



Ho pensato che per iniziare i racconti di «Quando tutti passavano da Brindisi», fosse preferibile scegliere un personaggio davvero fuori dal comune: qualcuno che fosse non solo molto conosciuto, ma specialmente famoso tra i tanti celebri viaggiatori che son passati dalla città. Alla fine, l'ho trovato: un personaggio unico, inconfondibile, famosissimo. Probabilmente il visitatore di Brindisi più conosciuto al mondo. Tanto che il mondo intero seppa di Brindisi anche perché lui vi passò. Era inglese, londinese per la precisione. Un gentiluomo britannico dell'Ottocento, di mezza età e benestante, tanto da vivere di rendita. Metodico fino all'ossessione, seguiva una routine impeccabile e affrontava ogni imprevisto con calma glaciale. Ammirava le innovazioni tecnologiche del suo tempo e le accoglieva con ottimismo. Credeva fermamente nella disciplina, la logica e la determinazione, quali basi indispensabili, e di fatto sufficienti, per poter trionfare in ogni impresa, per quanto impervia potesse essere. E come mai divenne famoso? Quando, come e perché passò da Brindisi?

Siamo nel 1872. Il mondo stava cambiando a un ritmo accelerato. Nel novembre 1869 era stato inaugurato il canale di Suez: per raggiungere l'India dall'Europa non era più necessario circumnavigare l'Africa. Nel settembre 1871 era stato completato il traforo ferroviario del Frejus, con la galleria del Moncenisio - oltre 12 chilometri, la più lunga al mondo all'epoca - scavata sotto le Alpi tra Modane e Bardonecchia. Il 5 gennaio 1872 vi transitò per

TUTTI PASSAVANO DA BRINDISI

Il «visitante» più conosciuto al mondo



la prima volta il treno che collegava Londra a Brindisi in sole 42 ore. Era quello il treno della Valigia delle Indie che operava tra Londra e Bombay, impiegando, con l'apertura del canale di Suez e della galleria del Moncenisio, solo 22 giorni, al sommare i 2 del percorso in treno Londra-Brindisi ai 20 del percorso in nave Brindisi-Bombay: 7 da Brindisi a Suez e altri 13 fino a Bombay.

Il signor **Phileas Fogg** lesse quei numeri sul *Morning Chronicle*. Lo entusiasmarono, alimentando la sua fantasia irrequieta. Si informò meglio, prese appunti, trascorse giorni a calcolare e a immaginare davanti al suo mappamondo. Ne parlò con gli amici al *Reform Club* e tra incredulità e scetticismo prese la decisione: lanciò la sfida - a loro e a sé stesso - con una scommessa da ventimila sterline. Avrebbe compiuto il giro del mondo in 80 giorni: dopo i 20 giorni fino a Bombay, tre in treno per Calcutta, poi via mare 13 per Hong Kong, 6 per Yokohama e 22 per San Francisco, poi 7 in treno fino a New York e infine 9 giorni di traversata verso Londra. Totale, 80 giorni.

Nel 1872 Jules Verne tra-

sformò quell'impresa in un romanzo destinato a diventare uno dei più celebri della storia: *Il giro del mondo in 80 giorni*. Un'opera che celebrava le conquiste della scienza e della tecnica, e che mostrava come l'umanità potesse finalmente muoversi lungo le strade, i mari e i cieli del mondo con una libertà mai conosciuta prima.

Brindisi è la meta della prima tappa del «viaggio», dove Phileas Fogg con la futura moglie Aouda ed il suo fido Passpartout devono imbarcarsi sul modernissimo vapore che li porterà a Suez. Brindisi è il luogo dove la tecnica ottocentesca mostra il suo volto più brillante quando nel dialogo tra il servitore ed il suo signore, allorché questi chiede se la nave non portasse ritardo e di rimando si sente rispondere che la moderna nave a vapore della imperiale P&O, la società di navigazione che proprio a Brindisi aveva la sua prestigiosa sede nel Palazzo Montenegro, non è come le navi a vela che seguono il vento, e che quindi non poteva fare ritardo. È un momento simbolico: Brindisi diventa il punto da cui il mondo moderno prende il largo.

E non è certo un caso. In quegli anni per Brindisi era

iniziata una stagione d'oro. Quelle nuove rotte ferroviarie e marittime furono utilizzate dai governanti italiani per contendere a Marsiglia il ruolo di principale scalo strategico della Valigia delle Indie. Si era completata la rotta ferroviaria adriatica da Ancona in giù, e nel 1865 era stata inaugurata la stazione ferroviaria di Brindisi. Creando, di fatto, il delinea-tore dell'espansione urbanistica della città.

Con la costruzione della stazione centrale prima e di quella marittima dopo, infatti, e con la conseguente necessità di collegarle anche su strada, si crearono i nuovi assi di sviluppo urbano: i corsi Umberto I e Garibaldi-Roma che ricondussero i limiti del perimetro abitato fino all'originario circuito perimetrale delle antiche mura vicereali, riscattando gradualmente tutti gli ampi spazi che da tempo erano stati occupati da più o meno coltivate terreni agricoli.

Per il giovane Regno d'Italia, e per Brindisi a scala locale, Suez e Moncenisio avrebbero modificato la stessa struttura geoeconomica del territorio: non più solo «ponte» tra Ovest ed Est, ma anche «ponte» tra Nord e Sud. Da Brindisi, con il suo porto, l'Italia unita si affacciava al lontano Oriente, all'Oriente estremo.

E Brindisi non era solo un porto: era una porta, una soglia. Un punto di passaggio obbligato per chiunque volesse raggiungere l'India, l'Estremo Oriente, l'Australia: tutto il mondo nuovo che si era aperto oltre Suez. E tra tutti quelli che passarono da Brindisi, uno - forse il più celebre di tutti - fu proprio lui: Phileas Fogg, il gentiluomo inglese che trasformò un viaggio impossibile in un mito per il mondo intero.

Gianfranco Perri