico militare, restò quasi inattivo; l'agricoltura e specialmente il settore vitivinicolo sul quale la città si reggeva, visse una gravissima crisi e

l'industria meccanica, la SACA in primis, senza più le commesse statali, cominciò a licenziare i dipendenti.

Il 31 marzo 1946 ci furono le elezioni amministrative e la maggioranza di sinistra che risultò vincitrice, nominò sindaco Francesco Lazzaro, il quale già veniva esercitando quella funzione dal novembre del 1945, in quanto designato dal comitato comunale di liberazione. Lazzaro restò in carica fino all'aprile del 1948, quando una nuova amministrazione nominò sindaco il democristiano Vincenzo Guadalupi.

Di fronte alla generalizzata crisi dei settori agricolo e meccanico industriale di Brindisi, gli amministratori della città concentrarono la loro attenzione sulla valorizzazione del grande potenziale legato al porto, promuovendo la costituzione di un punto franco con annessa area industriale: s'individuaron le strategie e nel dicembre 1949 si costituì tra grandi speranze e aspettative il "Consorzio Porto di Brindisi" in un clima di generalizzato ottimismo.

In pochi anni però, quell'ambizioso progetto rischiò di naufragare precocemente, un po' a causa delle inefficienze, le rivalità e i conflitti d'interesse tra i consorziati, ma soprattutto a causa della spietata, e per molti versi sleale, concorrenza del porto di Bari.

Dopo una lunga gestione commissariale, il consorzio del porto riattivò la sua azione, sotto la presidenza di Teodoro Titi e con la partecipazione dell'avvocato Lazzaro, nel frattempo rieletto sindaco della città, e in coincidenza con l'approvazione da parte del parlamento nazionale, della legge costituente il punto franco con l'assegnazione di risorse finanziarie per le prime opere dell'area industriale.

Nonostante la ripresa dell'attività del consorzio però, il porto di Brindisi a metà degli anni '50 non era ancora riuscito a decollare, pur mantenendosi tra gli scali più frequentati in quanto a movimento di passeggeri: i collegamenti con Grecia, Jugoslavia, Turchia e Medio Oriente, collocarono il porto di Brindisi al terzo posto in Italia, dopo Genova e Napoli, con un totale di passeggeri che nel 1959 raggiunse 77.500 unità, con un totale di 1.513 navi approdate, includendo quelle mercantili.

Anche l'aeroporto di Brindisi registrò un importante incremento del traffico passeggeri, raggiungendo volumi importanti, con le operazioni delle linee aeree inglesi *Airwork* e *Skyway*, la linea ellenica *Olympic* e la compagnia nazionale LAI: nel 1959 si effettuarono 2.328 voli di linea, di cui 706 italiani e 1.622 stranieri, raggiungendo un totale di 21.349 passeggeri, di cui 6.233 italiani e 15.126 stranieri.

Il traffico mercatile portuale invece, in attesa dello sviluppo del punto franco e dell'annessa area industriale, continuò ancora a languire, restando essenzialmente limitato al carbone per le ferrovie e, per la Montecatini, ai fosfati, la pirite e vari prodotti chimici: le statistiche registrarono per l'anno 1959, solo 90.000 tonnellate di traffico merci.

Il 1956 fu per Brindisi un anno difficile e sfortunato, da tanti punti di vista: All'inizio dell'anno un'inusuale pesante nevicata generò una lunga serie di gravi ripercussioni, specialmente in tutto il già sofferto settore agricolo e poi, verso la fine dell'anno, il 19 novembre, la città fu colpita da un violento nubifragio -un ciclone si commentava- che provocò ingenti danni alle infrastrutture e soprattutto alle tante case umili dei quartieri popolari. E poi, oltre alla natura, ci misero di loro anche gli uomini: gli amministratori della città.

Il 1956, infatti, fu l'anno in cui l'amministrazione cittadina dispose il criminale abbattimento della settecentesca torre dell'orologio eseguito il 13 febbraio, ma anche quello in cui maturò la scellerata decisione di sradicare il Parco della Rimembranza e ciò che restava dello storico quartiere marinaro delle Sciabiche e, ancora, fu l'anno in cui si ratificò la delittuosa risoluzione che dichiarò il Teatro Verdi "inagibile e pericolante", predisponendolo così alla successiva demolizione "... in quanto non rispondeva più alle esigenze per le quali era stato costruito, non era un monumento degno di essere conservato, e l'area di grande valore in cui si trovava poteva essere meglio utilizzata".

Le scelte politico-amministrative che scandirono quegli anni della storia di Brindisi, piegandone inesorabilmente il profilo, inducono inevitabilmente a parlare di "scempio" quando si ricordano quelle volgari misure che privarono la città di prestigiosi pezzi della propria storia, senza con tale enfasi correre minimamente il rischio di cadere nella manifestazione di quei sintomi del vittimismo congenito, che pur alle volte attanaglia il nostro ego e lo spirito campanilista.

Le bellezze a cui Brindisi fu forzata a rinunciare, in quegli anni in cui -qualcuno così lo continua ancora ad affermare nel vano tentativo di giustificare- diverse erano le sensibilità e le priorità, ormai non potranno ritornare e quindi, solamente resta poterne ricordare la storia, le sembianze e l'importanza che ebbero per la città e per la sua comunità, con la speranza che il racconto di quell'infausta catena di assurde ed imperdonabili azioni distruttive possa costituirsi in monito per le generazioni presenti e future della città.

"Gli accaniti congiurati, che impuniti imperversarono sotto il segno della bruttezza contro le nostre belle città, hanno dannato alla demolizione l'interessante barocca torre dell'orologio, poiché per loro è più facile demolire che creare opere che possono reggere il confronto con quelle, pur modeste del passato"

-Nicola Vacca-



L'abbattiment della Torre dell'orologio



L'abbattimento del Teatro Verdi



La Montecatini

Nel 1931 un'azienda chimica milanese, la società anonima Montecatini, insediò lungo il seno di levante del porto interno, uno stabilimento per la produzione di concimi fosfatici: con 24 tra edifici e locali accessori, dei quali a Sant'Apollinare è ancora oggi testimonianza il capannone, detto "ex Montecatini".

Gli occupati raggiunsero il picco massimo di 150 unità, ma poi furono diminuendo e nel 1958, a causa della concorrenza di altri prodotti sul mercato, si decise la sospensione del reparto maggiore, quello del solfato di rame, rimanendo attivo solo quello minore del perfosfato.

Verso la fine degli anni '50, si fu consolidando l'idea di una nuova politica per il Mezzogiorno italiano, che prevede la creazione di nuove aree di sviluppo industriale, seguendo la strategia di impiantare grandi stabilimenti con l'obiettivo e la speranza di stimolare intorno ad essi uno sviluppo che, indotto da una serie di piccole e medie industrie, potesse finalmente radicare un'economia industriale e quindi promuovere e poi incoraggiare la diffusione di una mentalità imprenditoriale anche nelle regioni meridionali ancora economicamente depresse.

In quel contesto, Brindisi, animata dall'aspirazione di appropriarsi di un ruolo che le restituisse prestigio nel contesto nazionale e internazionale, e spinta dalla necessità di uscire da una crisi economica e dal conseguente dramma della disoccupazione, si fece avanti quando i suoi influenti politici e gli amministratori dell'epoca, con l'onorevole Giulio Caiati in prima fila, si convinsero che quel modello di sviluppo fosse ormai l'unico possibile per risollevarle le sorti della città.

Ignari loro: che molti di quei grandi impianti sarebbero finalmente diventati "cattedrali nel deserto"; che i tentativi di creare una rete di piccole industrie e stimolare iniziative economiche locali sarebbero per lo più falliti; che quel modello di sviluppo sarebbe risultato estraneo al contesto in cui fu impiantato; che i danni ambientali causati sarebbero stati gravissimi; che gli errori commessi sarebbero risultati irreversibili e il tempo perduto... impossibile da recuperare.

