

## Brindisi di fine '800: il ritratto impietoso - a tratti attuale - di un giornalista francese

di *Gianfranco Perri*

Scritta raccogliendo approfondendo e riordinando pezzi elaborati a più riprese fino al 1878, anno in cui si pubblica in Francia – in italiano si pubblicò a Milano nel 1883 – "Le Rive dell'Adriatico e il Montenegro" è un'importante opera odepórica composita, legata alla produzione giornalistica del reportage di viaggio. L'autore è, infatti, il francese Charles Yriarte, la cui vita si divide tra incarichi istituzionali e produzione letteraria, viaggiando per l'Europa, e svolgendo parallelamente l'attività di scrittore e di giornalista.

L'esteso capitolo che nell'opera è dedicato a Brindisi, a una prima veloce lettura pare essere null'altro che un "acido" ritratto impietoso della città di quel fine Ottocento. Di una acidità eventualmente legata alla nazionalità dell'autore, di un Paese infatti, cui appartiene la città portuale di Marsiglia, all'epoca acerrima competitorice di Brindisi per la valigia sulla rotta da Londra a Bombay. Un sospetto in qualche misura alimentato dal contrasto di quel ritratto con quanto raccontato da altri viaggiatori di quel periodo.

[Maria Esperance von Schwartz, in arte Elpis Melena, scrittrice tedesca amica personale di Garibaldi, si trovò a passare da Brindisi in viaggio per la Grecia nel 1868 e nel volume "Von Rom nach Creta" pubblicato nel 1870, scrisse: «...Brindisi evoca l'atmosfera orientale dei vicoletti non lastricati, delle abitazioni a un piano e dei negozietti levantini. E appena il progetto della 'Valigia delle Indie' andrà in porto, Brindisi andrà certamente incontro ad un avvenire radioso. L'Hotel d'Inghilterra, gestito da Sebastiano Gallo, è sorprendentemente pulito ed è fornito di ogni confort. Mentre in città fervono i lavori di sistemazione di un mastodontico albergo internazionale composto da diverse case situate sul mare. E su quello stesso mare giunge l'allegria baldoria dei marinai inglesi ubbriachi, mentre dalla coperta di una fregata ancorata sulla banchina risuona un canto popolare irlandese. Nelle strade interne richiamano l'attenzione le lunghe fila di muli che sono stati acquistati in parte dall'esercito italiano per la sua artiglieria da montagna, in parte dagli inglesi per una spedizione in Abissinia...»].

Poi però, nonostante le mal celate predisposizioni negative del giornalista francese – che nel corso del suo scritto di fatto finisce con il contraddirsi ripetutamente – una lettura più attenta fa inevitabilmente trasparire l'oggettivo fascino che Brindisi emana sopra tutto anche, ed è giusto aggiungerlo, grazie all'altrettanto oggettiva qualità letteraria dello scrittore.

Ho deciso di raccontarlo integralmente, questo capitolo di Yriarte su Brindisi, oltre che per l'indubbio interesse storico giornalistico che rappresenta, soprattutto perché "curiosamente, a tratti" sembra quasi di star leggendo un articolo – nonostante i 140 anni e più trascorsi – attuale, scritto appunto ai giorni nostri, magari ancora da un qualche "acido e interessato" reporter, ma pur sempre "impietosamente" realistico.

«... Come città moderna, ed escluso l'interesse che può svegliare tra i cultori della storia, Brindisi non riserva al viaggiatore altro che un disinganno senza compenso. È una grande illusione nazionale, accarezzata per molto tempo e, giova dirlo, ormai svanita in tutti i cervelli pratici. Ma, per essere giusti, basterebbe una sola circostanza – per esempio una guerra dell'Italia, o di una potenza alleata dell'Italia, in Oriente – per darle di nuovo temporalmente una grandissima importanza: quella importanza appunto che alcuni economisti e certe menti facili ad accendersi le avevano predetta per sempre.

Il suo porto è vuoto, e costantemente vuoto; in cinque giorni vi ho veduto cinque navi, di cui due vengono a scadenza fissa: l'una per il servizio delle Indie, l'altra per quello d'Ancona. La natura ha fatto moltissimo per questo porto, giacché è ben riparato e forma un bacino naturale protetto contro l'alto mare da una lingua di terra abbastanza alta per tagliar i venti. La goletta è larga e profonda, e stende, per così dire, la foce alle navi che la cercano; la disposizione è felicissima: rappresenta un corno di cervo rovesciato, di cui la radice figurerebbe l'entrata, e i due rami, cioè i due bacini, sono riparati ciascuno da un promontorio: tra essi si prospetta la città.

Questa forma naturale della pianta del porto è così spiccata che Brindisi prese per stemma un corno di cervo; dappoi gli spagnoli aggiunsero una colonna tra i due rami. Per altro, in tutte le medaglie antiche da me viste, il simbolo di Brundisium è un airone sopra un delfino. Anche se l'attributo delle corna non deve risalire molto addietro nella storia, è curioso che tutti gli antichi scrittori che discorrono del porto di Brindisi, parlando di ognuno dei due bacini, dicono: "il corno".

