History Digital
LIBRARY

Giacomo Carito

Brindisi nel primo quindicennio del ventesimo secolo

I ed. *Brindisi nel primo quindicennio del ventesimo secolo*, in *"*Atti dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica**.** La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra. Brindisi 2014-2018", I, Brindisi: Società di Storia Patria per la Puglia. Sezione di Brindisi, 2022**,** pp. 145-256.

Società di Storia
Patria per la Puglia
Sezione di Brindisi

Indice

11 *Con lo sguardo rivolto a oriente*

49 *I sovrani di Germania e d'Italia a Brindisi. Una nuova pace brindisina.*

61 «*Nei Balcani si produce più storia di quanta se ne possa consumare*» (WINSTON CHURCHILL)

93 «*Prendi posizione. La neutralità favorisce sempre l'oppressore, non la vittima. Il silenzio incoraggia sempre il torturatore, mai il torturato*» (ELIE WIESEL)

109 *«Non con i sentimenti pacifisti, ma con una organizzazione economica mondiale, l'umanità civile potrà essere salvata dal suicidio collettivo»* (BERTRAND RUSSELL)



Giacomo Carito

Brindisi nel primo quindicennio del ventesimo secolo[*]

1. *Con lo sguardo rivolto a oriente*

Il porto di Brindisi, sul declinare del XIX e primi del XX secolo, si segnala fra i più importanti dell'Adriatico ove la presenza di compagnie armatoriali italiane è minima.

Rileva Giuseppe Marcotti: «Il mare Adriatico è servito da diverse compagnie austro-ungariche di navigazione, che offrono anche un comodo e gradevole trasporto tra la nostra penisola e la costa orientale: Bari-Ragusa-Spalato-Fiume-Trieste e viceversa, toccando anche Cattaro e Brindisi (della Società Ragusea, settimanale). Per la marina mercantile italiana dobbiamo con rossore confessare che l'Adriatico è un mare quasi morto: si può dire che tutto si riduce alla linea della Società Puglia, settimanale solo nel tratto Bari-Ancona-Zara, quindicinale per l'Albania, Fiume e Trieste».

Molto frequentata appare la linea Brindisi-Corfù: «Da Corfù servizio diretto di vapori per Brindisi, si può dire quasi ogni giorno in 20 ore. Sbarcando a Brindisi dove faceva capo la via Appia per Roma, l'italiano reduce dall'Adriatico orientale

---

* I ed. *Brindisi nel primo quindicennio del ventesimo secolo,* in "Atti dell'XI Convegno nazionale di Studi e Ricerca Storica**.** La Puglia, il Salento, Brindisi e la Grande Guerra. Brindisi 2014-2018", I, Brindisi: Società di Storia Patria per la Puglia. Sezione di Brindisi, 2022**,** pp. 145-256.

riporterà senza dubbio la ben giustificata impressione che da Venezia a Corfù non vi sono monumenti o traccie di civiltà, che non appartengano più o meno direttamente ai due grandi cicli di potenza e di cultura italiana i quali si riassumono nei nomi di Roma e di Venezia»[1].

Non diversamente, Charles Loiseau, il 1901, evidenziava la scarsa presenza italiana su un mare che pareva marginale quale via di comunicazione: «*Dans le classement des ports italiens, sur la base de ces tableaux d'inscription, Venise n'occupe que le septième rang, après Savone et Chiavari, si l'on ne tient compte que du tonnage des vapeurs ; le seizième, si l'on fait état des voiliers. Le mouvement total de ce port accuse une progression insignifiante, au cours du dernier qidn-quenninm: 2.773.000 tonnes de jauge brute en 1899 contre 2.407.000 en 1895; —alors que, dans l'espace d'une seule année, le mouvement total deTrieste a passé de 4.133.000 à 4.354.000 tonnes (chiffre de 1899). Encore la reine déchue de l'Adriatique est-elle relativement favorisée. Son ancienne rivale, Ancóne, sommeille devant des bassins déserts: un seul vapeur y était inscrit au mois de décembre 1898. Bari ne doit qu'à la Société «Puglia», de fondation récente, un faible regain d'activité, subordonné d'ailleurs à toutes les vicissitudes de l'agriculture dans les Pouilles. Brindisi, encore tête de ligne de la Malle des Indes, a vu MareiIle, Gênes, Naples, Trieste, lui enlever une partie de sa clientèle. Son propre député, le professeur Chimienti, déclarait récemment à un publiciste qu'on n'a même pas su y aménager de quais pour le débarquement du charbon — négligence d'autant moins excusable que, par sa position, presque à l'entrée de l'Adriatique, ce port offre un point de relâche excellent pour*

[1] G. MARCOTTI, *L'Adriatico orientale da Venezia a Corfù*, Trascrizione digitale a cura di Marco Prinari, pp. 8 e 199.

les navires en quête de combustible. Elle publiciste d'ajouter: «Si les pouvoirs publics n'y veillent pas, Brindisi n'aura bientôt plus qu'un intérêt historique, celui qui lui vient de la mort de Virgile et de la fuite de Pompée.» Notons au surplus qu'à Brindisi comme à Venise, c'est le Lloyd autrichien, c'est l'Adria hongroise, c'est la Peninsular anglaise qui absorbent les quatre cinquièmes du mouvement. Il est par conséquent impossible de porter ce mouvement, si restreint soit-il, au bilan de l'activité maritime italienne. Plus généralement, du reste, nous n'avons pas à constater une sorte de déclassement de l'Adriatique, envisagée comme rande voie commerciale. Ce n'est pas la mer qui cesse, à raison de je ne sais quelle interversion de courants économiques, d'attirer le pavillon marchand. C'est bien plutôt qu'un pavillon tend à en supplanter un autre et qu'en face d'une décadence force est bien de relever un essor. Sous l'impulsion énergique des gouvernements de Vienne et de Pesth. grâce à leurs généreuses subventions, grâce surtout— il le faut reconnaître — à l'accueil que les entreprises de transports maritimes ont trouvé chez les capitalistes de toute la monarchie austro-hongroise, une flotte considérable a été constituée sur la rive orientale de l'Adriatique. Le Lloyd, de Trieste, 1'Adria et l'Hungaro-Croate, de Fiume, et la plus modeste Ragusea mettent en ligne trois ou quatre fois plus de bateaux que les Compagnies italiennes. La comparaison des ressources financières accuse une disproportion plus sensible encore»[2].

La Società di navigazione «Puglia» cercava di assicurare la presenza di naviglio con bandiera italiana in Adriatico. Lo sottolineava Ugo Ojetti rilevando, le nuove possibilità che si aprivano nei Balcani in conseguenza della crisi dell'impero Ottomano: «Sulla trama tessuta dai nostri consoli fra Italia e

[2] C. LOISEAU, *L'equilibre adriatique: l'Italie et la question d'Orient*, Paris: Perrin et C.ie, 1901, pp. 88-90.

Albania, va e viene la spola della navigazione commerciale. La Società « Puglia », attiva e saggiamente amministrata, ormai ha il monopolio di questi rapporti con quattro linee sussidiate dallo Stato con 448.000 lire annue. Ma di esse solo tre finora toccano gli scali albanesi, e sono: la linea *A* da sei mesi settimanale, che partendo il lunedì da Venezia tocca Trieste, Zara, Ancona, Tremiti, Vieste, Bari, Brindisi, Vallona, Durazzo, Medua, Antivari, Brindisi, Gallipoli, Brindisi nell'andata, e nel ritorno Barletta, Bari, Tremiti, Ancona, Zara, Venezia, e riceve oggi lire 315.000, mentre fino allo scorso anno ne riceveva solo 220.000; la linea C ancora quindicinale che partendo ogni due domeniche da Venezia tocca Trieste, Ortona, Bari, Brindisi, *Santi Quaranta,* Corfù. *Prevesa, Salahora, Prevesa* all'andata e al ritorno Santa Maura, Corfù, *Santi Quaranta,* Brindisi, Bari, Ortona, Venezia, ricevendo lire 65.000; infine la linea fluviale che in coincidenza a Medua coi piroscafi della linea *A* entra a San Nicola Pulaj nella Bojana e la risale fino ad Oboti, a due ore di cavallo o di barca da Scutari, ricevendo lire 18.000. Ora tutte e tre queste linee *postali* saranno subito provvidenzialmente modificate e accelerate, perché la prima diventerà bisettimanale e quindi incontrerà a San Giovanni di Medua il venerdì e il lunedì la piccola *Jolanda* per rimontar la Bojana fino ad Oboti, e la seconda, cioè la *C,* diventerà settimanale trasportando la posta a *Prevesa, Salahora* e *Santi Quaranta,* scalo di Jànina. La quale posta non sarà solo italiana, perché ad esempio il piroscafo della *A* che partirà alla mezzanotte della domenica da Brindisi, porterà anche la posta internazionale recatagli dal treno speciale della Valigia in arrivo a Brindisi appunto alle otto pomeridiane d'ogni domenica. Se la alacrità della «Puglia» potesse anche, spingendo una volta la settimana la linea *A* a *Santi Quaranta* a incontrare la linea *C* che poi va a Corfù, congiungere il servizio delle merci e dei passeggeri con quello

della Navigazione generale verso il levante, si comincierebbe in qualche modo a togliere al Lloyd austriaco l'esclusività dei rapporti fra l'Albania e i paesi orientali dell'impero ottomano, primo Costantinopoli»[3].

La questione era stata posta dal console italiano a Janina, Millelire, che, scrivendo al ministro degli esteri Felice Napoleone Canevaro (1838-1926), l'8 settembre 1899, riferiva: «Per parte mia, certo di non aver nulla a rimproverarmi; anche a costo di diventare nojoso, ho sempre edotto il R. Governo, religiosamente e scrupolosamente, sulla situazione del paese, ho lavorato alacremente e con coscienza per allargare qui la nostra influenza esplicandovi la nostra attività, e dopo lunghissime incubazioni, quantunque a metà, perché quindicinale, sono nusclto a fare inaugurare la linea di navigazione Brindisi, Santiquaranta, Prevesa, Salakora. che ha già cominciato gli scambi con questo Distretto»[4].

Con le modifiche apportate il 1914 alla convenzione del 27 aprile 1910 fra la società di navigazione *Puglia* e il ministero della Marina «per l'esercizio dei servizi dello Adriatico approvata con legge del 13 giugno 1910, n. 306», si fissavano in modo nuovo gli itinerari dei servizi di linea. Riguardavano Brindisi le linee B e C:

«Linea B-settimanale-Venezia-Ancona-Antivari-San Giovanni di Medua-Durazzo-Vallona-Brindisi e ritorno con facoltà di approdare a Dulcigno soltanto nell'andata e con obbligo di approdare a Bari, Barletta e Trieste nel solo ritorno.

---

[3] U. OJETTI, *L'Albania*, Torino-Roma: Casa Editrice Nazionale Roux e Viarengo, 1902, pp. 166-168.

[4] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {3. ser.: 1896-1906} 3: 24 giugno 1898 - 29 luglio 1900, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1962, pp.266-267.

Linea C-settimanale-Venezia-Ancona-Pescara-Castellammare-Ortona-Tremiti-Viesti-Manfredonia-Barletta-Bari-Brindisi-Santi Quaranta-Corfù- (Sajada e Gumenitza solo nell'andata) - (Santa Maura solo nel ritorno) - Prevesa e ritorno, con obbligo di approdare a Monopoli, durante la sosta a Bari o nel percorso Bari-Brindisi, ogni qualvolta vi siano almeno 10 tonnellate di merci da imbarcare o sbarcare.

Alle tre linee suindicate saranno adibiti almeno sette piroscafi di età e tipo corrispondenti al *Barletta - Gallipoli - Brindisi - Molfetta - Flavio Gioia* del tonnellaggio lordo non inferiore a 800 tonnellate e della velocità in navigazione non inferiore alle 10 miglia all'ora. Eceezionalmente fino al 31 dicembre 1914 potrà essere adibito alle linee A, B, C, un piroscafo del tipo dello *Epiro»*.

A questi servizi si aggiungeva «una linea bisettimanale - linea E–Bari-Antivari-San Giovanni di Medua-Durazzo-Vallona (con prolungamento settimanale a Santi Quaranta)-Brindisi e ritorno»[5].

Un'eventuale penetrazione in Albania e nei Balcani era osteggiata da Vienna che temeva il controllo contemporaneo di Brindisi e Durazzo da parte italiana: «Ma l'*Observer* di Londra riceveva da Vienna che in quei circoli diplomatici dicevasi che l'Imperatore Francesco Giuseppe, della sua imminente visita a Berlino, avrebbe profittato per chiedere all'Imperatore Guglielmo il consenso per 1'occupazione della Macedonia e dell'Albania; ed il *Wiener Journal*, ammettendo essere notorio che l'Austria è lontanissima da ogni idea di produrre cambiamenti nei Balkani, dichiarava che essa non era affatto proclive a permettere che nemmeno l'Italia si affermasse in Albania; anzi circa la qualifica di mare italiano dato

[5] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma - Martedì, 25 agosto, Numero 203, p. 4686.

all'Adriatico, scriveva: L'Austria è sovrana di buona parte della costa orientale dell'Adriatico; se quindi a questo dovesse togliersi il carattere di mare aperto, esso dovrebbe diventare un mare italo-austriaco; poiché se l'Italia, oltre Brindisi, possedesse pure Durazzo; essa potrebbe escludere l'Austria dal Mediterraneo. È chiaro quindi che questa non lascerà mai che si stabilisca una simile situazione. Presentemente però l'Albania è provincia turca; e fino al giorno che essa diverrà dominatrice dell'Adriatico orientale, vi è ancora una lunga via da percorrere»[6].

Non appariva utopistico, comunque, un accordo che assicurasse agli italiani Valona e agli austriaci l'entroterra montuoso: la stampa austriaca «osservava che, pur mancando un accordo concreto fra l'Austria e l'Italia sulla questione albanese, non si poteva però non desiderare che un tale accordo non si facesse e non fosse completo…tosto o tardi l'Albania e la Macedonia vorranno staccarsi dalla Turchia e allora l'Austria non potrà tenersi discosta, a meno di sacrificare per sempre i suoi più vitali interessi. Ora si sa che l'Italia ha gettato l'occhio sulla costa albanese e particolarmente sulla Baia di Valona, che sta rimpetto Brindisi ed è vasta abbastanza per dar ricovero sicuro all'armata navale più potente; si sa pure che il Governo italiano lascerebbe volentieri all'Austria il possesso dei monti, pur di ottenere la costa dell'Albania. L'accordo dunque non dovrebbe essere difficile; ma se I' Austria non ha perduta completamente la testa, deve fare in modo che le cose procedano secondo equità, e giustizia e non in modo che l' Italia si aggiudichi la parte del leone, lasciando all'Austria un pezzo d'osso»[7]. Da evitare era che si concretizzasse il pericolo

[6] G. SKIRÒ, *Gli albanesi e la questione balkanica*, Napoli: a spese dell'editore Ferdinando Bideri, 1904, p. 187.

[7] SKIRÒ, cit., pp. 192-193.

«che la bandiera austro ungarica sventoli, un brutto giorno, di fronte a Brindisi»[8]. In Italia si susseguivano voci «intorno a presunte spedizioni in Albania di volontari italiani sotto il comando di Ricciotti Garibaldi a sostegno degli insorti (focolai di rivolta perduravano da tempo in quel paese, specie tra le tribù del nord); si parlava di un corpo tra i 10 ed i 20 mila uomini, pronto ad intervenire non appena l'insurrezione contro i turchi nei Balcani sudoccidentali avesse assunto carattere irreversibile. Il diffondersi di simili voci s'accompagnava al sorgere di candidature ad un futuro trono d'Albania, poste da discendenti di illustri famiglie di patrioti, in primo luogo i Castriota ed i Ghika, seppur da lungo esuli in paesi come l'Italia, la Romania o la Spagna. Così il principe Juan de Aladro Castriota, suddito spagnolo ma abitualmente residente a Parigi, in una sua lettera a Ricciotti Garibaldi del marzo 1902, si qualificava capo del movimento insurrezionale albanese, con proprio rappresentante a Roma nella persona di Anselmo Lorecchio. Ad Aladro facevano più diretta concorrenza un titolato valacco, il principe Alberto Ghika, ed il principe Fuad d'Egitto, mentre nell'ambito degli italo-albanesi c'era chi non mancava di candidare il siciliano Giovanni Castriota Scanderbeg marchese d'Auletta»[9]. Juan de Aladro si fermò a Brindisi: «A questo punto vorremmo domandare se veramente S. A. si recò a Corfù, ed avremmo pieno diritto di chiedere, se fosse possibile, i nomi dei Capi convenuti nell'isola, per rappresentare tutta la Albania; come potremmo render noto quel che fu detto in Atene alla persona ivi dal Principe

[8] SKIRÒ, cit., p. 299.

[9] E. MASERATI, *I comitati Pro Padania e il consiglio albanese d'Italia nelle carte di Ricciotti Garibaldi*, in «Rassegna storica del Risorgimento», 66 (1979), n. 4, pp. 461-471: p. 465.

espressamente mandata, e quali provvedimenti ad essa, in forma abbastanza vivace, furono anunnziati, ove mai egli avesse osato metter piede in suolo greco; come pure potremmo esprimere tale e quale il giudizio di qualcuno che con lui ebbe ad incontrarsi a Brindisi»[10].

Vi era la possibilità che la Valigia delle Indie potesse scegliere Salonicco o Costantinopoli, in luogo di Brindisi, quale porto europeo caposcalo. Se ne discuteva il 1903, anno in cui Federico Guglielmo di Prussia (1882-1051), principe ereditario di Germania transita, col fratello Eitel Friedrich (1883-1942), dalla città[11]. Appariva una soluzione che, se attuata, avrebbe sancito il declassamento del porto di Brindisi, da cui già una parte del traffico diretto oltre Suez era stata dirottata su Marsiglia anche in conseguenza del disastro ferroviario del 12 gennaio 1902, occorso al Cillarese, che mise in evidenza i limiti, più volte evidenziati dalle autorità

[10] SKIRÒ, cit., p. 379; il principe persistè nel suo disegno di divenire re d'Albania «non ostanti le disillusioni che ebbe a subire quest'anno nel suo ultimo e segreto viaggio a Brindisi, dopo il quale fece sapere ad una persona, con la quale si era abboccato ivi, di essersi rotte le dita e di non poter scrivere piùdirettamente» (Ivi, p. 554).

[11] K. W. JONAS, *The life of Crown Prince William*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1961, p. 24: «*On March 2 the two brothers left Berlin. Their first goal was southern Italy. From Brindisi they took the British yacht Sapphire to Corfu, from there to Egypt. After a short visit to Alexandria, they went to Cairo». Navy and Army Illustrated*, Volume 15, London: Hudson & Kearns, 1903, p. 706*: «Leaving Italy on board the "Sapphire" for Egypt. ... Prince Eitel Frederick, who it will be remembered were quite recently in St. Petersburg, are now afterwards they left for Brindisi, where they embarked in the English yach*t "*Sapphire*" *for Egypt»*. Il *Sapphire* era stato costruito per il duca di Bedford, da John Brown e Co, su commissione dell'agosto 1875.

britanniche, della linea adriatica[12]: *«Nous avons annoncé, jeudi dernier, que notre informateur de Constantinople venait de nous envoyer des notes fort intéressantes sur la question pendante entre la Liste Civile et les Orientaux. De la solution de cette question dépend le passage par Salonique de la Malle des Indes. Or, le même jour, notre confrère M. L. Pretextat du Stamboul, publiait un long article préconisant le passage par Constantinople de la Malle des Indes. Cet article a été reproduit par la presse turque de la capitale. Notre informateur nous envoie une deuxième lettre en réponse à M.*

[12] Il 12 gennaio 1902 un treno cantiere deragliò precipitando nell'avallamento provocato dall'alluvione del dicembre 1901 che aveva determinato la perdita di un tratto di circa 150 metri di sede ferroviaria. L'incidente causò la morte di quattro persone: il macchinista, il fuochista, il frenatore e un dipendente della ditta che proprio stava provvedendo alla costruzione di un ponte in legno in grado di consentire il passaggio dei treni. L'incidente ebbe grande risalto sulla stampa inglese portando alla decisione di ridurre gli scali su Brindisi. Vedi, sulla situazione della ferrovia adriatica, E. ABATI, *La ferrovia Brindisi-Bologna*, Roma: Tip. dell'Unione Cooperativa Ed., 1902, pagine 18. Estratto da «Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate», anno 29, n. 20-21 SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI. ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. SERVIZIO DEL MATERIALE MOBILE, *Appendice agli album del materiale ruotabile*, Firenze: St. Civelli, 1902; *Copia dei Memoriali diretti al Sig. Ing. Comm. Secondo Borgnini direttore generale della Società Italiana per le SS. FF. Meridionali dai funzionari laureati della Rete Adriatica*, Firenze: Tipografia Luigi Niccolai, 1902; SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI. ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA, *Istruzioni concernenti le prime cure a darsi ai feriti in attesa dell'arrivo di un medico*. Edizione Gennaio 1902, Bologna: Stabilimento Giuseppe Civelli, 1902; T. RICCHI, *La Campagna antimalarica del 1901. Relazione al direttore generale delle ferrovie adriatiche, comunicata alla società medico chirurgica di Bologna nell'adunanza scientifica del 28 febbraio 1902*, Bologna: Stab. Tip. Giuseppe Civelli, 1902; SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI. ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA, *Raccolta delle principali disposizioni e norme relative al servizio delle gestioni merci*, Firenze, Stab. Giuseppe Civelli, 1902.

Pretextat. La Malle des Indes, si elle abandonne la voie de Brindisi, ne saurait passer que par Salonique. Mais, n'anticipons pas sur les arguments on ne peut plus judicieux que notre informateur, si au courant des choses, oppose aux raisonnements spécieux de M. Prétextât. Voici les passages essentiels de l'article du Stamboul auquel nous repondrons jeudi. Quant à la question du différend avec les Orientaux, nous ne parlerons dans une semaine. Les lecteurs ne perdront rien pour attendre. Au contraire. Actuellement, dit M. L. Prétextat, la durée du voyage de Londres à Alexandrie, en passant par Constantinople, est tant soit peu plus courte que celle du même parcours par l'échelle de Brindisi. Jusqu'à présent, les voyageurs qui se rendaient aux Indes passaient par la ligne de Brindisi et s'embarquaient pour Port-Saïd en passant par Ismaïlia, Suez et Aden pour arriver à Bombay. Examinons ce parcours: Le train de la malle des Indes quitte Londres, le vendredi soir, à 8 heures et quinze minutes et arrive à Brindisi, il 7 heures cinquante du soir, le dimanche. Ce premier trajet a donc une durée de quarante-sept heures et trente cinq minutes. A Brindisi, un bateau de la Compagnie Péninsulaire attend l'arrivée du train de la Malle des Indes, pour se diriger à Port- Saïd où il arrive en trois jours et demi environ, c'est-à-dire le jeudi. Le voyage total de Londres à Port- Saïd, du vendredi soir au jeudi dans la journée, peut donc être évalué à cent trente heures. Voyons, maintenant, la durée du voyage de Londres à Alexandrie par la direction nouvelle passant par Constantinople. Le départ de Londres a lieu, le dimanche matin à neuf heures 55 minutes. Ce train spécial arrive à Vienne, à quatre heures 20, le soir du lundi, et repart de Vienne à huit heures, puis arrive à Constantinople le mercredi soir, à une heure 50. La durée de ce trajet en chemin de fer est donc de soixante quinze heures 55 minutes. De Constantinople, les voyageurs s'embarquent sur un bateau du

Khédivié pour Alexandrie et la durée de ce second trajet n'est, comme nous l'avons dit, que de cinquante à cinquante deux heures environ. Le trajet total, est, par conséquent, de cent vingt huit heures, environ en moyenne. Dans les conditions actuelles, le passage par Constantinople a donc, mathématiquement, une différence à son avantage de quelques heures; il est vrai que cet avantage, ainsi établi sur le seul point de la durée, n'existe pas en fait, puisque la distance de Londres à Alexandrie, en passant par Constantinople, est plus considérable que celle qui existe entre Londres et Port-Saïd par Brindisi. Ce qui met sur le premier rang, au point de vue de la rapidité, la nouvelle voie de Londres à Alexandrie par Constantinople est dû à ce que le service des Péninsulaires est trop lent. En effet, nous venons de voir que le trajet de Londres à Constantinople dure 75 heures 55 minutes, alors que le trajet de Londres à Brindisi n'est que de 47 heures et 35 minutes Cependant, la distance entre Brindisi et Alexandrie est de 836 milles et de 740 milles entre Constantinople et Alexandrie. Si les bateaux du Khédivié ne mettent que 50 ou 52 heures pour franchir ces 740 milles, à la même allure, les bateaux de la Compagnie Péninsulaire ne devraient pas employer trois jours et demi pour se rendre de Brindisi à Port-Saïd, mais cinquante-neuf ou soixante heures environ. S'il en était ainsi, le trajet de Londres a Port Saïd, voie Brindisi, ne serait plus que de 107 heures environ au lieu de 131 et, dans ces conditions, le passage par Constantinople serait plus long d'une vingtaine d'heures. En résumé, il n'y a dans l'écart de la durée du trajtt dont nous nous occupons, qu'une question de vitesse, entre des bateaux plus ou moins rapides»[13].

[13] *La Malle des Indes* in «Journal de Salonique: publication bi-hebdomadaire, politique, commerciale et littéraire». Directeur: Saadi Levy, n. 782, 21 septembre 1903, p. 2.

Brindisi rimaneva comunque un punto di riferimento essenziale come si evince da una comunicazione trasmessa il 16 aprile 1902 dal ministro italiano ad Addis Abeba, Ciccodicola, al ministro degli esteri, Giulio Prinetti (1861-1908); «Viaggio ras Makonnen in Europa ponevaci in imbarazzo per insistenze Lagarde volerlo a Parigi. Menelik accettava, proponendo anche visita ras Makonnen al Nostro Augusto Sovrano. Sono riuscito a quanto V. E. desiderava, cioè, ras Makonnen andrà a Londra senza fare altre visite. Harrington con Makonnen avrebbe voluto passare via Brindisi, ho evitato ciò, consigliando via Marsiglia, passando in forma privata»[14].

A Brindisi si ferma, il 1909, proveniente da Venezia e diretto a Corfù, il pittore statunitense John Singer Sargent (1856-1925); già il 1905 «*in a letter written from Giomein on 22 August 1905, he told de Belleroche that he was 'writing for my passage on the Isis to Brindisi, Sept 3rd and if there is no room- on the 10th'*». Il 1909 «*Sargent and his party (Emily and Eliza, Jane and Wilfrid de Glehn) left Venice on 27 September by a crowded night train to Brindisi, where they took passage for Corfu on the S.S. Roumania, finding Sargent's man-servant, Nicola d'Inverno*»[15],

Grandi erano gli interessi relativi alla penetrazione commerciale nei Balcani connessi, con evidenza, all'apertura di nuove linee di comunicazione; nell'estate del 1907, Alois

[14] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {3. ser.: 1896-1906} 6: I gennaio - 30 giugno 1902, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1985, pp.266-267.

[15] R. ORMOND, E. KILMURRAY, *John Singer Sargent: Venetian figures and landscapes, 1898-1913*. Complete paintings, VI, New Haven and London: Yale University Press for Paul Mellon Centre for Studies in British Art, 2009, pp. 44-45.

Lexa Graf von Aehrenthal (1854 –1912), ministro degli esteri austroungarico, si recò «a Racconigi per ossequiare il Re Vittorio Emanuele III ed a Desio per uno scambio d'idee con l'onorevole Tittoni. Il ministro austriaco aspirava, come già abbiamo ricordato, a sfruttare le concessioni ottenute dal Governo turco per prolungare le ferrovie bosniache fino a Salonicco, e, indipendentemente dalla portata politica di tale progetto, il governo italiano non poteva che preoccuparsi della concorrenza che la nuova linea avrebbe fatto a quella italiana lungo l'Adriatico, minacciando ad esempio la prosperità del porto di Brindisi. Per quanto fosse convinto dell'opportunità di riaccostarsi in quel momento agli imperi centrali, il Tittoni doveva quindi preferire il tracciato di un'altra ferrovia transbalcanica, che è pure rimasta un pio desiderio, quella in senso latitudinare dall'Adriatico al Vardar, favorita dalla diplomazia russa»[16].

