

ANTONIO MARIO CAPUTO

*Brindisi, la Valigia delle Indie, i Personaggi**

I collegamenti tra la Gran Bretagna e suoi *Dominions* indiani, nei primi anni del XIX secolo, avvenivano tramite il Capo di Buona Speranza, per cui occorreva più di cento giorni di navigazione per andare da Londra a Bombay.

In seguito alla rivoluzione industriale ed al conseguente utilizzo delle macchine a vapore nelle costruzioni navali, i giorni di viaggio diminuirono, ma politicamente l'utilizzo del motore a vapore suscitò accese contestazioni.

Nel 1823, il Governo di Bombay, al di là di ogni opposizione, propose al Post Office e all'East India Company di istituire un servizio postale marittimo, utilizzando battelli a vapore, tra i porti dell'India meridionale e Suez. Da qui la corrispondenza sarebbe stata trasportata, via Cairo, sino ad Alessandria d'Egitto, dove avrebbe ripreso la navigazione verso l'Inghilterra.

Seguendo tale percorso, sostenevano le autorità indiane, si sarebbe realizzata una notevole economia di tempo.

Inspiegabilmente, la conveniente proposta fu respinta ottenendo un rifiuto ed un nuovo moto di speciose obiezioni.

La mozione fu caparbiamente ripresentata nel 1826, ma, altrettanto caparbiamente, fu nuovamente rifiutata.

Tre anni più tardi (1829), l'interesse per la via dell'Egitto fu risvegliato da un intraprendente personaggio, si trattava di un marinaio, il sottotenente della Royal Navy, Thomas Waghorn.

Questi, dopo numerose insistenze e godendo, non si sa come e perché, dell'appoggio di influenti uomini politici, ottenne dall'East India Company i finanziamenti necessari per poter effettuare un viaggio di prova tra Londra e Bombay, via Suez.

Waghorn, uomo amante dell'avventura, partì da Londra il 28 ottobre 1829, raggiunse Parigi, quindi arrivò a Trieste dove noleggiò un battello che, solo dopo sedici giorni di navigazione, lo sbarcò ad Alessandria d'Egitto.

Capace e attivo qual era, Waghorn proseguì per il Cairo e, ottenuti dei salvacondotti dal Pascià Isma'il, si diresse nel punto in cui il fiume (*Nilo*) abbandona il corso del deserto, qui, coraggiosamente, Thomas Waghorn si avventurò, arrivando a Suez l'8 dicembre 1829.

Nel porto non trovò ad attenderlo l'*Enterprise*, la nave dell'East India Company che avrebbe dovuto condurlo a Bombay e continuò il viaggio sino a Jeddah, sperando di intercettarla.

Tutto, però, fu vano!

La nave, forse per pretestuosi motivi diplomatici, non aveva potuto lasciare l'India e Waghorn sfinito dalla stanchezza si ammalò e rimase immobilizzato per sei settimane.

Finalmente ristabilitosi, si imbarcò su un veliero inglese ed il 21 marzo 1830 sbarcò a Bombay.

La durata del viaggio, dalla partenza da Londra, era stata di quattro mesi e 21 giorni, ma quando fu sottratto il periodo di tempo dovuto a ritardi per l'assenza di organizzazione lungo il percorso, si stabilì che il tempo effettivamente impiegato, al netto delle varie disorganizzazioni, fosse stato di 84 giorni.

* Il presente contributo è un breve estratto della Tesi di laurea: *L'Approdo a Brindisi della "Peninsulare": Riflessi Economici e Commerciali* discussa, presso l'Università degli Studi di Bari il 14 dicembre 1973, dal laureando, in Economia e Commercio, Antonio Mario Caputo, essendo relatore il Ch.mo Prof. Giuseppe Chiassino. Al termine dello scritto, tuttavia, si è ritenuto opportuno segnalare una bibliografia di massima.