La posizione geografica, rispetto all'Oriente, è unica come via rapida di comunicazione; ma è soltanto un passaggio, e un passaggio così rapido che gl'Inglese dell'India, i quali partiti da Southampton per Bombay hanno attraversato la Francia e l'Italia come un lampo, non mettono, per così dire, piede a terra in Brindisi. S'imbarcano senza gettar uno sguardo sulla città; gli abitanti speravano di trattenerli nel ritorno e avrebbero

forse potuto riuscirci, ma quando l'isolano lascia una nave dove ha vissuto diciassette giorni – durata regolare del viaggio da Bombay a Brindisi – non prova come noi, deboli continentali, il bisogno di ripigliar forze sulla terraferma; i più anzi non fanno neppur le abluzioni a terra, giacché escono da una cabina fornita di tutti i confort; né sentono nessun desiderio di rifocillarsi, non essendosi privati di nulla. Insomma, nulla li eccita, né curiosità naturali, né attrattive procurate dall'opera degli abitanti, e vano oltre.

Due altre circostanze hanno potentemente contribuito a distogliere i viaggiatori dal soggiornare a Brindisi. L'albergo pomposamente intitolato Great Eastern India, che sorge proprio sulla riva allo sbarco dal piroscavo, vuol essere evitato con cura. Fatto costruire dalla Società delle ferrovie meridionali e inaugurato nel 1872, ha un aspetto decorosissimo; ma, oltreché i prezzi sono assolutamente inverosimili, mi par impossibile di potervi mangiare: arrivato alle undici di notte, ho dovuto, pur avendo davanti una tavola pulitamente apparecchiata con arredi decenti e un numeroso personale di camerieri, andarmene a letto senza neppur sgranocchiare un biscotto secco con un po' di formaggio. L'albergo essendo vuoto sette giorni sopra otto, quest'ottavo è un'occasione troppo propizia per scorticare a sangue l'inglese che sbarca di ritorno dalle Indie; se non che l'inglese ha una vendetta pronta: la propaganda ostile, e poiché gl'Inglesi non canzonano su questo punto, i loro compatrioti evitano attentamente l'albergo ormai denunciato.

Non è del resto da dimenticare che i piroscafi della Peninsular and Oriental Company hanno per testa di linea Venezia: i viaggiatori non assolutamente angustiati dal tempo, preferiscono fermarsi in quest'ultima città, che è sempre attrattiva per gli stranieri; cotesto itinerario permettendo loro, inoltre, di passar un giorno a Milano, trascurano Brindisi che non presenta loro un bel nulla.

Senza dubbio il passaggio dei viaggiatori può arricchire una città, massime se è continuo e abbondante, ma Brindisi aveva fatto affidamento soprattutto sul transito e, anche da questo lato, la delusione non fu certo meno grande. Se cerco una ragione pratica, la trovo nella stessa posizione della città, così vantaggiosa per il viaggiatore ma ben poco per l'esportazione. Infatti, Brindisi è il primo porto all'ingresso del golfo Adriatico, e tutte le mercanzie trovano ogni vantaggio a proseguir il viaggio fin in fondo a quel lungo golfo, sia fino a Trieste, sia fino a Venezia.

La traccia di questa disillusione così prontamente venuta per Brindisi, lo straniero la scorge ai primi passi che muove nelle vie; la città si direbbe danneggiata da un terremoto e, senza nessuna esagerazione, un buon quarto delle case sono solo cominciate e poi coperte di paglia. Le costruzioni infatti, sembrano essere state sospese all'altezza dei primi strati di mattoni del primo piano, e moltissime botteghe sono completamente chiuse.

Brindisi ha l'aspetto di un grosso villaggio tagliato da poco, nella parte moderna, da una larga via che va dalla stazione al porto; ma la sonnolenza e l'abbandono lasciano un'impronta su ogni cosa. Le vie sono mantenute malissimo; non c'è industria, né altro commercio fuor di quello dell'olio e del vino: lo stagnamento economico pare completo. Il porto deserto vede deserta anche la parte della riva dove approdano i piroscafi. Non esistono qui né monumenti, né piazze, né mercati.

Rompono un po' questa meschina apparenza le chiese e alcuni antichi stabilimenti, monasteri o palazzi; un'abitazione curiosa, la casa del Montenegro, vicina al porto, rovinata e convertita in tipografia, indica cosa doveva essere un tempo l'abitazione d'un nobile a Brindisi. La parte della fortezza dov'è la galera e alcune vestigia del tempo degli spagnoli, parlano all'immaginazione degli amatori della storia, ma per tutti loro è comunque difficile dimenticar la delusione provata.

Su questa riva mediterranea, la mente si figurava di trovarvi una facciata straordinaria; di vedervi approdare tutte le nazioni viaggianti; inoltre, di contemplarvi lo spettacolo di una varietà di vestiari come a Smirne, un movimento come a Marsiglia, dei facchini affaccendati a scaricar e caricar mercanzie, delle ferrovie, dei carri carichi e scarichi, dei docks; insomma l'Oriente in Europa, e l'Inghilterra attiva in Italia: come appunto aveva promesso l'ammiraglio Ferragut il giorno in cui, gettando gli occhi sulla felice disposizione dell'entrata e dei bacini del porto, pronosticò l'avvenire di Brindisi.

Personalmente, per altro, abbiamo avuto dei compensi; tutte le nazioni del mondo hanno qui dei consoli, giacché tutti i principi, più o meno quasi tutti, passano un giorno di qui; e abbiamo così incontrato in questo porto il rappresentante della Francia, signor Mahon, un po' nostro confratello avendo scritto alcuni volumi pieni d'interesse. Ci ha consolati alla meglio del nostro disinganno: Brindes o Brundisium assicurò, ci avrebbe comunque fatto dimenticare presto la Brindisi dei tempi moderni.

