

Il porto e la città di Brindisi tra l'età Ferdinanda e la Valigia delle Indie

di *Pantaleo Palma*

Di fronte ai nuovi assetti geo-politici successi nel corso della prima metà dell'Ottocento nel bacino del Mediterraneo, che vedono nel 1829 nelle vicine coste balcaniche finalmente l'affermazione della libertà della Grecia dal dominio dell'Impero turco e poi, frutto delle conquiste coloniali europee, nel '65 l'apertura del canale di Suez, il governo borbonico e poi quello unitario italiano sono costretti, sotto la formidabile spinta degli enormi interessi economici e di prestigio internazionale, a prendere in seria considerazione le potenzialità offerte dal magnifico naturale porto di Brindisi, situato strategicamente all'imboccatura del mare Adriatico ¹.

La splendida realtà del porto e della città di Brindisi, fulgida al tempo del dominio romano sull'intero bacino del Mediterraneo, viene condannata a causa delle violenze successe tra Medioevo ed età Moderna, ad un lento ed inarrestabile declino. Ai primi dell'Ottocento l'intero porto di Brindisi è ormai ridotto ad un enorme pantano e la città è in lenta agonia. A causa della malaria imperante, le ormai poche migliaia di abitanti allungano solo stancamente la lista dei defunti.

¹ Oltre che sulle opere portuali realizzate nel primo Ottocento, sui diversi aspetti logistici, commerciali ed istituzionali, cfr: Pantaleo Palma, *La realizzazione delle opere ed infrastrutture portuali in Terra d'Otranto nel periodo borbonico*, in *L'età ferdinanda (1830-1859)*, Atti del 4° convegno di studi sul Risorgimento in Puglia (Bari, 9-10 dicembre 1983), a cura dell'Istituto per la storia del Risorgimento - Comitato di Bari, Bracciodieta editore, 1985, pp. 617-650.

Non certo e non facile è stato per la città ed il porto di Brindisi raggiungere un nuovo destino, a causa della complessità delle diverse opere da realizzare e dalle conseguenti risorse economiche da impiegare. Bisogna ricordare che, in questo periodo come nei secoli precedenti, in mancanza di una rete viaria soddisfacente e considerate le limitate capacità dei mezzi di trasporto, sostanzialmente i porti sono gli unici punti di grande comunicazione per lo smercio delle considerevoli derrate provenienti da tutto il retrostante territorio. Ma vediamo la situazione dei porti della provincia di Terra d'Otranto dal punto di vista strategico. Taranto, magnifico porto naturale sullo Jonio, oltre che unico porto militare situato sulla costa meridionale del Regno, situato in fondo al golfo omonimo, è lontano dalle linee di navigazione internazionali. Otranto, dopo il saccheggio del 1480-81 da parte dei Turchi, non è più riuscito a riprendere l'importante posto che pure aveva avuto nei traffici commerciali, abbandonato a sé stesso e privo di un qualche molo che lo ripari dalle furiose tempeste, a causa dell'interrimento, è diventato addirittura pericoloso. A San Cataldo, il molo 'Adriano' esiste solo per ricordare gli antichi traffici e far illudere, di tanto in tanto, il loro possibile ritorno nella marina del capoluogo di Terra d'Otranto, situato in posizione eccentrica e lontana rispetto agli altri suoi porti. Il porto di Brindisi, unico porto naturale della costa adriatica fino a Venezia, situato strategicamente all'imboccatura del canale d'Otranto, è completamente ostruito ed impraticabile. La secolare azione d'interrimento che il mare esercita su di esso ed i continui apporti di fango e detriti che i canali Cillarese e Pandi, Fiume grande e Fiume piccolo, depositano rispettivamente nelle insenature di ponente e levante, costituenti il porto stesso, hanno trasformato questo in una enorme palude che insieme alle paludi di Ponte grande e Ponte piccolo formano per la città un abbraccio mortale. Parlare di Brindisi in questo periodo, significa quindi parlare di un luogo malarico da evitare precauzionalmente per la vita ².

² Le cifre dei censimenti infatti registrano una città in piena decadenza. "Nel 1827 su una popolazione di seimila anime, i morti di malaria sono 641 contro solo 297 nati vivi", lo stesso succede negli anni successivi. Effettivamente Brindisi perdendo ogni anno più del decimo della sua popolazione, in capo ad una

Data l'urgenza ed il bisogno di dotare di un buon porto Terra d'Otranto, si comincia a pensare a Gallipoli come porto alternativo. Gallipoli è infatti, al contrario di Brindisi, una città in pieno accrescimento, ricca e salubre, ma priva di porto ed esposta sul mare aperto. Mantiene un secolare ricco rapporto commerciale con i mercati esteri per l'esportazione dell'olio d'oliva salentino e per la sua quantità esportata, superando tutti i porti del Regno, la pone in primissimo piano. Ma nonostante l'evidenza delle cifre dell'olio esportato, l'enorme gettito del dazio d'esportazione introitato, nonostante l'ammontare della sovrimposta doganale sugli olii, che la provincia di Terra d'Otranto s'impone, con leggi 12 marzo 1816 e 31 dicembre 1817, per la realizzazione delle proprie necessarie opere pubbliche, nonostante la marineria nazionale si avvantaggi enormemente dall'esportazione dell'olio, nonostante Gallipoli non interessi soltanto Terra d'Otranto ma l'intero bacino jonico, Calabria inclusa, pure non dispone di un porto. Tutte le necessarie operazioni commerciali si svolgono praticamente sulla spiaggia, che, per essere esposta ai venti di ponente e maestro, è soggetta a terribili disastri con la perdita delle navi, della merce caricata e delle vite umane. Né per la costruzione del porto valgono il biasimo internazionale e le continue suppliche che il Decurionato di Gallipoli e i Consigli distrettuali e provinciali inoltrano in ogni tempo al Consiglio di Stato.

Sempre ed in ogni tempo Brindisi ed il suo porto, hanno suscitano l'ammirazione dei sovrani e degli ingegneri incaricati della realizzazione delle opere portuali. Così l'ingegnere Lorenzo Turco, nella sua memoria

quindicina d'anni rischia di restare soltanto di nome. Cfr. Francesco Antonio Monticelli e Benedetto Marzolla, *Difesa della città e del porto di Brindisi*, Napoli 1832, p. 15. Tanto è l'impegno da parte delle autorità e uomini illustri brindisini per far apprezzare da parte delle autorità sovrane le grandi possibilità del porto di Brindisi, oltre che l'aspetto commerciale, soprattutto il più importante aspetto strategico-militare, oltre che la necessità di salvare dalla malaria l'intera città. In merito e sulla relativa produzione bibliografica, cfr. Palma, *La realizzazione delle opere ed infrastrutture portuali in Terra d'Otranto nel periodo borbonico*, cit., pp. 631-632.

“sulle operazioni da eseguire, tanto per migliorare il porto, quanto per rimuovere le cause dell’infezione dell’aria”, inoltrata il 15 giugno 1828 alla Direzione generale Ponti e strade, rileva: “La posizione del porto di Brindisi nell’Adriatico non può essere più vantaggiosa. I bastimenti ch’entrano in questo mare debbono per necessità solcare le acque di Brindisi, e ciò anche avviene per gli altri che si dirigono nel Levante. Le acque son quasi sempre in calma nella rada, e segnatamente nello spazio di mare intercetto tra la città e l’isola del forte; ed in conseguenza può dimorarvi una numerosa squadra all’ancora. Nel ramo destro del porto interno vi si possono ancorare vascelli di alto bordo, e con delle opere di arte può divenire un sicuro porto da guerra indipendentemente dal sinistro, che potrebbe destinarsi al commercio. Nella rada vi si può facilmente entrare ed uscire con tre quarti dei venti della bussola. Vi è abbondanza d’acqua dolce sin presso il lido. In conseguenza la città di Brindisi potrebbe essere l’emporeo del commercio dell’Adriatico e del Levante”³. A queste considerazioni si aggiungono le tante altre memorie dell’ispettore generale Giuliano De Fazio e del capitano del ‘Corpo del genio Idraulico’ Domenico Cervati, inoltrate alla Direzione generale Ponti e strade, incaricata dei lavori pubblici da eseguirsi nel Regno, le suppliche e richieste avanzate innanzi al Consiglio di Stato dai cittadini brindisini Giuseppe e Francesco Antonio Monticelli e dal geografo e cartografo Benedetto Marzolla, decisi a far apprezzare, oltre che l’aspetto commerciale, soprattutto il più importante aspetto strategico-militare, oltre la necessità di salvare dalla malaria l’intera città.