Si intende ringraziare il Dott. Raffaele Spada per aver dato il suo apporto culturale alla realizzazione del presente studio.

Il Post Office e la East India Company, pur apprezzando la prova offerta dal sottotenente Waghorn, rifiutarono di far transitare la corrispondenza attraverso l'Egitto e l'Ufficiale inglese, mai domo e che certamente poteva godere di potenti amicizie in "alto loco", decise di utilizzare privatamente quella via, da lui impropriamente chiamata « Overland Route » ovvero, *Itinerario Terrestre*.

In una seguente fase, per conto di commercianti ed industriali londinesi perfezionò notevolmente il viaggio, tanto che nel 1836 collegò Bombay con Londra in soli 60 giorni.

Il successo ottenuto non passò inosservato presso il Governo britannico che il 3 giugno 1837 incaricò la East India Company di rilevare l'organizzazione dell'« Overland Route ».

Partendo da Calcutta, da Madras, da Calcutta o da Bombay, i piroscafi della Compagnia attraversavano il Mar Rosso e sbarcavano la posta e i passeggeri a Suez.

Il viaggio continuava a bordo di «omnibus» verso Alessandria d'Egitto, nel cui porto avveniva l'imbarco sui piroscafi della *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*. A questa Compagnia era infatti affidato il servizio postale tra Alessandria ed i porti inglesi di Folkestone, Dover e Southampton.

Nel 1839, in seguito ad un accordo tra il Governo britannico e quello francese, i "legni" della *Peninsular and Oriental* poterono approdare nel porto di Marsiglia.

I sacchi postali ed i viaggiatori venivano avviati, in una fase immediata e successiva, a bordo di carrozze e indirizzati verso Boulogne dove erano attesi dai piroscafi della "South Railway" che collegavano il porto francese con Folkestone, città marinara posta sul litorale sud-orientale dell'Inghilterra, situata nella contea del Kent e affacciata sullo stretto di Dover.

Intorno al 1840 il viaggio da Londra a Bombay durava 35 giorni; la via di Marsiglia continuò ad essere percorsa dalla «Valigia» ancora per molti anni, finché l'unificazione politica dell'Italia ed il taglio dell'Istmo di Suez non ne misero in dubbio la celerità e non aprirono altre prospettive.

Realizzata l'Unità d'Italia, il nuovo Governo italiano dovette affrontare numerosi ed importanti problemi.

A questo punto entra in scena un altro personaggio della Reale Marina della Gran Bretagna, si tratta di Mister James Hudson (1810-1885), il diplomatico inglese *più italiano degli italiani*, già amico di Camillo Benso conte di Cavour, Massimo D'Azeglio e Bettino Ricasoli.

Dopo la conclamata unificazione d'Italia del 1861, Hudson si rese conto dell'importanza che poteva rivestire per il nuovo Governo italiano un approdo da ricercarsi fra i vari porti d'Italia, per la linea mista (marittima e ferroviaria - postale, passeggeri e merci) della Valigia delle Indie che dopo varie tappe giungeva fino a Bombay, nelle Indie orientali.

Questo gentiluomo, inglese e italiano insieme, Mr. Hudson, su commissione del Conte di Cavour, Presidente del Consiglio dei Ministri del nuovo Stato italiano, dall'alto della sua influenza chiese al suo Governo Inglese di far transitare, attraverso l'Italia (con arrivo e sosta a Brindisi), la Valigia delle Indie.

Il 3 maggio 1861 James Hudson spedì un dispaccio a John Russel, Ministro degli Esteri, nel governo presieduto da Mister Henry Palmerston.

Nel dispaccio, dopo aver valutato molteplici aspetti tra cui il traforo della galleria del Moncenisio e il compimento dell'apertura del canale di Suez, Hudson suggeriva di dirottare la Valigia delle Indie fino a Brindisi, abbandonando l'abituale percorso che faceva capo al porto di Marsiglia.