A pochi metri dal porto, sopra uno stretto terrazzo, sorgono le due colonne monumentali che indicavano l'inizio della via Appia. Questa regina viarum, come dice un verso di Orazio, principiando da Roma, andava fino a Benevento, e passando per Venosa e Oria, metteva infine capo al porto di Brundisium.

Gli eserciti romani, movendo alla conquista dell'Oriente, partivano direttamente dalla capitale per imbarcarsi qui sulle galee: Brundisium era il Brest o il Tolone dell'Italia. Innalzare queste due colonne al punto dove la strada usciva al mare, era far allusione alle colonne d'Ercole e segnare la fronte dell'impero sull'Adriatico con una prospettiva sulla Grecia e le rive di quell'Oriente che Roma stava per sottomettere, prima di veder sé stessa cancellata dalla faccia del mondo ad opera dei "barbari".

Non c'è nessuna ragione per dar il nome di Cleopatra a queste colonne. Un capitello è rimasto quasi intatto: Ercole, Nettuno, Plutone e le divinità del mare s'intrecciano colle foglie d'acanto. I Saracini le avevano già mutilate e nel 1528 una delle due colonne rovinò e un suo pezzo rimase in bilico sul piedistallo. Al municipio di Brindisi, verso il 1660, parve bene d'offrire i frammenti rovinati a Sant'Oronzio, per la cui intercessione era cessata la peste che desolava questi paraggi; il fusto ricomposto esiste ancora a Lecce.

Chi in questa celebre Brundisium prendesse a studiar le antichità e soprattutto l'epigrafia, giacché in realtà non ci sono monumenti romani intatti e nemmeno rovine di monumenti salvo le colonne, quali grandi memorie non evocherebbe a Brindisi! Vedo nella città un pozzo che si chiama Pozzo Traiano e leggo in Pratio un'iscrizione del Municipio di Brindisi in onore dell'imperatore. Qui si ancorava la flotta romana o di qui partivano tutte le soldatesche per l'Oriente; vi era un arsenale e una scuola navale, e nel porto si fabbricavano delle galere come anche dei vascelli da scuola per istruire ufficiali e marinai. Pel traffico commerciale gli Orientali ci avevano loro banchi, e fra i cippi che si trovano nel museo, leggiamo il nome d'un negoziante della Bitinia, che qui dimorava: Hostilius Hypatus, Bithynus negotiator.

Allora come adesso si esportavano fichi squisiti, e quando Crasso s'imbarcò per la sua sfortunata spedizione contro i Parti, siccome i merciaiuoli gridavano per le vie: "Cauneas! Cauneas! Dei fichi! Dei fichi!" una certa inflessione nella pronuncia fece credere ai suoi soldati superstiziosi che si gridasse "Cave ne eas", cioè: guardatevi di partire. Essi ebbero così il presentimento del disastro che li attendeva.

Oggi, dal principe di Galles sino a lord Lytton e Midhat pascià, quanti partono per l'Oriente e le Indie passano di qui; ed era lo stesso allora. I generali, i consoli, i questori, gl'imperatori quando si ponevano alla testa degli eserciti, attraversavano la città. Il ricordo di Mecenate, quello di Pacuvio, di Cicerone e di Virgilio è qui vivissimo. Mecenate ci venne a riconciliare Antonio ed Augusto, Marco Pacuvio ci visse tutta la sua vita.

Di Cicerone a Brindisi se ne può seguire giorno per giorno l'itinerario. Egli è esiliato dalla legge Clodia 357 e deve, in forza del testo stesso della legge, dimorare a quattrocento miglia da Roma; viene così imbarcarsi a Brindisi per la Grecia. Quando dico che viene a Brindisi, dovrei dire che si nasconde a Brindisi finché Attico venne a raggiungerlo nei giardini della casa di Lenio Flacco. Egli quindi parte per Durazzo d'Albania, ove resta un anno soltanto per poi, richiamato, tornare a Brindisi il giorno stesso della festa della colonia, ed è portato in trionfo. Sei anni dopo vi rientra ancora come proconsole, poi come trionfatore coi fasci e il lauro; e vi soggiorna ancora tre volte di seguito: l'ultima volta, era la dimane di Farsaglia.

Virgilio morì a Brindisi, e vi mostrano la sua casa: è sul porto, giusto su quel terrazzo donde s'innalzano le colonne. Benché nobile nelle modanature e grave nella sua semplicità, la dimora del poeta, in faccia a quel mare azzurro, a quelle belle coste colorate, a quella natura ridente, con una vista lontana dell'Oriente, par ritratta dall'epoca del Rinascimento – voglio dire di quei begli anni quando le modanature erano sì pure – in guisa che mi è d'uopo interrogare la materia piuttosto che la forma per sapere se mi trovo dinanzi a un monumento antico o ad una costruzione della fine del secolo decimoquinto o dei venti primi anni dell'undicesimo. Infine, la tradizione esiste e certo v'ha qualche cosa, perché Virgilio ritornò dalla Grecia con Antonio e Augusto; cadde malato a Brindisi per effetto del mare e morì davanti il porto, il 21 settembre, vent'anni prima della venuta di Cristo. La casa è indicata nei documenti del tempo quale Domus Virgilii Maronis in loco San Stephani et juxta viam publicam ex Borea.