[16] G. GALLAVRESI, *Italia e Austria (1859-1914)*, Milano: Fratelli Treves Editori 1922, p. 281; F. RUDI, *Le relazioni diplomatiche fra il Regno d'Italia e il Regno di Serbia all'inizio del XX secolo (1903-1912)*, Università La Sapienza, Facoltà di Scienze politiche, Sociologia e Comunicazione, Dipartimento di Scienze Politiche, Dottorato di Ricerca in Studi politici (16172) – XXX Ciclo - Curriculum B. Teoria dei Processi socio-culturali, politici e della cooperazione internazionale, p. 203: «La nuova via commerciale via Salonicco-Bosnia-Austria-Germania-Ostenda avrebbe raccorciato di circa 20 ore la distanza fra Londra e Porto Said e danneggiato non soltanto i mercati italiani adriatici, ma anche quelli britannici nel Mediterraneo orientale. Su questo, il vice console italiano a Biserta, Fabbri, riteneva lecito concedersi una nota di ottimismo a tal proposito, e segnatamente in queste parole: è vero infatti che Salonicco è, di qualche ora, più vicino a Porto Said del porto di Brindisi, ma bisogna tener conto delle difficoltà che presenta la navigazione lungo le coste dell'Arcipelago, e che la nuova linea, passando a traverso una regione molto accidentata, non permetterebbe il passaggio di treni che transitassero con una grande velocità. E non bisogna infine dimenticare che questa regione è una delle meno civili e più agitare

Sugli interessi commerciali d'Italia nei Balcani e sulla connessa funzione del porto di Brindisi ha notevole interesse un documento in data 11 maggio 1905 del locale console serbo Alfredo Mazari Villanova, «contenente dati di esportazione e importazione e di circolazione postale», che «lasciava riflettere su un fatto particolare: i principali interlocutori commerciali d'Italia erano l'Austria-Ungheria e l'Inghilterra per le materie lavorate, la Turchia e il Montenegro per il bestiame, la Francia per l'alcool e la Germania per i prodotti chimici. In tutto questo, la Serbia aveva un ruolo marginale, dal momento che, secondo il documento in discorso, la Serbia aveva esportato a Brindisi 106 ettolitri di vino in botte»[17].

La via di Brindisi era seguita da quanti si battevano per l'indipendenza dell'Albania: «*In the spring of 1907, he* [Çerçiz Topulli (1880-1915)] *and Mihal Grameno formed a band of guerrillas in Sofia to fight for Albanian interests. In April ofthat year, the band landed in Vlora, having sailed from Brindisi, and conducted a campaign of agitation to prepare for an armed uprising in 1908*»[18].

Attiva era la Valigia Australiana; «*The New Mail Contract. On the 1st January, 1906, tenders were invited by the Commonwealth Postmaster-General for a fortnightly mail service between Adelaide and Brindisi, to alternate with a similar service to be provided by the Imperial Government, and*

---

dell'impero Ottomano, e che briganti albanesi o macedoni non domanderebbero di meglio che tentare un colpo di mano su di un treno che trasportasse con il corriere delle Indie, valori e ricchi viaggiatori. La nuova linea, dunque, a questo riguardo, nemmeno presenterebbe garanzie di sicurezza».

[17] RUDI, cit., p. 171.

[18] R. ELSIE, *A biographical dictionary of albanian history*, London-New York: I. B. Tauris, 2012, p. 447

a contract was entered into with sir James Laing and Company Limited providing for a service at an annual subsidy of £125.000. This contrac, however, fell through, and new tenders were accordingly called for. On the 15th november, 1907, an agreement was entered into with the Orient Steam Navogation Company Limited providing for a fortnightly service for a period of ten years, commencing in February, 1910. The mail service is to be carried out by existing vessels belonging to the company and by five new mail ships, to be specially built, of at least 11,000 tons gross registered tonnage and of not less than seventeen knots speed. Two more new vessels are to be added within eighteen months and six years respectively from February, 1910. The vessels are to call at Freemantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, and Brisbane, and at least six of them at Hobart during the months of February to May, inclusive. The voyage from Brindisi to Adelaide is to be completed within twenty-six days fourteen hours, and from Adelaide to Brindisi within twenty-seven days two hours, but the latter period may be exceeded by thirty-six hours during the prevalence of the south-west monsoon. The amount of the subsidy is fixed at £ 170,000, per annum; but, if the earnings of the Company be decreased, or the expenses increased, by reasons of any Commonwealth shipping legislation passed subsequentely to the date of the agreement, to the extent of not less than £ 5000 a year, the contractors have the right to terminate the agreement unless the subsidy is increased»[19].

La Gazzetta Ufficiale segnala, il 1908: «A bordo del vapore *Hungaria*, proveniente da Salonicco, è giunto ieri [6 agosto], a Brindisi, Iskender Melhamè, direttore generale della

[19] COMMONWEALTH BUREAU OF CENSUS AND STATISTICS, MELBOURNE, *Official Year Book of the Commonwealth of Australia,* N. 1 – 1908, Melbourne: McCarron, Bird and Co., 1908, p. 611.

Regia ottomana, fratello di Selim Melhamé. Alle ora 17 partì per Firenze». Sempre il 6 agosto 1908, secondo un dispaccio dell'agenzia Stefani da Atene, «i giornali della sera dicono che Izzet pascià è arrivato a bordo di un piccolo vapore a Laurion, diretto a Patrasso, ove si imbarcherà per Brindisi»[20]. Si tratta di trasferimenti in Italia dovuti agli esiti della rivoluzione del 25 e 26 luglio 1908 che determinò in Turchia il temporaneo passaggio a un regime costituzionale e l'allontanamento di quanti erano simboli del regime assoluto e associati a episodi di grave corruzione[21].

Perceval Landon (1869-1927) , nel suo *Thurnley Abbey*, pubblicato il 1908, fissa l'immagine di Brindisi lungo il grande cammino per l'India: «*Three years ago I was on my way out to the East, and as an extra day in London was of some importance, I took the Friday evening mail-train to Brindisi instead of the usual Thursday morning Marseilles express. Many people shrink from the long forty-eight-hour train journey through Europe, and the subsequent rush across the Mediterranean on the nineteen-knot Isis or Osiris; but there is really very little discomfort on either the train or the mail-boat, and unless there is actually nothing for me to do, I always like to save the extra day and a half in London before I say*

[20] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1908, Roma - Venerdì, 7 agosto, Numero 184, pp. 4766-4767.

[21] *Costantinopoli. L'ecatombe degli antichi favoriti del sultano: Izzet pascià e Selim Melhamè*, in «La Civiltà Cattolica», 59 (1908), vol. 4, pp. 123-125. Vedi V. MANTEGAZZA, *La Turchia liberale e le questioni balcaniche*, Milano: Treves, 1908, p. XXXIII) «Selim Melhamè si era recato il 29 luglio dall'ambasciatore per pregarlo di porre a sua disposizione la scialuppa dell'ambasciata italiana per condurre suo figlio Nichad, nominato segretario all'ambasciata turca a Roma, a bordo del Bosnia in partenza per Brindisi».

goodbye to her for one of my longer tramps… I went off at five o'clock on Sunday afternoon to sleep away the hour or two that had still to be got through before we arrived at Brindisi. Once there, we few passengers transhipped our hand baggage, verified our berths-there were only a there were only a score of us in all - and then, after an aimless ramble of half an hour in Brindisi, we returned to dinner at the Hotel International, not wholly surprised that the town had been the death of Virgil, if I remember rightly, there is a gaily painted hall at the International - I do not wish to advertise anything, but there is no other place in Brindisi at which to await the coming of the mails - and after dinner I was looking with awe at a trellis overgrown with blue vines»[22].

Sulla sponda settentrionale africana si pensava a introdurre varianti a vantaggio dei viaggiatori in connessione con la Valigia delle Indie. Il 2 maggio 1910 il ministro degli esteri italiano Antonino di Paternò-Castello, marchese di San Giuliano (1852-1914), telegrafava al Mayor, nostro ambasciatore a Costantinopoli: «In quanto alla progettata ferrovia Egitto-Tripolitania, ho l'onore di comunicare all'E. V. - per opportuna sua notizia ed a titolo riservatissimo - le seguenti informazioni: il khedive, allo scopo di trar partito dei vasti suoi possedimenti del Mariut, ha costruito una ferrovia da Alessandria verso la frontiera tripolina – ferrovia che è ormai pervenuta a circa 200 km dalla frontiera stessa. Giunti i lavori a questo punto S.A. divisò di chiedere il concorso del capitale estero ed in primo luogo del capitale italiano per proseguire la linea fino a Tobruk e Solum, e si rivolse a tal uopo al r. agente diplomatico al Cairo. Nell'intenzione del khedive la nuova

[22] P. LANDON, *Thurnley Abbey*, in *The Oxford Book of Victorian Ghost Stories*, a cura di MICHAEL COX, R. A. GILBERT, OXFORD: Oxford University Press, 2003, pp. 466-467.

linea dovrebbe servire al transito della valigia e dei viaggiatori provenienti dalle Indie, i quali sbarcherebbero a Port Said, donde in ferrovia proseguirebbero per Tobruk allo scopo di rimbarcarsi qui a destinazione di Brindisi o Marsiglia»[23].

La via di Brindisi appare comunque sempre frequentata da intellettuali, uomini d'affari e funzionari inglesi impegnati in Egitto e in oriente. Più volte vi transita Aurel Stein (1862-1943), archeologo di origine ungherese che compì in Asia centrale spedizioni su incarico delle più prestigiose istituzioni britanniche[24]. Il 1907 sulle sue banchine è l'egittologo Arthur Edward Pearse Brome Weigall (1880-1934)[25]; il 1903, 1907 e

[23] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {4. ser.: 1908-1914} 5-6: 11 dicembre 1909 -29 marzo 1911, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 2001, p.254.

[24] J. MIRSKY, *Sir Aurel Stein: Archaeological Explorer*, Chicago and London: University of Chicago Press, 1998, p. 55, con riferimento al 1893: «*I hope to leave Bombay on July 21st which brings me to Brindisi about August 4th*»; p. 201, con riferimento al 1902: *«A letter from Publius was waiting for Stein when the S.S. Arabia on her run from Bombay to Brindisi stopped at Aden»*; p. 202, con riferimento al 1902: «*When I land at Brindisi, on the 14th, I shall go direct to my brother of whom I had for the last few weeks better news, and get to London about the 23rd inst. I have been asked by wire to read a paper before the Royal Geographical Society»*; p. 323, nel contesto di una lettera a Publius, con riferimento al gennaio 1904; *«My last evening at this gorgeous camping place gives me a quiet hour and I use it to begin a letter which will not be posted until Brindisi is near»*; p. 437, con riferimento al 1909: «*Homecoming and honors were anticipated when at Brindisi, awaiting him were letters from friends and co-workers»*.

[25] J. HANKEY, *A passion for Egypt: Arthur Weigall, Tutankhamun and the 'Curse of the Pharaohs'*, London: Tauris Parke Paperbacks, 2007, p. 82: «*Weigall's letters from the train across France and Italy to Brindisi cry out against the separations that his way of life forced on them, but by the*

1910, lo è sir John Eldon Gorst (1861-1911), console generale in Egitto dal 1907 al 1911[26]. Non mancano esponenti tedeschi; si annota, il 6 aprile 1911: «*The German Crown Prince and Princess have arrived here*»[27].

Il 1912, come riferisce «The International Herald Tribune», nell'edizione del 13 dicembre, i delegati greci giunsero alla conferenza di pace di Parigi transitando per Brindisi: *«Servian, Greek and Montenegrin delegates to the Balkan peace conference have already arrived in Paris, on their way to London, where the whole of the representatives of the Balkan States hope to meet on Saturday in order to make arrangements to being their labors on Monday next. M. Venizelos, the Greek Premier, and the other Hellenic delegates, who travelled from Athens via Brindisi, arrived in Paris yesterday [Dec. 12] evening and will be present at a déjeuner which M. Poincaré, the Prime Minister, is giving for the delegates to-day. During their brief sojourn in Paris, the French Government is doing everything possible to show its goodwill toward the delegates of the Balkan States. M.*

---

time he was settled on the P & O steamboat he was sufficiently resigned to look about him».

[26] A. HUNTER, *Power and passion in Eqypt: a life of Sir Eldon Gorst, 1861-1911*, I. B. Tauris, 2007, p. 132, con riferimento al 1903: «*They took the train through France and Italy to Brindisi, and reached Port Said after a calm three-day crossing, during which Jack studied Board of Trade statistics!*», p. 163, con riferimento al 1907: «*A furious round of further meetings, goodbyes to friends and family, and then on 19 April he and Doll, but not small Kitty, caught the Brindisi mail from Charing Cross at 9 p.m.*», p. 231, con riferimento al 1910: «*The Gorsts reached London late at night on 7July 1910, having travelled via Brindisi and Venice*».

[27] «The Northern Miner» (Charters Towers, Qld.: 1874 - 1954), Thursday 6 April 1911, p. 5.

Novakovich added that he was convinced Servia's legitimate claims would be firmly and effectively supported by the Powers of the Triple Entente».

In quello stesso anno «Ungaretti lascia il suo Egitto e la sua Africa nel 1912, se ne distacca, approdando a Brindisi e toccando cosi per la prima volta la terra di suo padre e di sua madre, l'Italia» [28]. Il 1914, riferisce la «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia» nell'edizione del 15 aprile, transita da Brindisi il cancelliere tedesco Theobald von Bethmann Hollweg (1856-1921)[29].

Allo scoppio della prima guerra mondiale, la via di Brindisi è fra le più frequentate fra quanti vogliono o sono costretti a rimpatriare. Igor Stravinskij (1882-1971), in Svizzera, riesce far rientrare in patria la madre appunto per la via di Brindisi: «*There were not many routes remaining open; but ultimately she managed to make the journey by boat from Brindisi to Odessa. Stravinsky was short of ready cash; and he recalls how at that moment he unexpectedly received 2,500 Swiss francs from Thomas Beecham, who was afraid he might*

[28] I. DE MICHELIS, *Andrò senza lasciare impronta: percorsi identitari di Giuseppe Ungaretti: con sette lettere inedite a Giacinto Spagnoletti*, Roma: Edizioni Nuova Cultura, 2012, p. 25. Vedi pure, ivi, p. 41: «In Italia Ungaretti era arrivato per la prima volta sbarcando a Brindisi nel 1912, e vi si era trattenuto pochi giorni tra Roma, Firenze e Milano. Poi partì alla volta della capitale francese».

[29] *Ospite Illustre*, in «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma - Mercoledì, 15 aprile, Numero 89, p. 1958: «Il cancelliere tedesco von Bethmann Hollweg, ieri alle ore l1, proveniente da Ala, giunse a Mantova e si fermò per visitare i monumenti della città. Egli ripartì alla sera, alle ore 22, diretto a Brindisi».

be in financial difficulties because of his growing isolation from Russia»[30].

La guerra determinò l'espulsione dei domenicani francesi che erano in Gerusalemme; fra questi era il biblista Marie-Joseph Lagrange (1855-1938). Del 14 dicembre 1914 è la «*lettre d'adieux de M.-J. L. au P. Vincent. Testament spirituel. Même jour: Arrestation et expulsion des dominicains français*». Il giorno dopo «*Les prisonniers sont emmenés à Naplouse, puis à Damas; de là, après deux jours d'attente, ils sont transférés à Beyrouth. De Beyrouth au Pirée, ils font la traversée sur un bateau italien»*[31].

Da lì, dopo due giorni, il *Milano* li trasporta verso Brindisi, dove arrivano il 3 gennaio.del 1915[32]. I collegamenti fra Brindisi e il Pireo non s'interruppero durante il periodo della neutralità italiana; nell'ottobre del 1914 il regio console italiano nel porto greco «telegrafa che il postale *Atromitos* è partito per Brindisi»[33]. Il dato è confermato dall'incaricato

---

[30] E. W. WHITE, *Stravinsky: The Composer and His Works*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1984, p. 51. Vedi pure I. STRAVINSKY, R. CRAFT, *Memories and Commentaries*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1981, p. 133: *«... the generosity of Sir Thomas Beecham. I should record the fact, too, that at the outbreak of war Beecham helped me with a payment of money which enabled my mother to return to Russia from Switzerland (by boat from Brindisi to Odessa)»*.

[31] B. MONTAGNES, *Chronologie du père Marie-Joseph Lagrange des Frères prêcheurs*, https://www.mj-lagrange.org/?p=12321.

[32] B. MONTAGNES, *Marie-Joseph Lagrange. Un biblista al servizio della Chiesa*, traduzione di COLETTE ORARD e PAOLA SIMONE, Bologna: Edizioni Studio Domenicano, 2007, p. 299.

[33] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma, martedì, 20 ottobre, Numero 251, p. 5719.

d'affari statunitense in Grecia che il 3 agosto 1914 telegrafa al proprio segretario di stato: «*Order of mobilization expected to-morrow or next day. Fleet is now near the Dardanelles. Government has enough coal, but private supplies only sufficient for fifteen days. Austrian and Italian steamers have been requisitioned by their respective Governments, but Greek line is still running to Brindisi*»[34].

I collegamenti con Atene erano regolari; erano stati utilizzati, il 1906, dagli atleti americani che dovevano partecipare alle Olimpiadi intermedie ad Atene in programma dal 22 aprile al 2 maggio di quell'anno[35]. Lo stesso re Giorgio di Grecia (1863-1913), il 28 novembre 1906, s'imbarca a Brindisi sullo yacht reale *Amphitrite*[36] per rientrare in patria; dal porto adriatico invia un messaggio al re Vittorio Emanuele III: «Avanti di lasciare l'Italia tengo a ringraziare, ancora una volta, di tutto cuore Vostra Maestà di tutte le gentilezze e bontà di cui mi ha colmato duranto il mio saggiorno a Roma e di cui

---

[34] *Papers relating to the foreign relations of the United States*, 1914 supplement, the world war, document 140. File No. 763.72/452: *The Chargé d'Affaires in Greece* (*Whitehouse*) *to the Secretary of State*. *American Legation, Athens, August 3, 1914, 4 p.m.* [*Received August 17, 8 a.m.*] in https://tinyurl.com/nhhbcjpk.

[35] *American Athletes Leave Brindisi* in «The New York Times», 18 aprile 1906, p. 12: «BRINDISI, April 17. -- *The American athletes who are to compete in the Olympic games at Athens next week arrived here to-day. James S. Mitchel, the weight-thrower of the New York Athletic Club, whose left shoulder was dislocated by a sea which boarded the steamer Barbarossa on the voyage across the Atlantic, is still incapacitated*».

[36] Lo yacht Amphitrite, di 1950 tonnellate, aveva una velocità massima di 13 nodi (LEGA NAVALE ITALIANA, *Annuario Navale 1915*, Roma: Armani e Stein, 1915, p. 195).

sono riconoscentissimo, e che non dimenticherò giammai. Prego Vostra Maestà di presentare i miei omaggi alla Regina, e di credere alla mia più sincera affezione»[37].

Al divampare della guerra non mancò la soppressione o sospensione di linee di navigazione; il 1914, il ministero della Marina «in considerazione delle difficoltà che, per le attuali condizioni politiche, si oppongono al regolare svolgimento dei servizi marittimi sovvenzionati», dispose le seguenti sospensioni e modificazioni di linee:

«Linee esercitate dalla *Società italiana dei servizi marittimi*

Venezia-Dalmazia-Brindisi (settimanale). Sospesa dalla partenza da Venezia del 16 agosto

Linee esercitate dalla *Società Puglia*.

Venezia-Albania-Brindisi (settimanale). Sospesa dalla partenza da Venezia del 15 agosto.

Bari-Albania-Brindisi (bisettimanale). Sospeso l'approdo ad Antivari dalla partenza da Bari del 13 agosto»[38].

Sino all'inizio della grande guerra parevano, per la città adriatica, riviversi antichi fasti come esplicitamente si propone in un saggio del 1908: «*Modern Brindisi, a town of about 17,000, lies among low hills in a waste of sand. Whatever the glories of the famous ancient sea-port may have been, they have departed and it would be hard to find, today, a more barren and uninteresting spot. The harbor itself is extensive and admirably sheltered from every wind, and within recent*

[37] *Notizie varie. Italia*, in «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1906, Roma, giovedì, 29 novembre, Numero 278, p. 5753.

[38] *Provvedimenti governativi. Servizi marittimi sovvenzionati*, in «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma, venerdì, 14 agosto, Numero 194, p. 4532.

times has again become the starting-point of the most direct route from central Europe to the east»[39].

Non mancavano i rischi connessi a tale funzione; i porti erano vie privilegiate d'ingresso per le pandemie quale quella di colera del 1910 che in Italia, secondo una prima versione poi smentita, sarebbe stata veicolata da alcuni zingari russi sbarcati nel luglio di quell'anno a Brindisi; da qui si sarebbero trasferiti dapprima a Bari per venerare le reliquie di san Nicola per raggiungere nella prima settimana d'agosto Trani e Barletta ove si sarebbero resi evidenti i sintomi della temuta malattia. In realtà vettori reali del colera sarebbero da identificare in pescatori di Trani e Barletta[40].

---

[39] B. L. D'OOGE, *The Journey of Aeneas* in «*The Classical Journal*», vol. 4, no. 1, 1908, pp. 3–12: p. 5.

[40] F. M. SNOWDEN, *Naples in the Time of Cholera, 1884-1911*, Cambridge: Cambridge University Press, 2002, p. 220: «*In the summer of 1910 the sixth and final pandemic of Asiatic cholera to decimate Europe reached Italy, claiming its first victims at the coastal towns of Barletta and Trani in Apulia»:* Ivi, p. 233: «*As the ministry had feared, the Vibrio Cholerae reached Italy in the summer of 1910, claimings its first victims on the Adriatic coastline of Apulia that the authorities had identified as a locality of special risk. The 1,000 kilometres of shore between Venice and Brindisi lacked all maritime vigilance. Small craft were free to dock without regulation or inspection. Wise after the event, the inspectors of the Department of Public Health established that the cholera was imported by the long-distance fishermen of Trani and Barletta*». Ivi, p. 239: «*In Barletta, the official explanation of the epidemic was outlined by the unrepentant Calissano. He reasoned that the disease had arrived in Italy with a caravan of thirty-seven gypsies from the Caucasus who had crossed the Black Sea and boarded an Italian ship at Constantinople bound for Brindisi. Disembarking in Apulia in July, they had made a pilgrimage to the relics of St. Nicholas at Bari and then they travelled to Trani and Barletta in the first week of august*».

Il ruolo di Brindisi è visto sempre più in connessione con l'area balcanica; ambienti ottomani, il 1912, auspicano che, attraverso Brindisi e Valona, Costantinopoli si colleghi all'Europa occidentale. Si tratta di un ampio esame dei collegamenti esistenti e possibili:

«1° La Porte, envisageant la question de défense nationale, se serait même opposée au raccordement direct de Prichtina avec Nisch, en Serbie, pour cette raison qu'on peut aller de Prichtina à Nisch par Uskub, ce qui, à vrai dire, quadruple le trajet. Il n'y aurait plus alors évidemment de chemin de fer Danube-Adriatique; tout se réduirait à un chemin de fer albanais.

2° L'état-major aurait demandé un raccordement de la ligne Salonique-Uskub aux chemins de fer bulgares par Koeprulu, Zegri-Palanka, Kustendil et Sofia — et une ligne partant de Ghida, sur la ligne Salonique-Monastir, pour aller à Janina, par Kozana, à un point à déterminer sur l'Adriatique, qui serait probablement Vallona.

Au sujet de cette dernière ligne, l'accord serait établi en principe entre le gouvernement et le groupe français. Mais tout cela ne faisait guère avancer, retardait plutôt, et compromettait le Danube-Adriatique proprement dit, qui a pour lui cependant les puissances de la Triple-Entente, plus l'Italie.

La Russie voit des avantages surtout politiques en cette entreprise qui, de l'Est à l'Ouest, se mettrait en travers du projet d'une ligne autrichienne Nord-Sud allant de Serajewo à Mitrowitza, et barrerait ainsi au pangermanisme la route de l'Archipel.

L'Italie trouverait par contre, dans le Danube-Adriatique, des avantages économiques. «Son industrie, aujourd'hui adulte, dit M. Francis Delaisi, cherche des débouchés. En face d'elle, sur l'autre rive de l'Adriatique, et comme à portée de la main, s'offre la péninsule balkanique. Quelle bonne affaire qu'un chemin de fer qui amènerait en face de Brindisi les grains, les porcs, les cuirs de la péninsule, et emporterait vers Sofia, Belgrade ou Bucarest, les cotonnades et la quincaillerie italienne! Ce n'est pas un pur caprice de l'amour qui a marié le roi Victor-Emmanuel à la fille du prince Nicolas. Antivari, la future tête de ligne du Danube-Adriatique, est au Monténégro. Mais le traité de Berlin plaçait ce port sous la surveillance du canon autrichien. Gomme compensation à l'annexion de la Bosnie, le cabinet de Rome a obtenu l'an dernier, la suppression de ces entraves. Aujourd'hui Antivari est port libre. L'Italie aura, à quelques heures de Brindisi, le terminus d'une magnifique voie de pénétration; et voici le Balkan ouvert de nouveau comme aux temps antiques, à la conquête romaine».

La France joue en cette affaire le rôle du banquier. Un syndicat français s'est constitué à Paris en vue d'une émission éventuelle. La Porte négocie un emprunt de vingt-cinq millions de livres, qui aurait fait l'objet du dernier voyage de M. Revoil à Paris.

Pour l'Angleterre, comme pour la Russie, il s'agit principalement de faire pièce au pangermanisme, en mettant en opposition violente les intérêts de l'Autriche et ceux de l'Italie. Le chemin de fer Danube-Adriatique peut amener le passage de l'Italie à la Triple-Entente, et la dislocation de la Triplice.

L'Autriche, hostile comme de juste au Danube-Adriatique, appuya le tracé d'un autre chemin de fer allant d'Uskub à Saint-Jean de Médua, sur l'Adriatique, par Débré, et

qui avait du moins, à ses yeux, l'avantage d'ignorer la Serbie. Et comme elle jouit, grâce à l'appui de l'Allemagne, d'une grande influence auprès du gouvernement ottoman, celui-ci s'enthousiasma pour la ligne recommandée, ainsi que pour une autre, d'ordre uniquement stratégique, allant de Monastir à Vallona. Des négociations eurent même lieu avec la France au sujet de ces deux lignes et des polémiques s'élevèrent dans les journaux français et italiens. L'Autriche avait brouillé les cartes. Le journal l' «Italie», souvent inspiré, écrivait : «Nous tenons, pour le maintien précisément des relations de bonne amitié qui existent entre la France et l'Italie, à ce que les concessions obtenues par la France ne soient pas contraires aux aspirations italiennes, et nous sommes convaincus, du reste, que le gouvernement français prendra soin de ne porter atteinte à aucun des intérêts légitimes de l'Italie en Macédoine et en Albanie, puisqu'il y avait partie liée entre les deux gouvernements pour les lignes de chemins de fer aboutissant à l'Adriatique». L'Indépendance Belge estimait de son côté que les chemins de fer d'Albanie pourraient exercer une influence nuisible sur les relations franco-italiennes, si la diplomatie française ne se concertait pas au préalable avec l'Italie.