Ma tutto questo lo possiamo, aimè, e lo dobbiamo dire adesso, mentre -però- dobbiamo anche ricordare come la notizia dell'impianto di un grande complesso industriale in città, annunciata alla fine del 1958 dal presidente della Montecatini, Carlo Faina, generò un'enorme ondata di entusiasmi, tra la popolazione e tra tutti i suoi dirigenti.



Capannone Ex-Montecatini



**Inaugurazione e posa della prima pietra
Montecatini di Brindisi - 8 marzo 1959**

L'8 marzo dell'anno successivo, l'onorevole Antonio Segni, presidente del Consiglio dei ministri, con la benedizione dell'arcivescovo Nicola Margiotta, pose la prima pietra del nuovo stabilimento Montecatini che, si disse allora, rappresentava la realizzazione più ambiziosa dell'industria chimica italiana.

Il giornalista Nino B. Lo Martire, in un suo lungo, dettagliato e sintomatico articolo del gennaio del 1963, intitolato "Il momento magico di una città", così raccontò quell'inizio:

«... Giunge nella nostra città la notizia che la grande industria del Nord ha in animo di porre le basi per la costruzione di uno dei maggiori complessi petrolchimici d'Europa. La notizia corre di bocca in bocca, di casa in casa, vola come il vento e apre il cuore dei Brindisini alla speranza che si avvicina sempre più alla certezza. Un'atmosfera febbrile segue l'ansia della popolazione e, quando i primi tecnici danno mano alla realizzazione dello stabilimento, braccianti, coltivatori, barbieri, venditori ambulanti, disoccupati e sottoccupati, accorrono per essere assunti. Nella zona, una volta coltivata a carciofi, il complesso petrolchimico prende forma e sostanza...

... 850 ettari, quattro volte la superficie urbana di Brindisi, 100.000 metri cubi di calcestruzzo, mezzo milione di quintali di materiali metallici, 200.000 metri cubi di fabbricati, 20 imprese edili e 15 meccaniche per complessivi 4.500 lavoratori oltre a un centinaio di altre ditte che in ogni parte d'Italia hanno lavorato per fornire tutte le apparecchiature richieste per la realizzazione di 27 impianti chimici, una centrale termoelettrica e molto altro, sono un primo consuntivo della gigantesca impresa...

... L'atmosfera febbrile del montaggio ha lasciato il posto a quella più raccolta dell'imminente inizio della produzione con le installazioni pronte e funzionanti, indicando la nascita di una città nuova nella quale la nostra generazione ha la ventura di vivere una vita diversa, più umana, di quella vissuta dai nostri padri e nonni. Le ciminiere degli opifici industriali del petrolchimico già svettano nel cielo quale segno tangibile che il vecchio Mezzogiorno ha ormai i giorni contati e che l'oggi di Brindisi è già differente da ieri e il domani si annuncia più prospero del presente...» -Nino B. Lo Martire-

In effetti, un'aria di festa e di soddisfazione circolava in città, insieme alla convinzione di poter scorgere finalmente un diverso orizzonte per Brindisi, di realizzare un sogno, di abbandonare il vecchio Sud derelitto e garantire alle generazioni successive una vita migliore di quella vissuta dai loro padri.

E anche se ci fu qualche timida riserva da parte dei politici collocati più a sinistra, che pur apprezzando i numerosi posti di lavoro che l'impianto avrebbe assorbito manifestarono scetticismo sull'annunciato contagio lavorativo alle piccole imprese, in genere i meridionalisti non sollevarono obiezioni di fondo e anzi clamorono al progresso che stava finalmente arrivando al Sud sull'onda petrolchimica.

Aldilà delle analisi economiche e delle riflessioni di carattere politico, l'installazione del petrolchimico proiettò la città e la sua provincia nel contesto del processo di industrializzazione del paese e stravolse comunque la realtà brindisina. Una realtà periferica e arretrata, che fino a quel momento aveva con insistenza cercato per lungo tempo, senza però trovarla, una propria identità nell'ammodernamento dell'agricoltura, nello sviluppo per sé dei traffici commerciali e nelle strategie militari dei vari governi.

L'insediamento della Montecatini a Brindisi fu quindi conseguenza di scelte compiute dall'alto e rispondenti all'avvento della società industriale in Italia e alla logica dell'integrazione del paese nel sistema economico mondiale.

E Brindisi, con tale insediamento assunse un'identità industriale: un'identità evidentemente imposta, anche se allo stesso tempo, e comunque, ben accettata da quasi tutti i Brindisini di allora.

Nel primo anno di funzionamento vennero lavorate 1.500.000 tonnellate di petrolio, producendo propilene, etilene, butadiene e altro. Per completare il ciclo produttivo vennero sottoposte a elettrolisi 200.000 tonnellate di salgemma provenienti dalle miniere siciliane, da cui si ricavarono cloro e soda caustica, mentre dal mare fu estratto il bromo.

Inizialmente il complesso fece capo a due distinte società, ovvero la Montecatini e la Polymer: la prima possedeva gli impianti dell'area petrolifera e la seconda quelli per la produzione del policloruro di vinile. Le due società si fusero nel 1968 e l'intero complesso petrolchimico di Brindisi passò sotto la direzione della Montedison, con un'unica gestione.

Nel 1964, a lavori d'installazione completati e a due anni dall'avviamento, il numero totale di dipendenti, principalmente operai, si assestò sui 4.550, ai quali se ne aggiunsero all'incirca altri 3.000 delle imprese appaltatrici che si occuparono sostanzialmente di manutenzione, costituendo questi ultimi, quasi per intero, l'indotto, che finalmente restò insoddisfacente perché molto inferiore alle ottimistiche previsioni iniziali, deludendo così tutte le aspettative.

Il personale fu organizzato secondo tre livelli principali: una fascia dirigenziale superiore, costituita prevalentemente da personale non locale, con pochi contatti con le maestranze; una fascia intermedia, costituita dai capi sezione e dai capi reparto coadiuvati dagli assistenti tecnici, di varia provenienza; e infine le maestranze, suddivise a loro volta in varie categorie.

Gli operai giunsero per due terzi dalla provincia brindisina e per il restante terzo, salvo qualche eccezione, dalle province pugliesi limitrofe.

Ebbero per metà un'età compresa tra i 21 e i 30 anni e per un terzo un'età compresa tra i 31 e i 50 anni; pochi i giovanissimi e ancor meno i più anziani.

Provennero per una metà da famiglie legate all'agricoltura, anche se in realtà loro stessi lavoravano nei settori secondario e terziario già prima dell'entrata nella nuova impresa, a dimostrazione che a Brindisi si era già entrati in un ambiente preindustriale urbano, ovvero in un territorio in cui una lunga tradizione di artigianato e commercio aveva reso già totalmente cittadino lo stile di vita.

In generale però, le reali possibilità occupazionali generate dall'industria risultarono, a consuntivo fatto, insufficienti a soddisfare tutte le grandi aspettative che si erano generate nella popolazione della regione e, inoltre, essendo una gran parte dei posti di lavoro creati 'a tempo', il sistema finì col produrre un definitivo sradicamento della manodopera dalla campagna e da altri settori tradizionali aggravandone la crisi già in atto, senza, peraltro, neanche riuscire a stabilizzarla del tutto nell'industria: pertanto, di fatto e purtroppo, alla fine della giornata, si trattò di un parziale, ma ugualmente clamoroso, fallimento.