Si capisce facilmente che cosa fosse allora la città. Già fortificata, poiché Cesare parla di lavori d'assedio dovuti da lui fare al principio della guerra civile, era senza dubbio fornita di monumenti. Ma Federico II, che edificò il grande e forte castello ancora in piedi, dopo i barbari distrusse anche lui ogni cosa, per servirsi dei materiali.

La decadenza di Brindisi si spiega benissimo. Dovette cadere d'un colpo il giorno in cui Roma cessò d'essere l'unica capitale dell'impero e Costantinopoli divenne residenza degli imperatori; per il porto militare l'era finita. Non più flotte, non riunioni di truppe per l'Oriente, non caserme, non arsenali, non magazzini di viveri, e quindi non più esportazione, né commercio: è la fine d'un mondo e questo luogo appartato d'Italia non ha ormai più relazioni col mondo esterno.

Nel quarto secolo Brindisi, benché deserta, conserva ancora le proporzioni di una città, ma sotto Giustiniano, nel quinto secolo, Procopio la descrive come desolata, mezzo distrutta, e priva delle mura. Brindisi in seguito,

non rimase immune dalle devastazioni dei Goti, dei Greci, dei Longobardi e dei Saracini: furono proprio quest'ultimi che ne completarono la rovina. L'anonimo di Trani, scrivendo nell'undecimo secolo, chiama Brindisi "un piccolo borgo in mezzo a grandi rovine". Insomma, di tutti quegli avanzi romani che dovevano essere enormi, resta in piedi soltanto una colonna mentre tutto il rimanente si riduce in iscrizioni e in pietre d'anfiteatro e di terme. Degli altri periodi, rimangono soprattutto le costruzioni militari fatte da Federico II di Germania e anche dagli Aragonesi, i cui stemmi decorano le rispettive porte e facciate. I fossati del grande castello in città furono convertiti in orti e adesso i galeotti vi coltivano legumi.

Non ho ancora toccato della condizione più grave, la quale, naturalmente, peggiora colla decadenza della città: alludo qui alla mal aria, a quell'emanazione sottile che genera la febbre, insidia l'abitante e lo distende sul letto in preda ai brividi, colla tinta livida. Già al tempo di Cesare, questa febbre decimava le legioni accampate nella Puglia e nella campagna di Brindisi al domani della battaglia di Farsaglia. Molto fu fatto per migliorare le tristi condizioni di Brindisi rispetto alla salubrità; i pantani d'acque stagnanti furono convertiti in orti; Carlo III, che fu re di Napoli, si adoperò molto al risanamento, e anche il re Ferdinando II se ne occupò con sollecitudine.

L'eccellente arcidiacono Giovanni Tarentini, che fu nostra guida, ci ricordava il tempo in cui in questo corso dove passeggiavo con lui e col signor Mahon, crescevano i giunchi nei paduli. Si sarebbe potuta vincer la natura, ma a patto che il risultato corrispondesse agli sforzi fatti per rialzar Brindisi; e non essendosi avverata la speranza d'una grande affluenza la città s'è stancata, la provincia ha rinunciato a spese infruttuose e il governo italiano, così ricco di porti da Venezia fino a Genova, non ha creduto doversi imporre nuovi sacrifici.

Non posso dire che non ci sia a Brindisi nessun monumento archeologico degno d'interesse. L'arcidiacono Tarentini, membro della Consulta archeologica della provincia, mi fece gli onori di una scoperta recente: è una cripta di forma quadrata, che si apre sotto la chiesa di Santa Lucia e rappresenta certamente un antico tempio dei primi tempi cristiani, dedicato a San Nicola, già vescovo di Mira. La cripta daterebbe senza dubbio dal tempo in cui i Greci introdussero in Italia il culto di San Nicola, cui Giustiniano aveva dedicato un tempio a Costantinopoli e il cui corpo è conservato nella chiesa a Bari. Anche gli scrittori più seri che descrissero Brindisi, ignoravano l'esistenza di questo tempio.

Un altro monumento che mi parve degno d'illustrazione, è San Giovanni, una basilica dei primi tempi cristiani: trovasi ridotta a uno scheletro, ma la città di Brindisi vorrebbe conservarne gli avanzi. Dal solo aspetto dei muri e delle colonne di marmo, è evidente esserci qui delle vestigia di tempi vetusti. Le porte non sono più quelle che davano anticamente accesso; il carattere bizantino nasconde le forme romane incassate nella muraglia; dei grossi rivestimenti impediscono di vedere le commessure a secco, senza calce né cemento, che indicano una costruzione antica; la pianta circolare, leggermente ovale, denuncia l'origine: sgraziatamente, la volta è rovinata. Sui muri si vedono ancora alcuni affreschi di tempi molto posteriori e sul suolo giacciono dei frammenti di statue del periodo romano nonché dei capitelli spezzati piamente raccolti dalla mano dell'eccellente canonico Tarantini...»



*Il Great Eastern India Hotel costruito nel 1869 dalla Società delle Ferrovie Meridionali*

# «Brindisi, città dal porto vuoto» Ritratto dell'800 valido pure oggi

L'impietoso reportage di un giornalista francese in giro per l'Europa nel 1883

di Gianfranco Perri

**S**critta raccogliendo approfondendo e riordinando pezzi elaborati a più riprese fino al 1878, anno in cui si pubblica in Francia – in italiano si pubblicò a Milano nel 1883 – "Le Rive dell'Adriatico e il Montenegro" è un'importante opera odepica composita, legata alla produzione giornalistica del reportage di viaggio. L'autore è, infatti, il francese Charles Yriarte, la cui vita si divide tra incarichi istituzionali e produzione letteraria, viaggiando per l'Europa, e svolgendo parallelamente l'attività di scrittore e di giornalista.