« Certes, disait ce journal, la ligne «Danube Adriatique», qui fait partie de ce lot de voies ferrées, ne peut soulever aucune objection à Rome, où, au contraire, elle est désirée. Mais les autres lignes, essentiellement stratégiques et devant permettre à la Turquie de défendre l'Albanie du côté de l'Adriatique, comme par exemple le projet Monastir - Vallona, sont susceptibles d'opposition italienne, et dès lors il convient de s'entendre avec l'Italie à ce sujet, si l'on ne veut pas ternir de nouveau l'amitié franco-italienne, et détruire les heureux résultats obtenus à Rome par M. Camille Barrère. »

Le «Mattino» attira l'attention de ses compatriotes sur l'entrée éventuelle de la Turquie comme puissance maritime,

dans les eaux de l'Adriatique. Et il signalait Vallona comme le futur Bizerte ottoman de cette mer. Au milieu de toutes ces difficultés extérieures, auxquelles s'ajoutent les difficultés intérieures, la Porte est très embarrassée. La France ne l'est pas beaucoup moins. Le gouvernement ottoman tient énormément à ne mécontenter ni l'Allemagne ni l'Autriche, et, d'autre part, accorde la préférence à des chemins de fer purement stratégiques, qui puissent lui permettre de réprimer plus facilement les révoltes albanaises; la France voudrait bien faire des affaires en construisant même au besoin des chemins de fer stratégiques en Turquie d'Europe, mais elle n'oublie pas que c'est M. Isvolski, alors ministre des affaires étrangères, qui a lancé l'idée du Danube-Adriatique, et que Nicolas II, évitant à la fois Berlin et Vienne, est allé à Racconigi affirmer devant toute l'Europe la conformité des intérêts italiens et russes dans les Balkans. Que sortira-t-il de tant d'indécision?

Raccordements de chemins de fer turco-heliéniques.

Dans les premiers jours de décembre 1910, M. Venizelos faisait à un journal d'Athènes, les déclarations suivantes: «La question crétoise ne regarde pas la Grèce mais les puissances protectrices. Par contre, il y a une affaire très importante qui ne peut être réglée qu'avec le concours bienveillant de la Turquie. C'est le raccordement des chemins de fer turco-grecs. Bien qu'il y ait une convention internationale sur ce sujet, la Turquie a, jusqu'à présent, empêché la construction par une résistance passive. A l'heure actuelle, la Grèce est le seul Etat Européen où l'on ne peut se rendre en chemin de fer. Le raccordement des chemins de fer en question aura une importance extraordinaire au point de vue des communications internationales. Si ce projet se réalise, alors le centre des postes indiennes ne serait plus Brindisi, comme à présent, mais Athènes, c'est-à-dire le Pirée qui est beaucoup plus près du canal de Suez que Brindisi». De fait, la Malle des Indes suit

actuellement la ligne Londres, Douvres, Calais, Brindisi, Port-Saïd, comprenant 1.300 kilomètres de voies ferrées et 1.781 sur mer. Avec la jonction précitée, en établissant par exemple une nouvelle ligne Londres, Douvres, Ostende, Uskub, Karaferia, Pirée, Port-Saïd, on obtiendrait 3.293 kilomètres de voie ferrée (dont 700 à peu près en Turquie et 400 en Grèce) et 1.246 sur mer. Or, en mettant une moyenne de 50 kilomètres par heure, en chemin de fer et 20 par heure sur mer, on a 135 heures en tout pour la ligne que suit actuellement la Malle des Indes et 128 pour la nouvelle ligne via Pirée, ce qui fait une économie de 7 heures. La voie maritime Pirée-Port-Saïd est aussi plus sûre en cas de mauvais temps que Brindisi-Port-Saïd. Pour le raccordement des chemins de fer turco-helléniques, trois lignes furent proposées. La première, partant de Galambaca, en Grèce, passait par Velestino et Kastoria, pour aboutir à Monastir, et de là, par une nouvelle ligne, à Perlépe et Uskub. Cette ligne fut mise en avant, en principe, par le gouvernement ottoman, pour les grands avantages stratégiques et économiques qu'il y voyait. La Grèce reconnaissait, de son côté, que la ligne en question aurait permis des échanges commerciaux très rapides avec la Macédoine, en traversant cette province si fertile presque par le milieu. Le gouvernement grec proposa cependant un second tracé, qui, partant du terminus actuel sur la frontière turco-grecque de la ligne Larissa-Athènes, construite par la Société des Batignolles, passerait par Pappapouli et Platamona pour aboutir à Ghida, sur la ligne de Salonique. Le gouvernement grec préférait cette ligne, parce que la section grecque allant déjà jusqu'à Pappapouli, ville frontière, il n'avait à faire aucune nouvelle dépense. Sur le territoire ottoman, ce tracé semblait aussi le plus naturel, le plus avantageux; ne rencontrant aucun obstacle matériel, il n'aurait pas coûté plus de douze millions, n'aurait nécessité nulle garantie kilométrique, nulle charge

pour le budget. Il fut préconisé par le ministère de Hilmi pacha. Le ministère actuel, par contre, crut devoir s'y opposer, pour des raisons d'ordre stratégique. Il estimait que cette ligne, suivant presque toujours la côte, pouvait aisément être détruite par un petit corps de débarquement, et donna sa préférence à une troisième qui, partant de Karaferia (Véria) sur le chemin de fer Salonique-Monastir, passe par Ibelli et Serfîdje (Servia) et se dirige sur Elassona. Cette ligne nécessite pour la Turquie, la construction de 141 kilomètres de nouvelle voie ferrée; ce qui, à cause des nombreux accidents de terrain, ferait évaluer son coût à près de 37 millions de francs. La Grèce aurait à construire de son côté 20 kilomètres seulement, qui lui reviendraient environ à trois millions de francs. La ligne Salonique-Monastir étant concédée au groupe de la « Deutsche Bank », ce serait celui-ci qui serait chargé du raccordement Karaferia-Elassona. Du côté grec, on crut que le gouvernement ottoman ne tenait pas du tout au raccordement, parce qu'il craignait que Salonique ne perdît son importance internationale au profit du Pirée. Ce à quoi les Grecs objectent que rien n'est moins justifié que cette appréhension. De même, disent-ils, que le trafic de Brindisi n'a point atteint le mouvement de Gênes ou de Trieste, de même le Pirée ne pourra concurrencer Salonique, qui restera le grand port de transit de l'Europe Orientale, les marchandises empruntant toujours de préférence la voie maritime, infiniment moins coûteuse. Quant au Pirée, il attirera la poste et les voyageurs qui prennent aujourd'hui, non pas la voie de Salonique, mais diverses autres lignes méditerranéennes. Loin de perdre au raccordement, Salonique et toute la Turquie d'Europe y gagneront, d'autant plus que la partie du trafic européen qui délaissera la voie maritime pour se rendre par chemin de fer en Grèce, empruntera les lignes ottomanes sur une longueur de plusieurs centaines de kilomètres».

Si considera l'opportunità relativa all'istituzione di un servizio di *ferry boat* tra Brindisi e Valona trasformando il treno Roma-Brindisi in Roma-Costantinopoli: *«Le port de Vallona étant situé à la partie la plus étroite de l'Adriatique, dès l'établissement de la voie ferrée en question, un service de ferry-boats assurerait des communications rapides entre Vallona et Brindisi, reliant ainsi le premier port aux grandes lignes européennes. L'express Rome-Brindisi deviendrait l'express Rome- Constantinople. Avec l'express Vienne-Athènes, la Macédoine et l'Epire seraient parmi les voies principales du trafle international. Voyageurs et marchandises arriveraient en Turquie par l'Adriatique et par la Grèce. Le tourisme prendrait un grand développement. Des régions à peu près inconnues lui seraient ouvertes, comme Janina et son lac, les sites merveilleux de la Memerschka, de Paleo-Vouni, du Voïon, du versant occidental de l'Olympe»*[41].

L'importanza del porto di Brindisi è ribadita in un saggio del 1913: «D'altro canto, il porto di Brindisi, pur non essendo sede di una compagnia di navigazione, era inserito all'interno di un circuito di rotte di poco inferiore rispetto a Bari e di gran lunga risultava più connesso rispetto ad Ancona». Contava su

[41] *Chemins de fer et politique*, in «Mècheroutiette. Constitutionnel ottoman. Organe du Parti radical ottoman. Journal mensuel», 3 (1911), n. 19, Juin 1911, pp. 27-36: pp. 29-34 e 36. Vedi pure SKIRÒ, cit., p. 527: «Mentre con capitali austriaci è pressoché compiuta una linea ferroviaria che congiunga Salonicco con Vienna, niente si è fatto in Italia per una linea, che essendo molto più breve, congiunge Salonicco, e per l'Albania, a Vallona e da Vallona poi, per Brindisi, al Sempione faccia attraversare per l'Italia tutto questo immenso commercio, che mentre avrebbe un evidente risparmio di tempo, sarebbe un grande vantaggio economico per l'Italia e per l'Albania».

286 collegamenti diretti: per 168920 miglia marine e 312 indiretti per 822463 miglia marine[42].

Il movimento portuale determinava, di conseguenza, elevati flussi di corrispondenza presso il locale ufficio postale. Proprio in riferimento a questa circostanza, si registrò uno dei primi impieghi in Italia dell'accertamento di impronte digitali per individuare il colpevole di un furto: «Nel febbraio dell'anno 1914, nell'ufficio transito-dogana in Brindisi veniva manomessa una lettera assicurata contenente danaro. Sulla busta manomessa vennero riscontrate delle impronte digitali lasciate da mani sudicie, probabilmente nell'atto di manomissione della lettera. Il pretore di Brindisi, essendo i sospetti caduti su di un impiegato postale, fece assumere le impronte digitali di questo ed insieme colla busta corpo di reato le inviò alla Scuola di Polizia Scientifica per il confronto. Fui io incaricato dal direttore della scuola del confronto, il quale portò alla identificazione delle due impronte rilevate sulla busta corpo di reato con quelle delle dita medio ed anulare destro dell'impiegato sospettato. Il verbale di confronto colle tavole dimostrative venne trasmesso al pretore di Brindisi»[43].

D'intesa fra i ministeri della Guerra, della Marina e delle Poste e Telegrafi, nell'agosto del 1914 si stabilirono i provvedimenti per attuare, in caso di mobilitazione, censura sulla corrispondenza postale diretta all'estero. «Gli uffici postali gia esistenti a Milano, Verona, Udine, Venezia, Genova, Napoli, Brindisi, Siracusa (in caso di radunata a nord

---

42 G. MELLINATO, *L'Adriatico conteso: Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano: Angeli, 2018, p. 41.

43 G. FALCO, *Polizia scientifica e giurisprudenza*, in «Bollettino della Scuola di polizia scientifica e del Servizio di segnalamento», fasc. 7-8, 1917-1918, Roma: Tipografia delle Mantellate, 1921, pp. 156 -165: p. 158.

ovest) e quelli di Torino, Milano, Ventimiglia, Genova, Napoli, Brindisi, Siracusa (in caso di radunata a nord est) erano designati in caso di mobilitazione a raccogliere e spedire tutta la corrispondenza postale diretta dall'Italia verso l'estero qualunque ne fosse stata la destinazione, appunto per poter esercitare su di essa Ia censura indispensabile per evitare eventuali atti di spionaggio ai danni dell'Italia. In ognuno di questi uffici sarebbe stato costituito un ufficio di censura delle corrispondenze internazionali. Era vietato a tutti gli altri uffici postali italiani la spedizione diretta della corrispondenza all'estero, appena ordinata la mobilitazione»[44].

Una corrispondenza francese, nell'imminenza dell'entrata in guerra dell'Italia, evidenzia, in modo evidentemente interessato, la penalizzazione ricevuta dai porti adriatici italiani, e fra questi Venezia e Brindisi, sia da parte tedesca che austroungarica:

«*Brindisi, c'est la porte ouverte sur cet Orient dont Napoléon disait,en partant pour l'Egypte: Il n'y a que là qu'on fait de grandes choses», et ces préoccupations sont devenues aujourd'hui majeures. La liquidation de l'Autriche est avancée; mais la Turquie, si j'ose risquer la métaphore, est plus avancé encore. L'Italie, ici, a d'ailleurs fait un premier pas. Elle a occupé provisoirement Vallona; mais les grandes nations, aussi longtemps qu'elles xont asses fortes, ne rendent jamais.*

Et, coïncidence piquantee, en ces jours de l'anniversaire de la naissance de Bismarck, ce sont les anciens alliés de l'Allemagne, les tripliciens, les admirateurs et lieutenants de Crispi, qui sont devenus, sous la poussé legique et impitoyable des événements, les plus féroces adversaires de l'Allemagnele, les plus enthousiastes partisans du rapprochement avec la

[44] M. G. PASQUALINI, *Carte segrete dell'intelligence italiana. 1861-1918,* Roma: Tip. R.U.D, 2006, p.248.

France, afin de pouvoir, au travers de la France, parler avec la Russie de la Dalmatie, et avec la Russie et l'Angleterre de la liquidation du vieil Empire, auquel l'ironie de la destinée vient de donner le nom de Jeune- Turc pour en marquer l'étape finale. Dans ce petit hôtel de l'interminable rue qui formè Brindisi, les propos s'échangent sans aucun retenue.

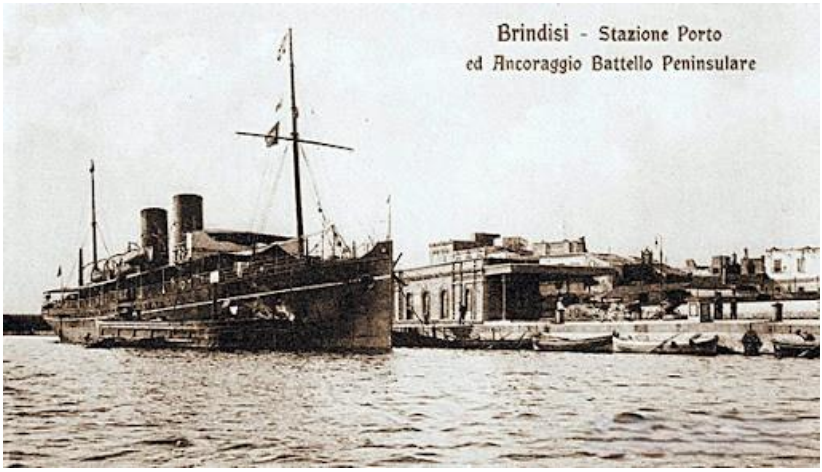
Et ils refusent net toute conversation à ce aujet avec l'Allemagne qui les a trahis, et qui à soutenu, contrairement au traité, leur rivale, l'Autriche. Venise a per-e-être nourri l'espoir, aujourd'hui perdu, que Berlin l'acheminerait vers Trieste. Brindisi, porte italienne de l'Orient, brutalement fermée par l'Allemagne même, s'ouvre aujourd'hui avec fracas, et l'un y voit apparaître la tête un peu diaboliqu du vieux Crispi lui-même et de ses lieutenants furieux. Quelle revanche!»[45].



[45] G. PRADE, *Brindisi, porte de l'Oriente,* in «Le Journal», 11 aprile 1915, pp. 1-2.

Camille Devilar, in un intervento del 1917 propone di fare di Brindisi il grande retrovia logistico per sostenere efficamente l'impegno militare degli alleati nei Balcani utilizzando l'infrastrutturazione e la rete dei trasporti che avevavo fatto della città adriatica il porto caposcalo della Valigia delle Indie: «*Il semble qu'au point de vue méditerranéen, nous n'ayons pas suffisamment tiré parti de notre alliance avec l'Italie. Pourquoi n'a-t-on pas fait de Brindisi la grande tête de ligne anglo-franco-italienne? Avant la guerre, le service régulier Londres-Calais-Paris-Brindisi plaçait le grand port italien à trente-six heures environ de la capitale britannique. Or, il est plus aisé, moins coûteux, de centraliser sur quelque point bien choisi un matériel considérable que de répartir l'effort entre des ports nombreux, éloignés les uns des autres. La voie ferrée Londres-Brindisi dessert les villes de première importance. On a la certitude absolue qu'il n'y circulerait que des trains complets, quel que soit le trafic, commercial ou militaire. Tout ce qui est destiné à l'armée de Salonique deviendrait indemne des risques de mer. Les transports s'efectueraient à travers le canal d'Otrante (Brindisi-Valona): une armée de travailleurs pourrait construire assez rapidement une voie ferrée Valona - Monastir (moins de 180 kilomètres à vol d'oiseau) et ce serait une singulière transformation dans la situation de l'armée d'Orient, comme aussi dans les données du problème balkanique. Les navires à destination ou en provenance de l'Extrême-Orient emploient quarante-cinq heures, environ, pour aller du détroit de Messine à Marseille. On gagnerait donc du temps — c'est-à-dire du charbon et des avantages de guerre, à faire de Brindisi la tête de ligne provisoire. On y gagnerait aussi de la sécurité.On sait où se produisent, le plus souvent, les torpillages en Méditerranée. La ligne de Brindisi-Port-Said ne*

serait guère dans la zone dangereuse. De plus grâce aux flottes de guerre alliées, la route maritime, diminuée de la moitié de sa longueur. pourrait être jalonnée par des patrouilleurs dont la surveillance active n'a rien qui puisse plaire ans sous-marins. Les objections? La plus importante, je le sais, se nomme Marseille. Mais nous sommes arrivés à l'époque où l'on veut la fin de la guerre et sa fin victorieuse en notre faveur. Si l'on ne veut point aujourd'hui toucher à hier, nous concevons bien que la lutte se prolonge et que le commandement comme le gouvernement soient d'un exercice difficile»[46].



[46] C. DEVILAR, *La Guerre au Jour le Jour. Unite de front*, in «Le XIX[e] siècle: journal quotidien politique et littéraire», directeur-rédacteur en chef: GUSTAVE CHADEUIL, 23 février 1917, n. 16.892, p. 1.


Brindisi
Antica Casa Monticelli

2. *I sovrani di Germania e d'Italia a Brindisi. Una nuova pace brindisina.*

Il vertice italo-tedesco svoltosi a Brindisi il 12 maggio 1909, con larga eco sulla stampa europea, destò speranze di rafforzamento della triplice alleanza e di più distese relazioni con l'Austra-Ungheria dopo la crisi nata in seguito all'annessione, da parte di quest'ultima, della Bosnia Erzegovina. La «Gazzetta ufficiale» ne offrì analitica descrizione: «Fino dalle 6 di questa mane, la città di Brindisi era in pieno movimento. Numerose musiche, suonanti inni patriottici, percorrevano le vie animatissime. Ogni casa era pavesata con bandiera e festoni di fiori. Le vie Garibaldi ed Umberto, ove, passava il corteo reale, erano gremite. Alle 7 nella stazione si trovavano ad attendere il treno reale l'on. deputato Chimienti, il sindaco, il prefetto di Bari, il comandante della R. nave *Coatit*, capitano Corsi, e tutte le altre autorità civili e militari. Alle ore 7.30 giunse il treno reale. La musica municipale, che si trovava presso la pensilina, intuonò l'inno reale. Dal vagone reale scesero le LL., MM. il re e la regina, ossequiate dalle autorità presenti. Dopo essersi intrattenuti brevemente con esse, i sovrani salirono in vettura col sindaco. In altre vetture presero posto S. E. il ministro Tittoni, il primo aiutante di campo, generale Brusati, l'aiutante di.campo, gonerale Trombi, il capitano di fregata, conte Biscaretti di Ruffia, il conte Avogadro degli Azzoni, il duca e la duchessa d'Ascoli. I sovrani, scortati dai carabinieri a cavallo, si diressero al porto. Appena la vettura reale imboccò la via Umberto, le musiche sparse lungo il percorso, intuonarono l'inno reale e la folla applaudì calorosamente, sventolando i fazzoletti e i cappelli. Anche dai balconi gremiti di gente si acclamava. I sovrani percorsero la via Umberto e la via Garibaldi giungendo presso la banchina del porto, ove venne eretta una pensilina riccamente addobbata. Ivi

attendevano i sovrani i comandanti delle navi da guerra ancorate nella rada, l'arcivescovo, la giunta, lo rappresentanze delle società e molte signore. I sovrani, giunti alla pensilina, discesero e vennero ossequiati dai presenti. le signore offrirono fiori alla regina. Poco dopo i sovrani salirono nella lancia reale. Subito dalla corazzata *Vittorio Emanuele* e poi dall'incrociatore *Coatit*, cominciarono le salve. Tutte le navi alzarono il gran pavese, gli equipaggi dei cacciatorpediniere e delle torpediniere d'alto mare, le quali erano schierate al lato nord del porto, lungo la rotta della lancia reale, salutarono alla voce. Il cacciatorpediniere inglese *Albatros* fece pure il saluto alla voce. La folla dalla banchina acclamava. Alle ore 8 i sovrani salirono sulla *Vittorio Emanuele*, ove furono ricevuti dal comandante. Tahon. La *Coatit* ripeté le salve, mentre la musica suonava la marcia reale, i marinai salutavano alla voce e sull'albero maestro saliva il gagliardetto reale. Alle ore 10.10 venne avvistato l'*Hohenzollern.* Poco dopo entrò nell'avamporto lo *Sleipner* che passò davanti alla corazzata *Vittorio Emanuele* e fece il saluto alla voce, Seguirono i cacciatorpediniere *Espero* e *Aquilone* che sfilarono a gran velocità dinanzi alla *Vittorio Emanuele* e si ancorarono all'imboccatura del porto. Alle ore 10.30 entrò nel porto l'*Hohenzollern* seguito dall'incrociatore *Stettin*, il quale fece salve di saluto, cui rispose il *Coati*t. La musica della *Vittorio Emanuele* intuonò l'inno tedesco. I marinai di tutte le navi italiane fecero il saluto alla voce. Le navi tedesche alzarono il gran pavese colla bandiera italiana all'albero maestro. L'*Hohenzollern* gettò l'ancora a prua, della *Vittorio Emanuele*, collocandosi quasi parallelamente ad essa. Lo Stettin diede fondo presso il *Coatit*. Tutto all'intorno un gran numero di imbarcazioni pavesate solcavano il mare calmissimo. Il tempo era splendido. Alle ore 10.35 il re e la regina coi seguiti si imbarcarono sopra una lancia a vapore e si diressero verso

l'*Hohenzollern*. Quando la lancia reale passò fra le imbarcazioni i sovrani vennero acclamati. Gli incrociatori *Coatit* e *Stettin* fecero salve e gli equipaggi il saluto alla voce. Anche l'equipaggio dell'*Hohenzollern* fece il saluto alla voce, mentre la musica suonava l'inno italiano. L'imperatore e l'imperatrice si trovavano in alto sulla scaletta. I sovrani d'Italia e di Germania si salutarono e si abbracciarono con grande cordialità. Un picchetto presentò le armi. L'*Hohenzollern* issò il gagliardetto reale. I sovrani si presentarono i rispettivi seguiti; indi l'imperatore e il re si trattennero lungamente in particolare colloquio sopra coperta, la regina e l'imperatrice si recarono nel salone imperiale, ove si trattennero qualche tempo. i sovrani italiani, salutati cogli stessi onori, tornarono a bordo della *Vittorio Emanuele* alle ore 11.30. Col1'imperatore. di Germania si trovavano, oltre l'ambasciatore von Jagow, il generale von Plessen, aiutante di campo generale, il tenente generale barone von Lyncker, capo del gabinetto militare, il maresciallo di Corte barone von Lyncker, il vice ammiraglio von Müllen, il capo del gabinetto civile von Valentini, il ministrog barone von Ienisch, il capitano di vascello von Rebeur-Paschwitz, il capitano di vascello conte Platen comándante dell'Hohenzollern, il tenente colonnello von Triedeburg, il tenente colonnello barone von Hammeratein, il capitano di fregata barone von Rössing, comandante dello Stettin, il capitano di corvetta Fuchs, il maggiore medico dott. Niedner, ed il tenente di Vascello barone Paleske, comandante dello Sleipner. Al seguito dell'imperatrice sono la contessa von Kellor, dama di Corte, la signorina von Veltheim, dama d'onore, e il cerimoniere von Winterfeld»[47]. Il re e la regina erano giunti a Brindisi, provienti da Roma, con un ampio seguito: «Le LL. MM. il Re e la Regina, ieri sera alle 19.10,

[47] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, mercoledì, 12 maggio, numero 112, pp. 2344-2345.

con trono speciale, partirono per Brindisi. Accompagnavano i Sovrani S. E. Tittoni, ministro degli esteri, S. E. , il tenente generale, Brusati, primo aiutante di campo generale, il maggiore generalo conte Trombi, aiutante di campo generale, il capitano di fregata conte Biscaretti di Ruffia, aiutante di campo, il conte Avogadro degli Azzoni, mastro di cerimonie, iÌ Duca d'Ascoli, gentiluomo di Corte, e la Duchessa d'Ascoli, dama di Corte. Il treno è giunto a Brindisi alle 7.30 di questa mane. Alla stazione le LL. MM. vennero ossequiate dalle autorità e poscia si recarono in vettura al porto, entusiasticamente acclamate lungo il percorso da una grande folla. Giunti alla pensilina, eretta per l'occasione sulla banchina del porto, i Sovrani, allo 7.40, s'imbarcarono sopra una lancia a vapore, dirigendosi verso la corazzata Vittorio Emanuele»[48].

In rada, osservatore interessato, era l'incrociatore inglese *Albatros,* giunto la mattina stessa del summit a Brindisi[49].

I sovrani di Germania giunsero a Brindisi provenendo da Malta da cui erano partiti l'11 maggio alle ore nove del mattino[50].

L'incontro fu molto cordiale: «Ieri, alle ore 11.50, poco dopo che le LL. MM. il re e la regina d'Italia avevano lasciato la nave imperiale *Hohenzollern*, i sovrani di Germania ne discesero imbarcandosi in una lancia a remi per restituire la visita ricevuta. Le navi *Coatit*, italiana, e *Stettin*, germanica, fecero le salve di prescrizione; e tutte le altre navi il saluto alla voce. Quando la lancia si accostò alla *Vittorio Emanuele*, la

[48] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, mercoledì, 12 maggio, numero 112, pp. 2345-2346.

[49] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, mercoledì, 12 maggio, numero 112, p. 2346.

[50] *Ibidem.*

musica intuonò l'inno tedesco; un picchetto di marinai presentò le armi. Il re e la regina attendevano l'imperatore e l'imperatrice in cima alla scaletta. Il comandante discese per riceverli. Gli imperiali salirono a bordo e salutarono i sovrani. Indi l'imperatore e il re passarono in rivista il picchetto armato. Subito dopo i sovrani salirono sul ponte superiore ove è l'appartamento dell'ammiraglio. La colazione di trentadue coperti era imbandita nel quadrato dell'ammiraglio che si trova sopra coperta. La tavola era decorata con splendidi fiori. Nel centro siedevano l'imperatore ed il re, a sinistra del re siedevano l'imperatrice, S. E. 'l'ittoni, la contessa Keller, il generale Brusati, la signorina Veltheim, il generale Trombi, il mastro di cerimonie Winterfeld, il capitano di fregata conte Biscaretti; a destra dell'Imperatore siedevano la regina, l'ambasciatore di Germania von Jagow, la duchessa D'Ascoli, il generale von Plessen, íl vice ammiraglio von MülIer, il capitano di vascello Rebeur Paschewik, il duca D'Ascoli, il conte Avogadro degli Azzoni. Di fronte all'imperatrice siedeva il maresciallo di corte von Lyncker, alla cui destra siedevano von Valentíni, il conte Platen, il nobile Carignani, il barone Hammerstein, il comandante Corsi, il maggiore medico Niedner. Di fronte alla regina siedeva il generale Lyncker, alla cui sinistra si trovavano il ministro barone Jenisch, il comandante Thaon di Revel, il tenente colonnello Friedeburg, il caputano di fregata Rossing, il capitano di corvetta Fucks e il tenente di vascello Paleske. La musica di bordo, durante la colazione, eseguì uno scelto programma. Al levare delle mense i sovrani bevettero rispettivamente alla loro salute, a quella delle loro case e dei loro paesi, uniti dalla triplice alleanza, che ha assicurato la pace all'Europa durante trenta anni. Inoltre l'imperatore fece menzione del disastro di Sicilia e Calabria ed espresse i sentimenti della sua ammirazione per la condotta delle loro maestà in quella dolorosa circostanza. Dopo il

brindisi del re la musica suonò l'inno tedesco; dopo il brindisi dell'Imperatore l'inno italiano. Terminata la colazione i sovrani tennero circolo sul ponte, all'aperto. Verso le ore 14 l'imperatore e l'imperatrice si congedarono dai sovrani d'italia e tornarono, salutati con gli onori reali, a bordo dell'*Hohenzollern*. Le LL. MM. il re e la regina, accompagnate dall'on. Tittoni, dal generale Brusati e dagli altri personaggi del loro seguito, s'imbarcarono alle ore 16.10 sopra una lancia a remi e si recarono a bordo dell'*Hohenzollern*. Durante la traversata le navi resero gli onori. I sovrani vennero ricevuti alla scaletta di bordo dagli imperiali tedeschi, mentre gli equipaggi facevano gli urrrà, le artiglierie sparavano le salve e le musiche suonavano l'inno reale italiano. I sovrani tedeschi ed italiani coi personaggi dei loro seguiti si recarono subito nel grande salone di bordo dove venne servito il the. Vi assistevano tutti i personaggi che erano stati invitati alla colazione a bordo della *Vittorio Emanuele*. Alle ore 17 i sovrani d'Italia si congedarono dagli imperiali tedeschi con grande cordialità, e salutati cogli stessi onori del loro arrivo, lasciarono l'*Hohenzollern* e tornarono a bordo della *Vittorio Emanuele*. Subito l'*Hohenzollern* levò l'ancora e, salutato dalle salve delle artiglierie e dagli urrà degli equipaggi e dalle musiche, si mise in rotta fiancheggiato dallo *Sleipne*r e dall'*Aquilone*, e scortato dalle navi *Espero*, *Bersagliere* e *Stettin*. Il gruppo delle navi che si allontanavano a grande velocità offriva uno spettacolo magnifico. Frattanto i sovrani d'Italia sbarcarono dalla *Vittorio Emanuele* e si recarono a visitare il Forte a mare, che sorge sopra un isolotto, tra le due bocche del porto. Dopo aver visitato il Forte, il re e la regina salirono in lancia a vapore e si diressero a terra insieme col ministro Tittoni, col generale Brusati e coi personaggi dei loro seguiti. Quando la lancia reale passò presso la *Vittorio Emanuele*, questa fece le salve ed ammainò lo stendardo reale.