Bibliografia:

- *IL PETROLCHIMICO A BRINDISI*: T. Schirinzi - 2014
- *LO SVENTRAMENTO DELLE SCIABICHE DAL 1900 AL 1959*: G. Perri - 2012
- *L'ISOLA DI WIGHT AGOSTO 1970. IO C'ERO*: G. Perri - 2011
- *ALLA RICERCA DI UN RUOLO. BRINDISI 1946-1960*: A. Mita - 2000
- *BRINDISI NEL DOPOGUERRA. 10 ANNI DI STORIA POLITICA*: Archivio di Stato di Brindisi - 1988
- *BRINDISI IERI OGGI DOMANI*: N.B. Lo Martire - 1968



Ai Giardinetti della Stazione marittima - Foto Pino Spina



Traghetti per la Grecia: in partenza e in arrivo



Corso Garibaldi

La dolce vita brindisina

“Poveri ma contenti”: un *refrain* certo! Forse anche un po’ troppo usato e finanche abusato. Eppure, di amici, miei contemporanei oppure di una mezza generazione precedente la mia, nati -per meglio precisare- giusto a cavallo della guerra o poco dopo, che quel *refrain* lo sentono “proprio” a tutti gli effetti, io -a Brindisi- ne ho e ne ricordo veramente tanti.

Naturalmente “la dolce vita” fu, per antonomasia, quella vissuta sul *set* della capitale romana tra la seconda metà degli anni ‘50 e la prima metà dei ‘60, intorno al mondo un po’ fantasioso e artificioso dei divi e delle dive di cinecittà, ma in qualche misura l’intero paese ne restò contagiato, di un contagio che attecchì, specialmente e di più, in alcune delle città italiane: Brindisi fu, di certo, una tra quelle!

Ed ecco qui il racconto della Brindisi “povera ma contenta” di quegli anni, nella trascrizione -da me liberamente riassunta- di alcuni pochi passaggi dell’intervista di Iole La Rosa a Giorgio Tricarico Giancarlo Cafiero e Galiano Lombardi, pubblicata sul mensile TuttoBrindisi del luglio-agosto 2010.

Un’immagine della vita estiva brindisina di quegli anni, con la mitica spiaggia di Sant’Apollinare e la sua rotonda, i traghetti colmi di turisti con le sempre suggestive partenze per la Grecia India o Israele, i corsi con le luci delle insegne luminose in varie lingue pieni di turisti e di giovani con gli zoccoli e costantemente impegnati in tentativi di abordaggio delle belle ragazze -straniere e nostrane- i pomeriggi danzanti e le tante notti trascorse all’Estoril Club fondato da Lilli Malcarne, o alla Sciaia a mare, con la frequente partecipazione di tanti tra i più famosi e gettonati artisti di quell’epoca: Fred Bongusto, Peppino Di Capri, Mina, Lucio Battisti, Domenico Modugno, eccetera, accompagnati nelle loro esibizioni dai tanti bravi artisti e gruppi musicali brindisini, i ‘complessi’, come allora si chiamavano.

«... “Non avevamo tanto, ma vivevamo bene e ci sentivamo quasi sempre felici, o comunque sereni”, esordisce Giorgio Tricarico con una luce speciale che gli illumina lo sguardo. “La città viveva nel porto e con il porto, che era pieno di navi e traghetti, italiani e non, che attraccavano e salpavano di giorno e di notte”, aggiunge Giancarlo Cafiero. “Dai treni, nella Stazione Marittima, scendevano ragazzi e ragazze che arrivavano da tutto il mondo. Noi attendevamo con particolare interesse soprattutto il treno proveniente da Parigi, pieno di francesi, ma giungevano in città anche tanti inglesi, tedeschi e nordici”, ricorda Galiano Lombardi.



Nave Ausonia nella Stazione marittima



La spiaggia di Sant'Apollinare



La rotonda sul mare di "Santa Pulinara"



La terrazza dell'Estoril Club

... Tutti noi ci adoperavamo per imparare le lingue, fosse solo per un approccio con le turiste. Eravamo sempre disponibili e interessati ad accompagnare ogni passeggero in transito, presso le biglietterie o presso qualche indirizzo speciale. Chiedevamo con curiosità particolari della loro vita e dei loro luoghi di provenienza. Eravamo affascinati e fortemente stimolati da tutta quella gente, che ci appariva diversa, a volte strana, altre bizzarra, di certo emancipata rispetto alla molto più tradizionale e convenzionale cultura del nostro sud.

... Alcuni turisti approfittavano della sosta a Brindisi per concedersi un bagno al mare e abbordavano le barche a vela che li portavano sulle spiagge di Sant'Apollinare, la Pineta, Fiume Piccolo o Fiume Grande. Altri, soggiornavano per parecchi giorni e partecipavano ai festeggiamenti estivi, sia sulle spiagge che nei locali notturni. A Sant'Apollinare si organizzavano giochi e feste, e alla sera portavamo panini e coca-cola o birra per animare le feste, che a volte duravano la nottata intera intorno ai falò accesi sulla spiaggia. La rotonda sul mare di Sant'Apollinare aveva una magia tutta sua e molti brindisini la associarono alle parole della famosa canzone italiana 'Una rotonda sul mare' interpretata dall'allora gettonatissimo Fred Bongusto, il quale durante l'estate del 1964 trascorse molte sue giornate proprio sulla spiaggia di Sant'Apollinare.

... Particolarmente rinomata era la festa dell'uva: sul lungomare brindisino si esibivano gruppi folcloristici provenienti da ogni parte d'Europa. E poi c'era la 'melonata', la festa per eccellenza nel giorno di Ferragosto: su tutte le spiagge cittadine e sulle banchine del lungomare si aprivano e si distribuivano festosamente gigantesche angurie. Si organizzavano gare, balli, giochi e tanti altri festeggiamenti che duravano per tutta la giornata e proseguivano la notte, con falò, musica e allegria.

... Durante tutta l'estate brindisina, anche i pomeriggi danzanti all'Estoril Club erano molto frequentati e molto ben organizzati: quelle feste pomeridiane permettevano ai più giovani e alle ragazze di poter partecipare, visto che di sera o notte per molte di loro era molto più complicato. La sera tardi, infatti, l'Estoril Club si trasformava in *night* mentre il ristorante della vicina Sciaia a mare si riempiva di commensali provenienti da tutta la regione, con cantanti famosi che vi si esibivano o che vi trascorrevano le loro serate mondane. Era frequente la presenza a cena di celebrità, anche internazionali, o d'importanti e facoltosi personaggi. E dopo cena, immancabilmente... tutti all'Estoril! ...»

-Iole La Rosa-



Il ristorante Sciaia a mare



Il bar dell'Estoril Club - Lilli Malcarne: primo da destra



Giancarlo Cafiero - in... azione nel 1965

Per concludere questo racconto, questo breve ultimo e volutamente "leggero" episodio storico che ho scelto di intitolare "La dolce vita" durato -poco più o poco meno- una decina d'anni, provo a farlo con una domanda seguita da una possibile risposta:

Perché mai è possibile provare ancora così tanta nostalgia collettiva per quella manciata d'anni, trascorsi tanto tempo fa?

Ebbene, una storia continua a essere ricordata, per tutta la vita e con nostalgico entusiasmo, quando ha sottilmente ma incisivamente toccato le sensibilità e quando, allo stesso tempo, è stata vissuta con una buona dose di eccitazione. E quella nostra storia, quella storia italiana trascorsa negli anni a cavallo tra i '50 e i '60, fu proprio vissuta come una specie di "eccitante adolescenza collettiva" in un paese ancora materialmente povero, in cui i padri di famiglia si rimboccarono le maniche e permisero ai propri figli di studiare e alle proprie mogli di avere in casa la lavatrice il frigorifero e la televisione, e poi si comprarono la vespa e anche l'auto, magari spesso firmando una montagna di cambiali, forse con imbarazzo, ma riuscendo sempre a onorare i debiti.