Nel dispaccio, tra l'altro, così era scritto: *La linea ferroviaria da Torino a Forlì sull'Adriatico sarà aperta in luglio e continuata poi fino ad Ancona e inaugurata a dicembre. In un primo tempo quindi la Valigia delle Indie potrebbe abbreviare il suo orario di 22 ore ed in un secondo di altre 32.*

Fra due anni noi avremo completato, o quasi, la linea per Brindisi, e questo significherà una riduzione di 50 ore sul tempo impiegato dalla Valigia delle Indie. Con il prossimo Corriere spero di essere in grado di scrivervi una lettera aperta su questo soggetto.

Oserei proporvi che il Visconte Sir Charles Wood, così vicino a Vostra Signoria, mandi un funzionario ad esaminare la possibilità di tentare questa via per l'India, potremo far fare alla Valigia un viaggio sperimentale non appena la linea per Forlì sarà completata.

Porgo distinti saluti, Mr J. Hudson

Un successivo dispaccio sempre di Mr. Hudson al Ministro Russel, nel 1862, documenta l'apertura di trattative con il governo italiano.

Intanto, l'Italia, dell'alta diplomazia, avanzò un'offerta al Governo inglese; oltre che realizzare un'economia di tempo di almeno tre giorni (cosa non da poco) rispetto alla via francese di Marsiglia, per invogliare maggiormente le scelte della Gran Bretagna verso l'Italia, l'Amministrazione postale italiana offriva, per il trasporto della corrispondenza, delle tariffe inferiori a quelle praticate dalla Francia; inoltre garantiva di poter provvedere al rapido passaggio della "Valigia" da Susa ad Ancona.

L'offerta italiana era molto allettante, ma il Governo britannico preferì rinviare ogni ulteriore trattativa a quando sarebbe stato costruito il tronco ferroviario Ancona – Brindisi e quando il porto pugliese avesse avuto tutte quelle attrezzature che avrebbero potuto garantire un sicuro approdo ai grossi piroscafi e un sollecito servizio postale.

L'unificazione nazionale aveva trovato il porto di Brindisi in uno stato di deplorabile abbandono, dovuto a cause da rimandare a importanti, pregressi e vari fatti storici, per cui la città di Brindisi e il suo porto erano stati protagonisti già sin dall'epoca romana.

Il 27 luglio del 1842, una Commissione reale emanò un decreto ministeriale che riguardava esclusivamente Brindisi, il suo porto e la bonifica dei suoi terreni; tale importante decreto all'oggetto riportava: "Sovrana risoluzione sulla esecuzione dei lavori atti alla restaurazione dell'antico porto di Brindisi e della bonifica dei suoi terreni".

I lavori previsti per Brindisi ebbero il loro corso.

Non solo questo, ma venti anni dopo, precisamente nel 1862, il Parlamento approvò un vasto programma di costruzioni ferroviarie, tra cui erano previsti gli allacciamenti di Ancona con Foggia e di Bari con Brindisi.

Le ferrovie meridionali iniziarono l'attività di collegamento nel 1863, per la realizzazione dei progetti riguardanti i tronchi ferroviari: Ancona – Brindisi; Foggia – Napoli; Pescara – Sulmona.

Il 25 maggio 1865 veniva finalmente inaugurata la linea: Ancona – Bari – Brindisi.

Due anni dopo, nel 1867, su pressione del solito ed efficiente diplomatico Mr. James Hudson, accompagnato e confortato dalle relazioni dell'ingegnere architetto Severino Grattoni; dell'imprenditore politico, Senatore del Regno, Giuseppe Giovanni Devincenzi, Ministro dei Lavori Pubblici e dei tecnici-collaboratori: Angelo Sismonda, Sebastiano Grandis, Giuseppe Medail e Ferdinando de Lesseps, sembrò che il Governo britannico stesse per prendere una importante decisione, favorevole alla unificata Nazione del Regno d'Italia.