L'esteso capitolo che nell'opera è dedicato a Brindisi, a una prima veloce lettura pare essere null'altro che un "acido" ritratto impietoso della città di quel fine Ottocento. Di una acidità eventualmente legata alla nazionalità dell'autore, di un Paese infatti, cui appartiene la città portuale di Marsiglia, all'epoca acerrima competitorice di Brindisi per la valigia sulla rotta da Londra a Bombay. Un sospetto in qualche misura alimentato dal contrasto di quel ritratto con quanto raccontato da altri viaggiatori di quel periodo.

[Maria Esperance von Schwartz, in arte Elpis Melena, scrittrice tedesca amica personale di Garibaldi, si trovò a passare da Brindisi in viaggio per la Grecia nel 1868 e nel volume "Von Rom nach Creta" pubblicato nel 1870, scrisse: «...Brindisi evoca l'atmosfera orientale dei vicoli non lastricati, delle abitazioni a un piano e dei negozietti levantini. E appena il progetto della "Valigia delle Indie" andrà in porto, Brindisi andrà certamente incontro ad un avvenire radiosio. L'Hotel d'Inghilterra, gestito da Sebastiano Gallo, è sorprendentemente pulito ed è fornito di ogni confort. Mentre in città fervono i lavori di sistemazione di un mastodontico albergo internazionale composto da diverse case situate sul mare. E su quello stesso mare giunge l'allegria baldoria dei marinai inglesi ubbriachi, mentre dalla coperta di una fregata ancorata sulla banchina risuona un canto popolare irlandese. Nelle strade interne richiamano l'attenzione le lunghe fila di muli che sono stati acquistati in parte dall'esercito italiano per la sua artiglieria da montagna, in parte dagli inglesi per una spedizione in Abissinia...»].

Poi però, nonostante le mal celate predisposizioni negative del giornalista

francese – che nel corso del suo scritto di fatto finisce con il contraddirsi ripetutamente – una lettura più attenta fa inevitabilmente trasparire l'oggettivo fascino che Brindisi emana sopra tutto anche, ed è giusto aggiungerlo, grazie all'altrettanto oggettiva qualità letteraria dello scrittore.

Ho deciso di raccontarlo integralmente, questo capitolo di Yriarte su Brindisi, oltre che per l'indubbio interesse storico giornalistico che rappresenta, soprattutto perché "curiosamente, a tratti" sembra quasi di star leggendo un articolo – nonostante i 140 anni e più trascorsi – attuale, scritto appunto ai giorni nostri, magari ancora da un qualche "acido e interessato" reporter, ma pur sempre "impietosamente" realistico.

«... Come città moderna, ed escluso l'interesse che può svegliare tra i cultori della storia, Brindisi non riserva al viaggiatore altro che un disinganno senza compenso. È una grande illusione nazionale, accarezzata per molto tempo e, giova dirlo, ormai svanita in tutti i cervelli pratici. Ma, per essere giusti, basterebbe una sola circostanza – per esempio una guerra dell'Italia, o di una potenza alleata dell'Italia, in Oriente – per darle di nuovo temporalmente una grandissima importanza: quella importanza appunto che alcuni economisti e certe menti facili ad accendersi le avevano predetta per sempre.

Il suo porto è vuoto, e costantemente vuoto; in cinque giorni vi ho veduto cinque navi, di cui due vengono a scadenza fissa: l'una per il servizio delle Indie, l'altra per quello d'Ancona. La natura ha fatto moltissimo per questo porto, giacché è ben riparato e forma un bacino naturale protetto contro l'alto mare da una lingua di terra abbastanza alta per tagliar i venti. La goletta è larga e profonda, e stende, per così dire, la foce alle navi che la cercano; la disposizione è felicissima: rappresenta un corno di cervo rovesciato, di cui la radice figurerebbe l'entrata, e i due rami, cioè i due bacini, sono riparati ciascuno da un promontorio: tra essi si prospetta la città.

Questa forma naturale della pianta del porto è così spiccata che Brindisi prese per stemma un corno di cervo; dappoi gli spagnoli aggiunsero una colonna tra i due rami. Per altro, in tutte le medaglie antiche da me viste, il simbolo di Brundisium è un airone sopra un delfino. Anche se l'attributo delle corna non deve risalire molto addietro nella storia, è curioso che tutti gli antichi scrittori che discorrono del porto di Brindisi, parlando di ognuno dei due bacini, dicono: "il corno".

La posizione geografica, rispetto all'Oriente, è unica come via rapida di





**LE IMMAGINI Il Great Eastern India Hotel costruito nel 1869 dalla Società delle Ferrovie Meridionali**

comunicazione; ma è soltanto un passaggio, e un passaggio così rapido che gl'Inglese dell'India, i quali partiti da Sonthampton per Bombay hanno attraversato la Francia e l'Italia come un lampo, non mettono, per così dire, piede a terra in Brindisi. S'imbarcano senza gettar uno sguardo sulla città; gli abitanti speravano di trattenerli nel ritorno e avrebbero forse potuto riuscirci, ma quando l'isolano lascia una nave dove ha visto diciassette giorni – durata regolare del viaggio da Bombay a Brindisi – non prova come noi, deboli continentali, il bisogno di ripigliar forze sulla terraferma; i più anzi non fanno neppur le abluzioni a terra, giacché escono da una cabina fornita di tutti i confort; né sentono nessun desiderio di rifocillarsi, non essendosi privati di nulla. Insomma, nulla li eccita, né curiosità naturali, né attrattive procurate dall'opera degli abitanti, e vano oltre.