³ Memoria inoltrata il 15 giugno 1828 dall’ing. Lorenzo Turco alla Direzione Generale Ponti e strade “sulle operazioni da eseguire, tanto per migliorare il porto, quanto per rimuovere le cause dell’infezione dell’aria”, in Archivio di Stato di Napoli, *Direzione Generale Ponti e Strade*, fasc. 82239. Proprio in questo periodo si sviluppa a livello internazionale una interessante ricerca intorno alla migliore costruzione dei nuovi porti. Ricerca, cui gli ingegneri del ‘Corpo di Acque e Strade’ del regno di Napoli portano degli interessanti contributi. In merito e sulla relativa produzione bibliografica, cfr. Palma, *La realizzazione delle opere ed infrastrutture portuali in Terra d’Otranto nel periodo borbonico*, cit., pp. 629-630.

In sintonia e sotto la spinta dei suddetti avvenimenti internazionali gli impegni del governo borbonico prima ed unitario poi, cercano di realizzare il recupero del porto e lo sviluppo della città di Brindisi. Enormi sono sia gli sforzi profusi dalle istituzioni e dagli uomini impegnati, sia le relative risorse economiche profuse, dati gli apprezzabili obiettivi da raggiungere.

L'attività dell'"*Opera del porto e della bonifica di Brindisi*"⁴, svolta tra il 1843 ed il 1865, testimonia l'incredibile e veramente gigantesca opera realizzata per consegnare Brindisi e il suo porto alle nuove esigenze dei tempi, da far valere nel contesto dei rinnovati rapporti economici e politici internazionali.

La sistemazione idraulica dei bacini che abbracciano la città, la bonifica delle paludi di Ponte grande e Ponte piccolo e l'escavazione dei seni di levante e di ponente del porto interno con una superficie di 727.000 metri quadrati, ci danno il senso della grandezza e dell'importanza dell'opera da realizzare. Si tratta, nella diversità e complessità degli interventi, di far cambiare completamente aspetto ad una vasta area geografica. Anche la città di conseguenza, in tutta la sua parte prospiciente il bacino interno del porto viene sottoposta ad una profonda rimodulazione degli spazi sia per permettere la realizzazione di ampie banchine d'ormeggio per le navi ed ampi piazzali prospicienti le stesse destinati al

⁴ L'*Inventario* della superstite documentazione costituente il fondo "*Opera del porto e della bonifica di Brindisi*" conservato presso l'Archivio di Stato di Lecce, che ha permesso il presente contributo, è stato realizzato da chi scrive. Il detto fondo è costituito da 172 fascicoli, raccolti in 12 buste. I termini cronologici vanno dal 1841, con l'istituzione dell'Opera ed il relativo stanziamento dei fondi finanziari necessari alla sua operatività, al 1867, quando cessano le competenze esercitate dalla suddetta Opera assorbite, nel nuovo Stato unitario italiano, dal Ministero dei lavori pubblici. L'Opera viene istituita in base al regio rescritto del 27 luglio 1842. Con detto rescritto vengono individuate le risorse finanziarie in 336.000 ducati, ripartiti parte a carico della Provincia di Terra d'Otranto, parte a carico della Cassa delle opere pubbliche e ducati 10.00, a carico del comune di Brindisi. Incaricato della direzione della detta Opera è il tenente colonnello del regio Corpo del Genio, Albino Mayo, presidente della Commissione autrice del progetto della restaurazione del porto di Brindisi. Ad affiancare la detta direzione viene istituita una *Deputazione speciale dell'opera del porto e della bonifica*

deposito, al carico e scarico di uomini e merci, come per consentire la costruzione degli uffici destinati al governo del porto. Per permettere tutto ciò si demoliscono le antiche mura ed gli antichi bastioni eretti a difesa delle stesse. Completa il tutto il pronto allacciamento, nel '65, alla rete ferroviaria nazionale.

I progetti delle opere idrauliche e portuali da realizzare e lo svolgimento dei suddetti lavori si incrociano con le volontà del sovrano Ferdinando II ed unitarie poi, il ruolo delle diverse istituzioni governative, l'impegno di quelle provinciali e comunali, gli uomini impiegati, i nuovi mezzi a vapore a disposizione, le consistenti risorse finanziarie impiegate dalla provincia di Terra d'Otranto. Fatti che hanno reso possibile un progetto quasi irrealizzabile, permettendo alla città e al porto di Brindisi ed al Salento in generale di riconquistare un fondamentale ruolo strategico nell'ambito delle relazioni e degli scambi commerciali nazionali ed internazionali.

Nel Consiglio ordinario di Stato del 27 luglio 1842 si approva il progetto di bonifica della città e restaurazione del porto di Brindisi, elaborato in base agli studi condotti dalla "Commissione mista" già nominata nel '34, ed importante la spesa complessiva di 336.000 ducati a quasi totale carico della provincia di Terra d'Otranto, a cui il Comune di Brindisi contribuisce con la somma di 10.000 ducati, ed ancora con la contribuzione da parte dello Stato, quando le esigenze lo richiedano, con la vendita di ducati di rendita iscritta sul Gran Libro del Debito Pubblico. La direzione dell'opera, esclusa interamente la Direzione generale di ponti e strade da qualsiasi ingerenza nei lavori, è affidata al tenente colonnello del Corpo del Genio Albino Mayo, presidente della commissione autrice del progetto. Ad affiancarlo, per vigilare sull'esecuzione dei lavori e per assolvere

di Brindisi, con l'incarico di vigilare sull'esecuzione dei lavori. Il Direttore dei lavori e la detta Deputazione speciale, in base al progetto approvato dalla Commissione mista, propongono i lavori da eseguirsi in ciascun anno, accompagnato dallo stato presuntivo delle somme che occorreranno alla realizzazione di tali lavori. Tutto ciò sottoposto all'approvazione sovrana, ottenuta la quale può darsi inizio ai lavori.

prontamente ai problemi contabili, si nomina una '*Deputazione speciale dell'opera del porto e della bonifica di Brindisi*'⁵. La Deputazione, presieduta in un primo momento dall'Intendente della provincia di Terra d'Otranto, poi, per evitare le lungaggini burocratiche e sveltire la gestione dei fondi, direttamente dal Sottintendente di Brindisi, Ferdinando Sanfelice, è composta in un primo tempo da Francesco Antonio Monticelli, sindaco di Brindisi, Lorenzo Ripa ed Antonio Leanza. Per quanto riguarda il porto, la realizzazione delle diverse opere secondo il progetto elaborato, porta alla demolizione delle antiche banchine situate all'ingresso del porto realizzate nel 1778 dall'ingegnere Andrea Pigonati, direttore del Genio militare, con la tecnica 'a moli continuati', alla demolizione di antiche costruzioni e manufatti risalenti al periodo medievale presenti sull'isola presso il canale Angioino ed ancora alla demolizione delle antiche terme risalenti all'epoca romana, ricche di marmi e di mosaici, riemerse in seguito ai cavamenti eseguiti sulla costa Nord Ovest del canale Borbonico. Il tutto demoliti e trasportati, "serviti pel coronamento della banchina a Ponte grande; nonché dalle pietre più piccole servite per la costruzione di parte del muraglione da descriversi adiacente alla conformazione del nuovo Canale".

I massicci lavori d'intervento ridisegnano di nuovo il porto e tutte le sue parti, gli spazi e le banchine prospicienti lo stesso. Nuovi fari vengono realizzati e un telegrafo viene installato, facendo del porto stesso uno dei più moderni e funzionali del Mediterraneo, nella fiduciosa convinzione del progresso della civiltà e del commercio tra i popoli prospicienti lo stesso.