In questo delicato frangente storico, valse l'esperienza e la indiscutibile professionalità dell'illustre ingegnere e architetto Severino Grattoni che, tra l'altro, aveva progettato e diretto i lavori per la costruzione del traforo ferroviario del Frejus lungo oltre 12 Km., tra Francia e Italia, inaugurato nel 1871. Si trattava, in assoluto, della prima galleria di grandi dimensioni scavata in una montagna.

Al pari del Grattoni, erano le credenziali dell'ingegnere Fernando de Lesseps, anch'egli autore di una pregevole e credibile relazione indirizzata al Governo inglese.

L'ingegnere de Lesseps era stato, tra l'altro, promotore ed esecutore del progetto per la riapertura del Canale di Suez; per la cronaca storica, lo stesso de Lesseps aveva anche completato con successo il Canale di Panama.

Di fronte a queste prerogative e a queste credenziali, nel 1867, il Governo britannico decideva d'inviare in Italia il capitano Ralph W. Tyler, con l'incarico di attingere da fonti attendibili tutte quelle informazioni che potevano interessare il transito della "Valigia delle Indie".

Il capitano Tyler della Marina britannica stese un rapporto nel quale si confermava che la via di Brindisi, non solo era più breve di quella di Marsiglia, ma presentava il vantaggio di poter limitare, abbreviandola, la corsa marittima e di aumentare, di contro, il percorso in ferrovia, offrendo di conseguenza minori eventualità di ritardi legati ai capricci delle maree, con maggiori risparmi di tempo, poiché la linea ferroviaria era una cosiddetta "linea dedicata", senza sbavature di orari.

Il capitano Ralph W. Tyler concludeva la sua relazione affermando che alcune difficoltà, che pur aveva riscontrato, erano facili a superarsi; in definitiva, la via d'Italia diveniva di tutta convenienza per la "Valigia delle Indie" e poteva adottarsi a partire fin dal giugno 1868, quando già era aperta sul Moncenisio la ferrovia denominata "FELL" (dal nome del costruttore: John Barraclough Fell) e l'intero viaggio fra Londra ed Alessandria d'Egitto si sarebbe potuto compiere in 15 ore.

In pratica, Tyler, rientrato in Inghilterra caldeggiò il transito della "Valigia delle Indie" attraverso l'Italia, sino a Brindisi.

Si trattava per l'adriatica città virgiliana di una serie, forse irripetibile, di circostanze favorevoli da prendere al volo.

Sebbene varie voci straniere si levassero contro la proposta del capitano Tyler, il Governo britannico, dopo alcuni viaggi di prova, ritenne opportuno di prendere i necessari accordi con le Autorità italiane e precisamente con il Presidente del Consiglio che fu a Capo del Governo Italiano dal 5 gennaio 1868, fino al 14 dicembre 1869, nella persona dell'On. Dr. Luigi Federico Menabrea.

Il 1° giugno 1869, un treno speciale transitò tra Londra e Verona, via Ostenda, città belga delle Fiandre occidentali, compiendo il percorso in precise 54 ore. Da Verona il convoglio proseguiva sino a Brindisi, dove il suo arrivo coincideva in modo perfetto con la partenza, dal porto brindisino, per Alessandria d'Egitto, di uno dei piroscafi della Compagnia "Adriatico-Orientale".

Cinque mesi più tardi, precisamente il 17 novembre 1869, l'Imperatrice francese Eugenia de Montijo, moglie di Napoleone III, ultima sovrana di Francia, inaugurò il Canale di Suez che fu aperto alla navigazione il 1° dicembre successivo.

Fu necessario superare alcuni inconvenienti che caratterizzavano la navigabilità del Canale, specialmente di notte; nonostante ciò il traffico andò sempre più crescendo, grazie soprattutto alla continua espansione della navigazione a vapore.