Due altre circostanze hanno potentemente contribuito a distogliere i viaggiatori dal soggiornare a Brindisi. L'albergo pomposamente intitolato Great Eastern India, che sorge proprio sulla riva allo sbarco dal piroscampo, vuol essere evitato con cura. Fatto costruire dalla Società delle ferrovie meridionali e inaugurato nel 1872, ha un aspetto decorosissimo; ma, oltreché i prezzi sono assolutamente inverosimili, mi par impossibile di potervi mangiare: arrivato alle undici di notte, ho dovuto, pur avendo davanti una tavola pulitamente apparecchiata con arredi decenti e un numero personale di camerieri, andarmene a letto senza neppur sgranocchiare un biscotto secco con un po' di formaggio. L'albergo essendo vuoto sette giorni sopra otto, quest'ottavo è un'occasione troppo propizia per scorticare a sangue l'inglese che sbarca di ritorno dalle Indie; se non che l'inglese ha una vendetta pronta: la propaganda ostile, e poiché gl'Inglese non canzonano su questo punto, i loro compatrioti evitano attentamente l'albergo ormai denunciato.

Non è del resto da dimenticare che i piroscampi della Peninsular and Oriental Company hanno per testa di linea Venezia: i viaggiatori non assolutamente angustiati dal tempo, preferiscono fermarsi in quest'ultima città, che è sempre attrattiva per gli stranieri; cotesto itinerario permettendo

loro, inoltre, di passar un giorno a Milano, trascurano Brindisi che non presenta loro un bel nulla.

Senza dubbio il passaggio dei viaggiatori può arricchire una città, massime se è continuo e abbondante, ma Brindisi aveva fatto affidamento soprattutto sul transito e, anche da questo lato, la delusione non fu certo meno grande. Se cerco una ragione pratica, la trovo nella stessa posizione della città, così vantaggiosa per il viaggiatore ma ben poco per l'exportazione. Infatti, Brindisi è il primo porto all'ingresso del golfo Adriatico, e tutte le mercanzie trovano ogni vantaggio a proseguir il viaggio fin in fondo a quel lungo golfo, sia fino a Trieste, sia fino a Venezia.

La traccia di questa delusione così prontamente venuta per Brindisi, lo straniero la scorge ai primi passi che muove nelle vie; la città si direbbe danneggiata da un terremoto e, senza nessuna esagerazione, un buon quarto delle case sono solo cominciate e poi coperte di paglia. Le costruzioni infatti, sembrano essere state sospese all'altezza dei primi strati di mattoni del primo piano, e moltissime botteghe sono completamente chiuse.

Brindisi ha l'aspetto di un grosso villaggio tagliato da poco, nella parte moderna, da una larga via che va dalla stazione al porto; ma la sonnolenza e l'abbandono lasciano un'impronta su ogni cosa. Le vie sono mantenute malissimo; non c'è industria, né altro commercio fuor di quello dell'olio e del vino: lo stagnamento economico pare completo. Il porto deserto vede deserta anche la parte della riva dove approdano i piroscafi. Non esistono qui né monumenti, né piazze, né mercati.

Rompono un po' questa meschina apparenza le chiese e alcuni antichi stabilimenti, monasteri o palazzi; un'abitazione curiosa, la casa del Montenegro, vicina al porto, rovinata e convertita in tipografia, indica cosa doveva essere un tempo l'abitazione d'un nobile a Brindisi. La parte della fortezza dov'è la galera e alcune vestigia del tempo degli spagnoli, parlano all'immaginazione degli amatori della storia, ma per tutti loro è comunque difficile dimenticare la delusione provata.

Su questa riva mediterranea, la mente si figurava di trovarvi una facciata straordinaria; di vedervi approdare tutte le nazioni viaggianti; inoltre, di contemplarvi lo spettacolo di una varietà di vestiti come a Smirne, un movimento come a Marsiglia, dei facchini affaccendati a scaricare e caricar mercanzie, delle ferrovie, dei carri carichi e scarichi, dei docks; insomma l'Oriente in Europa, e l'Inghilterra attiva in Ita- ➤



lia: come appunto aveva promesso l'ammiraglio Ferragut il giorno in cui, gettando gli occhi sulla felice disposizione dell'entrata e dei bacini del porto, pronosticò l'avvenire di Brindisi.

**LE IMMAGINI** A sinistra Casa di Virgilio a Brindisi visitata da Yriarte – dall'incisione in acciaio di Karl Werner del 1840, a destra "Colonna Cleopatra" - Fotografia Brogi 1875 circa

Personalmente, per altro, abbiamo avuto dei compensi; tutte le nazioni del mondo hanno qui dei consoli, giacché tutti i principi, più o meno quasi tutti, passano un giorno di qui; e abbiamo così incontrato in questo porto il rappresentante della Francia, signor Mahon, un po' nostro confratello avendo scritto alcuni volumi pieni d'interesse. Ci ha consolati alla meglio del nostro disinganno: Brindes o Brundisium assicuro, ci avrebbe comunque fatto dimenticare presto la Brindisi dei tempi moderni.