⁵ In base al regio rescritto del 27 luglio 1842, la detta Deputazione speciale esercita tutte le attribuzioni concesse dai regolamenti in vigore alle deputazioni delle opere pubbliche provinciali. Compito suo precipuo è quindi di vigilare sullo svolgimento e sull'esecuzione dei lavori; è tenuta a presentare ogni anno al Consiglio generale della Provincia, tanto il progetto dello stato discusso particolare dell'Opera per l'esercizio finanziario dell'anno successivo, quanto il conto morale dei fondi amministrati dalla stessa nell'anno precedente.

Interessante risulta l'allestimento della "flotta navale" approntata onde eseguire l'incredibile opera di sfangamento dei seni interni del porto di Brindisi. Soprattutto dall'analisi dei suddetti mezzi impiegati si evince la buona consistenza della marineria napoletana, capace di stare al passo con i tempi grazie all'impiego della nuova invenzione della macchina a vapore applicata alle esigenze dei mezzi navali, rilevando che, per tutto il periodo in considerazione, il porto ha sempre bisogno di un'opera continua di sfangamento come della realizzazione, ampliamento e manutenzione delle banchine d'ormeggio.

In merito alla realizzazione dei lavori, si deve precisare che questi subiscono i condizionamenti sia delle risorse economiche messe a disposizione, sia delle dinamiche socio-politico-economiche che caratterizzeranno il suddetto periodo storico con il trapasso delle istituzioni e sia infine la fortuna della direzione dei lavori stessi. Un primo periodo quindi di intensa progressione dei lavori, grazie anche alle abbondanti risorse economiche disponibili, è compreso tra il 1843, data d'inizio delle opere, ed il 1849, epoca in cui morendo il direttore dei lavori, il tenente colonnello Albino Mayo, diventa necessità eseguire un bilancio delle opere realizzate e quelle rimaste da realizzare alla luce della crisi politica del '48. L'altro periodo risente delle poche risorse economiche ormai disponibili e della necessità da parte del Governo di affrontare una grave crisi alimentare nel regno che si acuirà nell'inverno 1853-54 per mancanza di grano, condizione che contribuirà a far vacillare la fiducia della popolazione verso la casa regnante. Ancora bisogna evidenziare che mentre nel primo periodo si decide che i lavori da eseguire vengano fatti in economia, nel periodo successivo, date le apprezzabili risorse finanziarie dovute agli ingegneri preposti e per spese di amministrazione assorbite, si decide di farli eseguire piuttosto in appalto. Ma cerchiamo di approfondire per un attimo l'organizzazione e lo svolgimento dei lavori effettuati nei due suddetti periodi.

Il tenente colonnello Albino Mayo, direttore dell'Opera arriva a Brindisi il 17 dicembre 1842, a cui si aggiungono nel febbraio '43 due ingegneri

appartenenti “al Ramo provinciale della Direzione generale ponti e strade”, l'ingegnere aggiunto Felice Ravillon, l'ingegnere alunno Annibale Valle e l'ingegnere Berardino Morelli. Per assicurare la continuità e l'efficienza del lavoro svolta da circa un migliaio di persone in così lungo tempo, è necessario realizzare nell'ambito della città le necessarie strutture logistiche impiantando un ospedale, dormitori e mense comuni. Così nel '43 si procede alla sistemazione dei locali dell'Ospizio civico in Brindisi, onde alloggiarvi “i poveri travagliatori forestieri infermi e gli artefici dell'Opera”, alla cui cura vedono preposti il ‘dottor fisico’ Mariano Taliento e l'economista Carlo Savier, questi defunto nel '47. Si adattano alcuni locali degli edifici provenienti dagli ex monasteri di s. Michele Arcangelo, dei padri Scolopi, e di s. Paolo, dei padri francescani Conventuali, soppressi in base alla legge murattiana del 7 agosto 1809⁶, onde accasermare porzione della truppa di linea, destinata alla sorveglianza dei carcerati impiegati nei lavori. Quest'ultimi locali, detti di s. Paolo, accolgono la Sottointendenza, la struttura amministrativa destinata al governo del distretto di Brindisi, e dato che, come abbiamo già rilevato, per evitare le lungaggini burocratiche e sveltire la gestione dei fondi il Sottointendente viene nominato presidente della Deputazione speciale al posto dell'Intendente, nello stesso palazzo governativo viene ospitata la stessa Deputazione speciale.

Per poter procedere alla fondamentale necessità di dover attuare l'allestimento della flotta nautica necessaria all'esecuzione dei diversi lavori nel porto, con sovrano rescritto del 10 dicembre 1842 viene autorizzata la spesa per la costruzione di 26 barche a tramoggia a due

⁶ Sul destino dei locali ex monastici, soppressi in base alle leggi murattiane, e sulla loro nuova destinazione d'uso, cfr. Pantaleo Palma, *Il patrimonio edilizio ex monastico di Terra d'Otranto nella creazione del nuovo Stato napoletano*, in “*La modernizzazione dello Stato nella periferia meridionale. Le soppressioni monastico-conventuali in Terra d'Otranto nel Decennio francese*”, Atti del convegno di studio (Lecce 18 e 19 dicembre), a cura della Società di storia patria per la Puglia – sezione di Lecce, Arti grafiche Panico, Galatina 2011, pp. 63-83. Per gli ex monasteri di Brindisi, vedi Appendice, p. 82.

pozzi e 2 piccole. Si costruiscono ancora "due sandali colle barcacce e iolle corrispondenti", ponti di servizio, "manganelli per cucchiaroni, forca, argano e parati per gli scogli". Lavori realizzati dal costruttore Bartolomeo Bonifacio di Castellamare. La suddetta flotta viene rimorchiata da Castellammare a Napoli e da Napoli a Brindisi dal 'real battello a vapore il Nettuno'. Ai suddetti mezzi vengono aggiunti "un sandalo, e i suoi accessori della macchina a gerle ed acquisto di una barcaccia, e di una lancia" esistenti nel porto di Brindisi.

Per impinguare ancora la flotta necessaria all'esecuzione dei lavori, si esegue dalle maestranze di Brindisi la "costruzione di dieci nuove barche tramogge per servizio de' cavamenti del porto", lavoro approvato il 4 novembre 1843 dal Ministro dell'Interno ed eseguito "con legname venuto da Messina". Nel 1846 ancora "si compra una lancia da Stefano Montaldo in ducati 30, e la costruzione di una tramoggia fatta da un certo Domenico Famigliolo di Taranto". Si procede alla costruzione delle necessarie strutture logistiche "onde tenere al coperto nella stagione estiva le tramogge, barcacce, e lance dell'Opera nello stato di accomodo". Così nel 1844 si provvede alla "costruzione di un nuovo Arsenalotto per servizio dell'Opera .. per tenere al coperto i legni e i maestri addetti a' rattoppi dei medesimi". Il detto nuovo "Arsenalotto" viene realizzato perché "l'antico Arsenal che esisteva nell'attuale sito della Scala Franca fu ceduto alle reali Finanze, che ne rivalse l'Opera del porto nella somma di ducati 684". Per ancorare le barche tramogge ed i sandali, in attesa dello scarico del materiale escavato nel porto, si provvede alla costruzione di "due grippiali, uno per la secca del Fico, e l'altro per quella di Bardet nel Porto esterno".

Per il rimorchio delle barche a tramoggia si destinano infine i battelli a vapore: Santa Wenefrede, Argonauta, Flavio Gioia e Delfino. Nel '49 la flotta dei sandali è composta dal Santa Maria, San Teodoro e San Nicola. Bisogna dire che l'incredibile opera di sfangamento del porto è resa possibile grazie alle nuove possibilità provenienti dall'applicazione delle nuove macchine a vapore adattate in marineria alle imbarcazioni. Nel

Consiglio ordinario di Stato del 1° agosto 1844 il Sovrano approva⁷ di destinare dal porto di Napoli a quello di Brindisi tre cavafondi a vapore: il Tantalo, il Vulcano e la Piccola Finanza. Tutti i suddetti mezzi sono impiegati con i propri macchinisti e personale specializzato a condurre tali mezzi. A questi si aggiungono, in Brindisi, per ogni cavafondo nell'esigenza di poter operare, ancora come equipaggio, 4 marinai e "24 servi di pena", cioè carcerati ospitati nel Forte di terra.