Tutte le navi fecero il saluto. La lancia reale si fermò presso la pensilina. I sovrani salutarono le autorità, fra le quali notavansi pure gli on. deputati Chimienti e Pellegrini; poi in vettura si diressero alla stazione, seguiti da un lungo corteo di vetture coi personaggi dei seguiti o colle autorità. Lungo le vie percorse dal corteo reale l'entusiasmo era indescrivibile. Lunghe acclamazioni salutarono i sovrani. Si sventolavano bandiere e fazzoletti e si agitavano cappelli. Alle ore 18.50 i sovrani giunsero alla stazione e si trattennero brevemente colle autorità. Indi le loro Maestà salirono nel treno che partì alle 19.2 per Roma, mentre la musica suonava l'inno reale ed i presenti acclamavano calorosamente. Nello stesso treno partì anche S. E. il ministro Tittoni. Nel frattempo, tra le visite, alle ore 15 le LL. MM. il re e la regina, coi seguiti, in lancia a remi, si recarono al lato nord del porto a visitare il cacciatorpediniere *Nembo* ivi ancorato, al quale, passando accanto allo *Hohenzollern*, era occorso un non grave incidente pel quale rimase investito riportando una lamiera staccata e dovette essere, rimorchiato in porto. Poscia, sempre in lancia, le LL. MM. si recarono alla pensilina, ove sbarcarono. Il re col sindaco, con S. E. Tittoni e col generale Brusati, si recarono a visitare il castello, che percorsero guidati dall'on. deputato Chimienti; poi per la strada di circonvallazione giunsero in via Garibaldi, che percorsero, tornando poi alla pensilina, dove si imbarcarono, facendo ritorno alla *Vittorio Emanuele*. La regina, accompagnata dai personaggi del suo seguito e dal prefetto di Bari, si recò a visitare l'ospedale e l'orfanotrofio. Appena saputosi che i sovrani erano discesi, una grande folla si riunì lungo le vie percorse dalle LL. MM. salutandole con calorose dimostrazioni»[51]. Positivi furono i commenti sulla

[51] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, giovedì, 13 maggio, numero 113, pp. 2360-2361.

stampa estera come rileva la «Gazzetta ufficiale»: «L'incontro di Brindisi fra i reali d'Italia, e gli imperiali di Germania forma oggetto dei commenti della stampa estera, specialmente dei giornali tedeschi ed austriaci. La Kolnische Zeitung in un primo articolo scrive: L'accoglienza che l'imperatore Guglielmo ha trovato ieri a Brindisi sembra confermare che anche in Italia si è convinti che la Triplice è il baluardo della pace e che si continua ad esser certi che la Triplice tutela così nel modo migliore gli interessi italiani. E conforme al desiderio dell'imperatore e del popolo tedesco che le relazioni fra la Germania e l'Italia siano coltivate con cura anche nell'avvenire. Sotto questo riguardo l'attività del nuovo ambasciatore tedesco a Roma avrà, un grande compito da attuare. In un secondo articolo, intitolato Brindisi, dice: La politica tedesca ha spesso, durante le difficoltà degli ultimi tempi, trovato in Italia un concorso intelligente, che fu prezioso anche se non fu appariscente. Il giornale aggiunge di sperare che la convinzione che la Triplice costituisce un potente fattore della pace europea continuerà a rafforzarsi in Italia, appunto ora che si è giunti ad una situazione calma e normale nella politica estera. In Germania si è e si rimane di parere che la Triplice, tale qual è, continua a costituire il più valido baluardo della pace ed è naturale che, in tali condizioni, noi abbiamo il giusto discernimento di apprezzare la permanenza dell'Italia nella Triplice. Il Pester Lloyd di Budapest scrive: L'imperatore Guglielmo avrà certamente convinto il re Vittorio Emanuele che l'Italia è considerata, ora come sempre, quale un membro della Triplice alleanza perfettamente uguale agli altri due. La Konigsberger Allgemeine Zeitung dall'incontro di Brindisi, cui succede la visita di Vienna, trae la seguente conclusione: La giornata di Brindisi, precedente la giornata di Vienna, deve provare chiaramente ai popoli e agli uomini di Stato che le tre potenze sono unite, che la triplice continua ad essere forte e che

i tentativi contro di essa sono riusciti vani, poiché nessuna delle tre potenze può né vuole farne a meno»[52].

«Il Temps, commentando gli incontri di Brindisi e di Vienna, rileva che la triplice alleanza è stata celebrata da tutti i suoi componenti con solenni manifestazioni. Il Temps constata che i due sistemi di alleanze che si dividono oggi l'Europa hanno conservato il loro vigore e la loro efficacia e dimostrano che la sola politica saggia, la sola che non costituisca un pericolo per la pace, consiste nel lavorare a farli vivere d'accordo in un equilibrio stabile e su un piede di eguaglianza. Non vi è motivo di prevedere un cambiamento negli aggruppamenti delle potenze europee e, se sono desiderabili riavvicinamenti fra i componenti i due gruppi, conviene conservarli come maggiori pegni d'accordo e non come strumenti di disunione»[53].

La «Gazzetta ufficiale» reputò politicamente importante «il commento della Norddeutsche Allgemeine Zeitung. L'ufficioso giornale berlinese scrive: Se le interviste avvenute sono ovunque considerate come avvenimenti politici di grande importanza, ciò avviene perché esse riaffermarono spontaneamente la esistenza della Triplice nel suo antico vigore. Gli ultimi avvenimenti dettero ragione a quegli indirizzi politici che si fondarono sulla convinzione che la saldezza dell'alleanza della pace avrebbe continuato a dare i suoi effetti e previdero che l'alleanza stessa si sarebbe nuovamente dimostrata come un decisivo elemento quando le circostanze avessero fatto sorgere questioni tali da coinvolgere

[52] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, venerdì, 14 maggio, numero 114, p. 2370.

[53] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, sabato, 15 maggio, numero 115, p. 2392.

profondamente il sistema degli stati europei. Allorché si manifestarono i problemi orientali, venne per la triplice il momento di dar prova di essere uno strumento di pace. Dopo aver rilevato che le manifestazioni di Brindisi e di Vienna costituiscono un armonico accordo che lega in una maniera piena di promesse il passato all'avvenire, la Norddeutsche continua dicendo: Se col tempo sarà scritta la storia del periodo agitato che ora si chiude, essa constaterà, sulla base dei documenti, che la politica dell'on. Tittoni, seguita di pieno accordo con la volontà del suo sovrano, ha essenzialmente contribuito alla soluzione delle difficoltà sorte dalla crisi di Oriente. Tale contributo è stato evidente in occasione della pacifica soluzione delle difficoltà montenegrine; ma in realtà l'on. Tittoni, durante tutta la crisi, dimostrò di avere esattamente compreso la situazione e secondò premurosamente gli sforzi tendenti a condurre la crisi ad una soluzione favorevole, senza che si verificassero gravi scosse. Più gli avvenimenti chiariranno le cose circa lo scorso periodo di appassionate agitazioni, più altamente si apprezzerà, tanto in Italia quanto al di là dei suoi confini, il merito della politica italiana di aver contribuito al mantenimento della pace, rimanendo fedele alla triplice alleanza. Concludendo, la Norddeutsche rileva la tendenza pacifica della Triplice, la quale, se fosse stata adoperata a scopi aggressivi, sarebbe andata incontro all'indebolimento ed allo scioglimento»[54].

Durante il soggiorno a Vienna dell'imperatore Guglielmo, immediatamente successivo all'incontro di Brindisi, fu dai giornali notato un lungo colloquio fra lo stesso imperatore, il ministro degli affari esteri austro-ungarico Aehrenthal e l'ambasciatore Tschirsky. «Su tale colloquio la Zeit, di

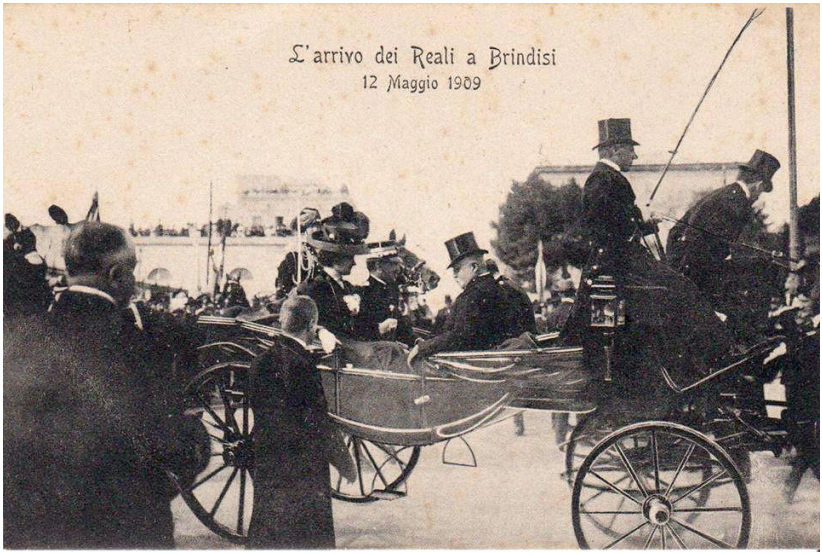
[54] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, lunedì, 17 maggio, numero 116, p. 2407.

Vienna, si dice in grado di dare le seguenti informazioni: Non si presero nuovi accordi concernenti i doveri d'alleanza, avendo la recente esperienza dimostrato che le antiche disposizioni sono perfettamente sufficienti a garantire una perfetta solidarietà d'azione. Ciò venne constatato durante il colloquio. Si passò indi ad esaminare la situazione nata dall'annessione e dal nuovo ordine di cose in Turchia. Anche in ciò l'accordo si manifestò pieno. Naturalmente l'esame non si fece solo dal punto di vista austro-germanico, ma da quello della triplice in generale, e l'imperatore toccò qui dei risultati dell'incontro di Brindisi soddisfacentissimi per entrambe le parti. L'avvenire dell'Oriente fu colà esaminato senza pessimismo e con unità di vedute. All'Italia interessa, delle questioni rimaste aperte, specialmente quella di Creta. Essa sembra desiderare una soluzione favorevole alla Grecia. Ora, dopo le interviste di Brindisi e di Vienna, si può dire che la Germania e l'Austria non si occuperanno direttamente della soluzione di quella questione. L'iniziativa si lascierà prendere ad una delle potenze che hanno il protettorato, di Creta, forse l'Italia e Vienna e Berlino la sottoporranno a un benevolo esame»[55].

Più scettici risultarono i commenti sulla stampa francese: «*A la Chambre Italienne, également, on a formulé à l'adresse des soldats français et italiens tombés en 1859 pour l'indépendance italienne, un salut fraternel et ému auquel s'est associé le Gouvernement lui-même, et le président Marcora a accentué la manifestation en adressant ce salut à la nation amie qui, avec ses fils généreux a tant contribué à la cause de l'indépendance de l'Italie redevenue nation. Les délégués de Trieste ont été également recus avec un enthousiasme délirant, aux cris de Vive l'Italie! Vive Trieste! Décidément, malgré les récentes entrevues de Vienne et de Brindisi, on ne saurait*

[55] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, martedì, 18 maggio, numero 117, p. 2439-2440.

penser avec l'empereur Guillaume que la Triple Alliance est maintenant profondément enracinee dans le coeur des peuples»[56].



[56] A. DUBIEF, *La Politique Extérieure*, in «Le Progrès de Madagascar. Organe d'action républicaine», 21 luglio 1909, p.1.

3. «*Nei Balcani si produce più storia di quanta se ne possa consumare*» (WINSTON CHURCHILL)

Il ruolo di Brindisi, quale riferimento essenziale per gli interessi italiani nei Balcani in questo periodo, emerge con chiarezza anche nel contesto delle operazioni di *intelligence*: «I corrieri di Gabinetto dipendevano dal Ministero degli Esteri ed erano incaricati del recapito a mano della corrispondenza di carattere diplomatico e riservato. Gli addetti militari e il Comando del Corpo di Stato Maggiore erano autorizzati a utilizzarli in casi speciali per una corrispondenza riservatissima, che doveva essere garantita da eventuali violazioni o smarrimenti. Negli altri casi dovevano fare uso della posta normale e del telegrafo, ricorrendo alla cifratura, quando la natura del messaggio lo richiedesse. I corrieri di gabinetto potevano essere ordinari o straordinari e partivano normalmente da Roma due volte al mese. Venivano inviati a Parigi, Londra, Pietroburgo, Berlino e Vienna; per Belgrado e Sofia invece il servizio era solamente mensile. I messaggi riservatissimi destinati a all'addetto militare in Romania venivano affidati al corriere per Vienna e l'ambasciata d'Italia ne avrebbe curato l'inoltro con mezzi propri. In quelle località ove non si attuava questo servizio le lettere riservatissime per gli addetti militari venivano portate da persone 'fidate', quali ufficiali che viaggiavano per proprio conto o personale della legazione d'Italia o uomini d'affari di provato 'patriottismo'. I plichi che dovevano raggiungere l'addetto militare a Costantinopoli venivano spediti al prefetto di Brindisi che li affidava poi ai comandanti dei piroscafi settimanali che facevano la spola bisettimanalmente con la capitale sultaniale»[57].

[57] PASQUALINI, cit., p.77.

La decisione di creare a Brindisi una base navale della Regia Marina rispondeva alla necessità di creare un argine alla preponderanza che l'Austria-Ungheria andava assumendo nell'area balcanica. Si trattava di un bisogno evidente come sottolineava il 29 marzo 1909 l'onorevole Attilio Brunialti (1849-1920) con un'interpellanza al governo «sullo sviluppo ed il completamento della nostra difesa militare di terra e di mare in ordine alla politica estera»: «Manchiamo di forti, di strade militari, di ferrovie; e non vi parlo della configurazione del nostro litorale adriatico piano, basso, senza sviluppo di insenature, con rade malsicure ed incerte, ancoraggi pochi e infidi, corroso e smarginato da gran copia di fiumi, di canali, di stagni, esposto ai venti levantini, che ne contrastano la navigazione, in tutto l'opposto del litorale austriaco, dove avete baie, seni, golfi, sicuri, da riparare tutte le flotte del mondo; le grosse corazzate nostre possono soltanto a prezzo di gravi difficoltà e di pericoli entrare nei canali di Venezia, le fortificazioni di Ancona sono sguarnite, Brindisi non è fortificata, Taranto è tanto lontana che una flotta nemica può scorazzare tutto l'Adriatico, prima che possa essere soccorsa una città italiana»[58].

I timori che la creazione della base navale di Brindisi crearono a Vienna determinarono, in larga misura**,** la necessità d'organizzare un vertice italo-tedesco. Il 12 maggio 1909, Paolo Thaon di Revel (1859-1948) organizzò l'incontro a Brindisi tra Vittorio Emanuele III e l'imperatore Guglielmo II[59]

[58] Legislatura XXIII. Camera dei Deputati. I Sessione. Discussioni. Tornata del 29 marzo 1909. Atti Parlamentari p. 53.

[59] Millenovecento, Edizioni 27-31, Editrice Millenovecento, 2005, p. 89; S. F. ROMANO, *L'Italia del Novecento: L'età giolittiana (1900-1914)*, Roma: Biblioteca di Storia Patria, 1968, p. 335; L. ALBERTINI, *Venti anni di vita politica: 1898-1908*, II, 1909-1914, p. 79; L. FRASSATI, *Un uomo, un*

che determinò, almeno apparentemente, il rilancio della triplice Alleanza: «che il patto tripartito godesse di buona salute lo confermò l'incontro di Brindisi tra i reali d'Italia e quelli tedeschi, avvenuto il 12 maggio, cui la stampa internazionale dette ampio risalto. Definito con giudizio unanime una dimostrazione della piena validità dell'alleanza, che trovò conferma dalla visita che Guglielmo II fece a Francesco Giuseppe il 14, una solenne manifestazione triplicista come venne definita, convalidata dal caloroso telegramma di saluti all'alleato ed amico che i due imperatori inviarono a Vittorio Emanuele III»[60].

L'evento ebbe vasta eco internazionale e pareva preludere a un'era di stabilità e pace: «Brindisi, 12. Il yacht imperial *Hohenzollern*, con a bordo l'imperatore Guglielmo, è arrivato qui questa mattina, salutato dai rituali colpi di cannone. Il re e la regina d'Italia, accompagnati dal ministro degli esteri on. Tittoni, sono saliti a bordo dell'*Hohenzollern* ad ossequiare l'imperatore. Più tardi l'imperatore di Germania ha restituito la visita ai reali d'Italia a bordo della corazzata *Vittorio Emanuele* dove ha avuto luogo una colazione in fine della quale il re e l'imperatore si sono brindati con molta cordialità. Nel pomeriggio l'imperatore e la imperatrice hanno offerto al re e alla regina d'Italia un te, a bordo dell'*Hohenzollern,* e subito dopo il yacht imperiale è ripartito alla volta di Venezia. L'Inghilterra ha inviato a Brindisi la corazzata *Albatross* in atto di ossequio ai sovrani. Questo atto di cortesia viene considerata

---

giornale: Alfredo Frassati, Roma: Ed. di Storia e Letteratura, vol. I, p. 351: «Successivamente Guglielmo II ebbe un abboccamento con il nostro Sovrano a Brindisi, non per discutere sul rinnovo della Triplice, ma per uno scambio di vedute sulla situazione internazionale, specialmente nei riguardi del problema orientale».

[60] G. GIORDANO, *Tra marsine e stiffelius: venticinque anni di politica estera italiana, 1900- 1925*, Roma: Edizioni Nuova Cultura, 2012, pp. 118-119:

come conseguenza dei buoni risultati dell'incontro di Baia avvenuto il 29 dello scorso aprile fra il re Eduardo e Vittorio Emanuele, e come sicuro indice di un ristabilimento di amichevoli sentimenti fra le potenze europee»[61]. Non diversamente, la «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia» poneva in evidenza i positivi commenti della stampa estera:«Il Temps, commentando gli incontri di Brindisi e di Vienna, rileva che la triplice alleanza è stata celebrata da tutti i suoi componenti con solenni manifestazioni. Il Temps constata che i due sistemi di alleanze che si dividono oggi l'Europa hanno conservato il loro vigore e la loro efficacia e dimostrano che la sola politica saggia, la sola che non costituisca un pericolo per la pace, consiste nel lavorare a farli vivere d'accordo in un equilibrio stabile e su un piede di eguaglianza. Non vi è motivo di prevedere un cambiamento negli aggruppamenti delle

[61] Torre, A. F., editor, «Il Messaggiero Italiano» (San Antonio, Tex.), Vol. 19, No. 37, Ed. 1 Saturday, May 22, 1909, Newspaper, May 22, 1909; (http://texashistory.unt.edu/ark:/67531/metapth398777/: accessed June 30, 2015), University of North Texas Libraries, The Portal to Texas History, http://texashistory.unt.edu; crediting University of Texas at San Antonio, San Antonio, Texas,, p. 1. La stampa locale non mancò di seguire l'evento; ne trattò ampiamente P. CAMASSA, *Brindisi e gli Hohenstaufen*, in numero unico: «L'Omaggio di Brindisi ai Sovrani d'Italia», Brindisi, 12 maggio 1909: «Nella mattinata la 2a Squadriglia cacciatorpediniere (*Nembo, Aquilone, Espero*, capo squadriglia il capitano di fregata Ernesto Solari su *Nembo*) cui sono aggregati il *Dardo* e il *Bersagliere*, svolgono al largo di Brindisi la scorta d'onore al panfilo reale *Hohenzollern* che reca i sovrani di Germania in visita ufficiale in Italia. Durante l'avvicinamento e le manovre per prestare la scorta il *Nembo* per errore di navigazione della nave tedesca entra con questa in collisione riportando danni allo scafo, alle sovrastrutture e agli organi di governo: entrato con i propri mezzi a Brindisi sarà rimorchiato a Taranto dalla nave officina *Vulcano* che già aveva messo in sicurezza la galleggiabilità. Il 24 in arsenale il *Nembo* sarà sottoposto ai lavori di riparazione che dureranno fino al 24 novembre».

potenze europee e, se sono desiderabili riavvicinamenti fra i componenti i due gruppi, conviene conservarli come maggiori pegni d'accordo e non come strumenti di disunione»[62].

Si rileva ancora: «Durante il soggiorno a Vienna dell'imperatore Guglielmo venne dai giornali notato un lungo colloquio fra lo stesso imperatore, il ministro degli affari esteri austro-ungarico Aehrenthal e l'ambasciatore Tschirsky. Su tale colloquio la *Zeit*, di Vienna, si dice in grado di dare lo seguenti informazioni: Non si presero nuovi accordi concernenti, i doveri d'alleanza, avendo la recente esperienza dimostrato che le antiche disposizioni sono perfettamente sufficienti a garantire una perfetta solidarietà d'azione. Ciò venne constatato durante il colloquio. Si passò indi ad esaminare la situazione nata dall'annessione e dal nuovo ordine di cose in Turchia. Anche in ciò l'accordo si manifestò pieno. Naturalmente l'esame non si fece solo dal punto di vista austro-germanico, ma da quello della triplice in generale, e l'imperatore toccò qui dei risultati dell'incontro di Brindisi soddisfacentissimi per entrambe le parti. L'avvenire dell'Oriente fu colà esaminato senza pessimismo e con unità di vedute. All'Italia interessa, delle questioni rimaste aperte, specialmente quella di Creta. Essa sembra desiderare una soluzione favorevole alla Grecia. Ora, dopo le interviste di Brindisi e di Vienna, si può dire che la Germania e l'Austria non si occuperanno direttamente della soluzione di questa questione. L'iniziativa si lascierà prendere ad una delle potenze che hanno il protettorato di Creta, forse l'Italia e Vienna e Berlino la sottoporranno a un benevolo esame»[63].

---

[62] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, sabato 15 maggio, numero 115, p. 2392.

[63] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, martedì, 18 maggio, numero 117, pp. 2439-2440.

Leonida Bissolati Bergamaschi (1857-1920) diede una propria interpretazione dell'incontro di Brindisi: «L'Italia non può dare, come dicevo poc'anzi, la promessa di una partecipazione attiva ad un conflitto anglo-germanico nel senso di mettersi in armi contro la Francia e l'Inghilterra; questo gli imperi centrali non possono chiedere e non lo chiederanno. L'Italia invece può dare la promessa di non attaccarli, quando il conflitto avvenisse. E credete forse che questa sia una proposta uscita dal mio cervello! No, perché chiunque ha seguito i commenti fatti al convegno di Brindisi dalla stampa germanica ufficiosa ha veduto delinearsi questo tipo di rapporti fra gli Imperi centrali e l'Italia»[64].

Tommaso Tittoni (1855-1931), ministro degli affari esteri, rilevò: «Il convegno di Baia e le patriottiche manifestazioni alle quali han dato luogo le ricorrenze cinquantenari e di gloriose date del nostro risorgimento nazionale sono una riprova dei nostri eccellenti rapporti colle nazioni amiche Inghilterra e Francia; alla stessa guisa il convegno di Brindisi ed i cordiali telegrammi scambiati tra gli imperatori di Germania e d'Austria e il re d'Italia hanno dimostrato la saldezza incrollabile della triplice alleanza»[65].

Si prospettava la pace ma di fatto ci si preparava alla guerra e a potenziare, a fini militari, la rada di Brindisi le cui potenzialità furono ben messe in evidenza da Thaon di Revel a margine del vertice italo-tedesco del 1909 in Brindisi: «Ieri mattina, alle 11, la R. nave *Vittorio Emanuele*, al comando del comandante Thaon di Revel, manovrando con le macchine, senza aiuto di cima e di rimorchiatore, è entrata con brillante

[64] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. II tornata del 9 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2176.

[65] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 23 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2914.

manovra nel porto interno di Brindisi, prendendo due boe di prua ed una di poppa. È questa la prima volta che una nave da battaglia del tonnellaggio della *Vittorio Emanuele*, di circa 13 mila tonnellate, della pescagione di metri 8.40 e della lunghezza, di metri 133, entra nel porto interno»[66].

L'on. Federico Di Palma (1869-1916), intervenendo nella «Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-10», pose in evidenza le criticità del sistema difensivo italiano in Adriatico: L'Italia, invece, come è a voi ben noto, si trova da questo punto di vista, in condizioni di assoluta inferiorità, tale che se non potremo disporre della padronanza del mare in Adriatico, sarà anzitutto difficile garantirci da eventuali tentativi di sbarco nello stesso mare. Dal lato strategico, lungo una costa di 450 miglia, non abbiamo che tre possibili porti: Brindisi, Ancona e Venezia. Se Brindisi, per la sua posizione ha molti dei requisiti voluti per una base nell'Adriatico, ha il suo porto angusto, tale da non permettere che una flotta di grandi navi possa trovarvi rifugio. Bisogna, intanto, migliorare e completare quello che c'è; corredare Brindisi di una valida protezione, in modo da poterne ricavare il maggiore rendimento possibile, almeno come base secondaria di operazione»[67].

Carlo Mirabello (1847-1910), ministro della marina, annunciava intanto l'elevazione a capitaneria dell'ufficio circondariale di porto di Brindisi[68] e la possibilità di destinare

---

[66] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma - Venerdì, 14 maggio, Numero 114, p. 2381.

[67] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 10 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2427.

