Adriano Cattani

La valigia delle Indie – il transito per l'Italia (1870)

La "Valigia delle Indie", così veniva denominata in Italia quella che universalmente era conosciuta come "Overland Mail", era "*l'anello di congiunzione dello sterminato commercio e delle industrie di ogni regione dell'Asia e dell'Estrema Oceania colle Nazioni Europee, specialmente con quel popolo che ha saputo porsi a capo del commercio mondiale* (l'Impero Britannico). *La Valigia delle Indie è propriamente quell' immenso convoglio di uomini, oggetti e numerario che l'Oriente scambia con periodica vicenda coi lidi europei".*
Così si esprimeva nel 1868 il Direttore Generale delle Regie Poste Italiane Barbavara nella sua relazione annuale al Ministero dei Lavori Pubblici (1), a proposito della volontà del Governo di far transitare attraverso l'Italia il convoglio commerciale diretto in particolare verso le colonie inglesi dell'Asia.
Da non molti anni l'Italia era stata unificata, e grossi problemi si erano presentati al nuovo governo italiano: innanzitutto era necessario trovare nuovi sbocchi economici per una popolazione che veniva da situazioni di endemica povertà, ed ancora la necessità di dotarsi di infrastrutture nazionali laddove la suddivisione del territorio italiano in piccoli staterelli aveva impedito un moderno collegamento tra le varie città ancora fermo alle diligenze dei secoli passati lungo strade risalenti all'epoca medievale, mal collegate fra di loro.
Per tale motivo, il Barbavara continuava: "*E' tale l'importanza della questione che si contiene nel titolo del transito della Valigia delle Indie attraverso l'Italia, sono tanti i vantaggi che dovranno scaturire da questo passaggio, da polarizzare il giusto desiderio di vederla al più presto risolta nel senso del maggior vantaggio pel patrio commercio*."
Evidentemente il transito di questo "immenso convoglio" attraverso il territorio di una nazione rappresentava per quella nazione una fonte di ricchezza in termini di tasse postali, noli ferroviari e portuali.
Fino ad allora la Valigia avva seguito prevalentemente la via francese di Marsiglia, porto dove le merci dirette nelle Indie venivano caricate sui bastimenti con i quali venivano trasportate in Alessandria d'Egitto per poi proseguire verso la destinazione asiatica.

Premesse

Fin dal 1861, data di nascita del Regno d'Italia, il governo aveva cercato di dimostrare che l'Italia, essendo quasi un ponte gettato verso l'Africa, era la via più breve per giungere da Londra a Suez (2). Una commissione aveva studiato la questione, raggiungendo il risultato che rispetto alla via di Marsiglia, prendendo Brindisi come porto di riferimento si sarebbero risparmiate circo 15 ore di viaggio.
La stessa commissione aveva fatto presente che l'Italia avrebbe offerto per il trasporto della Valigia tra Ancona e St.Michel (Savoia) delle tariffe postali più miti.
In previsione di una ritenuta probabile accettazione del progetto da parte della Gran Bretagna, il governo italiano cominciò subito a prendere le adeguate misure: costruì il tratto ferroviario tra Bologna ed Ancona (1861), fatta seguire dalla linea Torino-Bologna (1864), e promosse la fondazione di una nuova Compagnia di Navigazione, denominata "Compagnia dell'Adriatico Orientale, con l'incarico di gestire il tragitto tra Ancona ed Alessandria d'Egitto.
Soprattutto la costruzione del tratto ferroviario Bologna-Ancona convinse il governo britannico della bontà del progetto italiano e le trattative cominciaromo.
Il punto di partenza, e quasi la guida di tutte le trattative, fu rappresentato dal servizio postale: l'Amministrazione postale italiana si sarebbe incaricata di trasportare la Valigia tra Susa (al confine francese) ed Ancona (in un primo momento, poi fu preferito il porto di Brindisi e la linea ferroviaria fu prolungata fino a quel porto) con le seguenti tariffe:

per ogni oncia di lettere cent. 30
per ogni Kg di stampe cent. 50

e se si fosse approfittato dei piroscafi italiani pel tratto tra Ancona ed Alessandria l'Egitto:

per ogni oncia di lettere cent. 60 in più
per ogni kg di stampe cent. 50 in più

Furono anche concordate le spese per l'utilizzo dei treni speciali tra Susa ed Ancona, e per un servizio speciale sul valico del Cenisio.