I lavori svolti e gli uomini impiegati sono soggetti al controllo vigile dei "sovrastanti", i quali curano anche il pagamento dovuto agli stessi. I marinai ricevono come mercede giornaliera 22 grana, i "servi di pena" invece 6 grana. Il lavoro viene svolto in tutti i mesi dell'anno, pur con profonde variazioni a seconda delle condizioni metereologiche ed a seconda dei lavori da svolgere⁸. Ogni cavafondo è capace di caricare giornalmente dalle 15 a 20 barche a tramoggia. Il materiale escavato dai cavafondi e dai sandali viene caricato sulle barche a tramoggia quindi trasportato fuori il porto per essere riversato di nuovo in mare fuori dalle isole Pedagne. Per assicurare le tramogge che devono essere scaricate, si situa in prossimità delle suddette isole un'ancora col grippiale.

⁷ Archivio di Stato di Lecce, in seguito A S L, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 2, fasc. 21.

⁸ La documentazione riguarda l'attività svolta in particolare dal sandalo San Teodoro nell'anno 1844. La forza impiegata, secondo l'organizzazione del lavoro del tempo, prevede, come l'equipaggio della barca, la presenza sia di "marinai" che di "servi di pena". "I marinai a bordo del sandalo San Teodoro" sono in genere quattro: Antonio Guadalupi 2°, Nicola de Giulio, Pietro Guadalupi, Teodoro Guadalupi 2°; aiutati da 21 "servi di pena". I lavori effettuati dai mezzi navali e gli uomini impiegati si svolgono sotto il controllo vigile del "soprastante" Tommaso Bernardini, il quale cura il pagamento dovuto agli stessi eseguito dal "pagatore" Teodoro Fornaro. In genere si lavora tutta la settimana, dal lunedì al sabato. Dagli statini redatti settimanalmente si evince che il lavoro viene svolto in tutti i mesi dell'anno, pur con profonde variazioni a seconda delle condizioni metereologiche naturalmente ed a seconda dei lavori da svolgere. A S L, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, busta 2, fasc. 23.

Dato il forte impiego di uomini e mezzi e di conseguenza l'usura del materiale impiegato, per il mantenimento delle suddette attrezzature e delle macchine effossorie si provvede con materiale reperito in Brindisi e per quel che concerne il materiale realizzato in ferro o in bronzo provvede alla sua realizzazione il "real Opificio pirotecnico" di Pietrarsa, l'importante officina metallurgica del regno delle Due Sicilie. Per quel che concerne i locali logistici, si monta "un'officina di riparazioni" per cercare di tenere in perenne attività i predetti tre cavafondi e i suddetti battelli a vapore. Tutta la quantità di ferramenta e di ricambio necessaria al funzionamento di tutte le imbarcazioni impiegate, vengono preparati nel detto Opificio di Pietrarsa, come: "secchie nuove, dadi di bronzo, maglie a quattrocchi di ferro forgiato, rocchelli di ferro fuso per alzare la scala, rodini di ferro fuso con dadi di bronzo, secchie nuove di ferro, perni per le maglie di ferro forgiato". Ed ancora dal detto Opificio vengono destinati in Brindisi 4 limatori, due forgiatori, un torniere e due battimazza, a cui si aggiungono due capi maestri d'ascia e un calafato della real Marina e come esperto, per le riparazioni da apportare alle macchine a vapore, il macchinista inglese James Crack. Bisogna rilevare infatti che l'uso di acqua di mare nelle caldaie dei diversi battelli a vapore, per produrre la necessaria energia, produce come conseguenza il deposito di sale nelle stesse caldaie. Ciò fa sì che le macchine e lo stesso materiale ferroso siano sottoposti a forte usura e corrosione, generando gravi problemi per la loro operatività ed uso.

Si affittano ancora locali destinati ad arsenalotto provvisorio, in prossimità dello stabilimento della Scala franca, a magazzino destinato al deposito di carbon fossile, comprato dalla compagnia Close operante nel porto di Messina, necessario al funzionamento di tutti i mezzi a vapore funzionanti nel porto. Il legname di quercia necessario ai diversi impieghi, in genere proveniente dal bosco di Ostuni, viene fornito da Balsamo e da Francesco Taliento.

Dato l'estremo bisogno di dover intervenire su una secolare condizione di abbandono e dei non giusti interventi eseguiti con la realizzazione del

progetto dell'ingegnere Andrea Pigonati nel 1778, in base alle risultanze dei progetti elaborati dalla Commissione mista del 1835, approvato con sovrano rescritto del 30 aprile 1842, veramente considerevole è la mole dei diversi interventi effettuati nell'apprezzabile comprensorio interessante la vasta zona portuale e le zone prospicienti la stessa. L'intervento senza alcun dubbio più importante e fondamentale per dare funzionalità al porto e per decretare il successo dell'intero intervento, è quello interessante "l'antico canale Borbonico, di comunicazione tra il Porto interno e la Rada e dello stesso canale Borbonico", in particolare "il cavamento eseguito per togliere tutta la parte fuori acqua tra l'antica banchina a sinistra del Canale Borbonico, e la nuova curva, ad imbuto, che ha preso il porto interno".

Per quel che concerne il bacino del porto interno e la rada, si scava fuori terra e in acqua nei pressi dell'antico canale angioino e nei pressi dell'isola di s. Andrea, nella parte che precede l'antico canale Borbonico, si scava per allargare il canale di comunicazione tra il Porto interno e la Rada, più precisamente nel fondo Sant'Apollinare, si colma uno stagno ai piedi delle due colline del Perrino, e si scava per formare un canale di raccolta delle acque delle due dette colline. Si scava nel fondo detto Posillipo a sinistra dell'antico canale di comunicazione per configurare lo stesso ad imbuto. Si scava con le macchine effossorie ed a vapore, rispettivamente nella rada: vicino l'isola di s. Andrea, "lungo la sponda Nord Ovest del canale Borbonico"; nel porto interno: "vicino la nuova banchina dall'estremo del muro di cinta della Scala franca verso il Lazzeretto sino a quello di chiusura dell'Arsenale", "avanti al muro sotto il castello di terra", "nelle vicinanze del Ponte piccolo". Si demoliscono: un'antica torretta, una casetta ed altri ruderi esistenti sull'isola presso il canale Angioino, le antiche banchine situate sulle due sponde del Canale borbonico. I cavamenti eseguiti sulla costa Nord Ovest del Canale Borbonico, "e propriamente tra l'estremo della banchina verso il porto interno e la nuova configurazione data al canale ad imbuto", fanno emergere il manufatto delle antiche terme romane lì esistenti,

realizzate per dare conforto e benessere alle tante persone in viaggio od in arrivo dalle vicine coste della Grecia. Non ci resta che immaginare la loro importanza e consistenza attraverso la descrizione delle demolizioni eseguite. Si demolisce, tra i tanti elementi descritti come mura perimetrali e fondamenta, “un bagno di base circolare”, ed ancora si provvede: allo “svellimento del pavimento di una stanza”, di “due muri sottoposti al detto suolo, dove erano le antiche fornaci delle terme”, di “numero 98 pilastri di mattoni, che esistevano su detti pavimenti”, “i muri della stanza più grande della terma”, altri “pilastri nella cennata terma in numero di 140”, i piani delle terme, i “muri della stanza dove stava il mosaico”; “il suolo su cui stava incrostato il mosaico, “una seconda stanza a Mosaico attaccata alla descritta”, altri due bagni, uno dei quali “circolare, coperto da quadroni di pietra travertino, frammezzati da liste di marmo rosso venato”. Il tutto demoliti e trasportati, “serviti per il coronamento della banchina a Ponte grande; nonché dalle pietre più piccole servite per la costruzione di parte del muraglione da descriversi adiacente alla conformazione del nuovo Canale” per un costo complessivo di 679, 72, 2 ducati⁹. Si costruisce una banchina “dalla Scala Franca sino all’Arsenale”.