Accadde, intanto, che la guerra franco-prussiana del 1870 interrompeva di fatto le comunicazioni ferroviarie tra il Nord e il Sud della Francia.

La guerra si concluse il 10 maggio 1871 con la pace di Francoforte.

In questo periodo la Valigia delle Indie fu dirottata attraverso la Germania e, per il passo del Brennero, in Italia fino a raggiungere Brindisi.

Quando nel 1872 fu aperto il traforo del Moncenisio, il Governo italiano propendeva con decisione, per l'attracco a Brindisi.

Proprio nel 1872, il Governo italiano firmava la convenzione con la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, concessionaria del Governo di Londra per i servizi da Southampton (già celebre porto per lo scalo di transatlantici verso il Nordamerica) via Brindisi, per l'Egitto e l'India.

Tra l'altro, la *Peninsular*, maggiore compagnia marittima inglese, a partire dal 1905 ebbe a Brindisi un deposito di carbon fossile di circa diecimila tonnellate su un terreno di 4800 metri quadrati, adiacente la banchina del Canale Pigonati, dal lato occidentale.

Precedentemente, è stata citata la città di Verona, compresa nel percorso ferroviario della "Valigia"; a tal proposito, a Verona è collegato un fatto di estrosa cronaca.

Nel 1898, scese alla stazione di Brindisi il famoso scrittore Emilio Salgari, conosciuto Autore di libri di successo del ciclo indo-malese, quali: *Le tigri di Monpracen*, *Sandokan*, *Le avven-*

ture della Malesia ed altri ancora.

Salgari, uomo estremamente fantasioso, ma terribilmente pigro, non si era mai spostato dalla sua città natale: Verona; eppure descriveva, in modo attinente e credibile, realtà indù.

Quando questo scrittore giunse al porto di Brindisi volle assistere all'attracco di uno dei piroscafi della "Valigia delle Indie"; osservò bene gente e bagagli che toccavano le banchine del porto pugliese, quindi, rivolto al personale del "Grande Hotel delle Indie Orientali", *Great Eastern India Hotel*, oggi Grande Albergo Internazionale che nel 1870 aveva aperto i suoi battenti, quale supporto di ospitalità alberghiera proprio per far soggiornare i viaggiatori della "Valigia", Salgari, disse: «Finalmente, qui, a Brindisi, ho respirato un po' d'aria di Oriente».

Al fascino del viaggio e di Brindisi non sfuggì neppure la famosa scrittrice giallista inglese, Agata Christie, che nel suo famoso romanzo «Assassinio sull'Orient Express» fece passare il famoso treno da Brindisi.

Giulio Verne nel suo celebre romanzo: «Il giro del mondo in 80 giorni», a pag. 37 di una prestigiosa edizione¹, fa sbarcare il protagonista del suo romanzo, Phileas Fogg, al porto di Brindisi.

Per quanto ancora riguarda la città di Brindisi, il 14 aprile 1872 il Governo Italiano e la Società *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* siglarono la prima di una lunga serie di convenzioni postali.

Contemporaneamente, fu rescisso il contratto con la precedente, già menzionata, Società *Adriatico-Orientale* che sino ad allora aveva assicurato il servizio postale tra Brindisi ed Alesandria.

La nuova società di navigazione conosciuta in Italia e a Brindisi come "Peninsulare" o "La Peninsulare", era la più potente compagnia di navigazione in Europa, la cui concessione era affidata al Governo Britannico.

Inoltre, la Società *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, con i lodevoli auspicci del Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Giovanni Lanza, aprì i suoi uffici a Brindisi, presso Palazzo Montenegro, in zona porto, attuale abitazione del Prefetto, dove sulla parte alta del portone d'ingresso persiste e si può ancora ammirare lo stemma scolpito in legno della Società di Navigazione Inglese (si tratta di una bella scultura lignea che rappresenta un artistico, grande sole con numerosi raggi).