A pochi metri dal porto, sopra uno stretto terrazzo, sorgono le due colonne monumentali che indicavano l'inizio della via Appia. Questa regina viarum, come dice un verso di Orazio, principiando da Roma, andava fino a Benevento, e passando per Venosa e Oria, metteva infine capo al porto di Brundisium.

Gli eserciti romani, movendo alla conquista dell'Oriente, partivano direttamente dalla capitale per imbarcarsi qui sulle galee: Brundisium era il Brest o il Tolone dell'Italia. Innalzare queste due colonne al punto dove la strada usciva al mare, era far allusione alle colonne d'Ercole e segnare la fronte dell'impero sull'Adriatico con una prospettiva sulla Grecia e le rive di quell'Oriente che Roma stava per sottomettere, prima di veder sé stessa cancellata dalla faccia del mondo ad opera dei "barbari".

Non c'è nessuna ragione per dar il nome di Cleopatra a queste colonne. Un capitello è rimasto quasi intatto: Ercole, Nettuno, Plutone e le divinità del mare s'intrecciano colle foglie d'acanto. I Saracini le avevano già mutilate e nel 1528 una delle due colonne rovinò e un suo pezzo rimase in bilico sul piedistallo. Al municipio di Brindisi, verso il 1660, parve bene d'offrire i frammenti rovinati a Sant'Oronzio, per la cui intercessione era cessata la peste che desolava questi paraggi; il fusto ricomposto esiste ancora a Lecce.

Chi in questa celebre Brundisium prendesse a studiar le antichità e so-

prattutto l'epigrafia, giacché in realtà non ci sono monumenti romani intatti e nemmeno rovine di monumenti salvo le colonne, quali grandi memorie non evocherebbe a Brindisi! Vedo nella città un

pozzo che si chiama Pozzo Traiano e leggo in Pratillo un'iscrizione del Municipio di Brindisi in onore dell'imperatore. Qui si ancorava la flotta romana o di qui partivano tutte le soldatesche per l'Oriente; vi era un arsenale e una scuola navale, e nel porto si fabbricavano delle galere come anche dei vascelli da scuola per istruire ufficiali e marinai. Pel traffico commerciale gli Orientali ci avevano loro banchi, e fra i cippi che si trovano nel museo, leggiamo il nome d'un negoziante della Bitinia, che qui dimorava: Hostilius Hypatus, Bithynus negotiator.

Allora come adesso si esportavano fichi squisiti, e quando Crasso s'imbarcò per la sua sfortunata spedizione contro i Parti, siccome i merciaiuoli gridavano per le vie: "Cauneas! Cauneas! Dei fichi! Dei fichi!" una certa inflessione nella pronuncia fece credere ai suoi soldati superstiziosi che si gridasse "Cave ne eas", cioè: guardatevi di partire. Essi ebbero così il presentimento del disastro che li attendeva.

Oggi, dal principe di Galles sino a lord Lytton e Midhat pascià, quanti partono per l'Oriente e le Indie passano di qui; ed era lo stesso allora. I generali, i consoli, i questori, gl'imperatori quando si ponevano alla testa degli eserciti, attraversavano la città. Il ricordo di Mecenate, quello di Pacuvio, di Cicerone e di Virgilio è qui vivissimo. Mecenate ci venne a riconciliare Antonio ed Augusto, Marco Pacuvio ci visse tutta la sua vita. Di Cicerone a Brindisi se ne può seguire giorno per giorno l'itinerario. Egli è esiliato dalla legge Clodia 357 e deve, in forza del testo stesso della legge, dimorare a quattrocento miglia da Roma; viene così imbarcarsi a Brindisi per la Grecia. Quando dico che viene a Brindisi, dovrei dire che si nasconde a Brindisi finché Attico venne a raggiungerlo nei giardini della casa di Lenio Flacco. Egli quindi parte per Durazzo d'Albania, ove resta un anno soltanto per poi, richiamato, tornare a Brindisi il giorno stesso della festa della colonia, ed è portato in trionfo. Sei anni dopo vi rientra ancora come proconsole, poi come trionfatore coi fasci e



**LE IMMAGINI** Tempio di San Giovanni - ai tempi della visita di Charles Yriarte

il lauro; e vi soggiorna ancora tre volte di seguito: l'ultima volta, era la dimane di Farsaglia.

Virgilio morì a Brindisi, e vi mostrano la sua casa: è sul porto, giusto su quel terrazzo donde s'innalzano le colonne. Benché nobile nelle modanature e grave nella sua semplicità, la dimora del poeta, in faccia a quel mare azzurro, a quelle belle coste colorate, a quella natura ridente, con una vista lontana dell'Oriente, par ritratta dall'epoca del Rinascimento – voglio dire di quei begli anni quando le modanature erano sì pure – in guisa che mi è d'uopo interrogare la materia piuttosto che la forma per sapere se mi trovo dinanzi a un monumento antico o ad una costruzione della fine del secolo decimoquinto o dei venti primi anni dell'undicesimo. Infine, la tradizione esiste e certo v'ha qualche cosa, perché Virgilio ritornò dalla Grecia con Antonio e Augusto; cadde malato a Brindisi per effetto del mare e morì davanti il porto, il 21 settembre, vent'anni prima della venuta di Cristo. La casa è indicata nei documenti del tempo quale *Domus Virgilii Maronis in loco San Stephani et juxta viam publicam ex Borea*.