«... Quella nostra "adolescenza collettiva" nel 1960 raggiunse metaforicamente l'apice dell'eccitazione, specchiandosi negli occhi trasognanti di Marcello Mastroianni - in "La dolce vita" - che guardando Anita Ekberg nell'acqua della fontana di Trevi cade in un'ultima ingenua tentazione e dice: "... Sì, sì... vengo anch'io... vengo anch'io". Un'ingenuità che, altrettanto metaforicamente, fu solo qualche anno dopo, tragicamente interrotta sulla costa toscana, da quell'improvvisa curva della via Aurelia, dove l'esuberante Vittorio Gassman - in "Il sorpasso" - guidava euforicamente sotto il sole di Ferragosto, la sua Lancia Aurelia B24 Spider. E, dopo di allora, più niente sarebbe stato lo stesso...» -M. Panella, 2010-

E a Brindisi? ... sarebbero seguiti gli anni '70 e gli '80: quelli del contrabbando e della "sacra corona unita", quelli anche detti della "Malboro city".

«... I ventenni brindisini degli anni '60 oggi hanno i capelli, ammesso che li conservino ancora, incanuti... Erano tutti belli quei giovani brindisini di mezzo secolo fa, anche se poveri in canna... Adesso, la nostalgia li afferra spesso alla gola quando ripensano alle vicende di quegli anni e fanno non poca fatica nel cercare di raccontare ai propri figli di quella... Brindisi che non c'è più...» -Lionello Maci-

Bibliografia:

- *GENTE DI BRINDISI. PROTAGONISTI ANEDDOTI CRONACHE DEL PASSATO*: L. Maci - 2014

BRINDISI

NEL CONTESTO DELLA STORIA



Gianfranco Perri

QUARTA EDIZIONE

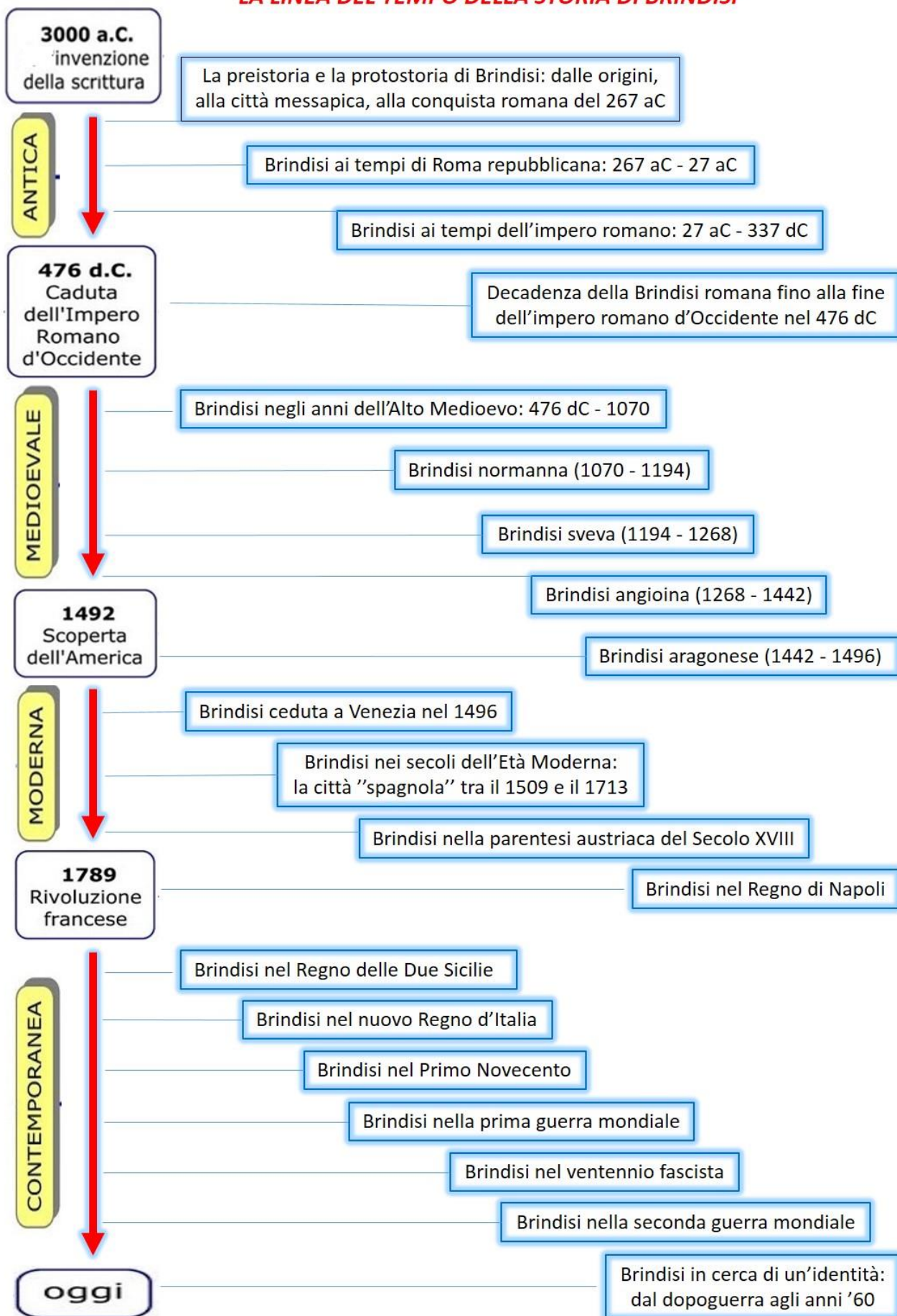
BRINDISI

NEL CONTESTO DELLA STORIA

Gianfranco Perri

Quarta edizione: 2023

LA LINEA DEL TEMPO DELLA STORIA DI BRINDISI



BRINDISI NEL CONTESTO DELLA STORIA

IL CONTESTO DELLA STORIA

La preistoria e la protostoria della Grecia: dalle origini, alle civiltà minoica e micenea alla conquista romana del 146 aC

Roma: dalla fondazione nel 753 aC alla romanizzazione di Brindisi nel 267 aC

Roma repubblicana: dalla conquista dello stivale italico alla fondazione dell'impero

Roma: gli ultimi cent'anni della repubblica 90 aC - 27 aC

Roma imperiale: dal 27 aC al 337 dC

Occaso dell'Impero Romano d'Occidente: fino a Romulo Augustolo nel 476 dC

L'Alto Medioevo: dal 476 dC all'anno 1070

I Longobardi e la questione dell'Iconoclastia

Il Regno d'Italia e il Sud della penisola dopo l'estromissione dei Longobardi

Il Basso Medioevo: dall'anno 1070 al 1492

I Normanni

Federico II imperatore del sacro romano impero

Il sacro romano impero dalla morte di Federico II a Federico III: ultimo incoronato dal papa

Caduta dell'impero d'Oriente nel 1453

Assalto dei Turchi a Otranto nel 1480

Fine del Medioevo e inizio dell'Età Moderna

Nel contesto storico dell'Età Moderna

La battaglia di Lepanto del 7 ottobre 1571

L'amministrazione spagnola nel Regno di Napoli

Le rivolte del 1647 e 1648

Il brigantaggio

Filippo D'Angiò: il re di Spagna Filippo V

80 anni del Regno di Napoli: dal 1735 al 1815

L'uragano napoleonico

Il regno napoleonico di Napoli

Restaurazione in Europa e nelle Due Sicilie

I moti liberali del 1820, 1830 e 1848

L'ultimo re delle Due Sicilie

I difficili inizi del Regno d'Italia

Il Meridione nel nuovo Regno d'Italia

Il brigantaggio nel Regno d'Italia

I governi nell'Italia unita dell'800

Il primo Novecento

La Prima guerra mondiale

Il mondo tra le due guerre mondiali

La Seconda guerra mondiale

L'Italia repubblicana

BRINDISI

La preistoria e la protostoria di Brindisi: dalle origini, alla città messapica, alla conquista romana del 267 aC

Brindisi ai tempi di Roma repubblicana: 267 aC-27 aC

Brindisi durante gli ultimi cent'anni di Roma repubblicana: dal 90 aC al 27 aC

Brindisi ai tempi dell'Impero Romano: 27 aC - 337 dC

Decadenza della Brindisi romana fino alla fine dell'Impero Romano d'Occidente nel 476 dC