Gli interessi economici che orbitavano attorno all'affare "Valigia delle Indie" erano notevoli, se è vero, com'è vero, che la Compagnia SPA Magazzini Generali Brindisi (forse questa era una intitolazione fittizia della Società), nel 1872, tentò un'alta operazione speculativa con un finanziamento di ben venti milioni di lire, in appoggio alla linea mista ferroviaria e marittima della "Valigia".

I soci finanziatori erano: S. A. il Principe Carlo Poniatowskj, uomo politico e d'affari, discendente dell'ultimo Sovrano di Polonia, il duca Cesarino Sforza, il commendatore Tito Caccace, Presidente della camera di Commercio di Napoli ed il duca Michelangelo Caetani, celebre orientalista.

Il gruppo acquistò a Brindisi una vasta area sul molo del Canale Pigionati, precisamente sull'area dove per anni è persistito il grande Gruppo ex "Montecatini", per farne un indotto consistente in una zona di attracco della Valigia delle Indie.

La SPA Magazzini Generali acquistò anche un'altra importante area, dove ora, a Brindisi, è ubicata la stazione ferroviaria, ed il computo degli interessi era (ed è) chiaro: la SPA s'impossessava in tal modo di una importante zona marittima e di un'altrettanta importante zona terrestre ferroviaria.

Il progetto fallì, per la trattativa che il Governo Italiano stabilì prima con la Società *Adriatico-Orientale* che già il 25 ottobre 1870 aveva fatto salpare dal porto brindisino il primo piroscafo

¹ G. VERNE, *Il Giro del Mondo in 80 Giorni*, Salani Editore, Firenze, 1954.

alla volta delle Indie Orientali e poi con la potente compagnia inglese *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*.

I due siti, quello marino e terrestre, successivamente, furono acquisiti dal Comune di Brindisi.

Sul declinare dell'anno 1870, quella dell'Italia, che vedeva interessato il porto di Brindisi, per il servizio di trasporto rapido misto marittimo-ferroviario, per passeggeri, posta e merci via Londra, fino alle Indie Orientali, divenne "*via privilegiata*".

L'itinerario, percorribile in 17 giorni, era il seguente: Calais, Parigi, Modane, Torino, Alessandria, Piacenza, Bologna, Brindisi, Porto Said, Suez, Bombay e, naturalmente il contrario: Bombay, Suez, Porto Said, *Brindisi*, primo porto europeo ad accogliere persone e merci provenienti dall'Oriente.

L'intraprendenza della "Ditta Teodoro Titi Import Export", portò nell'immediato la ditta brindisina, fondata ed operante già dal 1848, ad affacciarsi all'export internazionale. Fu un gran successo per la ditta brindisina che fece conoscere originali prodotti provenienti dall'Oriente, mai commerciati prima d'allora.

Per dovere di cronaca, c'è da precisare che la Ditta Teodoro Titi, ancor prima degli approdi della "Valigia delle Indie" aveva un traffico commerciale con il Cile, in quanto unica ditta italiana ed europea ad importare, da quella lontana Nazione, il *calciocianamide*, un concime minerale a lento rilascio di azoto e calcio, ottimo per le colture orticole, specialmente per il pomodoro, quindi per il riso ed anche per l'ortofrutta di pregio.

Era naturale che il titolare-fondatore della Ditta, Teodoro Titi, s'interessasse dei problemi della portualità, fondando il Consorzio del Porto e dell'Area di Sviluppo Industriale; inoltre, mostrando la stessa lungimiranza avuta nell'inserirsi attivamente nei viaggi della "Valigia", si attivò per la creazione del "Punto franco", che è un territorio delimitato, in prossimità del porto, dove si godono alcuni benefici tributari, come il non pagare dazi di importazione di merci o l'assenza di imposte. Tanto, per incrementare i commerci, apportando ricchezza alla città. Realizzò, tra l'altro, una fitta rete di distributori di benzina AGIP (acronimo di *Azienda Generale Italiana Petroli*, che è stata una compagnia petrolifera pubblica italiana fondata nel 1926).