Per il momento la Gran Bretagna non accettò le condizioni, pur migliorative rispetto a quelle francesi, e rimandò ogni ulteriore trattativa al momento in cui fosse entrato in esercizio il tratto ferroviario Ancona-Brindisi ed il porto di Brindisi fosse stato adibito alla partenza dei piroscafi per Alessandria d'Egitto.
Questo avvenne nel 1865, e la distanza tra Londra ed Alessandria d'Egitto si riduceva a 158 ore, contro le 190 della via di Marsiglia.
A questo punto il governo britannico decise di inviare in Italia l'ingegnere Cap. W. Tyler con l'incarico di verificare le condizioni dei porti e delle ferrovie.
Il rapporto del Cap. Tyler mise in evidenza che la via di Brindisi era più breve di quella di Marsiglia poichè diminuiva il tratto di mare, il quale richiedeva un viaggio due volte più lento di quello di terra, con notevole crisparmio di tempo, ma gli ostacoli al transito attraverso l'Italia della Valigia erano costituiti ancora dalla mancanza del doppio binario su quasi tutto la linea, dalla difficoltà di accesso dei piroscafi alla banchina del porto di Brindisi e dall'insufficiente servizio sul Cenisio durante l'inverno.
Ma i prezzi applicati dall'Amministrazione italiana erano molto convenienti e le difficoltà riscontrate erano facimente superabili, quindi la via italiana poteva essere adottata già dal giugno 1867, con l'apertura del tratto di ferrovia Bressey-Fell sotto il valico del Cenisio.
La relazione dell' ing. Tyler convinse subito l' amministrazione britannica della bontà del progetto, ma questa preferì attendere ancora. Purtuttavia istituì un servizio marittimo tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, facendo comprendere che la decisione ormai era presa.
L'Italia continuava a migliorare le sue strutture con l'apertura della ferrovia Bressey-Fell, consentendo così un più agevole passaggio dei convogli ferroviari dalla Francia attraverso il Cenisio.
La Francia, cercando di no perdere questa fonte di guadagno, cercava di saostenere la concorrenza italiana riducendo a 176 ore il viaggio della Valigia attraverso Marsiglia, sopprimendo lo scalo di Malta, ma ormai il percorso italiano consentiva di effettuare l'intero viaggio in 147 ore.
In sede di programmazione, si presentavano due possibili itinerari: uno attraverso il Moncenisio che prevedeva il transito da Londra toccando le città di Calais, Parigi, Maçon, Torino, Bologna, Ancona e Brindisi, ed uno attraverso il Brennero, da Londra toccando le città di Calais, Colonia, Monaco di Baviera, Verona, Bologna Ancona, Brindisi.
Intanto, l'Amministrazione postale italiana istituiva subito, a mò di prova, un viaggio postale tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto affidato alla Compagnia Adriatico-Orientale con un sussidio di Lire 941.336.
La Compagnia dimostrò in questo periodo un certo attivismo: invogliata da questo interessante affare, capitatole praticamente senza fatica, cercò, e riuscì, a cogliere al volo anche un'altra opportunità pure legata alla Valigia delle Indie.
L'anno 1866 fu un anno molto importante perchè un altro pezzo di Italia da molti anni assoggettata allo straniero, Venezia ed il suo territorio, veniva a portare un altro tassello all'unità d'Italia.
A seguito degli eventi bellici poi chiamati terza guerra di Indipendenza, la città lagunare riusciva se non a tornare ai fasti pre-napoleone, almeno a liberarsi dal giogo austriaco e a trovare spazio nel nuovo Regno d'Italia.
Era certamente interesse veneziano, ma anche dei nuovi governanti, portare questa città e la sua regione, città già dotata di un ottimo porto a quel tempo molto attivo, nell'ambito economico nazionale. La Valigia delle Indie avrebbe potuto dare un grande contributo a questo risultato.

