

150 anni fa, quando - in treno e in nave - tutti passavano da Brindisi

di Gianfranco Perri

Due anni fa, nel 2022, è stato pubblicato dalla Società Storica di Terra d'Otranto un volume intitolato "Brindisi e la Valigia delle Indie" di A. Caputo, G. Carito e F. A. Mastrolia, che raccoglie i contributi presentati dagli storici partecipanti al convegno del 20 dicembre 2020 indetto per commemorare il 150° anniversario dell'arrivo alla stazione ferroviaria di Brindisi del primo treno *Indian-mail* – la Valigia delle Indie – che il 25 ottobre del 1870 si congiunse all'appuntamento con il piroscafo britannico *Delta* pronto per salpare dal porto di Brindisi verso l'Egitto.

Un testo per Brindisi importantissimo dal punto di vista storico e documentale, in cui è il voluminoso contributo del professor Giacomo Carito "*Tra Londra e Bombay: Brindisi e la Valigia delle Indie. Testi e documenti (1861-1899)*". Un contributo in cui, tra molto altro, si riportano in maniera rigorosa e dettagliata le vicende che negli ultimi 40 anni dell'800 interessarono Brindisi in relazione alle vicissitudini delle sue infrastrutture ferroviarie e portuali, nonché dei relativi traffici, merci e "passeggeri". Un testo la cui lettura è un must per tutti coloro ai quali interessa conoscere in dettaglio la storia della ferrovia brindisina e quella relativamente recente dell'antichissimo porto di Brindisi.

Molto più recentemente, più o meno 50 anni orsono, quando – ventenne e poco più, da appartenente alla generazione dei sessantottini figli dei fiori, girovagavo in lungo e in largo per tutti i paesi dell'Europa occidentale ed orientale incontrando innumerevoli viaggiatori provenienti da ogni parte del mondo – interloquendo accennavo alla mia città, Brindisi, quasi tutti i miei occasionali interlocutori irrompevano dicendo: "Ah Brindisi! la conosco, ci sono stato, in nave, o in treno, in arrivo o in partenza per la Grecia, o la Turchia, o l'Egitto, o quant'altro."

Pur se i protagonisti di quei miei tantissimi incontri giovanili del tutto circostanziali erano, naturalmente, tutti degli illustri sconosciuti – anche se tra loro un bel giorno in Amsterdam c'era anche un ragazzo americano, tale Bill Clinton, ma anche lui era allora, per l'appunto, un illustre studente sconosciuto – me ne sono ricordato nel leggere il già citato scritto di Giacomo Carito in cui racconta anche di alcuni dei tanti viaggiatori – quelli sì, illustri – anch'essi passati da Brindisi, in treno o per nave, cent'anni prima dei miei amici, quando a viaggiare a Oriente non erano principalmente giovani studenti squattrinati, ma spesso proprio tutto il contrario. Eppure, una cosa li accomunava tutti: Brindisi, centro nevralgico, e quasi obbligato, per il "passaggio a e da Oriente", durante poco più di cent'anni, guerre mondiali a parte. Poi, lentamente, ma inesorabilmente, le cose sarebbero – peccato! – cambiate.

150 anni fa stava per iniziare il 1874 e, per non tediare troppo i lettori, il mio relato sui viaggiatori dei quali da varie fonti ho avuto notizia che siano venuti a Brindisi all'epoca, lo limiterò a soli 10 anni, 5 prima e 5 dopo quella data, quindi tra il 1869 e il 1879, premettendo che il 25 maggio del 1865, presenti i principi Umberto e Amedeo di Savoia, il presidente della Società italiana per le strade ferrate meridionali Pietro Bastogi, il presidente del Consiglio generale Alfonso Lamarmora e i ministri Stefano Francesco Jacini e Luigi Torelli, era stata inaugurata la tratta ferroviaria Bari-Brindisi, l'ultimo tramo della linea Ancona-Brindisi, il cui completamento costituiva la premessa indispensabile per il trasferimento al porto di Brindisi della funzione di caposcalo per l'Egitto.