San Leucio e il primo Cristianesimo a Brindisi

Brindisi negli anni dell'Alto Medioevo: 476 dC - 1070

Brindisi sotto la dominazione longobarda

Brindisi dai Longobardi ai Normanni tra Bizantini, Saraceni, Slavi e altri

Brindisi normanna (1070 - 1194)

Brindisi sveva (1194 - 1268)

Brindisi angioina (1268 - 1442)

Brindisi aragonese (1442 - 1496)

Brindisi ceduta a Venezia nel 1496

Brindisi nei secoli dell'Età Moderna: la città "spagnola" tra il 1509 e il 1713

Brindisi durante il regno di Carlo V

Brindisi durante il regno di Filippo II

Brindisi nel Secolo XVII

Brindisi nella parentesi austriaca del Secolo XVIII

Brindisi nel Regno di Napoli

Il terremoto del 1743 a Brindisi

Il riaprimo del porto di Brindisi nel 1778

Brindisi in tempi di rivoluzione e d'impero

Brindisi nel Regno delle Due Sicilie

In difesa della città e del porto di Brindisi

Sul tramontare del regno borbonico a Brindisi

Brindisi nel nuovo Regno d'Italia

Il brigantaggio post-unitario nel brindisino

Per Brindisi, infine, primi segnali di progresso

Brindisi nel primo Novecento

Brindisi nella Prima guerra mondiale

Brindisi nel ventennio fascista

Brindisi nella Seconda guerra mondiale

Brindisi capitale

Brindisi in cerca di un'identità: dal dopoguerra agli anni '60

La Montecatini

La dolce vita brindisina

UN LIBRO IMMAGINATO VIAGGIANDO

La storia di Brindisi conta molti illustri nomi di storici di professione e di cultori egregi di storia patria, da Annibale De Leo, per citare solo un grande nome, agli studiosi moderni e contemporanei, da Sirago a Liberati, da Carito a Caputo per fare solo alcuni tra i tanti nomi, cui, oggi, si aggiunge il volume di Gianfranco Perri con un particolare accento e tono.

Il libro di Perri "Brindisi nel contesto della storia" è, innanzitutto, un omaggio d'amore verso la sua città, un libro immaginato viaggiando, dentro le rotte di un professionista che, pur lavorando lontano da Brindisi, non ha mai smesso di guardare alla sua terra d'origine e si è sforzato di inserire la storia della sua piccola patria entro la trama complessa della grande storia.

Da ciò derivano il carattere divulgativo del libro e la sua destinazione privilegiata, il pubblico di quei giovani che desiderano conservare la memoria collettiva della città, senza esagerazioni municipalistiche e col senso della complessità della questione delle storie dentro la storia.

La scrittura di Perri, ariosa e insieme attenta, coglie le immagini di Brindisi "antichissima", per dirla con De Leo, dalla preistoria e protostoria fino agli anni più recenti del secondo dopoguerra: scorrendo le sue pagine, possiamo ripercorrere le vicende storiche più ampie e inclusive, da una parte, e, dall'altra, l'articolarsi specifico di quelle nella trama della vita pubblica di Brindisi, una città che certamente vale molto più della opinione corrente, soprattutto alla luce dei tristi eventi "politici" -o meglio giudiziari- che ne stanno funestando gli ultimi decenni.

Farà bene alla memoria collettiva di quanti hanno a cuore questa bella e quasi sconosciuta città (molti miei amici scrittori, europei e sudamericani, sono rimasti meravigliati dalla bellezza di una città che non conoscevano se non per le memorie storiche della classicità) riportare alla mente non solo le origini della città messapica (una delle ultime a cadere davanti alla conquista romana), ma anche la perdurante importanza, nello scorrere dei secoli, del suo porto da cui partirono l'espansione romana in Oriente, le guerre puniche e quelle contro i pirati illirici, la città di Marco Pacuvio, nella quale fiorirono il commercio, l'agricoltura e il diletto del celebre vino, la città da cui partivano per la Grecia i giovani nobili per completare la loro educazione, la città che vide Cesare, Pompeo e Cicerone e Cesare Ottaviano.

E mi arresto qui per non togliere al lettore il piacere di scoprire i tanti episodi storici che videro poi, nel vorticoso volgere delle varie età storiche, Brindisi protagonista della storia della nostra regione, invasa e occupata, dopo la caduta di Roma, da innumerevoli popoli, dai Longobardi ai Normanni, dai Bizantini ai Saraceni, passando attraverso l'età federiciana e il dominio angioino, aragonese, spagnolo, fino al regno di Napoli e poi ai Savoia.

Non posso, tuttavia, non segnalare, per importanza e rilievo, gli anni della Brindisi nel nuovo regno d'Italia, quando deputato di Brindisi era, nel 1861, Cesare Braico, splendida figura di patriota antiborbonico al quale ho dedicato un testo teatrale messo in scena dal Teatro delle Pietre e poi gli anni mitici della "Valigia delle Indie", che, col completamento e lo sviluppo delle linee ferroviarie, collegò, per quasi quaranta anni, l'Inghilterra, attraverso il porto di Brindisi, a Bombay e suscitò la costruzione di infrastrutture logistiche di capitale importanza.

E poi ancora gli anni del Primo Novecento che videro sindaci come Federico Balsamo, il potenziamento del porto, lo sviluppo di una industria legata alla lavorazione dei prodotti agricoli ed eventi come la costruzione, nel 1903, del Teatro Verdi, la Prima guerra mondiale, l'esplosione della "Benedetto Brin", l'esodo dell'esercito serbo e le pagine di valore scritte dai nostri marinai.

Devo ancora segnalare, per lucidità e impegno, la trattazione della storia di Brindisi nel secondo dopoguerra, un alternarsi di eventi ancora oggi discussi, come l'abbattimento della Torre dell'Orologio, l'incredibile demolizione del Teatro Verdi e del Parco della Rimembranza: sono questi gli anni che Perri definisce gli anni dello "scempio", cui seguirono la rapida industrializzazione con la Montecatini e l'industria chimica i cui gravissimi danni ambientali soffriamo ancora oggi.

Perri, nella conclusione del suo bel lavoro, indugia, con la malinconia di chi quei giorni li ha vissuti, sugli anni che anche a Brindisi possono definirsi della "dolce vita", con l'Estoril Club di Lilli Malcarne e il celebre ristorante La Sciaia a mare, sempre della famiglia Malcarne, che portarono a Brindisi personaggi celebri del jet set, cantanti e artisti che lasciarono il ricordo del loro passaggio. In quel periodo davvero tutto sembrava funzionare a Brindisi e promettere un futuro ben diverso da quello che poi ci è toccato in sorte per una serie di ragioni che è carità di patria ignorare.

Meglio accettare il sapiente gioco ad incastro proposto da Perri e divertirsi a scoprire quanto Brindisi sia ancora oggi "ignorata", per dirla col titolo di un celebre libro.

Ettore Catalano - Università del Salento

BRINDISI NEL CONTESTO DELLA STORIA

Sono, decisamente, un recidivo: non trovo infatti altra definizione più consona al caso. Ancora una volta un libro su Brindisi, sulla storia di Brindisi. E, sia ben chiaro da subito, ancora una volta un libro semplicemente divulgativo della storia di Brindisi.

Ma allora perché un altro? Cosa ha in più questo rispetto a "Schegge di storia brindisina" o rispetto a "Brindisi raccontata"? Ebbene, di più non ha molto: forse solo la, comunque, importante e spero utile organicità e sistematicità con cui la storia di Brindisi è presentata, in rigorosa sequenza cronologica, dalle lontane origini fino ai nostri giorni.

È strano, ma nonostante la vastissima bibliografia disponibile su Brindisi e la sua plurimillenaria storia, i libri pubblicati che presentano tutto l'arco della storia della città in maniera organica e sistematica sono pochissimi, in effetti credo solamente tre, e molto datati: quello del plagiario Andrea Della Monica del 1674, quello del marinaio Ferrante Dascoli del 1886 e infine, quello delle linee essenziali molto -troppo- riassunte del contemporaneo Alberto Del Sordo del 1997.