A completare le opere del porto ed onde rendere il porto sicuro ai naviganti in caso di tempesta e di notte, evitando che le navi vadano a finire dritte sulle scogliere per mancanza di qualsiasi segnalazione, esigenza

⁹ “Misura e verifica de’ lavori fatti per la ripristinazione del porto di Brindisi e bonifica de’ suoi dintorni compilata dietro le disposizioni dell’Eccellentissimo de’ lavori pubblici con ministeriale de’ 20 giugno 1848”, a cura del Corpo degli ingegneri di acque e strade, Annibale Valle e Vincenzo Fergola, e dalla Deputazione speciale dell’Opera del porto e della bonifica di Brindisi.

“Articolo 3° - Demolizione dei ruderi sulla costa Nord Ovest -

35° Demolizione di fabbrica forte in acqua per distruggere le antiche terme rinvenute ne’ cavamenti, eseguiti nella costa Nord Ovest del Canale Borbonico, e propriamente tra l’estremo della banchina verso il porto interno e la nuova configurazione data al canale ad imbuto, misurata in diverse porzioni”. A S L, *Intendenza di Terra d’Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 4, fasc. 65.

vivissima in tutti i tempi ma non più tollerabile grazie all'uso di nuove lenti d'invenzione francese, si procede alla realizzazione, tra il '44 e '49, da parte del maestro muratore Oronzo Cappelli, di un faro "irradiato a lume fisso" situato "sul cavaliere del Forte a mare". Il detto faro viene consegnato all'Amministrazione comunale di Brindisi, affidando alla stessa il servizio di illuminazione da soddisfarsi con i relativi diritti di "lanternaggio" dovuti dai bastimenti mercantili nazionali ed esteri approdanti nel porto¹⁰.

Per l'esecuzione delle opere di bonifica delle contrade di Ponte Grande e di Ponte piccolo, o di Lecce, all'esterno della città si procede al taglio dei terreni dalle colline laterali, si trasporta il materiale nei luoghi di colmamento e si dà la giusta pendenza per la defluizione delle acque piovane, come si costruiscono le "vasche depuratrici" per far depositare la terra ed i detriti prima che le acque si riversino nel porto. Ai proprietari dei terreni espropriati occupati per l'esecuzione delle suddette opere di bonifica, si corrisponde l'indennizzo dovuto.

¹⁰ Il 20 marzo 1844, l'Intendente comunica al Sottointendente cavaliere Ferdinando Sanfelice, per parte del Ministero degli affari interni il sovrano rescritto del 13 marzo 1844:

"Sua Maestà volendo provvedere al modo da far fronte alla spesa necessaria per la illuminazione, e mantenimento del faro del porto di Brindisi, si è degnato prendere le seguenti sovrane risoluzioni:

1. che venga stabilito, a carico di tutti i Bastimenti mercantili, nazionali od esteri, i quali vadano ad approdare in quel Porto, un piccolo diritto di lanternaggio.
2. che tale diritto sia esatto colla tariffa medesima approvata dalla Maestà Sovrana pel porto di Castellammare, cioè pe' legni della portata:

di	10	a	50	tonnellate	ducati	0:20
	51	a	100	"	"	0:60
	101	a	200	"	"	0:80
	200	in	poi		"	1:20

3. che venga quel faro consegnato al Comune di Brindisi, il quale facendo suo il prodotto della esazione del diritto di lanternaggio, assuma l'obbligo di mantenerlo, al modo stesso che si è stabilito per Castellammare". A S L, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 1, fasc. 5

Per rendere più comodo l'ingresso alla città si provvede tra il '44 e il '49 alla demolizione e ampliamento di "una parte del ponte piccolo di Brindisi, fuori porta Lecce", a cura dell'appaltatore, maestro muratore Oronzo Cappelli¹¹. Per migliorare ancora la salubrità dell'aria della città si procede alla riduzione della sponda del canale del porto nel luogo detto Posillipo¹² perché in questo posto e nel luogo Ponte piccolo si depositano le alghe, che, infracidite, causano problemi miasmatici alla città, come si procede al colmamento di una parte della palude detta Fiume piccolo.

A completare l'opera di bonifica si provvede a piantare 5.000 alberi di diverse specie, come: salici, gelsi, olmi, platani, sambuchi, acacie e pioppi, provenienti dai vivai di Napoli. Non è da dimenticare a questo proposito che gli alberi piantati insieme all'erba nata sui declivi delle opere di bonifica diventano ottimo pascolo per le greggi provenienti dalle vicine masserie, tanto che, per non vedere vanificata l'ingente spesa sostenuta per tali opere, s'impone la necessità di procedere alla loro sorveglianza.

Per i lavori di bonifica è tutto un brulicare di uomini nelle diverse competenze di: capo d'opera, sollecitatori, mastri muratori, faticanti armati di zappe e zapponi, trasportatori a spalla, cui si aggiungono animali e carrette.

Fondamentale e vitale per il buon andamento dei lavori è concertare e controllare, anche per inevitabili motivi di ordine pubblico, tutta intera la massa dei lavoratori impiegati nei diversi lavori della bonifica e del porto. A tal fine dagli impiegati dell'Opera del porto viene istituito un registro sul quale vengono registrati i lavoratori, attribuendo ad ognuno di essi un numero progresso del registro, viene registrato in esso il nome e cognome, la provenienza, "il luogo di abitazione, che han dichiarato" esistente in Brindisi, e nelle "osservazioni" si dichiara la possibile qualifica esercitata.

¹¹ ASL, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 2, fasc. 27.

¹² ASL, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 2, fasc. 30.

Il “sorvegliatore dell’Opera” ogni giorno è obbligato a rendere all’Amministrazione il suo rapporto giornaliero sul servizio di lanternaggio svolto nella notte, su tutti i lavori in esecuzione svolti nei diversi luoghi, i relativi operai impiegati, le proprie osservazioni.

La conduzione delle opere in economia dà la possibilità di dare lavoro a più di un migliaio di persone provenienti da ogni parte della regione alleviando le loro condizioni finanziarie, poco felici in questi ultimi decenni del dominio borbonico a causa della lunga crisi che attraversa l’agricoltura. Inoltre vengono impiegati nei lavori sui mezzi navali per l’escavazione del porto un centinaio di marinai brindisini di nuova leva, la cui fornitura delle divise, del valore di 20 ducati e 50 grana ognuna, viene realizzata dal sarto Teodoro Fornaio di Brindisi, ed ancora sono utilizzati qualche centinaio di “servi di pena” cui è garantita, come abbiamo già rilevato, una piccola ma preziosa paga giornaliera.

Assoluta necessità da parte del Cassiere speciale dell’Opera, Oronzo Catanzaro, a cui succederà nel ‘54 il figlio Giuseppe, è di poter tenere in cassa denaro contante onde soddisfare i pagamenti dovuti alle centinaia di lavoratori impiegati giornalmente nei lavori al porto ed alla bonifica di Brindisi. Per tale veramente imponente massa di lavoratori la mercede giornaliera rappresenta l’unica preziosissima fonte di sostentamento e sopravvivenza. Problemi quindi possono sorgere per mancanza di fondi nella cassa o quando i mandati di pagamento non sono fatti in denaro contante.

Ma in merito allo svolgimento dei lavori, anche questa volta, ritorna tragicamente valido il giudizio espresso da Carlo Afan de Rivera, direttore generale del Corpo di Acque e Strade, sull’indole e sull’operato degli ingegneri preposti nella realizzazione delle opere pubbliche¹³. Infatti, a

¹³ Commentando l’operato degli Ingegneri, scrive in una sua Memoria nel ’27: “E’ ingenuità negli uomini l’ambizione di grandeggiare e di far prevalere la propria opinione; ed è ben difficile che colui che per carica agli altri sovrasta, moderando la sua vanità, si appigli all’avviso dei suoi inferiori. Per effetto di questa naturale

tanto impegno finanziario ed umano, non corrisponde quello a cui è affidata la direzione e la vigilanza dei lavori, col risultato che l'enorme mole di terreno, proveniente dai lavori di bonifica di 'Ponte grande' e 'Ponte piccolo', sistemata con enorme dispendio di forze e sciupio di denaro, al sopraggiungere della stagione piovosa, è riportata giù da dove è stata tratta e nel porto che si cerca di scavare; inoltre le banchine che rivestono le sponde d'accesso al porto interno, costruite con piccole pietre senza base e senza cemento, crollano con il conseguente interrimento del canale stesso.