[68] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 16 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2502: «A complemento di essi,

un bacino di carenaggio a Taranto o Brindisi: «questo bacino galleggiante anzitutto stazza 5,200 tonnellate e quindi evidentemente non è adatto per le navi di 6 o 7 mila tonnellate, ma è invece adatto per carenare e ripulire le nostre navi esploratrici che sono di 3,600 tonnellate circa, e simultaneamente più cacciatorpediniere e navi minori. Perciò questo bacino, finché non potremo disporre del bacino di Taranto iniziato due anni fa e di quello di Venezia, per la cui costruzione, essendo di grandissime dimensioni, occorreranno altri 4 o 5 anni, evidentemente servirà a Brindisi o a Taranto o in altri luoghi, potendosi esso trasportare ovunque per carenare e ripulire le navi che ho indicato. Il bacino di cui si tratta, posseduto dalla *Società, anonima veneziana d'industrie navali e meccaniche* è stato varato nel 1904, rimorchiato a Venezia nel settembre 1905 ed ha cominciato a funzionare a tale data. Non si tratta quindi di un fondo di magazzino, perché è un bacino nuovo che ha quattro anni di esistenza. La società veneziana se ne disfa non perché il bacino non sia buono, ma perché esso non rendeva in rapporto al capitale che era costato. Questo non riguarda né la mia proposta, né la bontà del bacino, e non riguarda neanche la opportunità che il ministro della marina venga a proporne l'acquisto, perchè l'opportunità credo di averla dimostrata dicendo di quale utilità ci è questo bacino nel momento presente non solo, ma anche per l'avvenire. Riguardo le sue dimensioni, esse non sono così piccole, come si crede da alcuni, perché misura 111 metri di lunghezza; la sua

---

che sono le provvidenze maggiori, altri minori provvedimenti sono in corso di attuazione per lo sviluppo delle attività marinare, dei quali taluni mirano a rendere meno pesanti e complicati gli ordinamenti amministrativi proseguendo l'opera di decentramento iniziata lo scorso anno con la elevazione a Capitanerie degli Uffici di porto circondariale di Viareggio, Torre del Greco, Salerno, Brindisi, Chioggia e Siracusa».

potenza di sollevamento è di 4800 tonnellate. Il suo costo è stato di lire 1,500,000, quando è stato costruito e pagato, e una Commissione che l'ha visitato ultimamente, l'ha valutato per 1,220,000 lire, compreso naturalmente lo svalutamento dovuto ai quattro anni trascorsi»[69].

L'on. Pietro Chimienti (1864-1938) si dimostrava scettico sull'effettiva realizzazione dei programmi di difesa sull'Adriatico: «Sono circa 17 o 18 volumi, ricchi di studi, di carte planimetriche, di studi geologici, di carte geografiche, volumi nei quali si riscontra la enunciazione di problemi i più arditi, di propositi i più immaginosi, che vanno dai lavori della valle padana sino al canale navigabile tra Brindisi e Taranto»[70].

Molto, il 1910, si discusse in parlamento sulla base navale di Brindisi. L'on. Vittorio Bianchini (1859-1926) rilevò: «Io prego in modo speciale l'onorevole ministro di volere, su questo punto importantissimo, dare qualche affidamento di un principio almeno di sistemazione difensiva dell'Adriatico, le cui chiavi sono in mano di colei che detiene la sponda orientale di quel mare. Non posso credere che si ritenga di aver tutto fatto in proposito con quei lavori a Venezia, a cui accenna il relatore, e con quelli di Brindisi; ed è indubbio che tra questi due punti estremi non si può fare a meno di una base, in cui la nostra flotta, stanca di scorazzare, possa dar fondo, e, quel che più monta, rifornirsi»[71].

---

[69] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. I tornata del 9 giugno 1909. Atti Parlamentari, p. 2135.

[70] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 23 novembre 1909. Atti Parlamentari, p. 4137.

[71] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell'11 giugno 1910. Atti Parlamentari, p. 8274.

L’on. Ettore Ciccotti (1863-1939) sottolineò l’assenza di una presenza militare italiana in Adriatico che sarebbe tuttavia stata bilanciata dall’assenza di misure austroungariche a difesa di Trieste e Pola: «Non abbiamo basi navali nell'Adriatico. Non si potrebbero creare? Nella relazione stessa si parla della molta soddisfazione della cittadinanza veneziana quando ha visto arrivate in vista di Venezia le navi da guerra, cui sembrava precluso l'adito del porto. Bari e Brindisi possono essere bombardate: si dice. Ma, anche Trieste - si legge - è esposta come una qualsiasi delle nostre città, né l'Austria l'ha voluta fortificare; anche l'arsenale di Pola per mezzo di tiri indiretti potrebbe essere messo in pericolo»[72].

L’on. Giberto Arrivabene Valenti Gonzaga (1872-1933), all’opposto, pose in evidenza: «La Dalmazia che è già tutta per natura la migliore e più sicura base navale che forse al mondo esista, resa più poderosa dalle opere di difesa e d'offesa costruite, ha di fronte la nostra costa che da Venezia fino all'estremità della penisola non offre alle nostre navi nessun appoggio se si eccettua il porto di Brindisi, stretto ed angusto e per certo fuori di mano dal cuore dell'Adriatico. Quale prospettiva avrà la nostra flotta entrando compatta in Adriatico anche nell'ipotesi, ripeto, che sia più forte di quella avversaria?»[73].

L’on. Pietro Chimienti (1864-1938), in un ampio intervento, rilevò: «È verissimo; le incertezze della nostra politica estera (qualcuno ha affermato anche che l'Italia non ne abbia avuta ancora una) hanno fatto incerta la nostra politica navale. Ma da qualche anno ciò non può dirsi. Per l'appunto gli

[72] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell’11 giugno 1910. Atti Parlamentari, p. 8283.

[73] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell’ 11 giugno 1910. Atti Parlamentari, p. 8290.

errori che abbiamo commesso hanno portato i frutti dolorosi di cui noi siamo stati contemporanei; ma la nuova politica estera iniziata dal nostro paese porterà i suoi nuovi e buoni frutti; li porterà sicuramente. Non è questo il momento di fare queste discussioni. Le numerose iscrizioni sul bilancio degli esteri dimostrano che la Camera quest'anno vorrà, su questo bilancio, fare un largo esame della nostra politica estera; ed è bene, ed è opportuno. Certo, noi non abbiamo saputo trarre, come i nostri alleati, tutti i vantaggi che la Triplice offriva anche a noi. Certo, la Triplice alleanza era per noi un ottimo punto strategico; e se noi non abbiamo saputo trarre tutta l'utilità da essa, non è colpa della Triplice alleanza: è colpa nostra. Questa nostra inesperienza che qualche volta ci ha fatto fare nella Triplice la figura dei parvenus, che pur di vivere accanto ai grandi signori dimenticano la loro dignità personale, è fortunatamente finita. Per esempio, potete voi negare che l'incontro nelle acque di Brindisi fra l'imperatore di Germania e il re d'Italia non abbia ufficialmente consacrato il periodo di difesa delle nostre coste adriatiche, un periodo di preparazione della nostra difesa militare, sincero, leale, confessato? Non è un onesto vantaggio il poter discorrere di ciò chiaramente, senza infantili preoccupazioni diplomatiche? Io vivo e sono nato in una regione dalla cui costa si vede la sponda opposta. In quel giorno in cui l'imperatore di Germania conferiva col nostro sovrano nelle acque dell'Adriatico, credete a me, la brezza marina portava sulla nostra costa la sicurezza che da quel giorno cominciava un nuovo periodo della nostra politica estera. Certo, sulla costa sulla quale io vivo, mai allignò alcun sentimento di conquista, ma la convinzione profonda che l'occupazione della sponda opposta, per parte di una grande potenza europea che non sia la Turchia, avrebbe costituito un pericolo per la nostra esistenza nazionale. Si può dire veramente che per 1'Adriatico nulla si fa? Noi possiamo

veramente affermare che abbiamo da qualche anno un vero programma di difesa navale dell'Adriatico, programma che andiamo sinceramente attuando. Le esercitazioni navali dirette dall'ammiraglio De Orestis, che, nel mese scorso, con la squadra, traversò di notte l'Adriatico, hanno ben dimostrato che l'avvicinarsi alle coste italiane non solo è un atto pericoloso, ma è un atto di grande audacia! Ma sorvoliamo su di questo e passiamo oltre! Volete la guerra! Dice l'onorevole Ciccotti. Ed egli oggi ci ha portato un articolo della Neue Freie Press, dando a questo articolo quasi l'importanza di un documento diplomatico. No, non la vogliamo; e sappiamo sinceramente che né l'Italia né l'Austria-Ungheria vogliono la guerra. Noi sappiamo che nell'Austria-Ungheria, specie nei circoli più alti della politica e della società dell'Impero, si desidera sinceramente una cordiale intesa con l'Italia, ed ogni sforzo si fa in questo senso, e la guerra non si vuole perché sono tutti persuasi che la guerra sarebbe, rispettivamente per i due popoli, un grave danno; ma ciò non vuol dire che non sia nostro preciso dovere di preparare la nostra difesa, specie in Adriatico. Bisogna anzi persistere ed attuare tutto il nostro programma. L'opera iniziata specialmente nell'Adriatico, e dico specialmente ma non soltanto, merita tutta l'attenzione del ministro della marina. L'onorevole di Palma si lagnava della inattività che l'Italia ha avuto negli armamenti, dal 1890 al 1900. All'onorevole Di Palma si può rispondere: E bene sta. La guerra non è venuta; abbiamo risparmiato dei quattrini. Quanti progressi ha fatto l'arte militare, e quante cose fatte avremmo dovuto rifare!»[74].

Il parlamentare brindisino non manca di assicurare la collaborazione della città all'opera del governo: «Dopo le

[74]Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell'11 giugno 1910. Atti Parlamentari, pp. 8295-8296.

esercitazioni navali del 1905, nel raid che fece l'ammiraglio Bettolo nell'Adriatico, e dopo le manovre del 1907, l'esperienza fatta dimostrò la necessità di queste basi di operazioni nell'Adriatico e specialmente nel basso Adriatico. Si venne al progetto di fare di Brindisi un posto di rifornimento. Io nella mia coscienza sono tranquillo che i provvedimenti escogitati se saranno eseguiti con rapidità e serietà, basteranno per metterci in condizione, riguardo all'Adriatico, non di essere completamente sicuri, ma almeno di non restare così indifesi e impreparati come qualcuno dei nostri colleghi ha affermato. Ma ho detto seriamente e rapidamente, perché far dei lavori e lasciarli a metà, oltre che conferisce poca dignità al nostro paese ed espone delle città a pericoli che forse non avrebbero avuto prima, non conferisce prestigio morale e militare alla nostra nazione. Preparare degli edifici pel rifornimento e non mettere in condizioni le rade perché in esse possano entrare e rimanere comodamente i bastimenti da guerra, è come fare un palazzo senza la scala; e in qualcuno dei porti dell'Adriatico, dove queste basi di rifornimento si preparano, è accaduto proprio così fino a questo momento. Ormai l'esperienza ha dimostrato che occorre che il potente arsenale di Taranto abbia un braccio nell'Adriatico; braccio nerboruto, forte e tale da poter essere di aiuto. Finalmente si è pensato a Brindisi. La città aiuterà l'opera del Governo; ma questo bisogna faccia seriamente. In quel porto il commercio deve avvantaggiarsi, non essere danneggiato dai lavori militari. Bisogna decidersi a scavare la rada. Il progetto è pronto, ed il Parlamento darà i fondi straordinari occorrenti. Poiché parlo di Brindisi, ricordo al ministro la coraggiosa iniziativa locale della istituzione di una importante officina meccanica. È una iniziativa che merita amore ed incoraggiamento. Comunque anche per questo

elemento importante del nostro impianto a terra bisogna perseverare»[75].

Le discussioni si protrassero negli anni successivi: il 1911 l'on. Giberto Arrivabene Valenti Gonzaga (1872-1933), insisteva sull'insufficienza delle misure adottate a tutela della sicurezza d'Italia in Adriatico: «Nell'Adriatico rimodernammo qui e là i vecchi forti della laguna di Venezia sui quali aleggia ancora l'effigie del Leone di San Marco; radiammo Ancona dalle piazze forti marittime ed in un incosciente torpore lasciammo trascorrere molti anni nei quali giudicammo che la difesa nostra in quel mare fosse affidata materialmente e moralmente all'alleanza contratta con gli imperi centrali. L'andata al potere del compianto ministro Mirabello, la presenza dell'ammiraglio Bettolo al comando del dipartimento di Venezia iniziarono nell'ambiente militare politico e nella coscienza nazionale la giusta convinzione che anche l'Adriatico reclamasse un assetto militare e marittimo non inferiore a quello del Tirreno e dell'Ionio. Vennero allora studiate ed iniziate le nuove opere di difesa sulla laguna Veneta e sorsero quelle di Brindisi. Non ripeterò qui quale sia l'enorme inferiorità della nostra costa in quel mare rispetto a quella sicura ed agguerrita che ci fronteggia, anche supponendo che la sistemazione offensiva e difensiva di Venezia e di Brindisi sia completamente compiuta»[76].

[75] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata dell' 11 giugno 1910. Atti Parlamentari, p. 8297.

[76] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. II tornata del 20 maggio 1911. Atti Parlamentari, p. 14410.

Pasquale Leonardi-Cattolica (1854-1924), ministro della marina (1910-1913)[77], sottolineò gli sforzi che si andavano compiendo per rendere sicuri almeno i porti di Venezia e Brindisi: «Noi dobbiamo lodare lo sforzo che si sta compiendo per fortificare Venezia e per trarre il maggior partito possibile da Brindisi. Ma è evidente che qualunque cosa si faccia in questi due punti estremi settentrionale e meridionale della costa Adriatica, essi saranno sempre troppo distanti fra loro per qualunque evenienza di una guerra che si svolga in quel mare…L'approntamento della difesa costiera è quasi completo. Nel versante orientale le opere costituenti la difesa marittima sono state migliorate ed una piazza creata *ex novo* (Brindisi). Nel versante occidentale, le opere esistenti sono state mantenute in piena efficienza ed alcune migliorate. La nuova piazza di Brindisi, base di rifornimento della flotta nel basso Adriatico, sarà completamente pronta nel 1° settembre 1912. Con qualche modifica ai lavori portuali, si potrà ottenere una maggiore zona di mare disponibile per offrire ridosso in acque tranquille ad un numero di navi tale da assicurare il

[77] Leonardi-Cattolica visiterà Brindisi il 12 gennaio 1913. Vedi «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1913, n. 9, lunedì 13 gennaio, p. 254: «S. E. giunse [d]a Taranto ricevuto alla stazione dal sindaco di Brindisi, dal prefetto di Lecce, dall'on. Chimienti, dal senatore Trinchera, da tutte le autorità civili e militari e dal corpo consolare. Formatosi un imponentissimo corteo composto di tutte le Società operaie, dei sodalizi, degli Istituti e di cittadini, sfilà per il Corso acclamando il ministro, che alloggiò all'Hôtel Internazionale. Nella mattinata S. E. Leonardi-Cattolica visitò il castello Vittoría e le fortificazioni foranee del porto. Iersera l'Amministrazîone comunale offrì un banchetto in onore di S. E. Vi intervennero il prefetto della provincia, l'ammiraglio Presbitero, i generali Faruffini e Moneta, il sottoprefeito, l'on. Chimienti e le autorità civili e militari. Al brindisi pronunziato dal sindaco Barnaba, il ministro rispose evocando il glorioso passato storico della città ed inneggiando all'avvenire commerciale e militare del porto di Brindisi».

rifornimento della flotta quando questa dovesse ricorrere alla base per il cattivo tempo … Tutti i depositi di carbone sono pronti, salvo quelli di Brindisi che lo saranno alla fine del 1911»[78].

Nel frattempo, si discuteva il disegno di legge: *Provvedimenti pel trasporto marittimo del carbone naturale dai porti inglesi ai porti italiani per conto della regia Marina e delle Ferrovie dello Stato*, che prevedeva, nell'art. 10: «La caricazione del carbone sarà fatta in uno dei porti di Cardiff, Penarth, Barry, Port-Talbot, Newport (Alexandra Docks), e lo scarico nei porti italiani di Maddalena, Savona, Genova, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Gaeta, Napoli, Torre Annunziata, Messina, Palermo, Taranto, Brindisi, Ancona o Venezia»[79].

Non pochi i provvedimenti assunti il 1911 per la difesa del porto di Brindisi con una serie di regi decreti. Il 16 marzo 1911 si «determina il numero e l'ampiezza delle zone di servitù militare attorno alle proprietà fondiarie adiacenti alla polveriera della batteria Ruggero di Lauria nella piazza forte di Brindisi»[80]. Il 22 giugno 1911 si «iscrive il porto di

[78] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. II tornata del 20 maggio 1911. Atti Parlamentari, pp. 14595 e 14609.

[79] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 21 giugno 1911. Atti Parlamentari, p. 16042.

[80] Regio decreto n. 290 del 16/03/1911, pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» n.89 del 15/4/1911, p.2151. La batteria era in zona malarica («Atti della Società per gli studi della malaria», XV (1914), p. 464). Vedi «Rassegna pugliese di scienze, lettere ed arti», 30 (1913), gen., fasc. 1, nuova serie, vol. 28, p. 38: «Per la malaria in Puglia. Il giovane laureando in medicina Arcangelo Carbonara-Spartaco, richiamato qualche mese addietro sotto le armi e trovandosi di residenza a Brindisi, volle e seppe alternare lodevolmente le occupazioni militari con lo studio della malaria

Brindisi nella prima categoria nei riguardi della difesa militare dello stato…ferma restando la sua iscrizione nella prima classe, seconda categoria nei riguardi del commercio»[81]. Il 6 luglio 1911 «sulla proposta del ministro della guerra, si impongono e si determinano le zone di servitù militari attorno alle opere «Ruggiero di Lauria», «Ettore Carafa» ed «Evangelista Menga» della piazza forte di Brindisi»[82].

Il 1911, con telegramma del 29 marzo, il ministro degli esteri italiano Antonino di Paternò-Castello, marchese di San Giuliano (1852-1914), trasmetteva a Tommasini, incaricato

---

nel territorio brindisino, e particolarmente dell'agro dove si trova la Batteria di Ruggiero di Lauria».

[81] Regio decreto n. 830 del 22/06/1911, pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» n.188 del 11/8/1911, p. 5074; vedi pure r.d. 18 aprile 1915, n. 662, pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» del 22 maggio 1915, n. 126, p. 3168, col quale, «Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici, per la guerra e per la marina; Abbiamo decretato e decretiamo: tutto il porto di Brindisi, a cominciare dall'imboccatura nord del canale Pigonati, e per tutti i tratti di banchine, spiaggie e specchi di acqua sia del seno di levante sia del seno di ponente, viene iscritto nella prima categoria nei riguardi della difesa militare dello Stato, ferma restando l'inscrizione del porto stesso nella prima classe della seconda categoria nei riguardi del commercio». Il Decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 2010, n. 90, pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» Serie Generale n.140 del 18-06-2010 - Suppl. Ordinario n. 131: *Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare, a norma dell'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246*, all' art. 1120, *Elenco dei porti militari*, conferma che «si intendono destinate alla difesa militare le aree portuali già in consegna al Ministero della difesa alla data di entrata in vigore del codice» includendo fra queste Brindisi. Il provvedimento è entrato in vigore il 9/10/2010.

[82] Regio decreto n. 787 del 6/07/1911, pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» n.183 del 5/8/1911, p.5001.

d'affari a Vienna, disposizioni sia circa la situazione albanese e montenegrina che su possibili azioni concordate tra i due governi. Si dava istruzione di comunicare l'invio di una divisione navale a Brindisi pronta a salpare per Medua[83]. Il successivo 11 aprile Pasquale Leonardi-Cattolica (1854-1924), ministro della marina, telegrafava al collega ministro degli esteri: «Ti prego farmi sapere se permane la necessità di tener pronta a Brindisi la 2a Divisione della forza navale del Mediterraneo, per una eventuale missione in Albania» che, nello stesso giorno, così rispose: «Grazie della tua dell'11. In vista della situazione tuttora incerta credo sia opportuno di continuare a tener pronta a Brindisi per una eventuale missione in Albania la 2a Divisione della forza navale del Mediterraneo»[84].

Nuovi timori si diffusero in Adriatico già alla vigilia del conflitto italo-turco; l'11 ottobre Antonino di Paternò-Castello, marchese di San Giuliano (1852-1914) telegrafava alle ambasciate italiane a Berlino, Londra, Parigi, Pietroburgo e Vienna riferendo: «Ministero marina ricevuto stamane i due seguenti telegrammi: l) (si copi il 320 da Brindisi); 2) (si copi il telegramma da Bari). Constatata l'esattezza di tali notizie, sono stati sospesi i viaggi delle nostre società di navigazione mercantili nell'Adriatico ed in parte dell'Ionio. Prego V. E. dare a queste notizie la massima pubblicità ed informame codesto Governo facendo ben rilevare come esse dimostrino la necessità ed urgenza delle operazioni militari della r. marina in

[83] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {4. ser.: 1908-1914} 7-8: 30 marzo 1911-18 ottobre 1912, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 2004, p.3.

[84] *I documenti diplomatici,* 4. 7-8, cit., p.13.

acque europee». Il telegramma di Brindisi informava: «Agenzia Puglia informa che postale «Peuceta» impossibilitato uscire Corfù giacché torpediniere turche incrociano al largo»[85]. In novembre si definirà la proposta di un diverso itinerario per la navigazione fra Brindisi e i porti ellenici tale da evitare le acque territoriali turche[86].

La base di Brindisi costituì non irrilevante riferimento durante il conflitto italo-turco (1911-1912), durante il quale fu messa in stato di guerra in uno con le piazze di Taranto e Messina e fu costituita una base provvisoria ad Augusta[87]. Un battaglione specialisti con un cantiere dirigibili, fu installato presso Brindisi per effettuare ricognizioni sul canale d'Otranto e sulle coste albanesi controllate dalla Turchia. Tuttavia, «data l'opposizione dell'Austria-Ungheria, che aveva una base militare a Cattaro, il cantiere nel corso dell'inverno venne trasferito a Tripoli». Ne offre testimonianza il comandante Bruno Brivonesi: «quando nel Novembre del 1911 sulle infuocate sabbie libiche incominciò a tuonare il cannone, i nostri due dirigibili ricevettero l'ordine di trasferirsi al più presto a Brindisi. Allo scopo di accelerare il trasferimento delle due aeronavi senza attendere il completo montaggio a Brindisi degli hangars e le condizioni metereologiche favorevoli alla traversata, il P. 2 e il P. 3 furono smontati e spediti per ferrovia. Anche noi raggiungemmo Brindisi dove ci dissero che le nostre aeronavi sarebbero state impiegate per la sorveglianza delle acque del canale di Otranto, e per eventuali azioni di

[85] *I documenti diplomatici*, 4. 7-8, cit., p.305.

[86] *I documenti diplomatici*, 4. 7-8, cit., p. 484.

[87] Vedi G. P. BERTELLI, *Tripoli bel suol d'amore. I ferraresi nella guerra italo-turca*, Ferrara: stampato in proprio, 2010.

ricognizione e di offesa delle coste albanesi, che erano allora in possesso della Turchia. Avere una destinazione nella quale si sperava di poter fare, per la prima volta nel mondo, l'esperimento pratico dell'impiego dei nuovissimi mezzi aerei come arma di offesa, costituiva un tale avvenimento che, oltre a suscitare in noi il più grande entusiasmo, ci dava un nervosismo d'impazienza che ci teneva continuamente eccitati. Il tempo però fu ostinatamente e permanentemente avverso. Venti violentissimi tormentarono e misero a serio repentaglio gli hangars smontabili e le aeronavi che vi erano ricoverate. Fummo costretti molto spesso ad eseguire parziali smontaggi delle aeronavi, per tema che la furia del vento riuscisse a squarciare le tele della copertura e causare quindi gravi avarie. In definitiva potemmo fare solamente poche uscite senza ricavarne molte soddisfazioni: ben magro e triste risultato davvero, per l'intenso e duro lavoro che eravamo costretti a svolgere senza interruzione e senza riposo. Dopo poco tempo venne però l'ordine di smontare al più presto possibile aeronavi ed hangars, e di imbarcare tutto il materiale su un piroscafo, per trasferire la nostra attività nel centro stesso della guerra in corso a Tripoli»[88]. Il 9 luglio 1913 si imbarcava a Brindisi, diretto a Tobruk, il principe Maurizio Gonzaga, marchese del Vodice, per andare a combattere in Cirenaica alla testa di un reggimento misto.

Da Brindisi transitarono non pochi volontari a sostegno dell'indipendenza albanese; fra questi Lamberto Duranti che partì da Brindisi il 15 agosto 1911. La spedizione non ebbe successo perché impedita dalla Triplice Alleanza e il 17

[88] C. RINALDI, *I dirigibili italiani nella campagna di Libia*, in «Storia Militare», n. 18/marzo 1995, pp 38-490: pp.42-43 e 47.

settembre tornò in Italia senza essere riuscito a offrire aiuto agli insorti albanesi[89].

Nei conflitti balcanici intervenne una spedizione garibaldina; allo scoppio della seconda rivolta albanese, il 24 marzo 1911, Ricciotti Garibaldi, che già aveva fatto sentire la propria presenza nei Balcani negli anni addietro, ritornava ad agire in Albania respingendo comunque l'accusa di armare gli insorti; al porto di Brindisi la II Divisione della forza navale mediterranea era pronta per una eventuale azione in Albania[90].

Il 1912 rientrò a Brindisi Ricciotti Garibaldi che sintetizzò gli esiti di quell'intervento in un'intervista resa il 28 dicembre 1912 a bordo del piroscafo *Ismene* «dal quale è sbarcato stamani a Brindisi, da un redattore della *Tribuna.* Egli ha diffusamente narrato episodi ormai noti sulle tre giornate di Drisco ed ha così concluso: Se la spedizione garibaldina si è sciolta è perché il nostro corpo non poteva adattarsi ad assistere soltanto all'assedio di Jannina o a correre dietro alle bande di feroci banditi e di predoni, E poi sarebbe stato impossibile continuare ad avanzare o muoversi in un paese come quello, privo di vie e non disponendo di nessun mezzo logistico. Perciò ho creduto opportuno chiedere al Governo greco di di sciogiliere il corpo dei volontari garibaldini, avendo ormai assolto il compito per il quale erasi costituito: quello cioè di dare alla Grecia un attestato di simpatia per la guerra intrapresa nella soluzione finale della questione balcanica secondo le idee di Mazzini e di Garibaldi»[91].

---

[89] M. COLTRINARI, *Le Marche e la Prima Guerra Mondiale: il 1914: Le Brigate di Fanteria "Marchigiane"*, Roma: Edizioni Nuova Cultura, 2015, p. 74.

[90] RUDI, cit., pp. 282-283.

[91] *Il ritorno di Ricciotti Garibaldi. Le vicende della spedizione*, in «Avanti!», XVI (1912), domenica 29 dicembre 1912, n. 361, p.5.

L’attenzione del parlamento nei confronti della base di Brindisi fu sempre elevata; il 1912 l’on. Pietro Chimienti (1864-1938), «chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda urgente per le necessità del porto di Brindisi affrettare i lavori di spostamento della Carbonifera Raggio»[92]. Il sottosegretario di Stato Luigi De Seta (1857-1914) rispondeva: «Gli enti interessati al porto di Brindisi chiesero che i fondi tuttora disponibili, autorizzati par l'esecuzione di opere nel porto stesso, montanti presentemente a lire 1,750,00 circa, fossero destinati alla sistemazione del seno di levante e allo spostamento della carbonifera Raggio nell'altra sponda del seno medesimo. Il ministero della marina fece, però, opposizione a tale inversione chiedendo che non si rinunziasse alle escavazioni previste dal piano regolatore; ché anzi domandò che coi fondi disponibili si fosse provveduto ad una escavazione molto più larga che non quella già considerata nel detto piano regolatore. La proposta del ministero della marina fu esaminata nell'adunanza del 29 giugno 1911 dalla commissione centrale pei porti, la quale espresse il parere che fossero da accogliere le proposte maggiori escavazioni nei limiti dei fondi disponibili; ma che da questi ad ogni modo si dovessero prelevare lire 200,000 per lo spostamento della carbonifera. Suggerì anche la detta commissione la compilazione di un nuovo piano regolatore della quale fu incaricato il comm. Inglese. Il nuovo piano regolatore, presentato recentemente, prevede la spesa complessiva dì lire 2,500,000. Di queste lire 795,000 per il trasporto della carbonifera e lire 1,705,000 per le escavazioni richieste dal ministero della marina. Sono ora in corso tra questo e quel ministero trattative dirette ad un'equa distribuzione, tra i due

---

[92] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 28 febbraio 1912. Atti Parlamentari, p. 17368.

bilanci, della spesa occorrente all'escavazione che, superando di lire 760,000 circa quella alla quale potrà il ministero dei lavori pubblici provvedere coi fondi portuali, dovrà essere sostenuta dalla marina. Non appena si sia riusciti a concretare tali accordi, al cui riguardo si fanno vive sollecitazioni al ministero della marina, si darà corso all'istruttoria di legge prescritta per l'approvazione del nuovo piano»[93].