Questo mio libro però, ha anche qualcosa di diverso e di peculiare. E mi spiego:

Da imperterritito e curioso viaggiatore quale sono da sempre stato e continuo a essere, ogni qualvolta mi son trovato a girovagare, per lungo e per largo e ripetutamente in tutta l'Europa, dell'Ovest e dell'Est come si diceva una volta -e non solo Europa- tra città, monumenti, strade, piazze, palazzi, castelli, parchi, statue, musei, eccetera, mi è sempre venuto spontaneo e quasi inevitabile il cercar di rapportare ciò che -in senso storico- vedevo, con la mia città, con Brindisi.

Mi chiedo, di fatto quasi automaticamente: e a Brindisi? Cosa succedeva mentre qui accadeva tutto questo? A Brindisi chi governava mentre qui c'era questo re, o questo imperatore? Cosa si faceva a Brindisi mentre la grande storia registrava questi eventi?

Ebbene, la risposta che riuscivo a darmi alcune volte era solo approssimata, altre volte entravo in crisi perché non riuscivo a focalizzare: Brindisi era già romana? A Brindisi c'erano gli Svevi o ancora i Normanni? Gli Spagnoli o gli Aragonesi? O forse gli Angioini o gli Austriaci? Ma quest'imperatore germanico o cecoslovacco o spagnolo o turco ebbe qualcosa a che vedere con Brindisi? Questa guerra coinvolse Brindisi? E Brindisi da che parte stava?

Confesso che a volte, quando non c'era ancora google, annotavo un promemoria e, appena possibile, tra libri ed enciclopedie cercavo di ricostruire... ma non sempre mi era possibile. Adesso è tutto un po' più facile... evviva google!

Qualcosa di simile a volte mi accadeva quando, da ragazzo, a Brindisi vedevo o pensavo a qualche peculiare elemento storico cittadino, un palazzo, una chiesa, un monumento, una piazza, una via... Mi capitava di chiedermi: Ma risale a prima o a dopo la caduta dell'Impero Romano? Fu durante le crociate? Fu prima o dopo la Rivoluzione francese?

Non ho idea se, e a quanti, sia già successo qualcosa di simile, ma ad alcuni miei amici brindisini, giovani e meno giovani, mi consta che continui a succedere con frequenza, mentre ad altri non succede semplicemente perché, in genere, le domande non se le pongono, o perché, comunque, non avrebbero troppa voglia di cercarsi le risposte.

Ebbene, questo libro l'ho immaginato -viaggiando- e l'ho scritto -in buona parte anche viaggiando- pensando proprio a tutto ciò. Perché non "raccontare" la storia di Brindisi nel contesto della storia? E così facilitare ai ragazzi e ai giovani e non giovani brindisini, e a tanti dei miei amici, e non solo, a meglio orientarsi nell'oggettivamente complessa articolata e comunque densissima e avvincente storia plurimillenaria della città?

Poi, presa la decisione, la mia abitudine pedagogica da professore e la mia formazione tecnica da ingegnere hanno fatto il resto: una proposta chiara, semplice e schematica, con un testo su due colonne parallele; sulla colonna di sinistra il "contesto della storia" e su quella di destra la "storia di Brindisi".

Due testi di fatto del tutto separati: ognuno dei due da poter essere letto in maniera del tutto indipendente dall'altro. L'idea è che si possa scorrere la storia di Brindisi e, nel momento in cui lo si ritenga opportuno e utile, o necessario per meglio recepire o valorizzare quella storia, si possa al contempo consultare il contesto storico in cui quella storia di Brindisi trascorse.

Spero che questo mio contributo, nella sua semplicità intrinseca al suo carattere divulgativo, possa essere in qualche misura apprezzato e soprattutto possa, comunque, contribuire a una maggior diffusione della storia di una città che di storia con la "S" maiuscola è profondamente pregna.

Una storia che è importante si conosca bene, soprattutto tra i giovani, affinché costituisca l'insurrogabile base per la conservazione della memoria collettiva della propria città, nella consapevolezza che la rimozione del passato corrisponde inesorabilmente alla rimozione del futuro.

In questa nuova Edizione ho apportato varie necessarie correzioni, parecchie di forma e poche altre rettificando alcuni elementi che mi sono stati segnalati essere inesatti.

Gianfranco Perri

giugno 2016 – dicembre 2023

«Io ti dico che se nelle tue vene non circola l'eredità dei millenni, che se nel tuo cuore non canta il poema delle lontane memorie, tu non sei un uomo, non rappresenti un popolo, né puoi vantarti d'essere membro d'una nobile città»

Cesare Teofilato

BRINDISI... (*)

La storia della città può riassumersi in quella del suo porto e intendersi nel più generale quadro di riferimento offerto dall'evoluzione dei rapporti fra gli stati rivieraschi del Mediterraneo e dei grandi itinerari commerciali saldanti Europa, Africa ed Asia.

Città segnata da relazioni nel senso opposto della tensione e della concordanza appare Brindisi. Ricordano e sono relitti di un Mediterraneo scisso, le sue fortezze di mare e di terra, le torri a difesa della costa, le mura su cui i sovrani di Spagna vollero fossero ostentate le loro insegne araldiche. Di segno opposto sono altri riflessi del passato: l'arca-reliquiario di San Teodoro, i cui resti mortali furono in Brindisi traslati da Eucaita e sono ora custoditi nella basilica Cattedrale; ciò che rimane del quartiere degli Schiavoni; le tracce di un cimitero degli Albanesi che il caso ha voluto fossero fermate nei contrafforti della chiesa di San Paolo; il reticolo della Giudea. I recuperi e le interpretazioni di motivi culturali islamici e bizantini rimandano invece a scambi ed apporti reciproci fra oriente e occidente.

A prescindere da altri possibili riferimenti, già l'insediamento di Punta Le Terrare sulla sponda di levante del porto medio, si è ritenuto possibile legare ai protostorici itinerari dell'ambra e dell'ossidiana ed inserire nel novero dei siti interessati da frequentazioni micenee.

La presenza di una colonia corinzia, di cui tracce consistenti furono scoperte nel secolo scorso sull'area interessata allora dalla costruzione della stazione ferroviaria, ai margini della Mena e quindi di quello che poteva essere un porto-canale, documenta una fase nei rapporti fra le due sponde dell'Adriatico che l'arrivo dei Messapi doveva rapidamente far superare.

È nei termini dell'alleanza militare con Atene che infatti Brindisi trova un deterrente all'espansione di Taranto verso l'Adriatico. I rapporti fra le due culture, greca e messapica, non vanno del resto intesi nel segno dell'esclusione reciproca; più vistosi appaiono infatti i rimandi relativi a scambi, reciproci apporti, riferimenti culturali e culturali comuni.

Ripercorrendo le stradine del pianoro che guarda il seno di ponente, può intuirsi l'assetto urbanistico messapico, del resto esplicitato dai resti su cui si è voluto sospendere un teatro e che dimostrano il riuso che i Romani ne fecero.

È proprio l'inserimento di Brindisi nella struttura imperiale romana a conferire nuovo ruolo al porto che, da scalo d'importanza regionale, diviene uno degli snodi principali nelle relazioni internazionali. Collegato a Roma attraverso l'Appia, cui si aggiungerà poi la Traiana, ne diviene lo scalo adriatico di più vitale importanza nel quadro dell'espansione verso oriente.

La città, allora interessata da una consistente presenza di Greci, dovette essere precocemente interessata dalla predicazione evangelica. Uno dei suoi vescovi, Marco, partecipò nel 325 al concilio di Nicea; dei circa trecento partecipanti, solo sette provenivano dall'occidente.

Se si considera che dei sette solo cinque erano titolari di sedi episcopali, essendo gli altri due, Vittore e Vincenzo, sacerdoti romani rappresentanti il pontefice, si comprende l'importanza assunta dalla cattedra di Brindisi.