La situazione diventa insostenibile e, nei primi del '48 alla morte del tenente colonnello Albino Mayo, si inoltrano denunce, sia da parte del Consiglio distrettuale che da privati cittadini, sulla condotta dei lavori e sulle responsabilità dei componenti la Deputazione speciale. Il 7 marzo 1848 Antonio Santostasi, a nome di diversi cittadini brindisini, denuncia al ministro dell'interno, Paolo Bozzelli: "E' da cinque anni che per mano di questo direttore Albino Mayo e per effetto dell'ignoranza e cattiveria di questa Deputazione sono state sperperate centinaia di migliaia, e tradite le tante sollecitudini del Sovrano. Lo stesso si stà facendo attualmente, e sotto corbelli di arena e di melma vogliansi ancora seppellire gli altri 78.000 ultimamente concessi .. ed all'aperto e sotto gli occhi del pubblico si stà operando in modo che la pubblica indignazione contro il direttore ed i suoi dipendenti e satelliti giunta a tale da spegnere la pubblica tolleranza, e da succedere un disordine, che potrà senza dubbio compromettere la pace generale di questo Comune, ed anche del Distretto e della Provincia ... e ... si possano prendere gli espedienti necessari

tendenza coloro che senza essere istituiti nel mestiere avevano la suprema direzione delle opere pubbliche, solevano far mostra del loro sapere nello esigere che i progetti fossero adattati a' loro disegni piuttosto che alle circostanze locali, a' principi della scienza e alle regole dell'arte. Gl'interessi locali e le prevenzioni concorrevano ad aumentare i difetti delle opere così dirette e l'enormi spese fatte a pura perdita". Carlo Afan de Rivera, *Memoria ragionata intorno ai bisogni del servizio delle opere pubbliche*; Napoli 1833, in G. Aliberti, *La vita economica a Napoli nella prima metà dell'Ottocento*, in 'Storia di Napoli', Napoli 1972, p. 653.

contro la sfrontatezza del direttore, e contro la negligenza di una deputazione di muti", si chiede quindi la sostituzione, subito accolta, del Sottointendente, presidente della Deputazione e degli altri componenti la stessa¹⁴.

Il Ministro dei lavori pubblici onde conoscere lo stato dei lavori effettuati dall'inizio delle operazioni fino a quel momento, con sua ministeriale del 20 giugno 1848, dispone che tanto la Deputazione speciale all'uopo quanto

¹⁴ A pochi anni dall'inizio dei lavori, il timore di disordini per motivi economici e di sopravvivenza da parte della popolazione richiedono sempre la massima attenzione da parte di tutte le autorità competenti ed interessate. Contribuisce a far comprendere lo stato della situazione la lettera che, il 19 marzo 1848, il Sottointendente, estremamente motivato, scrive al Ministro dei lavori pubblici: "Non appena giunto in residenza sono stato assordato dai clamori della intera popolazione, perché qual Presidente della Deputazione speciale dell'Opera del porto, rivolgersi precipuamente le mie cure a quest'Amministrazione, importantissima sì per l'obbietto che riguarda, e sì ancora per le ingenti somme che tutto di si spendono. Immantinentemente cercai di adoperarmi a tal uopo, ma il mio buon volere, fu paralizzato dal seguente motivo.

La Deputazione suddetta ai termini del regolamento approvato con real decreto de' 17 ottobre 1843 esser deve composta di tre Deputati de' quali almeno due dovranno intervenire nelle sessioni, sottoscrivere le deliberazioni, i mandati, e tutte le disposizioni che sono tra limiti delle loro attribuzioni. Intanto il deputato signor don Lorenzo Ripa è morto, il deputato signor barone don Francesco Monticelli ora trovasi ammalato, e qual controloro delle contribuzioni dirette è quasi sempre in giro per Distretto e l'amministrazione per tal riguardo trovasi nel più desolante disordine. Ed invece lo stato discusso per corrente esercizio non è stato ne' formato né esaminato.

I molteplici e svariati lavori di Bonifica e taglio che si fanno in economia si trovano privi affatto di vigilanza, indispensabile per la natura de' medesimi, e nello interesse ancora degl'infelici lavoratori, il cui numero sorpassa i mille.

Da tutto ciò l'Eccellenza Vostra comprenderà di leggieri, l'urgenza di provocare dal Re (nostro Signore) la nomina non solo di un novello deputato in rimpiazzo del defunto, ma benanche la nomina di un numero di deputati supplenti i quali oltre il dritto di potere rimpiazzare i Deputati ordinari nelle sessioni in caso d'impedimento de' medesimi, avessero l'obbligo di assistere ad invigilare quotidianamente e per giro settimanale ai lavori sopraccennati.

Ed in conseguenza ove l'Eccellenza vostra troverà giusta questa mia proposizione, potrà, se forniti di tutti i requisiti necessari di onesti ed intelligenti cittadini, e caldissimi di amor patrio. E poiché l'oggetto del mio rapporto è per

gli "ingegneri che trovansi destinati a quell'Opera" procedano ad un'analisi dei lavori effettuati ed il loro relativo costo economico occorso per la loro realizzazione. Così il 24 maggio 1849, a cura del corpo degli ingegneri di acque e strade, Annibale Valle e Vincenzo Fergola, e della Deputazione speciale, nelle persone del canonico don Francesco De Castro, Gesualdo Villanova e del Sottointendente presidente, si rende una dettagliata "*Misura e verifica de' lavori fatti per la ripristinazione del porto di Brindisi e bonifica de' suoi dintorni*" nella quale si descrivono i diversi lavori effettuati, rispettando "quello secondo il progetto compilato dalla Commissione mista nominata con real decreto dei 10 novembre 1834 approvato anche sovranamente a 30 aprile 1843 per la cifra di docati 336.000". I lavori effettuati e le probabili variazioni e ragioni rispetto ai progetti originali vengono quindi accompagnati dalle considerazioni della suddetta Deputazione e dagli Ingegneri incaricati e poi minuziosamente descritti e rispettivamente contemplati nella conseguente descrizione dei lavori effettuati dal 1843 al 1848 e nei relativi articoli¹⁵.

sua natura urgentissima, così ai termini dell'articolo settimo del citato regolamento, lo invio all'Eccellenza vostra direttamente dandone nel tempo stesso comunicazione al signor Intendente della Provincia". A questi infatti in pari tempo, rimettendo il detto suo rapporto "per l'oggetto di attendersi con buon successo all'amministrazione dell'Opera ... a farsi rimanere soprattutto sorvegliati quotidianamente i corrispondenti lavori, per cui si spendono ingenti somme" e motivando l'urgenza "ai termini dell'articolo settimo" del suddetto regolamento, il Sottointendente propone la ricomposizione della Deputazione speciale fornendo i nominativi:

"deputato ordinario: don Antonio Balsamo

deputati supplenti: don Pompeo Terribile, Consalvo canonico Dicastro, Francesco di Giulio di Giovanni, Gennaro de Laurentiis, Vincenzo Rodriguez, Stefano Palma, Raffaele Capece, Cosimo Tarantini, Antonio Santostasi, Francesco canonico Marzolla, Pietro Consiglio". ASL, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 1, fasc. 1.

¹⁵ Data l'importanza, l'impegno e la complessità dei lavori effettuati per quel che concerne le opere di bonifica intorno alla città ed i lavori effettuati al porto di Brindisi, onde cercare di comprendere quanto è stato effettuato con tanto impegno sia da parte della cittadinanza e sia da parte di tutte le istituzioni ripercorriamo, attraverso la relazione resa dalla Deputazione e dagli ingegneri incaricati, i singoli articoli concernenti la descrizione dei lavori effettuati e il relativo impegno economico (vedi *Appendice*).