Così, il 1° luglio 1865 parti da Brindisi il primo treno speciale recante a Londra la valigia delle Indie, avvantaggiando di sei ore la tradizionale linea di Marsiglia, nonostante la perdita di 14 ore a Torino e di 4 ore a Saint Michel, senza le quali il vantaggio sarebbe stato di 24 ore. Un altro treno speciale, infatti, sarebbe partito da Brindisi per Londra il 1° febbraio 1866 e poi, malgrado fino all'apertura al transito ferroviario del traforo del Moncenisio – 5 gennaio 1872 – si dovesse utilizzare il troppo lento sistema Fell, il risparmio provato nella rotta Londra-Brindisi fu in media di 30 ore. Finalmente, via traforo Moncenisio: "da Londra ad Alessandria d'Egitto per Marsiglia correva una distanza di 2551 miglia inglesi, a percorrere le quali occorrevano otto giorni ed un'ora, mentre per la via di Brindisi non essendovi che 2459 miglia inglesi, il tempo per percorrerle non era che di sei giorni e sette ore".

Il 3 gennaio del 1869 un importante paesaggista visitò Brindisi arrivandovi in treno da Roma via Napoli e Foggia. L'americano Sanford Robinson Gifford giunse a Brindisi diretto in Egitto e rimase così colpito dalla bellezza del paesaggio portuale e dalla speciale luce che da quel mare scaturiva, tanto da decidere di dipingerlo, con le barche a remi e le bellissime barche a vela dei pescatori e con sullo sfondo, velato ma imponente, il castello rosso, l'Alfonsino "a Brindisi il sole risplende più bello che altrove, come testimoniato dalla luce fulgente e dal colore che assumono al tramonto le rive e le vele delle barche da pesca che rientrano in porto". Sanford alla sera del giorno seguente, lunedì 4 gennaio, s'imbarcò sul piroscafo Brindisi alla volta di Alessandria d'Egitto, dove arrivò all'alba dell'8 portando con sé il bozzetto di quello che nel 1874 sarebbe diventato un olio su tela: "*Fishing boats entering the harbor of Brindisi*".

Già in quel 1869, la via di Brindisi sarebbe diventata la preferita dai viaggiatori inglesi e così, il 1° marzo arrivò a Brindisi col treno diretto da Londra, una compagnia di ventuno signore e signori inglesi, fermandosi all'Hotel

d'Angleterre per poi, dopo breve dimora, ripartire via nave per l'Egitto. Era già la seconda spedizione per l'Egitto dell'agenzia Cook di Londra sul percorso via Brindisi. E ne sarebbero seguite molte altre.

Sulla tratta via mare, il 25 marzo 1869, dopo 89 ore di viaggio, tempo più lungo dell'usuale a causa di una burrasca, giungeva nel porto di Brindisi proveniente da Alessandria d'Egitto il piroscafo italiano Brindisi della Compagnia Adriatico-orientale, portando 22 passeggeri, tra cui undici ufficiali inglesi. L'8 aprile vi giunse il piroscafo Principe Carignano che, partito dalla stessa Alessandria aveva impiegato 84 ore lottando nella traversata con venti contrari, mentre il 29 del mese anteriore era partito da Brindisi impiegando 70 ore fino ad Alessandria e il mese successivo, il 21 aprile, riapprodò a Brindisi dopo 71 ore e mezzo d'essere partito da Alessandria. In quello stesso aprile a Brindisi s'imbarcarono diretti ad Alessandria, il principe e la principessa del Galles, Albert Eduard e Alexandra Carolina, accompagnati dal principe Albert Victor, il principe George e dalla principessa Louise. Poi, il 2 maggio, fecero rientro a Brindisi sulla fregata Arianna e ripartirono via treno per Londra. Il 24 maggio, salpato da Londra, arrivò a Brindisi il piroscafo inglese Times, ripartendo subito per Alessandria d'Egitto. Poi, seguendo lo stesso percorso, il 18 giugno fu la volta del Dakhalie, di 1.600 tonnellate con ben 100 posti di prima classe e 100 di seconda.