Si capisce facilmente che cosa fosse allora la città. Già fortificata, poiché Cesare parla di lavori d'assedio dovuti da lui fare al principio della guerra civile, era senza dubbio fornita di monumenti. Ma Federico II, che edificò il grande e forte castello ancora in piedi, dopo i barbari distrusse anche lui ogni cosa, per servirsi dei materiali.

La decadenza di Brindisi si spiega benissimo. Dovette cadere d'un colpo il giorno in cui Roma cessò d'essere l'unica capitale dell'impero e Costantinopoli divenne residenza degli imperatori; per il porto militare l'era finita. Non più flotte, non riunioni di truppe per l'Oriente, non caserme, non arsenali, non magazzini di viveri, e quindi non più esportazione, né commercio: è la fine d'un mondo e questo luogo appartato d'Italia non ha ormai più relazioni col mondo esterno.

Nel quarto secolo Brindisi, benché deserta, conserva ancora le proporzioni di una città, ma sotto Giustiniano, nel quinto secolo, Procopio la descrive come desolata, mezzo distrutta, e priva delle mura. Brindisi in seguito, non rimase immune dalle devastazioni dei Goti, dei Greci, dei Longobardi e dei Saracini: furono proprio quest'ultimi che ne completarono la rovina. L'anonimo di Trani, scrivendo nell'undicesimo secolo, chiama Brindisi "un piccolo borgo in mezzo a grandi rovine". Insomma, di tutti quegli avanzi romani che dovevano essere enormi, resta in piedi soltanto una colonna mentre tutto il rimanente si riduce in iscrizioni e in pietre d'anfiteatro e di terme. Degli altri periodi, rimangono soprattutto le costruzioni militari fatte da Federico II di Germania e anche dagli Ara-

gonesi, i cui stemmi decorano le rispettive porte e facciate. I fossati del grande castello in città furono convertiti in orti e adesso i galeotti vi coltivano legumi.

Non ho ancora toccato della condizione più grave, la quale, naturalmente, peggiora colla decadenza della città: alludo qui alla mal aria, a quell'emanazione sottile che genera la febbre, insidia l'abitante e lo distende sul letto in preda ai brividi, colla tinta livida. Già al tempo di Cesare, questa febbre decimava le legioni accampate nella Puglia e nella campagna di Brindisi al domani della battaglia di Farsaglia. Molto fu fatto per migliorare le tristi condizioni di Brindisi rispetto alla salubrità; i pantani d'acque stagnanti furono convertiti in orti; Carlo III, che fu re di Napoli, si adoperò molto al risanamento, e anche il re Ferdinando II se ne occupò con sollecitudine.

L'eccellente arcidiacono Giovanni Tarentini, che fu nostra guida, ci ricordava il tempo in cui in questo corso dove passeggiavo con lui e col signor Mahon, crescevano i giunchi nei paduli. Si sarebbe potuta vincere la natura, ma a patto che il risultato corrispondesse agli sforzi fatti per rialzar Brindisi; e non essendosi avverata la speranza d'una grande affluenza la città s'è stancata, la provincia ha rinunziato a spese infruttuose e il governo italiano, così ricco di porti da Venezia fino a Genova, non ha creduto doversi imporre nuovi sacrifici.

Non posso dire che non ci sia a Brindisi nessun monumento archeologico degno d'interesse. L'arcidiacono Tarentini, membro della Consulta archeologica della provincia, mi fece gli onori di una scoperta recente: è una cripta di forma quadrata, che si apre sotto la chiesa di Santa Lucia e rappresenta certamente un antico tempio dei primi tempi cristiani, dedicato a San Nicola, già vescovo di Mira. La cripta daterebbe senza dubbio dal tempo in cui i Greci introdussero in Italia il culto di San Nicola, cui Giustiniano aveva dedicato un tempio a Costantinopoli e il cui corpo è conservato nella chiesa a Bari. Anche gli scrittori più seri che descrissero Brindisi, ignoravano l'esistenza di questo tempio.

Un altro monumento che mi parve degno d'illustrazione, è San Giovanni, una basilica dei primi tempi cristiani: trovasi ridotta a uno scheletro, ma la città di Brindisi vorrebbe conservarne gli avanzi. Dal solo aspetto dei muri e delle colonne di marmo, è evidente esserci qui delle vestigia di tempi vetusti. Le porte non sono più quelle che davano anticamente accesso; il carattere bizantino nasconde le forme romane incassate nella muraglia; dei grossi rivestimenti impediscono di vedere le commessure a secco, senza calce né cemento, che indicano una costruzione antica; la pianta circolare, leggermente ovale, denuncia l'origine: sgraziatamente, la volta è rovinata. Sui muri si vedono ancora alcuni affreschi di tempi molto posteriori e sul suolo giacciono dei frammenti di statue del periodo romano nonché dei capitelli spezzati piamente raccolti dalla mano dell'eccellente canonico Tarentini...»





3988. BRINDISI. COLONNA CLEOPATRA

*“Colonna Cleopatra” - Fotografia Brogi 1875 circa*



*Tempio di San Giovanni - ai tempi della visita di Charles Yriarte*



*Cripta della chiesa di Santa Lucia - ai tempi della visita di Charles Yriarte*