A Nicea, Marco fu particolarmente vicino ad Atanasio, allora diacono e dal 328 patriarca di Alessandria d'Egitto. Atanasio non mancherà di ricordare il ruolo avuto da Marco nella difesa dell'ortodossia e lascia intravedere legami fra Alessandria e Brindisi che troveranno poi esplicitazione nella grande figura di Leucio.

A lui, originario di Alessandria e poi vescovo di Brindisi, si deve la spinta decisiva sia all'evangelizzazione del Salento che all'organizzazione della sua chiesa in strutture valide sul piano organizzativo e pastorale. Leucio divenne quasi il modello del vescovo esemplare; dopo la sua morte se ne diffuse il culto, lungo le direttrici dell'Appia e della Traiana, in tutta l'Italia meridionale.

() Testo integrale dell'INTRODUZIONE a "BRINDISI NUOVA GUIDA" di Giacomo Carito*

Il ruolo di Brindisi muta col declinare dell'Impero Romano d'Occidente; per tutto il V e buona parte del VI secolo il suo porto può dirsi abbia rilevanza solo regionale, quale emporio di un entroterra agricolo ad elevata produttività. Cereali imbarcati a Brindisi si descrivono attesi e necessari per i rifornimenti annonari dell'Urbe. Può presumersi anche di una certa consistenza la produzione vitivinicola per la quale, nei secoli precedenti, si hanno interessanti riferimenti; vino di Brindisi è trovato nella cantina di Erode il Grande, quel vino che, per comune opinione, si riteneva migliorasse in qualità col trasporto per mare.

È durante la guerra greco-gotica che si ha un primo indizio dell'emergere di Otranto quale città-regione salentina. È qui, successivamente, che i rappresentanti di Bisanzio fissarono la loro sede, mentre Brindisi scade progressivamente d'importanza. Nel 674 essa è distrutta dai Longobardi del ducato di Benevento guidati da Romualdo; la sua popolazione si sparge nei casali dell'entroterra ed il vescovo sposta la sua residenza in Oria.

Storia di presenze o interventi episodici è quella di Brindisi fra il VIII e l'XI secolo: dalle incursioni saracene alla ribadita volontà longobarda di impedire l'uso del porto a potenze loro ostili, dalle testimonianze della cultura franca ai tentativi di ricostruzione della città che il vescovo Teodosio, ancora residente in Oria, ed i Bizantini pongono in essere sul finire del IX secolo.

La ricostruzione potrà in effetti avvenire solo nel mutato assetto politico determinato dalla creazione, ad opera dei Normanni, di una struttura statale comprendente l'intera Italia meridionale.

Nel quadro della dinamica espansiva del nuovo regno e dell'interesse papale per gli scali adriatici individuati come base di partenza e campo di raduno dei crociati, va collocata la rinascita di Brindisi. Può ben essa essere simboleggiata dall'atto con cui il pontefice Urbano II, nel 1089, consacra il perimetro della nuova Cattedrale. Facilitazioni ed esenzioni fiscali favoriscono il ripopolamento della città in cui è obbligato anche a ritrasferirsi, da Oria, il metropolita Godino.

Tensioni fra città e potere centrale sono evidenti e persistenti trovando il modo di esprimersi più palesemente nel tentativo eversivo del 1156, in accordo con altri centri costieri pugliesi e con i Bizantini.

Il ruolo assegnato nell'ambito del regno al sistema portuale pugliese, inteso quale polo per le operazioni militari dirette ad oriente, non era sufficiente a compensare le opposte esigenze, legate ai traffici commerciali proprio con le aree su cui i Normanni esercitavano ostili pressioni.

Durante la minore età di Federico II queste dinamiche, grazie allo stato di anarchia in cui il regno di fatto viene a collocarsi, hanno espressione nel ruolo e nelle decisioni che Brindisi assume: dalla firma di un trattato di collaborazione politica e commerciale con Venezia, all'assalto di edifici simbolo del potere centrale.

Dal grande svevo, Brindisi, esclusa dal novero delle città sedi di fiera, vede valorizzata principalmente la funzione militare. Sede di una delle più notevoli zecche del regno, è essa ora protetta da una nuova fortezza voluta da Federico, il castello di terra, cardine principale di un nuovo perimetro difensivo col quale, innovando profondamente l'urbanistica cittadina, si consentiva l'espansione dell'abitato sulla collina prospiciente il seno di levante del porto interno.

Vanno in questo senso intesi, ossia come poli di aggregazione dello sviluppo urbano, le fabbriche ecclesiastiche di Santa Lucia, del Cristo dei Domenicani, di Sant'Antonio Abate, che allora si propongono sul pianoro di levante. Qui erano, del resto, già significative presenze legate sia al quartiere degli Amalfitani intorno alla chiesa di Santa Maria della Scala che al reticolo viario fra il canale della Mena e via Annunziata ove era un consistente insediamento ebraico. Il tentativo federiciano non ebbe buon esito ma avrebbe comunque fornito indicazioni di grande importanza agli Aragonesi che, nel XV secolo, concretizzeranno poi il progetto.

Durante il periodo angioino, la città vede l'affiorare di partiti opposti facenti capo alle famiglie Ripa e Cavalerio. Il progressivo collassarsi del potere centrale favorì il degenerare delle tensioni che infine ebbero soluzione in una vera e propria guerra per strada che, al dire degli storici quattrocenteschi, sarebbe stata la prima causa del successivo declino di Brindisi. La città, incapace di trovare al proprio interno equilibri tali da consentirne la direzione politica, entra infine a far parte del principato di Taranto.

Una nuova svolta nella storia cittadina si ha nel XV secolo allorché, ritornata la città sotto la potestà regia, viene avviato, con una serie organica di provvedimenti, il suo ripopolamento e il suo rilancio. Albanesi, Schiavoni, Greci, giungono qui attirati dalle larghe esenzioni fiscali che pure determinarono spostamenti consistenti di popolazioni da numerosi centri di Terra d'Otranto.

Nel contempo i Turchi, dalla rada di Valona, minacciavano uno sbarco sulle coste pugliesi; per la Sublime Porta, Brindisi, Taranto, Otranto, costituivano obiettivi primari. Che la nuova frontiera dell'occidente passasse ormai per l'Adriatico fu evidente con la presa turca d'Otranto nel 1480; lo scampato pericolo rese consapevoli della necessità di un compiuto aggiornamento del sistema difensivo salentino.

In Brindisi è costruito, all'imbocco del porto, il castello alfonsino sui ruderi dell'abbazia di Sant'Andrea; il castello di terra è ampliato; è impostata una nuova cerchia muraria riprendendo l'antico progetto federiciano.

Il nuovo grande asse viario che unisce Porta Mesagne a Porta Reale, sul porto, intersecantesi con l'altro che da Porta Lecce va verso San Paolo, determina una nuova redistribuzione degli spazi urbani; il centro cittadino, per secoli scandito su un asse che aveva come poli opposti la Cattedrale e San Benedetto, si sposta verso mezzogiorno. Proprio all'incrocio fra i due nuovi percorsi facenti capo alle porte urbane, sorgerà ai primi del '600 la chiesa di Santa Maria degli Angeli che, non a caso, avrà anche, in determinate circostanze, funzione di cattedrale.

L'impostazione aragonese sarà compiutamente definita nel periodo vicereale; non solo gli Spagnoli adeguano le esistenti fortezze ai progressi compiuti dalle artiglierie, ma provvedono anche ad un organico piano di difesa costiera procurando la costruzione delle torri sul litorale ancor oggi osservabili a Guaceto, Teste di Gallico, Punta Penne, Mattarelle.