Molto interessante risulta un "pezzo" giornalistico del quotidiano francese parigino *Le Figaro* che in un articolo non firmato², dopo avere accennato alle costanti mire della politica del governo viennese su Salonico ed alla ferrovia in costruzione da Serajevo a Mitrovitz, destinata a collegare Salonico alla rete dell'impero Austro-Ungarico, dava l'allarme sul futuro percorso della Valigia delle Indie:

Delle due penisole protendenti verso il Canale di Suez, l'italica e la balcanica, la prima ha goduto finora una specie di monopolio, offrendo ai viaggiatori ed alla posta il punto del Continente maggiormente spinto sulla grande via delle Indie, della Cina e del Giappone. Brindisi era lo scalo classico: vi si abbandonava e vi si ritrovava l'Occidente... È da temere fortemente che la concorrenza di Salonico non lasci a Brindisi, tra qualche anno, che l'attrattiva di un pellegrinaggio storico, e che il futuro della Valigia delle Indie corra rischio di dileguarsi nella storia.

Continuando nel suo articolo, l'anonimo giornalista segnalava il pericolo per gli interessi italiani e francesi che la politica austro-tedesca tendeva a sopraffare, col portare fuori dai paesi latini la grande linea postale tra l'Occidente e l'Oriente.

L'articolo, in sintesi, si chiudeva affermando che "la latinità non riposa soltanto sul sentimento e sui ricordi, ma si basa su affinità geografiche che, il secolo pronto ad avvicinarsi (il Novecento), avrebbe valutato di grande valore".

Brindisi, seppur da vari punti di vista, era al centro dell'attenzione internazionale.

² *Salonique ou Brindisi*, in "Le Figaro", Parigi, a. LXXV, 9 gennaio 1901, n. 8.

Dall'uscita del citato articolo, trascorsero, tuttavia, quattordici anni, infatti, il 15 agosto 1914 la pagina dei viaggi della *Valigia*, sui depliant pubblicitari che riguardava Brindisi, fu soppressa.

Ciò avvenne per vari motivi non graditi alla Società Inglese *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, quali, si disse: la scortesia dei doganieri, la sfortunata circostanza di due deragliamenti registrati nella tratta ferroviaria nei pressi di Brindisi, precisamente il primo avvenuto nel settembre 1891 e il secondo il 14 dicembre 1901, che provocarono lutti alle persone e danni alle cose ed ancora, il prezzo alto dei biglietti, le scarse attrattive di divertimento in città, insieme ad una scorretta concorrenza dei francesi, ecc.; insomma, Brindisi e il suo approdo, quasi nel silenzio, furono definitivamente depennati dal famoso itinerario a favore del porto francese di Marsiglia.

Il Governo italiano, tra incontri bilaterali, accordi traballanti e ingegnati arrangiamenti, tirò fino al 1914 e cercò di rimediare al danno subito, prospettando alla Compagnia inglese una convenzione speciale nella quale si stabiliva di equiparare il prezzo del biglietto per la via di Brindisi, con quello per la via di Marsiglia.

In realtà la ventilata parificazione dei due prezzi non sortì l'effetto sperato, perché fu ribadito che il servizio offerto, dal porto di Brindisi e dalle ferrovie italiane, agli esigenti viaggiatori internazionali, era *molto scadente*, frase che non ammetteva repliche, che significava: *chiusura definitiva degli approdi*!