Si riprese anche, da parte dell'on. Federico Di Palma (1869-1916), la proposta relativa alla realizzazione di un canale navigabile che collegasse Brindisi a Taranto: «Apprezzai, ma non accettai la difficoltà della grande spesa, quando alcuni anni or sono, da questi banchi, lanciai l'idea di un'opera grandiosa, quale sarebbe il taglio di un canale navigabile da Taranto a Brindisi. L'idea forse ad alcuni sembrò folle, ma molti tecnici autorevoli la caldeggiano. Non fu follia per la Germania il canale di Kiel, non sarebbe follia, né per la Germania, né per l'Inghilterra, il taglio di un canale fra Taranto e Brindisi. Contro quel progetto non c'è che un solo ostacolo positivo, quello dell'ingente spesa, la quale ammonterebbe forse a più di 200 milioni»[94].

Paolo Thaon di Revel (1859-1948), «preoccupato della minaccia presentata dalla dislocazione delle forze navali anglo-francesi nel Mediterraneo, fin dall'aprile 1913 intavolò trattative cogli Stati Maggiori delle marine alleate (allora la tedesca e la austro-ungarica) per ottenere, in caso di guerra, concordia di sforzi e buon rendimento dalle marine della Triplice Alleanza. Le trattative iniziate nell'aprile finirono con un vero successo italiano, cioè colla conclusione di una

[93] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 5 marzo 1912. Atti Parlamentari, pp. 17561-17562.

[94] Camera dei Deputati. Legislatura XXIII. I Sessione. Discussioni. Tornata del 20 marzo 1912. Atti Parlamentari, p. 18240.

Convenzione Navale interalleata che assicurava il pieno concorso della flotta austriaca nelle operazioni di guerra del Tirreno. Rivolse subito la sua attenzione alle basi navali, domandando l'assestamento della base di Maddalena e la costruzione di dighe a Taranto ed a Brindisi, per impedire l'accesso dei sommergibili agli ancoraggi di quelle basi. Mediante accordi col Ministero dei Lavori Pubblici ottenne che si intraprendesse d'urgenza e si mandasse avanti con tenacia e con slancio la escavazione del porto di Brindisi; per rendere quella base capace di ospitare anche una forza navale composta delle nostre più grandi navi. In questo, come in altri provvedimenti del genere, risiede la prova che l'ammiraglio Thaon di Revel, pure occupandosi della probabile guerra nel Tirreno, non perdette di vista mai la probabilità di un conflitto in Adriatico col nostro poco sincero alleato orientale»[95].

L'ammiraglio, il 1914, «ordinò l'impianto di nuove batterie per la difesa di Venezia e di Brindisi, servendosi delle artiglierie da 381 mm. già destinate a quelle grandi navi delle quali si era sospesa la costruzione. Completò l'assetto logistico delle basi e ne predispose i mezzi di rifornimento anche per via di terra in caso di bisogno. Per la sua tenace insistenza si pervenne a migliorare le condizioni nautiche dell'estuario di Venezia, ad approntare la base secondaria di Porto Corsini, ed a scavare il porto di Brindisi in misura tale che alla vigilia dell'apertura delle ostilità esso era pronto ad ospitare la Squadra da Battaglia»[96].

Non mancavano, in tal senso, sollecitazioni dal parlamento: l'on. Roberto Galli (1840-1931), il 1914,

[95] A. BOTTINI, *L'ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Piacenza: Società Tipografico Editoriale Porta, 1922, p.9.

[96] BOTTINI, cit., p. 14.

dichiarava: «Ma, onorevole ministro, come l'Austria ha delle iniziative, abbiatele anche voi. E poiché altra volta diceste esser finita la politica remissiva, osate, osate, per evitare che dolorosi avvenimenti simili abbiano a ripetersi. Ho finito. Nel dirlo, non posso dimenticare Francesco Crispi. Il quale, dopo che la fatale perdita di Tunisi affliggeva tutta l'Italia, aveva ottenuto che la Germania favorisse l'Italia per la conquista dell'Albania. « Prendetevi l'Albania » avevagli detto Bismark. E se questo fosse avvenuto, il golfo antico di Venezia sarebbe diventato golfo italiano; noi da Vallona e da Brindisi saremmo stati dominatori dell'Adriatico. Non si volle e si combatté Crispi. I fati portarono al presente condominio. Avvenga però che sopra le competizioni dei partiti prevalendo l'indole nobilissima italiana, non si dimentichi che l'Albania fu costituita per essere in terra un antemurale contro certe ambizioni; e nell'Adriatico una difesa della fortuna italiana su quel mare, fino ad ora troppo disgraziato perché fu troppo dimenticato»[97].

Gli auspici di Galli non tardarono a realizzarsi dato che il 1914 l'Italia occuperà l'isolotto di Saseno all'ingresso della baia di Valona: «A Brindisi venne costituita una Divisione Navale Speciale sotto il comando dell'ammiraglio Patris, la quale disponeva della vecchia corazzata *Dandolo,* di tre incrociatori protetti, dell'esploratore *Agordat*, della cannoniera *Misurata*, di alcune torpediniere e di una nave da trasporto militare…Il 25 ottobre salparono da Brindisi il *Dandolo* e gli incrociatori, che, raggiunta Valona, il 29 ottobre misero a terra la missione sanitaria (ufficialmente definita un "intervento umanitario" in aiuto ai rifugiati); contemporaneamente, le unità

[97] Camera dei Deputati. Legislatura XXIV. I Sessione. Discussioni. Tornata del 26 maggio 1914. Atti Parlamentari, p. 3251.

navali sbarcarono nell'isolotto di Saseno (che controllava la baia di Valona) una compagnia di marinai con una batteria»[98].

In un appunto del novembre 1914 per il ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) si insiste per l'occupazione, oltre che di Saseno, anche della stessa Valona: «In questo caso il contingente impiegato sarebbe trascurabile, e considerando che in caso di conflagrazione europea la nostra Squadra dovesse operare in Adriatico, avrebbe la baia di Vallona in aiuto alla base di Brindisi, almeno per la parte nautica, ciò compenserebbe certamente il piccolo sciupio di forze. Limitata l'occupazione di Vallona alla città e sue vicinanze una dozzina di cannoni di piccolo calibro, qualche mitragliatrice ed un paio di migliaia di uomini basterebbero per il momento. Si avrebbe così in caso di guerra occupato da entrambi i lati l'entrata dell'Adriatico e risulterebbe meno appariscente la nostra deficiente situazione idrografica (certamente allora Vallona dovrebbe avere maggiori forze)»[99].

Di fatto, il ministro della marina Leone Viale (1851-1918), il 5 dicembre 1914, comunicava al ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922): «Partecipo inoltre che la R.N. *Sardegna*, sulla quale ha alzato la sua insegna il contrammiraglio Patris, comandante la Divisione Speciale destinata appunto nelle acque albanesi, trovasi a Brindisi ed è di imminente partenza per Valona»[100].

---

[98] M. BORGOGNI, *Tra continuità e incertezza: Italia e Albania (1914-1939): la strategia politico-militare dell'Italia in Albania fino all'operazione "Oltre mare Tirana"*, Franco Angeli, 2007, pp. 20-21.

[99] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {5. ser.: 1914-1918} 2: 17 ottobre 1914-2 marzo 1915, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1984, p.265.

[100] *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., p. 283.

L’8 dicembre il ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) scriveva al ministro della marina Leone Viale (1851-1918) chiedendo «se e su quali forze da immediato sbarco della R. Marina si possa ora eventualmente contare con tale dislocazione» e al ministro della guerra Vittorio Italico Zupelli (1859-1945) «se il reggimento in sostituzione al 47° sia già effettivamente pronto, o quando potrà esserlo al più presto».

Viale rispose con telegramma pari data: «In esito al telegramma odierno di V. E. n. 6090 ho il pregio di partecipare che trovandosi attualmente una compagnia sbarcata a Sasseno rimangono disponibili per un eventuale sbarco altre tre compagnie, una delle quali è però accasermata a Brindisi. L'effettivo di ogni compagnia è di circa 120 uomini)»[101].

Nel Natale del 1914 lo sbarco a Valona ebbe infine luogo; il ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) ne riferiva quel giorno stesso al presidente del consiglio Antonio Salandra (1853-1931): «Lo sbarco a Valona dev'essere già avvenuto stamane, come avrai veduto dai telegrammi. Mando subito un telegramma da comunicarsi ai vari governi per spiegare la nostra azione sulla base della conferenza di Londra. Ora mi raccomando a Te per far pressione sulla Guerra e sulla Marina perché non solo mandi subito sui luoghi il reggimento, che dovrebbe già essere in strada per Brindisi, e la batteria di montagna che già è a Brindisi, ma provvedano anche (almeno la Guerra) a preparare subito un altro reggimento pel caso che le cose si inaspriscano». Salandra rispondeva subito assicurando: «Ho scritto personalmente alla Guerra sollecitando vivamente l'esecuzione degli accordi presi ieri, sia per l'immediato invio

---

[101] *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., p. 292, n.5.

del reggimento da Palermo e della batteria da Brindisi, sia per la preparazione dell'altro reggimento a Bari. Ho pure suggerito, se del caso, l'invio di qualche ufficiale del Genio. Non so che cosa io debba sollecitare dalla Marina; poiché Patris ha le tre navi di cui una da destinarsi a Durazzo»[102].

In una memoria dello stesso dicembre 1914 inviata da Paolo Thaon di Revel (1859-1948), capo di stato maggiore della marina, al ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) si evidenziava tuttavia «l'ancora incompleto allestimento delle nostre basi di Taranto e Brindisi»[103].

Con l'inizio delle ostilità, il 1914, molti cittadini austriaci di origine italiana ricevettero la cartolina precetto approdando infine a Brindisi. Si tratta di una realtà che ha avuto anche trasposizioni romanzesche[104]. Giovani italiani si diressero a Brindisi per combattere al fianco dei serbi saputo che Ricciotti Garibaldi stava allo scopo costituendo un esercito; fra questi era il poeta Francesco Conforti il quale «parte per Brindisi, da dove si imbarca sul *Miksea* diretto ad Atene, da dove poi si reca a Salonicco e da lì, con vari mezzi, giunge sui campi di battaglia serbi»[105].

---

[102] *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., pp. 401-402.

[103] *I documenti diplomatici italiani,* 5.2, cit., p. 419.

[104] F. MENTASTI, *L'Italia di Carzano*, Edizioni Scudo, 2009, pp. 20-21.

[105] *La guerra europea e la neutralità italiana nella stampa e nell'opinione pubblica salernitana. Luglio 1914 - maggio 1915*, Salerno: Comitato di Salerno centenario prima guerra mondiale, 2015. pp. 26-27; vedi pure, sull'afflusso di volontari in Brindisi, A. ZARCONE, *I volontari italiani in Serbia nella guerra contro l'Austria*, in *La neutralità 1914-1915: la situazione diplomatica socio-politica economica e militare italiana. Congresso di studi storici internazionali. Stato Maggiore della Difesa.*

Da Brindisi salpano clandestinamente volontari italiani, romani, diretti in Serbia ove, a inizio settembre, trovano la morte[106]. Sulle banchine del porto s'incrociano con altri destini e altre finalità; riferisce Sturzenegger, diretto da Zurigo verso i

---

*Roma, 4-5 dicembre 2014. Atti del congresso***,** Roma: Ministero della Difesa, 2015, pp. 83-91: pp.83-84: «Il 28 luglio 1914 il repubblicano, con tendenze anarchiche e massone, Cesare Colizza, appartenente ad una famiglia marinese di agiati proprietari terrieri, di vecchia e provata fede patriottica, tenuta in ottima considerazione, d'accordo con il proprio fratello maggiore Ugo e con un suo amico, Mario Corvisieri, decide di formare un piccolo nucleo per recarsi in Serbia per combattere contro gli austriaci. A questi si uniscono subito il viterbese Nicola Goretti, Francesco Conforti, salernitano, il siciliano Vincenzo Bucca, segretario nazionale dei giovani repubblicani, e un altro marinese, Arturo Reali. I volontari partono con l'intenzione di sacrificare la vita perché il loro olocausto servisse di esempio e monito per indicare alla gioventù italiana l'ideale che allora era assolutamente necessario far trionfare, per redimere le terre italiane costrette al servaggio straniero. Quasi tutti provengono dalle fila del partito repubblicano. Sono giovani della piccola borghesia e del popolo. Qualche studente, qualche artigiano. Il più anziano, Cesare Colizza, leader del circolo anarchico di Marino, ha già militato da volontario come garibaldino in Grecia nel 1912; il più giovane Goretti è appena uscito dal collegio. Mario Corvisieri è un collaboratore della *Luce* e, insieme a Conforti, è reduce dalla spedizione in Grecia del 1912. L'intenzione è quella di offrire la vita per la rivendicazione delle terre irredente e con la speranza che l'esempio fosse imitato e servisse a scuotere la coscienza della gioventù italiana. La sera del 29 luglio 1914 il gruppo parte da Roma in treno alla spicciolata, per dare nell'occhio il meno possibile, e si dirige a Bari nel tentativo di imbarcarsi. Qui il tentativo non riesce a causa della sorveglianza messa in atto dalla polizia italiana, già preavvisata del loro arrivo. Da Bari il gruppo si sposta a Brindisi dove, il I agosto, eludendo la sorveglianza, riesce ad imbarcarsi clandestinamente sul vapore greco *Minxhae*. I sette non hanno molti soldi e non intendono chiedere aiuto a nessuno».

[106] E. BACCHIN, *24 maggio 1915*, Edizione digitale, Bari-Roma, Giuseppe Laterza & Figli, 2019.

Balcani, ai primi di agosto del 1914: «*Wir durchasten die Schweiz, rasten vom äussersten Norden Italiens nach dem südlichsten Süden, ohne zu essen, ohne zu trinken, Tag und Nacht, hatten aber dafür die Genugtuung, in Brindisi das Schiff noch rechtzeitig zu erreichen. Allerdings war für uns alle kein einziger Kabinenplatz mehr vorhanden*»[107].

Il 10 giugno 1915, con decreto n. 907 di Tomaso di Savoia duca di Genova, «Luogotenente Generale di Sua Maestà Vittorio Emanuele III per grazia di Dio e per volontà della Nazione re d'Italia», vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, «Riconosciuta la necessità di istituire, per ragioni militari, nella piazza forte marittima di Brindisi un Comando militare marittimo; Udito il Consiglio dei ministri; Sulla proposta del ministro della marina, di concerto con quello del tesoro; Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È istituito nella piazza marittima di Brindisi un Comando militare marittimo cui è preposto un contrammiraglio. Il capitano di vascello comandante la locale difesa marittima è capo di stato maggiore del Comando militare marittimo.

Art. 2. Il comandante militare marittimo di Brindisi estende la sua giurisdizione sulla costa che va dalla stazione di vedetta di Casa l'Abate alla stazione di vedetta di Torre Vacito.

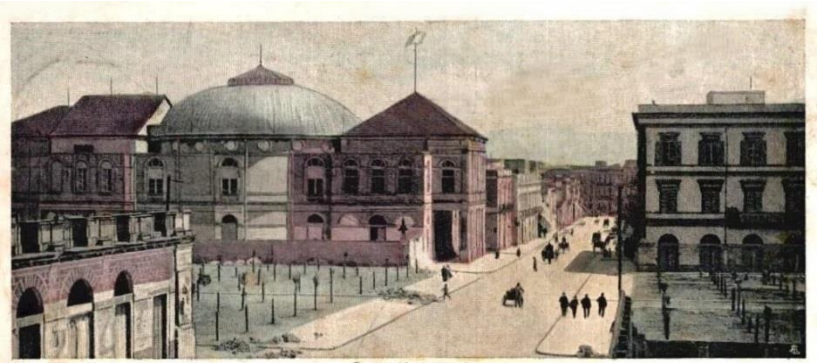
Art. 3 Nei riguardi del servizio militare della piazza e della disciplina il comandante militare marittimo di Brindisi dipende direttamente dal Ministero. Nulla è mutato per quanto si riferisce al servizio amministrativo della difesa di Brindisi.

---

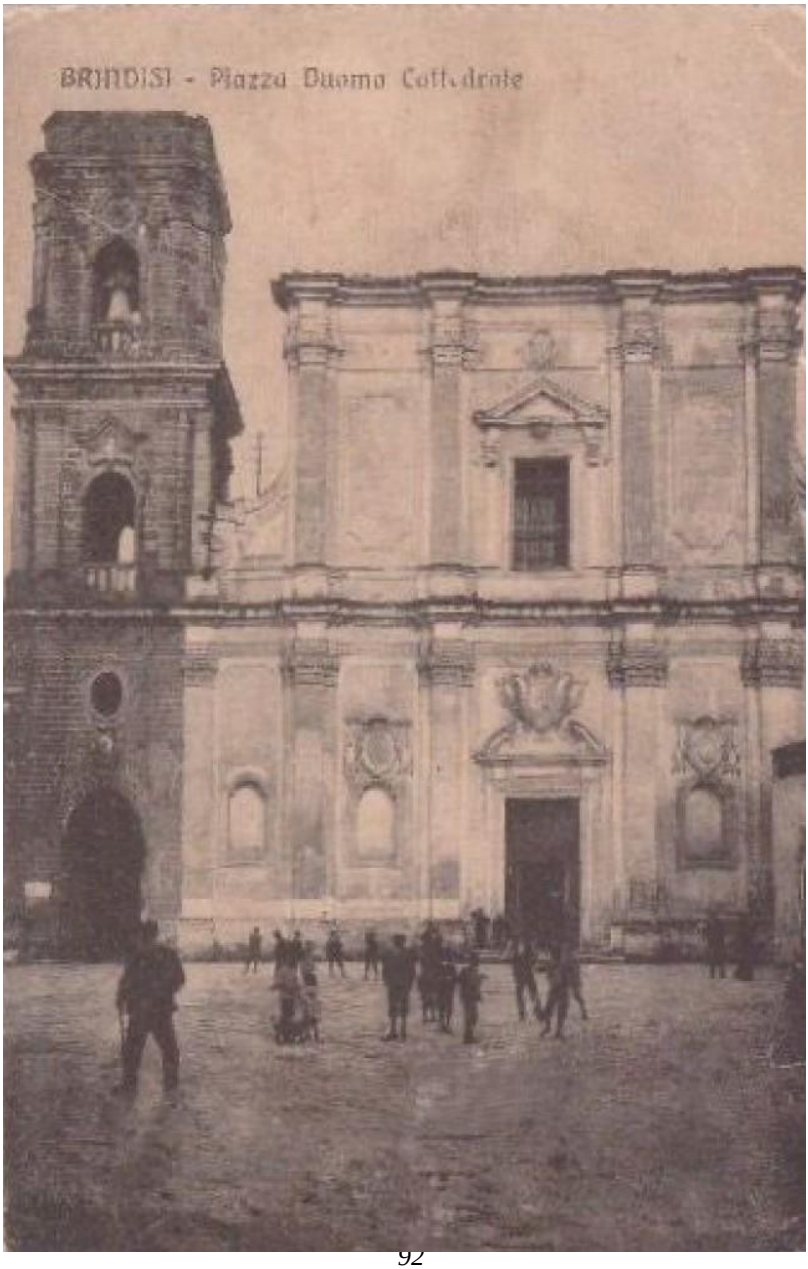
[107] C. STURZENEGGER, *Serbien im europäischen Kriege 1914/1915,* Zürich: Orell Füssli, 1916, pp. 21-22. Il testo, in traduzione, riferisce: «Abbiamo attraversato la Svizzera, correndo dall'estremo nord dell'Italia al sud più meridionale, senza mangiare, senza bere, giorno e notte, ma abbiamo avuto la soddisfazione di farlo per raggiungere la nave in tempo a Brindisi. Tuttavia, non era disponibile uno spazio in cabina per tutti noi».

Art. 4. Al comandante militare marittimo di Brindisi sono dovute le stesse indennità di carica e per spese di ufficio stabilite per gli ufficiali ammiragli comandanti militari marittimi. Al capo di stato maggiore è dovuta l'indennità di carica stabilita per gli ufficiali del suo grado capi di stato maggiore nei dipartimenti o comandi militari marittimi.

Art. 5. Qualunque disposizione contraria al presente decreto che andrà in vigore dal 18 giugno 1915 è abrogata»[108].



[108] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1915, Roma, sabato, 26 giugno, numero 160, pp. 3985-3986.


BRINDISI - Piazza Duomo Cattedrale

4 «*Prendi posizione. La neutralità favorisce sempre l'oppressore, non la vittima. Il silenzio incoraggia sempre il torturatore, mai il torturato*» (ELIE WIESEL)

Durante il periodo della neutralità emissari della Sublime Porta furono inviati da Costantinopoli in Albania, per mare, via Brindisi al fine di sollecitare e determinare rivolte antiserbe. Nel momento in cui la Turchia entrò in guerra questo itinerario si dimostrò pericoloso; a metà novembre unità francesi intercettarono una nave tra Brindisi e Corfù che trasportava due eminenti esponenti del movimento dei Giovani Turchi: Fuad Bey e Ayub Sabri, quest'ultimo d'eccezionale importanza per l'organizzazione di attività sovversive in Albania[109].

Preoccupazioni derivavano dalla difficile situazione albanese; una rivolta era divampata ai danni del principe Guglielmo di Wied (1876-1945) che il 21 febbraio 1914 aveva accettato la proposta di reggere il piccolo stato balcanico: «*The new prince of Albania, Wilhelm von Wied, backed the revanchist aspirations of Albanian leaders from Kosovo and Metohija. As the most influential man in his government, Essad Pasha* [Essad Pasha Toptani (1863-1920)] *held two important portfolios - the army aid interior ministries. When the unresolved agriarian question, urged by Young Turk officers, grew into a massive pro-Turk insurrection against the Christian prince, Essad Pasha supported the insurgents and in a clash with the Prince sought backing ai the Italian mission. After the arrest in Durazzo, Essad Pasha left for Brindisi under protection of the Italian legate in Durazzo at the end of May*

[109] A. MITROVIĆ, *Serbia's Great War, 1914-1918*, West Lafayette, Indiana: Purdue University Press, 2007, p. 130.

1914. After his departure, border raids into Serbia assumed greater dimension and intensity»[110].

La situazione del principe era sempre più precaria; il 28 giugno 1914 il ministro italiano a Durazzo, Aliotti, non di rado in Brindisi[111], comunicava al ministro degli esteri, marchese di San Giuliano: «Dopo di aver conferito col principe, Turkhan pascià ha preso la decisione di partire stanotte per Brindisi sulla torpediniera di servizio per Roma e Vienna. Scopo del suo viaggio sarebbe quello di ottenere a favore del principe un intervento più efficace che potesse domare la ribellione. Forse egli si recherà anche in altre capitali. L'Epiro, donde provengono pure notizie gravissime, formerebbe pure oggetto di eventuale sua domanda. Turkhan pascià vorrebbe chiedere a V. E. se le nostre navi non potrebbero essere autorizzate a far uso delle loro artiglierie contro i ribelli, illudendosi che con ciò si potrebbe ottenere un effetto diriminante»[112].

---

[110] D. T. BATAICOVIC, *Serbian government and Essad-Pasha Toptani*, in «Academic Conferences» Volume LXI: *Serbs and the Albanians in the 20th century*, Beograd: The serbian academy of sciences and arts. 1991, pp. 57- 78: p. 62.

[111] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma, mercoledì, 20 maggio, numero 119, p. 2621: «II barone Aliotti, ministro d'Italia a Durazzo, che ora venuto a Roma per assistere ai colloqui fra Turkhan pascià e il marchese Di San Giuliano, è partito iersera per Brindisi. Quivi si imbarcherà sopra una torpediniera che lo trasporterà a Durazzo ove arriverà questa sera». Il 25 dicembre 1913 i delegati albanesi riuniti a Durazzo avevano designato Turkhan pascià quale presidente di un governo provvisorio (R. PUPO, *La vittoria senza pace: Le occupazioni militari italiane alla fine della Grande Guerra*, Roma-Bari: Gius. Laterza & Figli Spa, 2014, s.p.i.).

[112] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {4. ser.:

Lo stesso Aliotti, il 3 agosto, telegrafava al ministro degli esteri, marchese di San Giuliano: «Stamane sono partiti via Brindisi dirigendosi Olanda tutti ufficiali organizzatori Milizia, salvo generale De Veer maggiore Kroon e aiutante di campo che partirarmo soltanto appena saranno liberati i due ufficiali prigionieri. Corrono già trattative per questa liberazione»[113].

In Albania cominciavano ormai a scarseggiare le riserve alimentari; Aliotti chiede al riguardo, l'8 agosto 1914, un intervento del governo italiano: «Tre centri Durazzo, Scutari, Valona causa sconvolgimenti interni e lo stato guerra fra varie potenze e la proibizione esportazione vari generi alimentari dall'Italia, sono esposti ad una grave carestia. Questo Governo ed il principe mi hanno pregato d'interessare presso R. Governo affinchè sia fatta eccezione per questi tre porti in base articolo 2 decreto l agosto. Quest'eccezione è anche indispensabile per il vettovagliamento Legazioni, Consolati ed altri Istituti stranieri, tanto più ora che Albania non ha più nessuna linea di comunicazione con l'Europa (?), eccettuati vapori della «Puglia». Ritengo che si debba senz'altro accogliere questa domanda anche in vista aumento che ne ricaverebbe nostra influenza. Allo scopo di evitare speculazioni ho consigliato questo Governo indicarmi approssimativamente quantità necessaria per un rifornimento dei tre centri in questione. Oltre a ciò occorrerà vigilare nei porti di sbarco l'uso cui saranno destinati generi alimentari provenienti dall'Italia. A ciò si provvederebbe d'accordo con questo Governo e con uffici

---

1908-1914} 12: 28 giugno - 2 agosto 1914, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1964, p.3.

[113] MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {5. ser.: 1914-1918} I: 2 agosto 1914-16 ottobre 1914, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1964, p.22.

consolari. Non ho potuto ancora determinare precisamente minimo indispensabile, salvo che per la farina che ne occorrerebbe una quantità di circa 6000 sacchi al mese. Provviste esistono qua ancora circa 4 settimane. Sarà infine indispensabile raccomandare alle autorità di Bari, Brindisi una più giusta interpretazione decreto poichè proibiscono esportazione frutta, erbaggi, pollami, uova, latticini etc. che non compresi decreto ministeriale»[114].

A fine agosto i ribelli cingono d'assedio Valona da cui, chi può, fugge imbarcandosi su piroscafi diretti a Brindisi[115]. Il principe Guglielmo fu costretto a lasciare il paese[116] a seguito di una rivolta pan-islamica guidata da Essad Pascià; il 10

[114] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 73.

[115] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma, lunedì, 31 agosto, numero 208, p. 4809: «Gli insorti hanno dettato le condizioni che i cittadini di Vallona hanno accettato. Rimane soltanto la questione della bandiera. Gli insorti continuano a reclamare che venga issata su Vallona la bandiera turca, mentre gli abitanti di Vallona non vogliono. Ció potrebbe far troncare le trattative. Comunque entro domani lunedi gli insorti occuperanno Vallona. Ieri sera una Commissione della cittadinanza di Vallona capitanata dal sindaco Ibrahim Abdallå si recò ai consolati italiano ed austro-ungarico per invitare i consoli affinché assumano subito il Governo di Vallona. Il nostro console Lori rispose che avrebbe informato Roma. Parlamentari si recheranno oggi tra gli insorti per riferire loro tale decisione. La città ha aspetto funebre. Molti cittadini si sono imbarcati sul piroscafo Jonio diretto a Brindisi».