Il maggior impegno può dirsi riservato nelle addizioni al castello di terra e nella costruzione del forte sull'isola di Sant'Andrea, ove era già il castello voluto dagli Aragona. Le due strutture, separate da una darsena e a loro volta isolate dal resto dell'isola con lo scavo di un canale oltre il quale è l'opera a corno ad ulteriore loro difesa, renderanno sicurezza al porto di Brindisi e all'intera Terra d'Otranto.

Durante il XVI secolo la funzione militare della rada va progressivamente accentuandosi; aperta, comunque, al commercio con i Turchi, essa mantiene una certa importanza non solo per quel che attiene la movimentazione della produzione agricola, vino ed olio in particolare, ma anche per il commercio degli schiavi, in genere turchi catturati con vere e proprie azioni corsare sostenute da società che frequentemente si costituivano sia in Brindisi che in Lecce.

È questo un secolo anche di profonde inquietudini religiose; presenze protestanti non mancarono, anche a voler prescindere dal caso di Gió Bernardino Bonifacio, marchese di Oria, che per le sue idee fu costretto a trasferirsi, prima in Svizzera e quindi a Danzica. Il rinnovamento indotto dal concilio di Trento, in cui ebbe ruolo non secondario il brindisino Gió Carlo Bovio, determinò nell'archidiocesi nuovi riferimenti spirituali determinati dall'insediamento degli ordini riformati.

Non ebbe invece successo il tentativo di introdurre qui i Gesuiti nonostante le reiterate richieste degli arcivescovi, allora di nomina regia e di nazionalità spagnola. L'ordine di sant'Ignazio da Loyola potrà aprire un proprio collegio in Brindisi solo a metà del '700, poco prima che venisse espulso dal regno di Napoli.

Nelle campagne si assiste a notevoli processi di ristrutturazione aziendali; tutto il ciclo di produzione faceva riferimento alle masserie almeno dal XIV secolo. Fra il XVI e il XVII secolo esse vengono progressivamente accorpate sino alla creazione di vasti latifondi in cui

risulta ormai marginale la produzione olivicola e sempre più consistente, ma priva di sbocchi commerciali, quella vitivinicola protetta perciò da privilegi che impedivano in città il consumo di vino non locale.

Sul più generale piano economico, la città scontava inoltre le conseguenze relative all'espulsione degli Ebrei dal Regno di Napoli, espulsione che non risulta adeguatamente compensata da istituzioni, quali i Monti di Pietà, diffusi anche per le determinazioni conciliari tridentine: scontava, in altri termini, una ridotta possibilità di acquisizione di capitali.

Nuove possibilità, nel diverso contesto determinato dalla crisi dell'impero ottomano, parvero aprirsi per Brindisi nel corso del XVIII secolo; già la decisione di Carlo III di promuovere un servizio postale diretto Napoli-Costantinopoli, attraverso i porti di Brindisi e Durazzo, delinea una nuova funzione per i porti dell'Adriatico determinando, parallelamente, aspettative che sono ben riassunte nelle richieste che la città avanzerà, sempre più pressanti, alla corona. Si chiede una diversa e più aggiornata offerta di servizi portuali e, a tal fine, l'avvio di un organico programma di lavori pubblici.

Occorrerà quasi un secolo, attraverso alterne vicende determinate da vistosi errori in sede di progettazione ed esecuzione delle opere, perché il porto recuperi piena capacità commerciale e divenga infine caposcalo per i traffici oltre Suez con l'arrivo a Brindisi della Valigia delle Indie.

In questo periodo, nella seconda metà dell'800, un nuovo asse direzionale sostituisce quello spagnolo ed è costituito dalla via che unisce la stazione ferroviaria al porto, sintesi, si direbbe, di una città per la quale si transita velocemente.

La vendita delle espropriate proprietà ecclesiastiche determina nel contempo nuovi assetti proprietari; imprenditori dell'Italia centro-settentrionale possono acquisire, a basso costo, terreni che, nel volgere di pochi anni, avrebbero avuto una consistentissima rivalutazione.

La vitivinicoltura, in conseguenza della crisi di produzione in Francia, si estende in modo notevolissimo determinando anche il recupero di terreni incolti o marginali e la bonifica, di fatto, delle paludi.

Il rilancio del porto, la ripresa dell'agricoltura, pur se attraverso lo sconto di crisi anche gravi nella prima metà del '900, determinano infine un nuovo ruolo per la città che nel 1927 diviene capoluogo di provincia.

Durante il primo grande conflitto mondiale, peraltro, era stato nuovamente posto l'accento sulle sue potenzialità di rada militare, potenzialità che durante il fascismo, per le note esigenze di espansione verso i Balcani, saranno particolarmente sottolineate.

Nel corso della Seconda guerra mondiale, Brindisi subisce pesanti bombardamenti aerei che determinano la distruzione di vaste zone dell'abitato e lo sfollamento della popolazione nei centri vicini. Nel settembre del 1943 vi si rifugia, dopo la fuga da Roma, il re Vittorio Emanuele III; Brindisi assume, conseguentemente, l'effimero ruolo di capitale.

La fine della guerra segna anche l'inizio di una nuova fase storica determinata sia dalla ridotta presenza militare che, sul piano commerciale, dall'interruzione sino al 1990 dei rapporti con l'Albania e dal progressivo prevalere, nei traffici passeggeri diretti oltre Suez, del mezzo aereo.

La risposta che sarà data a questi temi con la creazione della zona industriale, l'incentivazione delle relazioni con la Grecia, la ricerca di un ruolo almeno nel traffico merci con l'Asia, è storia recente, quasi cronaca ancora aperta.

Giacomo Carito

BRINDISI "filia solis"

Nella parte più a nord del Salento è situata Brindisi, città antichissima crogiolo di culture e teatro di vicende entrate a buon diritto nei manuali della grande storia, città nobile e antica che secondo alcuni si dovrebbe chiamare Brunda. È noto a tutti che questo nome significa testa di cervo, non in greco o latino, ma in lingua messapica, il porto di Brindisi ha infatti la forma di una testa di cervo, le cui corna abbracciano gran parte della città. Il porto è famosissimo in tutto il mondo e da ciò nacque il proverbio secondo il quale sono tre i porti della terra: Junii, Julii et Brundusii.

La parte più interna del porto è cinta da torri e da una catena; quella più esterna la proteggono gli scogli da una parte e una barriera di isole dall'altra: sembra l'opera intelligente di una natura burlona, ma accorta. La costa, che dal monte Gargano fino a Otranto è quasi rettilinea ed incurvata in brevi tratti, nei pressi di Brindisi si spacca ed accoglie il mare, formando un golfo che si insinua nella terra con uno stretto delimitato, come già detto, dalle torri e dalla catena. Un tempo, questa stretta imboccatura era profondissima e poteva essere attraversata con navi di qualsiasi grandezza.

Da questo stretto, il mare si riversa per un lungo tratto dentro la terraferma attraverso due fossati naturali che circondano la città; è sorprendente, soprattutto nel corno destro, la profondità del mare che in qualche punto, dicono, supera i venti passi. La città ha all'incirca la forma di una penisola, tra i due bracci di mare. Sul corno destro, ha una fortezza di straordinaria fattura, costruita con blocchi di pietra squadrata per volere di Federico II, e poi ha il castello Alfonsino, il Forte a mare dei brindisini.

Brindisi è cresciuta sul più orientale porto d'Italia che ne ha determinato il destino. Le colonne terminali della via Appia, specchiandosi dall'alto della loro scalinata nelle acque del porto interno, vigilano su quella che la tradizione vuole come l'ultima dimora di Virgilio. E poi Brindisi cela tantissimi altri frammenti di storia, le cui testimonianze sono ancora leggibili nel tessuto urbano, attraverso itinerari che si devono percorrere per ammirare l'eleganza dei suoi numerosi palazzi, le maestose dimore dei Cavalieri Templari, la ricchezza del suo patrimonio chiesastico e da ultimo, per scoprire l'essenza autentica della città che il grande Federico II definì "filia solis", esaltando la mediterranea solarità di questo straordinario avamposto verso l'Oriente.