Il 27 marzo 1849 viene creata una Commissione, composta dall'ispettore Oberty, dal tenente colonnello Scarambone, dal tenente colonnello Chretien, dal capitano Renna e dall'ingegnere Ercole Lauria, per esaminare e verificare lo stato delle opere del porto, e, dato che si sono spesi oltre 300.000 ducati e per continuare le opere con lo stesso sistema si rende necessaria una somma due volte maggiore, determinare circa la convenienza di "continuare i lavori secondo il primo progetto ovvero trasportare il porto militare al di fuori e lasciare i seni interni ad uso di commercio"¹⁶. Le decisioni della Commissione, accolte nel Consiglio di Stato dell'8 luglio '50, sono di continuare ad attuare il progetto del '35 con alcune varianti, come: licenziare i cento marinai brindisini, restituire alla Marina Militare le barche ed i mezzi di escavazione, rivestire di solida banchina in muratura le sponde del canale di comunicazione tra il porto e la rada. Per ciò che riguarda la realizzazione dei lavori invece, dare l'intera opera in appalto, dato che per i lavori in economia si spende la bella cifra di 220 ducati mensili, destinati soltanto per la direzione, cassiere, medico, infermiere, padroni di sandali, soprastanti, maestri di pianta ed altro, ed abolendo infine il regolamento del 17 ottobre '43 (meno per ciò che riguarda la contabilità) e mettendo l'opera alla dipendenza della Direzione generale ponti e strade.

Per il periodo successivo, nei lavori del porto continua a prestare la sua attività l'ingegnere aggiunto Annibale Valle, mentre la direzione dell'Opera del porto risente del momento di incertezza vissuta in quel momento. Con real rescritto del 20 maggio 1848, "attesa la morte del colonnello Mayo" si affida la Direzione dell'Opera del porto di Brindisi all'ispettore Lopez, proveniente da Palermo¹⁷. Succede dal 1° giugno 1849 nella direzione dell'Opera, l'ingegnere Vincenzo Fergola, il quale

¹⁶ Lettera del ministro dei lavori pubblici, Carascosa, all'Intendente, del 13 luglio 1850, A S L, *Intendenza di Terra d'Otranto, Affari generali e particolari*, fasc. 1509.

¹⁷ A S L, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 1, fasc. 6.

riceve 762 ducati per “compenso della compilata misura de' lavori fatti in detta Opera sotto la direzione del fu tenente-colonnello Albino Mayo” oltre ad altri 798 “per indennità di via, e spese d'ufficio a lui dovute come direttore dell'Opera” tra il suddetto periodo di incarico fino al dicembre 1850.

L'opera del porto di Brindisi si trova ben presto a lottare per reperire i fondi necessari alla continuazione dei lavori. Il ministro dei Lavori pubblici, Raffaele Carascosa, preoccupato per il pericolo di veder vanificati tutti i lavori già eseguiti, chiede con insistenza di poter recuperare le migliaia di ducati dovuti dalla Tesoreria generale. Il ministro delle Finanze, Ruggero, pur tenendo conto dell'assoluta necessità delle somme, fa presente l'impossibilità della Tesoreria a mantenere gli impegni assunti. La situazione è provvidenzialmente superata in parte col versamento di somme da parte della Cassa provinciale e della Tesoreria generale provenienti dalla sovrimposta doganale sugli olii. Intanto nonostante in Brindisi, con decreto 29 luglio '47 si sia istituita una Scala-franca per le merci estere per rianimare il commercio, pure i lavori non proseguono e l'ingegnere Fergola è spostato ad altro incarico. Succede ancora nella direzione dei lavori, dal '51, l'ingegnere Ignazio Milone.

Abbandonato il sistema della conduzione dei lavori in economia, si continuano soltanto i lavori di bonifica delle paludi di 'Ponte grande' e 'Ponte piccolo' dati in appalto all'imprenditore Cappelli; restano invece completamente abbandonati per “difetto di facoltosi, onesti ed intelligenti appaltatori”¹⁸, i lavori interessanti il porto. Nei suddetti lavori condotti in economia, dediti al trasporto di materiale da movimentare, oltre ai

¹⁸ “La loro classe divenuta oramai scarsa, deve riprodursi, essendo stata discredita o da impudenti infedeltà nella esecuzione delle imprese, o dal disinganno che svelava le illusioni del risparmio e degli improvidi ribassi; e più di tutto dalla corruzione, e dai riprovevoli raggiri, sostenuti colla complicità degli agenti subalterni dell'amministrazione”. Discorso dell'intendente Carlo Sozy-Carafa tenuto il 22 maggio '54, per inaugurare le sessioni del Consiglio provinciale, A S L, *Giornale d'Intendenza della Provincia di Terra d'Otranto*, p. 169.

lavoratori adulti, si aggiungono anche “figlioli” cioè ragazzi destinati a caricare sulla schiena le canestre o trasportare il materiale “con barelle a mano”.

Nel '54 il Consiglio provinciale supplica perché siano ripresi i lavori al porto, soprattutto “la banchina al canale e lo sfangamento del canale stesso e del porto: imperocchè l'abbandono dei lavori ha riprodotto l'interrimento e le navi non hanno più il libero passaggio che si era conquistato”¹⁹. Nel 1855 i lavori al porto subiscono un fattivo impegno da parte del Governo con uno stanziamento di 214.300 ducati per procedere alla ultimazione dei lavori programmati ed inaugurare finalmente il porto di Brindisi. Onde rendere merito a tale impegno del Governo, specie in un periodo di difficile equilibrio politico, l'intende della provincia Carlo Sozy-Carafa coglie l'occasione dell'appalto dei lavori riguardanti “un ultimo progetto pel compimento di grandiosi lavori dell'Opera di questo porto e Bonifica di Brindisi”, affidati all'impresa Tommaso de Rosa, per trasformare l'inizio dei lavori in una grande manifestazione pubblica in onore delle Maestà sovrane. La solenne cerimonia viene svolta il 17 gennaio 1856, giorno seguente “la fausta ricorrenza del giorno natalizio di Sua Altezza Reale il duca di Calabria, principe ereditario”, coinvolgendo tutte le autorità governative della provincia, le autorità civili, religiose, militari e tutta la popolazione di Brindisi. Con la marina del porto e con tutte le navi all'ancora parate a festa e con inalberata la bandiera reale, tra il fragore delle salve dei cannoni e l'inno borbonico eseguito dalla banda musicale si benedice la prima pietra che deve servire ai nuovi lavori e che dall'Intendente viene gettata in mare²⁰.

Ormai i lavori al porto di Brindisi si rivelano una specie di pozzo senza

¹⁹ Voti del Consiglio provinciale, seduta del 27 maggio 1854, A S L, *Consiglio Generale di Terra d'Otranto, Verbalì delle deliberazioni*, a. 1854.

²⁰ A S L, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 1, fasc. 10.

fondo, capace di ingoiare nella sua melma migliaia e migliaia di ducati. In un suo viaggio in Puglia visitando in nostro porto il re Ferdinando II, dispone con rescritto del 1° febbraio 1859, oltre a vari lavori di bonifica, sistemazione di strade di collegamento al porto e la pronta costruzione di due fari, di colmare infine parte del seno di levante. Dispone precisamente “che la banchina a secco nel seno di Levante si arresti al sito del bastione antico detto lo Spuntone e si colmi fino a quel punto tutta la parte interna di detto seno per indi proseguire la banchina lungo il margine della colmata fino all’opposta sponda del seno medesimo”²¹. E’ la conclusione di tanti lavori mal diretti e mal progettati. La cittadinanza brindisina, per evitare ancora una volta che agli errori passati si aggiunga un altro errore, supplica perché non si esegua il suddetto colmamento, opera che richiederebbe ancora una considerevole spesa, cosa accordata subito con regio rescritto 19 febbraio 1859²². In questo momento si ricomincia a pensare ancora al porto di Gallipoli come alternativa data sempre la sua importanza per l’esportazione degli olii salentini, di fronte ai terribili effetti della tremenda mareggiata scatenata nei giorni 11 e 12 marzo ’42²³, ma non se ne fa niente data l’insostenibilità ulteriore di nuove tasse a carico della popolazione della Provincia e la latitanza del Tesoro regio²⁴.