[116] Le voci sulla fuga del principe Guglielmo dall'Albania si susseguivano da tempo. Secondo la stampa anglosassone sarebbe giunto a Brindisi, con la sua famiglia, circa il 24 agosto. Vedi *Prince deserts Albania. Former ruler said to be in Brindisi. Country in anarchy*, in «The New York Times», 24 agosto 1914, p. 3: «*London, Monday, Aug. 24. The Venice correspondant of the Daily Mail sends the report that Prince William of Albania, accompanied ny his family, has arrived at Brindisi, on his way to Germany, and that Albania is in a state of complete anarchy*».

settembre, l'incaricato italiano d'affari a Durazzo riferiva al ministro degli esteri, marchese di San Giuliano: «Ho parlato oggi a lungo con Tewfik, segretario di Essad che travasi qui con pieni poteri da parte Essad stesso per predisporre terreno al suo imminente ritorno. In queste trattative adopero naturalmente la massima cautela in modo non compromettere menomamente azione ufficiale della R. Legazione. Tewfik è d'accordo con Galli e con me nel ritenere che Essad non deve tardare giacché in caso contrario troverebbe sua posizione compromessa dalla propaganda degli agenti giovani turchi. Questi d'accordo con gli agenti austriaci ufficiali lavorano già attivamente, contro Essad dipingendolo come nemico della Turchia e del Sultano di cui essi si presentano come i diretti emissari. Essad sopravvenendo prima che questo lavorio di demolizione produca serio effetto, potrà sostenersi accarezzando sentimento Musulmani ma impedendo che i mestatori giovani turchi e austriaci se ne avvalgano pei propri fini. Tewfik mi ha detto egli si adopera perchè nei prossimi giorni abbia luogo Assemblea dei Capi i quali dovrebbero impegnarsi a sostenere Essad e invitarlo venire subito. Sembra che egli trovisi a Salonicco da dove giunse oggi suo telegramma di felicitazioni al nuovo Governo. Parmi sarebbe intanto utilissimo impedire per quanto è possibile imbarco da Bari o da Brindisi di emissari giovani turchi la cui opera tende evidentemente abbandono (?) deliberati di Londra. Mi si assicura console turco di Brindisi, Nafilian, effendi ha parte importantissima nell'invio di questi emissari»[117].

Essad pascià seguirà la via di Brindisi per il suo rientro in Albania come riferisce il 13 settembre 1914 il ministro degli esteri, marchese di San Giuliano, al ministro a Nisch, Squitti: «Oltre le comunicazioni da fare ad Essad e sulle quali Le avrà

[117] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 374.

riferito il cav. Cora, prego V. S. dire ·pure ad Essad ch'io ricevetti, a suo tempo, la lettera ch'egli volle gentilmente indirizzarmi in data 27 scorso mese al momento della sua partenza da Brindisi e che gli sono vivamente grato per le rinnovate assicurazioni di amicizia e devozione verso il nostro Paese»[118].

«Azione e maneggi giovani turchi in Albania» continuavano a destare apprensione: il ministro degli esteri, marchese di San Giuliano, il 13 settembre 1914, informava i nostri rappresentanti diplomatici a Costantinopoli, Atene e Durazzo circa le opportune misure da adottare per impedire «imbarco da Bari e da Brindisi per l'Albania di emissari provenienti da Costantinopoli». Il regio console in Salonicco assicurava aver preso, a tal fine, «opportuni accordi con Ministero Interno»[119]. Il 23 ottobre i dubbi circa la presenza dei Giovani Turchi a Brindisi sono ripresi in una comunicazione del console a Durazzo, Piacentini, al presidente del consiglio e ministro degli esteri, Antonio Salandra: «Essad si raccomanda che R. Governo impedisca ad ogni costo venuta emissari turchi specialmente di Eyiub Sabri che pare debba trovarsi a Brindisi poiché emissari già giunti hanno già iniziato propaganda turco-austrofila e cercano di persuadere anche lui favorire intendimenti austriaci. In ogni modo egli cercherà con qualche pretesto farli allontanare»[120].

La via di Brindisi fu utilizzata anche dal governo romeno per diretti contatti diplomatici con l'Italia; il 12 gennaio 1915 il ministro italiano a Bucarest, Fasciotti, riferiva al ministro degli esteri Sidney Costantino Sonnino (1847-1922) che il primo

[118] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 385.

[119] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., pp. 385-386.

[120] *I documenti diplomatici italiani* 5.2, cit., p.21.

ministro Ion I. C. Brătianu (1864-1927) «è tornato sull'idea di far venire qui Mishù [addetto romeno a Londra] e fargli fare il viaggio di ritorno a Londra passando, anziché per l'Austria-Ungheria, per la Serbia, Grecia e Brindisi, in modo da fermarsi costì per spiegare meglio tutto ciò, tanto alla E. V. quanto al Presidente del Consiglio»[121].

Il 3 agosto 1914 la Germania aveva siglato un'alleanza difensiva con la Turchia: la notizia di tale accordo giunse all'ammiraglio Wilhelm Souchon (1864-1946), comandante della divisione navale tedesca del Mediterraneo, composta dalla SMS *Goeben* e dall'incrociatore leggero SMS *Breslau*, nelle prime ore del 4 agosto, unitamente all'ordine del comando navale germanico di raggiungere immediatamente Costantinopoli da dove sarebbe poi stato agevole effettuare operazioni navali nel mar Nero contro la squadra russa. Il *Goeben* e il *Breslau* erano alla fonda a Brindisi nella notte tra il 31 luglio e il I agosto. Le autorità italiane, preoccupate di non entrare in contrasto con Francia e Inghilterra, si erano mostrate molto fredde e, col pretesto delle cattive condizioni marine, avevano negato qualsiasi rifornimento, ponendo un serio ostacolo ai piani operativi germanici[122]. In una

[121] *I documenti diplomatici italiani* 5.2, cit., p.504.

[122] G. FINIZIO, *Affondate il Goeben! La più lunga azione aeronavale della Prima guerra mondiale (20-28 gennaio 1918)*, Tricase: Youcanprint, 2018 p.22; M. SACCHI, *La Marina Militare iltaliana da Lissa a oggi*, Milano: Ledizioni, 2013, p.n.n.; I. SPELLER, *The Royal Navy and Maritime Power in the Twentieth Century*, London and New York; Frank Cass, 2005, p. 19: «*Goeben met up with Breslau in Brindisi on 1 August, and set about trying to elicit coal from the Italians, who were strangely evasive. Eventually Souchon lost patience and, trusting that coal would turn up somehow, took his ships out of Brindisi»;* A. BERKELEY MILNE, *The flight of the 'Goeben' and the 'Breslau,' an episode in naval history,* Sevenoaks: Pickle Partners Publishing, 2015, p.n.n.; O. P. HALL, JR., *The Last Battlecruiser*, Bennington: Merriam Press, 2010**,** pp. 48-49.

corrispondenza dell'11 agosto, riferita dal «The New York Times» si riferiva: «*At 1:30 o' clock yesterday morning heavy cannonading was heard at Brindisi. The sound was from the northeast and the firing lasted forty minutes. A dispatch from Rome via Paris at 5:30 o' clock yesterday morning reported an Austrian fleet of thirteen battleships and sixteen torpedo boats in the Adriatic going at full speed toward the Strait of Otranto, wich is the outlet from the Adriatic into the Ionian sea. Brindisi is near the inner entrance of the strait. It was assumed in Rome that the Austrians were trying to go to the assistance of the German cruisers Goeben and Breslau*«[123].

Le notizie provenienti dall'Italia determinavano sospetti nei vecchi alleati della Triplice: se ne fa interprete l'incaricato d'affari a Berlino, Chiaromonte Bordonaro, telegrafando al ministro degli esteri, marchese di San Giuliano, il 16 agosto 1914: «Nei circoli militari suscitano amari commenti le notizie che giungono dall'Italia e che la censura non permette ai giornali pubblicare secondo le quali l'Italia avrebbe ritirato sue truppe dalla frontiera occidentale per concentrarle su quelle orientali e Francia avrebbe già inviato a Belfort le truppe che teneva al confine italiano. Si parla anche di forte concentramento di truppe ad Ancona, Bari e Brindisi»[124].

L'ambasciatore italiano a Londra, Imperiali, il 22 agosto 1914, segnalava il contenuto di un «telegramma che il R. Addetto navale dirige al Ministero della Marina circa condotta delle operazioni adriatiche». All'addetto navale risultava «da fonte sicura»: «L'Ammiragliato ritiene non convenga attaccare

[123] *Battle in the Adriatic. Firing Heard off Brindisi. Austrian fleet at sea*, in «The New York Times», 12 agosto 1914, p.1.

[124] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 159.

direttamente opere fortifificate al cui riparo si trovano le forze navali austriache. Nell'attuale momento la relegazione della flotta austriaca in fondo all'Adriatico risponde pienamente allo scopo della guerra poiché se esito della guerra terrestre sarà favorevole, potrà chiedere la consegna delle navi senza aver arrischiato alcuna delle flotte alleate. Nota ristrettezza acque prestantesi egregiamente attacchi siluranti, flotta anglofrancese si asterrà anche probabilmente dal dominare di presenza l'alto Adriatico. Difatti Ammiragliato dichiara che navigazione a nord di Brindisi è malsicura per naviglio mercantile»[125].

L'Italia, pur dichiarando la propria neutralità il 2 agosto 1914, non mancò di seguire con grande interesse gli eventi bellici e, in particolare, quanto accadeva nell'area che investiva la fascia adriatica fino al sultanato[126]. Preoccupazioni non tardarono a diffondersi negli ambienti economici pugliesi di cui si fa eco il «Corriere delle Puglie»: «In effetti, proprio il dilemma riguardante le possibili ripercussioni da un punto di vista economico inizia ad agire come un tarlo tra le pagine del giornale barese. La parola "economia", per la Puglia e in particolare per il suo capoluogo, Bari, richiama immediatamente un altro sostantivo: Adriatico. È evidente che l'incalzare delle azioni militari nel mare su cui si affacciano ben due importanti porti commerciali pugliesi, Bari e Brindisi, già nel settembre del 1914 ha fatto sentire i suoi effetti negativi sull'economia dell'intera regione e di quelle circostanti. Per questo motivo, diventano sempre più frequenti sul «Corriere delle Puglie» numerosi articoli dai toni allarmati a causa dell'interruzione

[125] *I documenti diplomatici italiani,* 5.1, cit., p. 212.

[126] F. IMPERATO, *La Puglia, i pugliesi e la prima guerra mondiale*, in «Eunomia. Rivista semestrale di Storia e Politica Internazionali», IV n.s. (2015), n. 2, 425-458: p.430.

della consueta attività mercantile. Il progressivo avvicinamento del giornale di corso Vittorio Emanuele alle posizioni interventiste si può pertanto ascrivere anche, se non soprattutto, a considerazioni di carattere economico, dal momento che la testata, pur essendo indipendente e non legata ad alcun partito politico, è particolarmente attenta ai problemi e alle esigenze della borghesia industriale pugliese»[127].

Il governo italiano non mancò d'interesse verso «la Puglia e i suoi porti principali: Bari, Brindisi, Otranto e Taranto…Nel porto di Brindisi, già alla fine di luglio del 1914, era arrivata una squadra della Regia Marina che attraccò nelle acque dell'avamporto…Allo stesso tempo, i porti pugliesi furono costretti ad accogliere un numero sempre più alto di profughi che proveniva da quelle aree dei Balcani dove il conflitto si combatteva in maniera sempre più cruenta. Nelle città portuali pugliesi, gli amministratori locali dovettero attrezzare degli spazi da destinare a ricoveri e dormitori per accogliere sia le truppe italiane di passaggio sia i profughi che fuggivano dalle zone di guerra. A Bari, il mercato in ferro di piazza Cavour fu usato come un immenso dormitorio per le truppe, mentre a Brindisi, l'individuazione di spazi pubblici destinati ai profughi fu soprattutto una reazione al fatto che molti di questi fuggitivi, specialmente di nazionalità albanese, avevano trovato rifugio nel convento dei Domenicani, dando luogo a numerosi inconvenienti»[128].

---

[127] M. FORNARI, *La questione adriatica sui quotidiani in lingua italiana e in lingua serba alla vigilia della grande guerra*, Università degli studi di Trieste, XXIV ciclo del dottorato di ricerca in Scuola dottorale in scienze umanistiche, indirizzo italianistico, Settore scientifico-disciplinare: L-FIL-LET/10, anno accademico 2011/2012, p. 366.

[128] IMPERATO, cit., pp. 430, 433 e 435.

Si sviluppava, sulla stampa e nelle piazze, a Brindisi come in tutte le città italiane, lo scontro fra interventisti e neutralisti. I secondi avevano un esponente di primo piano in Giuseppe Mario Prampolini (1841-1938); nel febbraio 1904, in una riunione dei socialisti brindisini, Angelo Rossi, «ricordando i tempi fortunosi delle persecuzioni, quando il socialismo richiedeva ai suoi militi sacrificii d'ogni sorta, fra gli applausi di tutto l'uditorio commosso inviò un fraterno saluto al papà dei socialisti di Brindisi, al buon Giuseppe Prampolini, che nella lontana Australia, continua instancabile l'opera di propagandista e di organizzatore»[129]. Nel novembre 1904 Prampolini si stabilì a Brindisi proponendosi fra i più attivi propagandisti delle idee socialiste rivoluzionarie; il 1914 «tenne pubblici comizi a favore della neutralità dell'Italia e quando nel 1915 anch'essa entrò in guerra», Prampolini continuò a svolgere propaganda contro il conflitto[130].

Arturo Sardelli «prese parte attiva alla costituzione della sezione socialista della sua città, della quale fu segretario. Durante la prima guerra mondiale fu incaricato della propaganda antimilitarista e pacifista da svolgersi a Brindisi, per cui il 15 ottobre 1917 fu espulso e mandato a Latiano. Da lì il Sardelli sì recò clandestinamente a Roma dove dimorava il fratello Giuseppe, anch'egli sovversivo, venendo nominato amministratore della federazione giovanile socialista italiana»[131].

---

[129] *La nostra festa*, in «Azione Socialista», I (1904), n. 3, 7 febbraio 1904, p. 3

[130] K. MASSARA, *Il popolo al confino - la persecuzione fascista in Puglia*, Roma: Archivio centrale dello Stato. Ministero per i Beni culturali e Ambientali. Ufficio centrale per i beni archivistici, 1991, p. 465.

[131] MASSARA, cit., p. 501.

A Roma si pensava, il 1914, alla possibilità della guerra; Paolo Thaon di Revel (1859-1948), capo di stato maggiore della marina, «studiava con spirito critico e realistico i futuri accadimenti e le eventuali ripercussioni per il paese e la sua Marina. Ricordiamo lo studio elaborato nel settembre 1914 *Esame di operazioni di guerra in Adriatico*, il *Nuovo esame di operazioni di guerra in Adriatico* del 4 gennaio 1915 e il *Piano generale delle operazioni in Adriatico* del 15 aprile 1915. Nell'ultimo e definitivo documento si ribadisce il concetto di concentrazione delle forze navali, si esclude il bombardamento deliberato delle città costiere, si condanna l'attacco dal mare di piazzeforti marittime, si sottolinea la necessità del più rigido blocco da attuarsi per l'Adriatico, e si afferma solennemente che «obiettivo primo ed essenziale dev'essere la distruzione delle forze navali nemiche»[132].

Paolo Thaon di Revel, «con fredda e lucida determinazione, considerò ogni fattore operativo e logistico di una guerra sul mare mantenendo alta l'attenzione sia sul Tirreno sia sull'Adriatico, considerando equamente probabile un ingresso in guerra a fianco o contro gli Imperi Centrali. Con questo spirito vennero dapprima rinnovate le relazioni

[132] L. MERLINI, *Regia marina e grande guerra. La strategia italiana alla vigilia della prima guerra mondiale*, in «InStoria. Rivista online di storia e informazione». n. 79, Luglio 2014 (CX) https://tinyurl.com/4krxf88y; E. FERRANTE, *La Grande Guerra in Adriatico*, Roma: Ufficio Storico della Marina Militare, 1987, p. 29 ss. Vedi pure *I documenti diplomatici italiani*, 5.2, cit., pp. 621-622, in cui è il promemoria inviato da Paolo Thaon di Revel (1859-1948) il I febbraio 1915 al ministro degli esteri Sonnino. In esso ribasce l'importanza di avere «la bocca d'accesso dell'Adriatico in nostra mano mediante la linea Brindisi-Valona», sottolineando che «il problema della chiusura dell'Adriatico si può risolvere anche colla dominazione delle sole congiungenti Brindisi-Valona od Otranto-Valona».

con la Marina tedesca e con quella austriaca per coordinare eventuali azioni navali congiunte di guerra, disciplinandole in una Convenzione Navale la quale, tra l'altro, assicurava il pieno concorso della flotta austriaca nel Tirreno in modo da contrastare la preoccupante dislocazione di potenti forze anglo-francesi nel Mediterraneo avvenuta nel 1913. Anche la flotta tedesca contribuì alla Convenzione dislocando permanentemente in Mediterraneo una divisione di rapidi incrociatori, e fu redatto un apposito libro di segnali e di evoluzioni denominato *Triplokodice* (venne approntata solo la versione in tedesco, quella in italiano fu bruscamente interrotta dallo scoppio improvviso del conflitto europeo). Ma tutto ciò non distolse Thaon di Revel dal trascurare le eventuali combinazioni belliche nello Ionio e in Adriatico. In particolar modo vennero rinforzate, fra l'altro, le predisposizioni a difesa di Venezia, Porto Corsini, Brindisi e Taranto»[133].

[133] MERLINI, cit.; vedi in MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, COMMISSIONE PER LA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI DIPLOMATICI, *I documenti diplomatici italiani* {5. ser.: 1914-1918} 3: 3 marzo-24 maggio 1915, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1985, p.266-267, il promemoria inviato da Thaon di Revel a Sidney Sonnino il 14 aprile 1915 in cui si ribadisce il fondamentale ruolo della base navale di Brindisi: «Se Pola italiana sarà mantenuta militarmente fortissima, come è oggi Pola austriaca, il suo possesso ci dispenserà da ulteriori cure per predisporre a base navale Venezia, ma non mai dall'allestire anche nel basso Adriatico, a Brindisi, un ancoraggio militarmente e nauticamente sicuro… Il possesso di Cherso, Lussim, Melada, Isola Grossa, Lesina, Lissa, Curzola, Lagosta, Meleda non esimerà dai doveri militari verso Brindisi ché anzi la sua funzione di base diventerebbe più attiva e più ardua quando non provvedessimo a favore del nostro naviglio sicurissimi punti di appoggio nelle isole sopra dette… Si è recentemente alquanto riparato all'assenza di basi in Adriatico scavando affrettatamente parte del porto di Brindisi e quello di Malamocco; reti metalliche di vari tipi saranno disposte alle loro bocche per contrastare l'entrata ai sommergibili

Il 1914 si provvide a rafforzare «il dispositivo sul versante adriatico e così, mentre si giungeva ad un accordo con il Ministero della Guerra sull'utilizzo del cantiere dirigibili di Campalto e dell'aeronave P4, fu dato il via ai lavori per l'impianto di stazioni idrovolanti a Porto Corsini, Pesaro e Brindisi, concentrando nel frattempo a Venezia le macchine migliori e chiudendo per il momento la stazione della Spezia»[134].

Si trattava di provvedimenti necessari; «alla vigilia dell'entrata in guerra l'Italia aveva disponibili le sole basi navali di Venezia e Brindisi, mentre il grosso delle navi da battaglia era a Taranto. Da Venezia a Brindisi vi erano 380 miglia di litorale indifeso. Invece sulla costa opposta, protetta dalla frastagliata configurazione naturale, l'impero austroungarico disponeva di sette basi: Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Sebenico, Spalato e Cattaro»[135].

Il 25 aprile 1915 l'ambasciatore a Parigi, Tittoni informa il ministro degli esteri Sonnino d'aver avuto un colloquio con Raymond Poincaré (1860-1934) presidente della repubblica francese; questi gli avrebbe riferito «che la ragione della inazione delle flotte inglese e francese nell'Adriatico era stata la lontananza di basi di rifornimento non avendo che quella di Malta. Ora le cose cambieranno poiché flotte inglese e francese potranno rifornirsi come quella

---

ed ai siluri nemici, ma infallibile protezione contro queste esiziali offese non si può avere che dallo scoglio e dal fango, nei moli e nelle scogliere da me ripetutamente richiesti».

[134] B. DI MARTINO, *L'aviazione italiana alla vigilia del conflitto*, in *La neutralità 1914-1915*, cit., pp. 221-244: p. 240.

[135] M. ANTONELLINI**,** *Salvat Ubi Lucet. Una base di idrovolanti a Porto Corsini nella grande guerra*, https://tinyurl.com/4z6bhbfm

italiana a Brindisi e Venezia»[136]. Con successivo messaggio dell'8 maggio 1915 Tittoni assicura Sonnino circa l'afflusso di navi militari inglesi e francesi nella base di Brindisi[137]. Il giorno dopo Sonnino informa Tittoni che, posto che «le quattro corazzate inglesi non potrebbero essere a Brindisi prima di quindici giorni» si stabilisca che «i dodici cacciatorpediniere ed i quattro incrociatori leggeri inglesi saranno immediatamente radunati a Malta per mettersi in assetto e tenersi pronti a recarsi a Brindisi o altrove non appena ne avranno ordine dal Comandante in Capo dell'Armata italiana, precisando bene che quest'ordine potrà essere dato anche prima della dichiarazione ufficiale di guerra tra l'Italia e l'Austria» e che «le quattro corazzate inglesi dei tipi precedentemente previsti saranno allestite immediatamente e si raduneranno a Malta, pronte a recarsi a Brindisi o altrove, come sopra è detto»[138].

Nella Convenzione navale, sottoscritta il 10 maggio 1915 a Parigi si fissava, all'art.5, il ruolo che avrebbe avuto nel conflitto la base di Brindisi: *«Toutes les bases de la côte Italienne seront mises à la disposition des Alliés. Toutefois, lorsque la Première Flotte Alliée aura Brindisi comme base, la Seconde Flotte Alliée utlisera de préférence les bases de Tarente, de Malte et de Bizerte. Si la Première Flotte Alliée remonte dans le Nord avec Venise comme base, la place de Brindisi ainsi que celle de Tarente seront à la disposition de la Seconde Flotte Alliée»*[139].

[136] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., p. 359.

[137] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., p. 491.

[138] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., p. 500.

[139] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., p. 510.

L’11 maggio Thaon di Revel evidenziava al ministro degli esteri Sonnino perplessità circa i tempi necessari per il dispiegamento delle flotte inglese e francese in Adriatico, cosa che poteva esporre a gravi rischi l’Italia[140]. Sonnino, ritenendo fondati i timori di Thaon di Revel, telegrafa all’ambasciatore italiano a Parigi, Tittoni, autorizzando la sottoscrizione della convenzione navale solo allorché vi siano garanzie circa l’effettivo affluire su Brindisi delle flotte alleate[141].



[140] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., pp. 522-523.

[141] *I documenti diplomatici italiani,* 5,3, cit., pp. 526-527.

5. *«Non con i sentimenti pacifisti, ma con una organizzazione economica mondiale, l'umanità civile potrà essere salvata dal suicidio collettivo»* (BERTRAND RUSSELL)

L'economia brindisina aveva un punto di forza nella vitivinicultura. Si esportava non poco in Africa settentronale facendo concorrenza ai vini francesi: «*La France ne vend généralement à l'Egypte que des vins de bonne qualité: Champagne, Bordeaux ou Bourgogne. Les vins ordinaires sont fournie par l'Italie, la Grèce et la Palestine. Les vins de Grèce et de Chypre out un goût spécial qui répond au désir d'une partie de la clientèle, mais les vins français des qualités les plus ordinaires pourraient aisément remplacer les vins de Palestine et d'Italie. La surproduction actuelle des vins ordinaires en Algérie permettrait sans doute à nos exportateure de conquérir au moins pour la durée de l'époque de crise les marchés egyptiens au détriment des vins italiens. Les chiffres des importations des vins en '1906 sont les suivants:*

	KG		*Liv. égyp.*
Chypre	*3.288.000*	*pour*	*20.360*
France	*1.111.000*		*18.540*
Algérie	*162.000*		*1.450*
Grèce	*2.836.000*		*20.500*
Italie	*3.422.000*		*34.650*
Turquie	*3.305.000*		*25.335*

Pour les cinq premiers mois de l'année courente l'Italie a importè 1.543.600 Kilog. pour 16.834 livres et la France 636.840 kilog pour 9.38l6 livres, ce qui fait ressortir le prix moyen des vins italiens à 0 fr.281e litre, et celui des vins française à 0 fr.38. Voici les prix moyen pratiqués au Caire pour les vins ordinaires italiens. Vins dits de Brindisi,11 degrés, de 18 à 20 francs l'hectolitre franco bord (Brindisi); vins dits de Brindisi, 13, 14, 15 degrés, de 25 à 35 francs

l'hectolitre, franco bord (Brindisi); vins blancs dit de Brindisi, 12, degrés, de 24 à 25 francs l'hectolitre, franco bord (Brindisi); vins de Sicile, 12 à 14 degrés, de 22 fr.50 à 24 fr.50 (Messine): vins blancs deSicile, 12 à 14 degrés, de 22 fr. 50 à 24 fr.50 (Messine). Les futailles à rendre. La Compagnie de Navigations italienne transporte, au, retour, gratuitement les futailles vides»[142].

La comparsa della fillossera nei vigneti di Brindisi e del suo circondario determinò notevoli problemi; nell'elenco «dei Comuni fillosserati, o sospetti d'infezione fillosserica, al 31 dicembre 1913, dai territori dei quali è vietato di asportare alcuni vegetali, in conformità del decreto Ministeriale in data 11 agosto 1902» si comprendevano i comuni di Brindisi, Erchie, Francavilla Fontana, Guagnano, Latiano, Mesagne, Oria, Ostuni, Salice Salentino, San Donaci, San Pancrazio Salentino, Torre Santa Susanna, tutti compresi nel circondario di Brindisi[143].

Le attività di allevamento erano esposte a rischi di malattia; il 1909 un caso di carbonchio ematico si registra in Erchie a danno di bestiame equino[144]. In Brindisi due casi si registrano il 1913 a danno di bovini[145] e altro il 1914[146].

---

[142] *Les Vin Français in Egypte*, in «Le journal général de l'Algérie et de la Tunisie», 1907-08-22, n. 2384, p. 2.

[143] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma, mercoledì, 15 aprile, numero 89, p. 1948.

[144] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1909, Roma, martedì, 18 maggio, numero 117, p. 2421.

[145] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1913, Roma, giovedì, 5 giugno, numero 130, p.3383.

Il quadro economico, rispetto ad altre realtà pugliesi pare comunque nel segno della positività; nel novembre 1912, laddove per Barletta si segnala «mancanza di lavoro per i contadini ed i muratori» a Brindisi «il lavoro è stato più abbondante nell'arte edile nella quale si sono eseguite ore di lavoro straordinario». Nel successivo mese di dicembre si riscontra «lavoro abbondante nelle varie industrie. In quello edile si è continuato a lavorare oltre l'orario». Nel mese di novembre la locale *Camera del Lavoro* «ha stipulato dei contratti di lavoro a favore dei falegnami e carbonai» e in dicembre «ha risolto delle vertenze fra i naviganti ed armatori». Ancora la Camera del lavoro «ha preso l'iniziativa per la costituzione di una cooperativa edilizia»[147].

Contro la tendenza di gran parte delle città italiane a superare «lo stanziamento complessivo ordinario e straordinario (escluse le partite di giro e le contabilità speciali) di 1 milione: fanno eccezione soltanto le città di: Arezzo (921 mila lire), Brindisi (425 mila), Faenza (980 mila), Girgenti (879 mila), Massa Carrara (451 mila), Massa Marittima (349 mila), Mondovi (472 mila), Pesaro (773 mila), Rovigo (845. mila), Voghera (680 mila)»[148].