È bene qui elencare e ricordare i personaggi, già citati, che hanno contribuito, in modo diretto o indiretto, che la Valigia delle Indie transitasse, facendo scalo al porto di Brindisi, su tutti:

Mr. James Hudson, diplomatico inglese e poi:
Thomas Waghorn, ufficiale della Reale Marina Inglese,
Camillo Benso Conte di Cavour,
Massimo d'Azeglio,
John Russel, Ministro degli Esteri inglese,
Bettino Ricasoli,
Severino Grattoni, Architetto,
Giuseppe Giovanni Devincenzi, Senatore del Regno, Ministro dei LL.PP.;
i tecnici: Angelo Sismonda, Sebastiano Grandis, Giuseppe Medail e l'ingegnere Ferdinando de Lesseps,
l'onesto capitano inglese Ralph W. Tyler,
Charles Wood, nobiluomo inglese,
l'On. Luigi Federico Menabrea, Presidente del Consiglio,
l'imperatrice francese Eugenia de Montijo,
Emilio Salgari, scrittore,
Agata Christie, giallista,
Giulio Verne, scrittore
l'On. Giovanni Lanza, Presidente del Consiglio,
il Principe polacco Carlo Poniatskij,
il duca Cesarino Sforza,
il commendator Tito Cacace, Presidente Camera Commercio di Napoli,
il prof. Michelangelo Caetani, imprenditore, orientalista
e Teodoro Titi, imprenditore marittimo brindisino.

Dopo il 15 agosto 1914 non fu sufficiente ricordarsi dell'impegno dei citati gentiluomini, per non fare cancellare l'approdo della Valigia delle Indie a Brindisi.

Eppure, Brindisi era stata al centro di ogni approdo internazionale, città cosmopolita "*ante litteram*", che nelle sue strade aveva visto aggirarsi, alla ricerca dei reperti dell'antica romanità, forestieri delle più svariate nazioni, in un assommarsi di fisionomie e lingue dagli accenti europei e orientali che insieme ai bagagli, con tipici segni e stemmi orientaleggianti, davano ragione allo scrittore Emilio Salgari: "*A Brindisi, ho respirato aria d'oriente*".

Si dissolveva, quasi all'istante, quell'alone di romanticismo, di mistero di avventura che per più di quarant'anni aveva visto protagonista la città di Brindisi e il suo celebre e magnifico porto.

Porto, *Grande Albergo delle Indie* e la intera Città che, per merito degli ormeggi della "Valigia", avevano visto transitare regnanti, diplomatici, spie, scrittori, faccendieri di ogni risma, avventurieri, avvenenti e fasciose signore, semplici e onesti uomini di affari ... ora tutto cadeva nel nulla; il viaggio fino a Bombay veniva riposto nel cassetto dei ricordi che ancora oggi, con giustificata nostalgia, i brindisini, gli appassionati e gli storici aprono, per ricavarne una ridda di emozioni e ricordi irripetibili.

Bibliografia essenziale

L. SALVATORELLI, *Il Governo Britannico nella Storia Moderna*, Torino, 1971.

G.M. TREVELYAN, *Storia dell'Inghilterra nel secolo XIX*, Torino, 1941.

S. WALPOLE, *Vite degli Uomini Illustri Inglesi*, Londra, 1889.

A. D'AMORE, *La Valigia delle Indie*, Roma, 1923.

G. CAPRONI, *La Valigia delle Indie*, [Roma], 1972.

Brindisi in "Enciclopedia Treccani", v. III, Roma, 1930.

R. MASCIA, *La Valigia delle Indie*, in "Rivista Marittima", Roma, 1977.

G. RAIMONDO, *La Valigia delle Indie*, Firenze, 1955.

A. ROMANO, *La Valigia delle Indie e l'Europa*, Venezia, 1869.

C. LESCA, *Tre ingegneri per un traforo. La Storia della ferrovia del Frejus*, Susa (TO), 1968

G. VERNE, *Il Giro del Mondo in 80 Giorni*, Firenze, 1954.

R. MASCIA, *La Valigia delle Indie*, Manduria (TA), 1985.

L. MACI, *Personaggi brindisini*, Martina Franca, 2001.

Brindisi e la Valigia delle Indie (1870-1914)