L'idea venne ai soci della Compagnia di Navigazione Adriatico Orientale, i quali proposero al governo italiano di prolungare fino a Venezia il percorso dei quattro viaggi mensili che i piroscafi della Compagnia stessa effettuavano tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto.
La proposta venne presentata già il 28 agosto 1866, seguita il 3 ottobre da un'altra lettera di ulteriori spiegazioni.
Nel mentre la questione veniva studiata dagli uffici ministeriali, una Società di navigazione Egiziana presentava le stesse proposte alla Città di Venezia, ls quale iniziava così con quella società una serie di trattative.
Il risentimento della Compagnia fu grande: ma come, nel mentre essa trattava col governo, Venezia trattava per proprio conto un una compagnia straniera!
Comunque l'Adriatico Orientale non si perse d'animo, e propose alla città lagunare quattro viaggi al mese tra Brindisi e Venezia con la stessa sovvenzione chiesta dalla società egiziana; la durata del contratto sarebbe stata scelta dalla città, ma la società esprimeva il desiderio che le parti fossero legate dal contratto almeno per un anno; Venezia avrebbe goduto del diritto di decidere i giorni e le orec di partenza, purchè però fossero adeguati agli orari di partenza da Brindisi ed alle esigenze del servizio (un diritto assai fasullo!); la compagnia aveva la facoltà di fare scalo anche ad Ancona, ma per non più di sei ore.
Le complesse trattative giunsero in porto: la Relazione sul servizio postale in Italia dell'anno 1869 riporta che *"la linea Venezia-Ancona-Brindisi- Alessandria d'Egitto non ha necessità postale da Venezia a Brindisi"* (probabilmente perchè a questo provvedeva già la ferrovia), ma vengono comunque riportate le statistiche relative al servizio che prevedono una periodicità settimanale: leghe percorse nell'anno 42.120, spesa annua a carico dello Stato lire 1.347.840. Questi dati confermano che il servizio con Venezia era regolarmente svolto, pur in pendenza dgli atti formali previsti.
Gli atti formali hanno trovato compimento con la legge 291 del 20 giugno 1871, che approvò la convenzione governativa con la Società Adriatico Orientale per il prolungamento fino a Venezia del servizio postale e commerciale marittimo tra l'Italia e l'Egitto.
Da notare, come vedremo più avanti, che già nel dicembre 1870 la nostra compagnia veneziana era sta esautorata dal trasporto della Valigia indiana, sostituita dalla Peninsular and Oriental: forse il nuovo contratto Venezia-Brindisi voleva essere una compensazione per l'inevitabile esautorazione patita.
Comunque sia, Venezia trovò, con questo contratto, il suo posto nella navigazione nazionale, aprendosi anche la via marittima verso terre lontane (3).

Il viaggio supplementare e l'inaugurazione

Nel 1869, dopo le opere attivate dall'Italia, finalmente il governo britannico decise che era giunto il momento di iniziare: nell'ottobre una valigia supplementare venne inoltrata a Brindisi, e attraverso questo porto ad Alessandria d'Egitto con i piroscafi della Compagnia italiana (erano i piroscafi Cairo, Principe di Carignano, Brindisi e Principe Tommaso).
Contemporaneamente la Valigia ordinaria veniva inoltrata attraverso la consueta via di Marsiglia.
Nonostante qualche difficoltà dovuta al difficile passaggio del convoglio ferroviario attraverso il Cenisio, consentì di far partire con regolarità la posta da Londra il sabato, e di giungere con altrettanta regolarità ad Alessandria d' Egitto, dove avveniva la coincidenza con il convoglio partito da Londra via Marsiglia il venerdì sera, quindi prima di quello italiano.
Nel viaggio di ritorno la corrispondenza proveniente dall'Asia ed arrivata attraverso l'Italia era a Londra 24 ore prima di quelle inoltrate via Marsiglia.
Lo stesso pubblico inglese dimostrò di preferire la via di Brindisi, tanto che dall'ottobre 1869 al settembre 1870 le lettere inviate per questa via furono sempre più numerose, nonostante l'Amministrazione postale inglese avesse aumentato le tariffe.
Anche questi ottimi risultati ottenuti dal confronto diretto tra le due vie convinsero definitivamente il governo inglese, che affidò senza altri indugi l'inoltro della Valigia delle Indie all'Italia.
D'altra parte, occorre ricordare che il 17 novembre 1869 era stato inaugurato il nuovo Canale di Suez, che accorciava di molto il percorso verso le lontane Indie. Nonostante il governo inglese avesse avversato in tutti i modi la costruzione del canale, se ne servì ampiamente utilizzando la nuova via