---

[146] Regno d'Italia, Ministero dell'Interno, Direzione Generale della Sanità Pubblica. Bollettino sanitario settimanale del bestiame, n. 41, dal 5 all'11 ottobre 1914, in «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma, martedì, 20 ottobre, numero 251, p. 5693.

[147] Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Bollettino dell'Ufficio del lavoro, Volume XIX, Gennaio-Giugno 1913, pp.3, 87 e 485.

[148] «Annuario statistico delle città italiane», III (1909-1910), redatto, per incarico dell' Unione statistica delle città italiane, dal prof. UGO GIUSTI, capo dell'ufficio di statistica del comune di Firenze, Firenze: Alfani e Venturi editori, 1910, p.4.

Grande era l'apporto fornito alle entrate, pari al 63%, dal dazio al consumo mentre prevalevano, sul fronte delle uscite, quelle per «polizia e igiene». Il servizio del debito assorbiva una parte di entrate ordinarie pari al 7%.. Tenendo conto del «complesso degli stanziamenti», Brindisi si annoverava fra quelle in cui si avevano quote minime, pari a Lit. 15. 74 *pro capite.* La città del resto è fra le più virtuose quanto all'incidenza, sulle uscite, di interessi passivi, Lit. 0.59 per abitante, altri oneri patrimoniali, Lit. 0.22 per abitante e spese generali, Lit. 2. 45 per abitante[149]. Analizzando le voci di bilancio, il 1909, si ha, in cifre proporzionali:

Entrate	
Avanzo di amministrazione	3,0
Rendite patrimoniali reali	3,0
Rendite patrimoniali figurative	-
Concorsi dello stato	4,4
Proventi di aziende industriali	0,2
Proventi di servizi municipali e diversi.	5,3
Dazio comunale	59,8
Tasse e diritti	6,2
Sovrimposte	15,3
Entrate eventuali	0,7
Totale entrate effettive	**94,9**
Alienazione di beni	2,1
Totale movimento capitali	**2,1**
Totale entrate	100,0

[149] Ivi, pp.10-12.

Uscite	
Disavanzo di amministrazione	-
Interessi passivi	3,7
Altri oneri patrimoniali	1,4
Spese generali	15,6
Spese di aziende industriali	-
Spese per pulizia e igiene	29,9
Spese per sicurezza e giustizia	2,3
Spese per opere pubbliche	18,3
Spese per istruzione pubblica	20,5
Spese per culti	0,2
Spese per beneficenza	4,8
Totale spese effettive	**96,7**
Di cui di carattere straordinario	11,7
Acquisto di beni fruttiferi	-
Estinzione di debiti	3,3
Totale movimento capitali	**3,3**
Totale uscite	100.0
Percentuale del dazio sulle entrate effettive	63%
Percentuale della spesa per il servizio del debito sulle entrate effettive	7%[150]

Per quanto riguarda i debiti per mutui e prestiti, Brindisi si segnala, con l'incidenza di Lit. 15 per abitante, fra i comuni

[150] Ivi, pp.26-27.

meno indebitati. Nessun nuovo prestito è contratto nel biennio 1907-1908[151]:

1904	1906	1908	Differenza fra il 1908 e il 1904
376.000	334.000	405.000	+29

Gli introiti derivanti dal dazio di consumo, servizio dato in appalto, erano rilevanti come si ricava dall'analisi di rendite e spese nell'anno 1908. Il perimetro della daziaria era di m. 3525; operavano sei uffici di sdaziamento e 10 di semplice passaggio. Il personale annoverava sedici impiegati in amministrazione e cassa, tre visitatori e addetti ai controlli, due inservienti e trentaquattro guardie per un totale di cinquantacinque unità. A fronte di un introito complessivo di Lit. 307,484, si avevano spese di esazione pari a Lit. 39.648 per gli stipendi e Lit. 11.020 per il mantenimento della cinta e degli uffici per un totale di Lit. 50.668, pari al 16,4% delle entrate[152]:

Il prodotto del dazio governativo e comunale nell'anno 1908 risultava, a comune chiuso, ossia nella forma del dazio alle porte che si aprono attraverso la cinta murata della città, pari a Lit. 177.152 di dazio governativo, Lit. 91.218 di dazio addizionale e Lit. 38.134 di dazio comunale; a comune aperto, ossia come imposta sulla vendita al minuto di determinati prodotti, pari a Lit. 1.200 di dazio governativo e pari a Lit. 600 di dazio addizionale per un totale di Lit. 1.800. In totale si avevano entrate per Lit. 307.484 che, dedotto il canone governativo di Lit. 69.137, garantivano al comune Lit. 238.347 cui erano da aggiungersi compensi e sussidi governativi per

[151] Ivi, pp. 43-44 e 55.

[152] Ivi, p. 62.

Lit. 61.470. La quota per abitante poteva calcolarsi in Lit. 13,29 a comune chiuso e 0,45 a comune aperto[153].

I proventi delle tasse comunali nel 1908 risultavano pari a Lit. 652;

- da pubbliche vetture o barche, Lit. 2126
- da vetture private, Lit. 1.191
- da domestici, Lit. 14.503
- da bestiame, Lit. 1.072
- da cani, Lit. 585
- da licenze per alberghi, Lit. 252
- da velocipedi e automobili, Lit. 696
- da spettacoli, Lit. 900,
- da fabbricazione di acque gassose, per un totale di Lit. 21.977[154].

Impiegati comunali e relativi stipendi al I gennaio 1909 importavano spese così suddivise:

- per undici impiegati amministrativi, Lit. 19.730,
- per ventotto insegnanti, Lit. 38.581,
- per quattro inservienti, Lit. 3.740,
- per sei inservienti nelle scuole, Lit. 4.400,
- per quattro addetti a servizio trasporti funebri e cimiteri, Lit. 3828,
- per ventisei guardie urbane e campestri, Lit. 21.800,
- per altri servizi, Lit. 28.022.

In complesso il comune si avvaleva di ottantaquattro dipendenti per una spesa pari a Lit. 129.641. In servizio erano

[153] Ivi, pp. 64-65.

[154] Ivi, pp.72-73.

altresì sei medici condotti e ostetriche condotte[155]. Pochi gli stipendi elevati; fra gli undici impiegati che costituivano il personale amministrativo di ruolo impegnato negli uffici di segreteria, ragioneria, stato civile, anagrafe, leva, liste elettorali, al I gennaio 1909, solo in due percepivano un compenso compreso fra lire 3001 e lire 4000, uno fra lire 2001 e lire 3000, 5 fra lire 1001 e lire 2000, 3 meno di lire 1000[156].

I contributi del comune di Brindisi a istituti di previdenza per il personale in servizio al I gennaio 1909 comportavano versamenti a istituzioni nazionali a favore di ventinove insegnanti per una spesa di Lit. 1.846 e cinque medici e veterinari per una spesa di Lit. 660[157]. A ciò andava aggiunto l'onere relativo a sette pensionati per una spesa complessiva di Lit. 5.221[158].

La quota per abitante, con riferimento agli stipendi era di Lit. 4.77, con riferimento alle pensioni di Lit. 0.19, per un totale complessivo pari a Lit. 4.96[159].

Circa strade e piazze comunali, il 1908 laspesa per le strade interne era ammontata a Lit. 7628; per le rurali Lit. 3000. «Si sistemarono km. 2 di nuove strade. Tale sistemazione fatta in pietra vulcanica ammonta a L. 60.000 pagabili in 5 anni. Lo stato rimborsa un quarto della somma»[160].

---

[155] Ivi, pp.80-81.

[156] Ivi, p.86.

[157] Ivi, p.92.

[158] Ivi, p.94.

[159] *Ibidem.*

[160] Ivi, p.98.

Lo sviluppo delle fognature al I gennaio 1909 era pari a m. 5025[161]; il servizio di pubblica nettezza, nell' anno 1908, contava su due carri di innaffiamento. All'accollatario spettavano Lit. 17800; la spesa per innaffiamento era di Lit. 250 mentre la requisizione di duecentonovantacinque cani aveva comportato una spesa di Lit. 118[162].

L'illuminazione elettrica era garantita da 52 lampade ad arco e 340 a incandescenza; si utilizzavano ancora 62 lampade a petrolio. La spesa per la pubblica illuminazione ammontava a Lit. 36.400 per la luce elettrica, Lit. 600 per il petrolio, Lit. 375 per altre spese, per un totale di Lit. 37.375 e una spesa per abitante di Lit. 1,38[163].

I mercati delle vettovaglie, per l'esercizio 1908, si sviluppavano su un'area scoperta di mq. 3950 con 120 punti vendita ed entrate, per occupazioni di suolo, pari a Lit. 4250. I mercati erano appaltati alla ditta assuntrice del dazio di consumo. Nel 1909 si apriva al pubblico un nuovo mercato coperto.

I mercati del bestiame, nell'anno 1908, utilizzavano un'area di mq. 9990. Si erano trattati 489 bovini, 411 suini, 305 equini, 9.661 ovini per un totale di 1085 animali, entrate per Lit. 392 e spese per Lit. 598[164]. Nei macelli pubblici, il 1908, erano stati abbattuti 295 bovi, 117 vacche, 21 tori, 39 vitelli, 12 vitelli lattanti, 5600 pecore e capre, 4761 agnelli e capretti, 378 suini, 316 equini per alimentazione, 2 equini per altre cause, per un totale di 11541 animali. La spesa per i macelli

[161] Ivi, p.103.

[162] Ivi, pp. 104-105.

[163] Ivi, pp.120-121.

[164] Ivi, pp. 133, 135 e 137.

pubblici, nell'esercizio finanziario 1908, aveva determinato entrate, per tassa di macellazione, per Lit. 4275, contro uscite, per stipendi ai veterinari, di Lit. 3150 e per mantenimenti di Lit. 24. Il servizio era appaltato dietro pagamento del canone annuo di Lit.. 4275[165].

I consumi principali medi per abitante si determinavano in kg. 16.943 di carni vaccine, bovine e suine, di kg. 0.960 di carne equina, di kg. 1.021 di carni salate e insaccate, di Lit. 0,214 di carni fresche macellate, di kg. 4.726 di pesce fresco e kg.1.677 di prodotti ittici affumicati, salati secchi, in salamoia, di kg. 0, 492 di caffè, kg. 3.379 di zucchero, litri 118,93 di vino e aceto, litri 5.94 di mosto, kg. 6.146 di uva, litri 1.13 di alcool, litri 0,17 di birra, kg. 9.103 di burro e olio, kg. 4.413 di petrolio, kg. 26 di carbone di legna, kg. 3 di carbone coke[166].

La pubblica istruzione appariva molto selettiva; nelle elementari, in Brindisi, fra le donne, giungeva in V classe neppure il 5% degli iscritti alla I. Era distribuita fra quattro edifici, di cui due di proprietà comunale e due in affitto; quindici le aule destinate a classi maschili, dodici a quelle femminili. Fra i ventisette insegnanti, quindici erano maschi e dodici donne; dovevano far lezione a 1397 alunni. La spesa complessiva era pari a Lit. 45148, con un rapporto di 5,1 alunni frequentanti per 100 abitanti e una spesa, per alunno iscritto, di Lit. 32.31 e pro capite di Lit. 1.67, bassa considerando anche il rapporto con la vicina Bari e la media italiana di quel periodo[167]. Fra i 764 maschi iscritti, 302 frequentavano la I classe, 181 la II, 151, la III, 82 la IV, 35, la V, 13 la VI; fra le 633 donne iscritte, 312 frequentavano la I classe, 121 la II, 142

[165] Ivi, pp. 139, 141 e 143.

[166] Ivi, pp.144-145.

[167] Ivi, pp. 150 e 154.

la III, 29 la IV, 15 la V, 14 la VI. La selezione, accompagnata da vistosi abbandoni, è resa con chiarezza dalle cifre; sono 583 i maschi e 389 le donne che terminano l'anno scolastico, ossia 1082 contro gli iniziali 1397. Gli alunni promossi sono in totale 837, di cui 432 maschi e 405 femmine. Frequentava regolarmente le lezioni il 76,3% dei maschi e il 78,9% delle femmine; risultava promosso il 74% dei maschi e l'81,1% delle femmine. Su 100 iscritti nella prima, giungono alla III il 50 % dei maschi e il 45 % delle femmine; alla V solo l'11,5% dei maschi e il 4,7% delle femmine[168].

Gran parte della spesa per l'istruzione elementare, pari a Lit. 45.148, era assorbita dagli stipendi per gli insegnanti, comunque molto bassi pari a Lit.40.750; per l'istruzione secondaria il comune spendeva Lit.29822 per un ammontare complessivo di Lit. 78.710[169].

La frequenza scolastica appariva in costante aumento; gli alunni delle elementari erano passati da 1288 nel 1905-6, a 1528 nel 1906-7, 1397 nel 1907-8, 1497 nel 1908-9[170]. Cominciavano a proporsi sia pur minime provvidenze a vantaggio di quanti non potevano sostenere le spese scolastiche; il 1908 erano 170, pari al 12,1% degli iscritti, gli alunni assistiti con la fornitura di materiale scolastico. Si avviò anche un servizio di refezione scolastica; con una spesa di Lit. 909, «per mezzo di un Comitato speciale furono distribuite n. 8005 razioni di pane con salame e con formaggio»[171].

---

[168] Ivi, pp. 156-157.

[169] Ivi, pp. 160-161.

[170] Ivi, p. 165.

[171] Ivi, p. 168.

L'offerta culturale era estremamente limitata e non poteva supplirvi il solo teatro comunale *Giuseppe Verdi* da poco inaugurato; la civica amministrazione finanziava l'orchestra con Lit. 1.500 mentre il concessionario del teatro era tenuto al pagamento dell'illuminazione e degli oneri fiscali legati all'attività[172].

Alle votazioni partecipavano i 1485 elettori iscritti, pari al 5,5% della popolazione; alla consultazione amministrativa, parziale, del 7 luglio 1907 in cui erano da eleggere 11 consiglieri, i votanti erano risultati 1125, ossia il 76,7% degli aventi diritto[173].

I servizi sanitari nel 1908 avevano provveduto a ispezionare 39 fra spacci e depositi, eseguire due analisi chimiche, elevare 11 contravvenzioni per complessive Lit. 62, disinfettare 27 abitazioni private[174]. Per la cura sanitaria dei poveri si provvedeva, 801 il 1908, col ricovero in ospedali di altre città; in quell'anno si erano forniti Lit. 96 in sussidi per l'allattamento, Lit. 7.025 per il mantenimento degli esposti e soccorsi all'infanzia abbandonata, Lit. 100 in «soccorsi agli impotenti al lavoro», Lit. 2.174 in «beneficenza elemosiniera», Lit. 16.000 in «concorsi a istituzioni diverse». In totale il capitolo di spesa importava Lit. 26496, per un onere pro capite di Lit. 0.98[175].

Nel corso del 1908 l'attività edilizia risulta intensa; si costruiscono 47 nuovi edifici, 32 si sopraelevano ottenendosi 27 nuovi alloggi per un totale di 285 vani e 7 edifici a uso

[172] Ivi, p. 181.

[173] Ivi, p. 186.

[174] Ivi, p. 188.

[175] Ivi, pp. 190-191.

industriale o commerciale, con 11 ambienti. Si erano demoliti 19 edifici corrispondenti a 24 alloggi, articolati su 60 vani, nonché 6 edifici industriali comprensivi di 8 vani[176]. Il prezzo al mq. dei terreni fabbricabili andava, per le aree abitate da classi operaie da Lit. 5 a Lit. 7, da classi agiate da 10 a 15, per le adibite a costruzioni industriali da 8 a 10. Il prezzo medio annuo degli affitti, per alloggi di 6 stanze, compresa la cucina, di «tipo elegante» era fra le 700 e le 850 lire, di «tipo modesto» fra le 500 e le 650 lire. Per alloggi abitati da popolazione operaia di una stanza, da. 100 a 150 lire, di due stanze da 140 a 160 lire, di tre stanze da 250 a 300 lire[177].

La città cresceva in popolazione grazie all'afflusso costante d'immigrati; il 1908 si erano trasferite a Brindisi cento famiglie per complessive 329 persone; 43 famiglie provenivano da comuni della stessa provincia, 65 da altre province e una dall'estero. 77 erano le famiglie emigrate, quattordici delle quali si erano dirette all'estero, per un totale di 231 persone. Fra i nuovi residenti, si annoveravano per la gran parte professionisti, artisti e impiegati[178].

A Brindisi, legata nel primo decennio del secolo al retroterra vinicolo e olivicolo e diretta da un blocco moderato, la svolta avvenne in relazione al ruolo strategico militare commerciale per la penetrazione nei Balcani assegnatole dal Governo, che portò a un notevole incremento demografico, e con questo all'acuirsi della questione abitativa. Su questo tema grande fu l'impegno della giunta democratico-popolare, al

[176] Ivi, p. 213.

[177] Ivi, p. 215.

[178] Ivi, pp. 234-239.

potere dopo le elezioni del 1910, diretta dal sindaco Giuseppe Barnaba (1910-1913)[179].



Le resistenze del potere centrale ebbero la meglio sulla pur caparbia determinazione del sindaco, massone e radicale[180], che aveva portato «un alito di vita nuova [...] vivificante la vecchia città, spezzata la ferrea cerchia dei clerico-moderati che per tanti anni vi sgovernarono a loro talento. La lotta fu lunga ed aspra ma, alla fine trionfò il fiotto delle nuove forze popolari strettesi introno ad un vasto programma di sapienti riforme amministrative»[181].

---

[179] M. DEGL'INNOCENTI, *Geografia e istituzioni del socialismo italiano, 1892-1914*, Napoli: Guida Editori, 1983, p. 110.

[180] A.A. MOLA, *Storia della massoneria italiana dall'unità alla repubblica*, Milano: Bompiani, 1976, p. 222.

[181] «L'Unione», 4 (1912), n.1, 18 febbraio 1912, p.2.



La giunta Barnaba affronterà il problema relativo alla costruzione di case popolari e nuovi edifici scolastici individuando come area d'espansione urbanistica il Casale, sulla sponda settentrionale del seno di ponente del porto interno. Sul finire del primo decennio del Novecento, un fenomeno di notevole crescita aveva investito la città, giunta a contare il 1908 27.000 abitanti. Brindisi è fra le prime città d'Italia per incremento percentuale di popolazione; fatto pari a 100 l'esito del censimento del 1871, si hanno valori pari a 121 nel 1881, 184 nel 1901 e 205 nel 1911. Considerando il solo centro urbano i valori, per gli stessi anni, sono pari a 119, 172 e 217[182].

[182] G. ALIBERTI, *Strutture sociali e classe dirigente nel Mezzogiorno liberale*, Roma: Ed. di Storia e Letteratura, 1979, pp. 179-181.

Il porto si proponeva quale fulcro di uno sviluppo non più subordinato al comparto agricolo, da cui dipendevano ancora gran parte dei centri urbani salentini[183].

La questione della casa era diventata centrale nel dibattito cittadino, per le evidenti ricadute su quanti qui affuivano in conseguenza delle opportunità di lavoro che vi si prospettavano. Nell'autunno 1911 il consiglio comunale deliberò dapprima la formazione di un demanio municipale di aree fabbricabili e poi l'intervento diretto, con l'intenzione di gestire le case in economia. Paradossalmente le critiche maggiori provennero dall'interno della maggioranza che sosteneva Barnaba; il socialista Giuseppe Prampolini, sosteneva sarebbe stato meglio realizzare molti isolati, ciascuno destinato a uno specifico ambito sociale, in luogo dell'unico grande caseggiato previsto. Con le deliberazioni del consiglio comunale di Brindisi del 13 novembre e 11 dicembre 1911 il progetto poté trovare attuazione e il 24 febbraio 1912 svolgersi la relativa gara d'appalto[184].

---

[183] Vedi G. BARONE, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, in «Meridiana, rivista di storia e scienze sociali», «Città», n° 5, gennaio 1989, pp. 13-47: pp. 34-35: «La configurazione socioeconomica delle città meridionali, inoltre, registra un'inedita accelerazione in coincidenza con la legislazione speciale del primo ventennio del secolo XX: il caso più emblematico è quello di Napoli, che sulla spinta della legge Nitti del 1904 diventa la quarta città industriale d'Italia, dove si forma una consistente classe operaia che si sovrappone e modifica il tradizionale profilo sociologico della plebe partenopea. Né diverse appaiono le vicende dei centri medi come Taranto, Brindisi e Ragusa, la cui elevazione a capoluoghi di provincia alla metà degli anni '20 non è una mera decisione amministrativa, quanto piuttosto la legittimazione politica di una crescita economica stimolata dai flussi finanziari dell'intervento straordinario»; cfr. F. GRASSI, *Il tramonto dell'età giolittiana nel Salento*, Roma-Bari: Laterza, 1973, p. 102.

[184] «L'Unione», 4 (1912), n.1, 18 febbraio 1912, p.2.

Si appaltavano, il 1911, i lavori «ed opere accessorie per la sistemazione del Torrente Caracci in Brindisi. Importo a base d'asta L. 70,910. Cauzione provvisoria e deposito spese L. 3000. Primo esperimento d'asta presso la Commissione amministrativa del Consorzio per la sistemazione idraulica del Torrente Caracci in Brindisi (Palazzo Municipale) addi 12 aprile p. v.»[185].

L'appalto «provvisoriamente aggiudicato al sig. Antonucci Tommaso, domiciliato a Brindisi, col ribasso del 2 per cento sul prezzo a base d'asta di L. 70,910, rimase definitivamente aggiudicato allo stesso, col ribasso del 2 per cento»[186].



[185] «Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate. Monitore economico industriale», 38 (1911), n. 13, 30 marzo 1911, p. 187.

[186] «Giornale dei lavori pubblici e delle strade ferrate. Monitore economico industriale», 38 (1911), n. 20, 18 maggio 1911, p. 272.

L’8 novembre 1913 assumeva la carica di sindaco Alfredo Lazzarini (1913-1914); con comunicazione del 17 marzo 1914, con avviso d’asta, indetta per il 10 aprile 1914, il comune comunicava la volontà d’appaltare i lavori per la costruzione: «dell'edificio ad uso di scuole elementari maschili. L’asta sarà tenuta con le formalità prescritte dal vigente regolamento sulla contabilità generale dello Stato, verrà aperta sulla somma di lire 201,482,51, risultante dalla perizia dell'ufficio tecnico municipale ed il deliberamento seguirà a favore dell'ultimo migliore offerente ribasso». Si precisava che «i lavori dovranno incominciare subito dopo la regolare consegna e dovranno essere ultimati infra 26 mesi dalla data della consegna stessa. I pagamenti, su certificati della direzione, si faranno per rate di L. 10,000 a norma dello sviluppo dei lavori, dedotti il ribasso contrattuale e la ritenuta del 10 per cento a garanzia degli obblighi contrattuali. Il 10 per cento verrà restituito insieme al deposito cauzionale»[187].

Sempre il 17 marzo 1914 il comune di Brindisi «rende noto che nel giorno 10 aprile 1914, nel palazzo di città, alle ore 12, alla presenza del sindaco o di chi per lui, avrà luogo il I° esperimento d'asta pubblica, col metodo delle candele, per lo appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione dell'edificio ad uso di scuole elementari femminili. L'asta sarà tenuta con le formalità prescritte dal vigente regolamento sulla contabilità generale dello Stato; verrà aperta sulla somma di L. 241,743.54, risultante dalla perizia dell'uflicio tecnico municipale, ed il deliberamento seguirà a favore dell'ultimo migliore offerente ribasso». Anche in questo caso «i lavori dovranno cominciare subito dopo la regolare consegna e dovranno essere ultimati infra 20 mesi dalla data

[187] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», Foglio delle inserzioni n. 64, martedì, 17 marzo 1914, pp. 732-733.

della consegna stessa. I pagamenti, su certificati della direzione, si faranno per rate di lire 20.000, a norma dello sviluppo dei lavori, dedotti il ribasso contrattuale e la ritenuta del 10 per cento a garanzia degli obblighi contrattuali. Il 10 per cento verrà restituito insieme al deposito cauzionale»[188].

L'attivismo della civica amministrazione sul piano delle opere pubbliche non valse tuttavia a evitare il commissariamento del comune che ebbe luogo il 1914 sulla base della «Relazione di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, a S. M. il Re, in udienza del 16 aprile 1914».

Si rilevava: «L'amministrazione comunale di Brindisi, sorta in seguito alle elezioni parziali del 1910, invece di tradurre in atto i propositi espressi per lo sviluppo dei pubblici servizi, in rapporto alle crescenti esigenzo della vita collettiva, ha dimostrato di non essere in grado di assicurare il normale funzionamento della pubblica azienda ed ha commesso gravi irregolarità, specialmente nella esecuzione dei lavori pubblici e nella erogazione delle spese. Tali sono le conclusioni dell'inchiesta, eseguita sulla fine dell'anno scorso, la quale ha rilevato le deficienze dei servizi di maggior interesse per il Comune e il disordine della finanza, per la mancanza di sincerità dei bilanci, non rispondenti a un esatto accertamento della situazione finanziaria e all'importanza dei pubblici bisogni. Abusi e inconvenienti di vario genere si verificarono nella gestione dei fondi del colera alla fine del 1910 e durante l'anno successivo. Mancano gl'inventari dei beni comunali e l'elenco dei poveri; difettoso è il registro di popolazione. Negletti sono i servizi pubblici nella frazione Tuturano. All'infuori delle formalità di legge e senza regolari contratti si è

[188] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», Foglio delle inserzioni n. 64, martedì, 17 marzo 1914, p. 733.

consentita la concessione e la rinnovazione dell'affitto di alcuni stabili di proprietà comunale ed è stata trascurata la tutela dei diritti del Comune sul patrimonio, la cui gestione si è rivelata deficiente ed inconsulta. Durante l'esercizio finanziario, ai bisogni, cui il bilancio comunale non è stato in grado di sopperire, si è cercato di provvedere con mezzi illegali e rovinosi, come gli storni di spese impegnate per contratto o per legge o il rinvio, non regolarmente autorizzato, dei pagamenti per l'estinzione di mutui, col conseguente prolungamento dell'onere degli interessi. Le difficoltà della pubblica azienda sono aggravate dalle anormali condizioni del Consiglio, che a stento delibera in seconda convocazione, con l'intervento di pochi consiglieri, essendosi parecchi dimessi ed astenendosi altri, per non incorrere in eventuali responsabilità, dall'intervenire alle sedute. In vista anche del grave malcontento, diffuso nella popolazione, con pericolo per l'ordine pubblico, urge porre termine e riparo agli inconvenienti e agli abusi, dipendenti dalle deficienze e dalle irregolarità dell'azione amministrativa, e continuati anche dopo l'inchiesta, nonostante la contestazione delle risultanze della medesima. Mi onoro per tali motivi, sul conforme parere del Consiglio di Stato del 10 aprile corrente, di sottoporre all'augusta firma di Vostra Maestà lo schema di decreto che scioglie quel Consiglio comunale». Il re sottoscrisse il decreto in cui contestualmente si determinava la nomina di un «commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge» nella persona del «signor cav. uff. dott. Giustino Pera»[189].

[189] «Gazzetta ufficiale del regno d'Italia», anno 1914, Roma, sabato, 2 maggio, numero 104, p. 2234.

Il 26 settembre 1914, in seguito alle elezioni del precedente 6 agosto che avevano visto l'affermazione dei moderati, s'insedierà il nuovo sindaco Eduardo Musciacco che rimarrà in carica sino al 4 settembre 1915 allorché si dimise per correttezza in quanto «venutosi a trovare in una situazione di imbarazzo per il progettato esproprio, da parte del Comune, di terreni e fabbricati di proprietà Musciacco a Santa Maria del Casale»[190].

All'atto delle dimissioni del sindaco, nel porto non erano più i grandi piroscafi diretti verso oriente ma le grandi navi da guerra delle flotte dell'Intesa. Alle armi della critica s'era ormai sostituita la critica delle armi.



[190] E. MUSCIACCO, *Una famiglia brindisina, 1822-1926*, s.l. e s.d.i., p. 56.