Per il porto di Brindisi intanto, nel ’56 e ’57 si procede alla costruzione di due fari di Torre Penna e delle Pedagne, lavori eseguiti dall’imprenditore Tommaso de Rosa. Nell’esigenza di dotare il porto di ampie banchine per il carico e lo scarico delle navi, nel ’56, vengono demolite le antiche mura

²¹ A S L, *Intendenza di Terra d’Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 1, fasc. 11.

²² *Ibidem*.

²³ “Mentre quaranta bastimenti erano ancorati in rada un furioso maestrale slanciassi con foga irresistibile e distruttrice sul mare. Inevitabilmente la perdita di circa mille persone di equipaggio, non solo, ma di forse trentamila salme d’olio, che a prezzi correnti formano un milione di cui centomila ducati al regio erario si appartengono”. Supplica del 3 aprile ’42, A S L, *Consiglio Generale di Terra d’Otranto, Verbalì delle deliberazioni*, a. 1842.

²⁴ Cfr. Palma, , *La realizzazione delle opere ed infrastrutture portuali in Terra d’Otranto nel periodo borbonico*, cit., p. 640-641.

cittadine lungo la marina prospiciente il porto interno.

Data l'esigenza di dover intervenire in modo sistematico in tanti porti del regno, purtroppo interessati dalla lenta ed inesorabile azione di interrimento che il mare ha esercitato da secoli in essi rendendoli quasi impraticabili, viene istituita, il 18 febbraio 1858, la *Direzione per il cavamento dei porti* sotto la guida del commissario della real Marina, comandante Camillo Quaranta. Sottraendo le competenze alle rispettive Deputazioni speciali, a queste si riserva invece, con real rescritto dell'8 ottobre 1859, "che il servizio del cavamento dei porti sia messo sotto la sorveglianza delle Deputazioni delle opere pubbliche esclusivamente"²⁵. In base al nuovo regolamento, i lavori di escavazione nei porti del regno sono eseguiti in economia e quindi al detto Direttore sono messe a disposizione le risorse economiche necessarie. Nel '59 riprendono in qualche modo i lavori di escavazione del porto.

Con l'Unità italiana il nuovo governo si premura subito nel conoscere lo stato dei porti e la relativa situazione finanziaria e a tal uopo istituisce una Commissione incaricata per lo studio del loro miglioramento. Così G. Devincenzi, a capo del Dicastero di agricoltura, commercio e de' lavori pubblici in Napoli, nella sua lettera del 22 dicembre 1860 al Governatore della Provincia di Terra d'Otranto, scrive: "Fra gli obbiettivi che hanno più vivamente richiamato la mia attenzione nel torre il carico di questo Dicastero, è stata la costruzione di ampi e sicuri porti, quali si domandano dalle nuove condizioni d'Italia. Dappoichè la loro importanza in queste provincie è cresciuta a dismisura dacchè siam passati a far parte di un grande Stato; di guisa che, se prima poteva esser lode della pubblica amministrazione caldeggiare e promuovere queste opere sovra ogni altra grandiosissime, ora il tramandarle sarebbe gravissimo fallo, perchè varrebbe nulla meno che sconoscere i nostri futuri destini o fallirne la meta.

Chi può infatti pensare che cosa diverrà l'Italia quando unita potente e forte avrà compiute le sue grandi vie di comunicazione e sarà dotata de'

²⁵ A S L, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 1, fasc. 11.

porti, alla cui costruzione natura rese così propizia la sterminata sua costa? Il commercio e la navigazione mai non trovarono un campo più vasto all'esercizio della loro benefica azione di quello che potrà schiudere alla patria comune un ben inteso sistema di porti e strade"²⁶. Per il porto di Brindisi il detto Dicastero di agricoltura, commercio e de' lavori pubblici, nel dicembre 1860, ancora "interessato sommamente di conoscere quali lavori di miglioramento occorra fare ... per rimetterlo in una condizione florida corrispondente allo avvenire che lo attende", determina di spedire in missione Vittorio Poirel, ingegnere direttore dei lavori del porto di Livorno²⁷.

La legge del 15 marzo 1866 sulle Opere pubbliche, approvando la classifica dei porti del Regno a seconda della loro importanza strategico-militare, commerciale, di rifugio o di interesse puramente locale, comprende nei soli otto porti italiani della prima classe anche Brindisi. Tutti gli altri porti pugliesi vengono compresi nella terza e quarta classe.

L'apertura del canale di Suez e l'immediato allacciamento ferroviario nel '65, fanno del porto di Brindisi il punto nevralgico del traffico internazionale. Con l'apertura del canale di Suez infatti tutto il bacino Mediterraneo, che si è come atrofizzato dopo la scoperta delle vie atlantiche, riceve di conseguenza nuova vita trovandosi più vicino ai paesi dell'estremo Oriente e dell'Australia. Fatto importantissimo, determinato dalle nuove esigenze commerciali e dalle spinte imperialistiche delle potenze europee, in special modo dell'Inghilterra, interessate ad accorciare quanto più è possibile le distanze che la dividono dai paesi del medio ed estremo Oriente. In tal modo Brindisi diventa meta delle più potenti compagnie di navigazione, la fanno sede di numerose imprese commerciali, agenzie di spedizioni, commissioni e rappresentanze, iniziative e servizi connessi allo sbarco ed imbarco delle poste internazionali, dei viaggiatori e dei relativi bagagli, delle merci ricche ed esotiche richieste

²⁶ ASL, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 1, fasc. 14.

²⁷ ASL, *Intendenza di Terra d'Otranto, Opera del porto e della bonifica di Brindisi*, b. 1, fasc. 15.

dal continente europeo, inoltre il passaggio di illustri personaggi della scena internazionale da al porto ed alla città di Brindisi importanza e prestigio.

La sua fortuna si lega alla scelta, da parte della potente società inglese "*Company Peninsular and Oriental Steam Navigation*", del suo porto invece di quello di Marsiglia, come scalo della importante "Valigia delle Indie", cioè di quel complesso movimento di uomini, posta e merci inglesi tra la madrepatria e le proprie colonie del medio ed estremo Oriente.

La Valigia delle Indie, insieme alle altre compagnie di navigazione nazionali ed estere, significa un movimento sempre crescente di viaggiatori, in media settemila annui, serviti colla massima celerità dai mezzi che le condizioni locali consentono. Il porto diventato capolinea dei numerosi piroscafi ed eretto a stazione carbonifera di prima classe, la più importante di tutto il versante adriatico, con un movimento di centinaia di migliaia di tonnellate tra carico e scarico, assicura lavoro certo e remunerativo ad un migliaio di persone provenienti da tutti i comuni di Terra d'Otranto, retribuite dalle 5 alle 6 lire al giorno contro l'una o due lire di mercede agricola che avrebbero potuto guadagnare, contribuendo così non poco a sollevare le loro condizioni economiche. E' questo uno dei momenti in cui intenso risulta il processo d'inserimento dei porti di Terra d'Otranto, ed in particolare quello di Brindisi, nel contesto internazionale²⁸. Un sogno finalmente è stato realizzato.

²⁸ Sulle particolari coltivazioni specializzate della provincia di Terra d'Otranto rappresentate dall'olio e dal vino nella seconda metà dell'Ottocento, sulla produzione, esportazione e relativa ricchezza prodotta, cfr. di Pantaleo Palma: *Olivicoltura e viticoltura in Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento*, in "*Rassegna salentina*", n. 5 (V), Lecce 1980, pp. 41-54; *L'attività commerciale dei porti di Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento*, in "*La Terra d'Otranto nella seconda metà dell'Ottocento*", Convegno di studi in occasione del primo centenario della morte di Giuseppe Garibaldi (Oria, 29-30 gennaio 1983) a cura dell'Amministrazione comunale di Oria con la collaborazione dell'Istituto per la storia del Risorgimento italiano - Comitato di Brindisi - e della Società di storia patria per la Puglia - sezione di Oria, Italgrafica, 1984, pp. 197-216; *L'olivo e la vite nell'economia dell'antica provincia di Terra d'Otranto*, in *Brindisi and the Salento of oil and wine, International Conference Tourism, Religion & Culture, regional development through Meaningful tourism experiences*, Lecce - Poggiardo, 27 - 29 October 2009, Barbieri Selvaggi editori, Manduria 2009, pp. 35-39.