aperta lungo la penisola italiana (o forse la sua contrarietà era solo un diversivo per retardare i lavori, in modo da dar tempo all'Italia di completare le sue opere, e quindi non dare vantaggi temporali ai suoi concorrenti?)
Il viaggio inaugurale in territorio italiano avvenne però tra Ala (presso Trento) e Brindisi: siamo nel 1870, la Franca è in guerra con la Prussia ed il tragitto per la Francia non è utilizzabile. Infatti la linea ferroviaria fra Calais e Parigi è stata interrotta dall'avanzare delle truppe prussiane che poi avrebbero posto l'assedio a Parigi.
La via seguita in questo lasso di tempo fu quella che era già stata studiata come possibile itinerario della Valigia indiana attraverso l'Italia, che transitava per Colonia, Monaco di Baviera, Brennero, Ala, Verona, Bologna, dove il convoglio riprendeva la sua via naturale diretto a Brindisi.
Era molto attivo in tale periodo l'ambulante postale ferroviario Ala-Bologna.
Questa via provvisoria fu utilizzata fino a tutto il 1871, quando essendosi ristabilite le regolari comunicazioni in Francia, fu possibile riprendere la via del Cenisio.
Il 25 aprile 1870 la Compagnia Adriatico-Orientale imbarcò il convoglio a Brindisi e partì.
Ma benchè la Compagnia di Navigazione italiana fosse stata costituita apposta per questo scopo, il suo destino era segnato perchè già dal dicembre dello stesso anno essa fu sostituita, per volere inglese, dalla Compagnia Marittima Penisular and Oriental, sovvenzionata dall'Inghilterra, la quale aveva già trasferito la sua sede mediterranea da Marsiglia a Brindisi.
Visto il successo incontrato dal nuovo itinerario, anche altri Stati Europei vollere seguire l'esempio inglese consegnando le loro merci e corrispondenze dirette in Asia al convoglio britannico.
Tra le nazioni che vollero seguire questa nuova via troviamo, oltre alla Gran Bretagna e all' Italia, l'Olanda, il Belgio, la Francia, la Spagna e la Germania.
Nei primi tre mesi di attività, periodo durante il quale il transito marittimo fu gestito dalla Compagnia di Navigazione italiana, questa trasportò 26.264 viaggiatori e 31,201 tonnellate di merci.

Gli sviluppi della Valigia delle Indie

Il convoglio diretto in Oriente proseguì settimanalmente la sua attività con crescente successo: solamente durante l'anno finanziario 1888-89 si constatò una diminuzionedi circa 7000 sacchi di corrispondenza rispetto all'anno precedente, ma ciò non fu dovuto alla diminuzione del movimento postale, bensì semplicemente dal fatto che, dato il costante incremento riscontrato, fu deciso di aprire un servizio ulteriore della Valigia a Napoli, dove erano state convogliate le merci, la corrispondenza e i passeggeri diretti in Australia ed Indocina (vedremo più avanti).
A titolo esemplificativo, riporto la tabella dei movimenti epistolari dall'Europa alle Indie con la Valigia dal 1879 al 1887 (fonte Relazioni sul servizio potale in Italia):

anno finanziario	sacchi di corrispondenza
1879	23.438
1880	40.031
1881	54.544
1882	49.411
1883	51.593
1884 (1° trim.)	30.169
1884-85	66.310
1885-86	68.147
1886-87	72.017

Data la mole di passeggeri, di merci e di corrispondenza fu inviata nel 1889 a Brindisi una commissione italiana con lo scopo di organizzare gli opportuni provvedimenti per rendere più agevole il servizio.
In tale occasione fu deciso di spostare il punto di approdo dei piroscafi presso l'Ufficio di Sanità (per evidenti necessità sanitarie marittime) e presso lo scalo ferroviario (per facilitare il carico dei bastimenti), furono fatti lavori di miglioramento alla banchina del porto e fu aperto un ufficio postale

succursale al pianterreno dell'Albergo delle Indie, prospiciente il punto di ancoraggio dei piroscafi.
Venne poi rinnovata la convenzione con la Gran Bretagna con effetto dal 1° gennaio 1890 e per la durata di due anni. Ad ogni scadenza, la convenzione veniva rinnovata.
Rispetto ai problemi sanitari, l'arrivo dei bastimenti dall'Oriente, ove si verificavano frequenti epidemie, provocò il timore dei governanti italiani verso possibili contagi, e furono prese misure protettive.
Con ordinanza della Sanità Marittima del 6 settembre 1882 fu stabilito chre le corrispondenze provenienti dall' Egitto e destinate ai paesi europei, trsnsitanti per l' Italia, se chiuse in sacchi catramati potevano proseguire immediatamente dai porti di Brindisi e di Napoli (Valigia Australiana), mentre le corrispondenze che non fossero chiuse nei sacchi catramati dovevano venir disinfettate a Forte-Mare, a Brindisi o a Nisida (Napoli) prima di essere ammesse alla libera circolazione e transito nel territorio italiano (alla fine del secolo in Italia ancora si credeva alla trasmissione delle epidemie tramite le lettere!).
Addirittura, verso la fine del 1883 in Egitto scoppiò una violenta epidemia di colera. A Brindisi non si volle più ricevere i piroscafi della Società Peninsulare ed Orientale provenienti proprio dall'Egitto recanti la Valigia delle Indie, ed i relativi bastimenti furono dirottati nell'isola di Poveglia, nella laguna di Venezia, ove le corrispondenze venivano purgate presso il locale Lazzaretto.
Da qui esse venivano poi inoltrate con treni speciali da Venezia a Torino ed a Bologna, per ricongiungersi con i convogli già prestabiliti.
Nel 1897-98 gli Stati che utilizzavano il convoglio indiano erano la Gran Bretagna, la Germania, l'Austria-Ungheria, la Francia, l'Olanda, la Svizzera, Gibilterra, il Portogallo, l'Italia, il Belgio e gli Stati Uniti d'America.

La Valigia Australiana

Con questa denominazione si indicava il convoglio di merci, passeggeri e posta diretto in Australia ed Indocina con la Valigia delle Indie.
Questo servizio iniziò nel 1880 con l'intenzione di snellire il lavoro che si accumulava a Brindisi e trovare un altro sbocco al sovraccarico che, come abbiamo visto, era diventato difficilmente gestibile.
Quale sede di inoltro fu scelto il porto di Napoli e la partenza dei piroscafi era prevista ogni 15 giorni.
La Valigia Australiana era inserita settimanalmente nello stesso treno speciale che condiceva la Valigia Indiana, una volta l'intero convoglio proseguiva per Brindisi e veniva avviato in Oriente con i piroscafi inglesi seguendo la solita via della valigia indiana, mentre la volta dopo i vagoni contenenti la valigia australiana venivano staccati a Foggia ed avviati a Napoli.
In questo porto il convoglio veniva caricato sul bastimento con destinazione Australia ed Indocina.
In un primo tempo i bastimenti erano francesi ed olandesi, ai quali si aggiunsero nel 1882 quelli inglesi dell'Orient-Line.
Nel 1883 i piroscafi olandesi cessarono ogni attività a Napoli, lasciando campo libero a quelli francesi ed inglesi.
Nel primo anno di attività il servizio fu utilizzato solamente dall' Italia, dalla Gran Bretagna dalla Francia, dall'Austria-Ungheria e dall'Olanda, successivamente si aggiunsero il Portogallo, la Germania, il Belgio e gli Stati Uniti.
Anche la Valigia Australiana incontrò un notevole successo, riscontrando un continuo incremento nei sacchi di corrispondenza.

In conclusione, si può affermare che le due linee commerciali e postali prese in esame, proprio per l'intensità degli scambi economici che esse favorirono, spinsero l'Italia, da poco riunita, nel novero delle nazioni più progredite contribuendo a dare un assetto politico ed economico più solido alla nazione.

Adriano Cattani

note:

1) Questo articolo trova la sua fonte principale nelle Relazioni per il servizio postale in Italia, che il Direttore delle Poste Italiane presentava ogni anno al Ministro dei Lavori Pubblici.

2) Quinta Relazione sul servizio postale in Italia, Tipografia Ceresole e Panizza, Torino 1868.

3) vedi Adraino Cattani, *1866-1870: la favolosa Valigia delle Indie transita per Venezia*, in "Storia Veneta" n. 17, 2012, pp. 2-10