A luglio, il ministro dei lavori pubblici Antonio Mordini, in vista dell'imminente apertura del canale di Suez – si inaugurò il 17 novembre di quell'anno 1869 – dispose treni settimanali diretti tra Susa e Brindisi in coincidenza con la ferrovia d'oltralpe e con i battelli italiani per e da Alessandria d'Egitto, ed avviò una valigia supplementare per le Indie, con partenza da Londra il sabato ed arrivo a Brindisi la domenica, dopo sole 50 di viaggio in treno.

Il 29 settembre giunse in treno a Brindisi Husseim Pascià, figlio del viceré di Egitto, e ripartì il 30 alla volta di Alessandria. Il 1° ottobre, provenienti da Bologna giunsero a Brindisi, il duca di Puglia Emanuele Filiberto e la duchessa d'Aosta per poi, il successivo 3 imbarcarsi sul piroscafo Principe Amedeo alla volta di Alessandria d'Egitto. E il 12 ottobre di quello stesso 1869, proprio da Brindisi mosse il suo primo passo l'avventura coloniale italiana, quando il visionario professor Giuseppe Sapeto e il futuro ammiraglio Guglielmo Acton su un piroscafo della Compagnia Adriatica salparono fino a Suez, ma con destino finale la baia di Assab in Eritrea.

E poi, il 18 ottobre, tra i tanti diretti nel levante per assistere all'apertura del canale, all'imbarco di Brindisi ci fu anche il principe ereditario Federico III di Prussia, che giunse in treno da Bari con il principe Luigi Guglielmo Augusto di Baden e ripartirono dopo circa tre ore alla volta di Corfù sul piroscafo italiano Adriatico. Il 22 ottobre, proveniente da Malta giunse a Brindisi il principe Augusto di Svezia e Norvegia e il 26 ottobre s'imbarcò per Napoli. Il 1° novembre giunsero a Brindisi il principe e la principessa dei Paesi Bassi Willem Alexander e Wilhelmina Frederika col loro ministro residente a Firenze e con numeroso seguito per poi, all'indomani, salpare alla volta di Costantinopoli.

Nel 1870 si completò la tratta ferroviaria fra Brindisi Centrale e Brindisi Marittima, una breve linea lunga 1,666 chilometri di collegamento con il porto che fu utilizzata anche per servizi ai viaggiatori nazionali e internazionali di prestigio. Ed in quell'anno, il 23 gennaio, sul bastimento da guerra egiziano Mars, il principe ereditario egiziano Husayn Kāmil arrivò a Brindisi portando con sé 18 bestie feroci che erano un regalo di suo padre Kediwè, Ismā'īl Pascià, al re d'Italia; e dopo alcuni mesi, ai primi di luglio, ritornò a Brindisi per salire a bordo della fregata Mehemet-Ali, di rientro ad Alessandria d'Egitto.

Maria Esperance von Schwartz, in arte Elpis Melena, scrittrice tedesca, amica personale di Garibaldi, sostò a Brindisi in viaggio per la Grecia e, con lo pseudonimo di Elpis Melena, 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 per la sistemazione di un mastodontico albergo internazionale situato 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.»

Lo scavo della galleria sotto il Monte Frejus fra le città di Modane in Francia e Bardonecchia in Italia, comunemente detta anche del Cenisio, iniziato nel 1857, venne completato il 25 dicembre del 1870. Il traforo fu inaugurato il 17 settembre 1871 e il 5 gennaio 1872 il treno del collegamento tra Londra e Brindisi della Valigia delle Indie, vi transitò per la prima volta, accorciando la durata del viaggio ed intensificandone l'utilizzo da parte dei viaggiatori. Quindi, si stipulò la convenzione tra governo italiano e la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* per cui il traffico di posta e viaggiatori tra Londra e l'area indiana avrebbe avuto come snodo essenziale Brindisi.

Il principe di Galles ritornò in treno a Brindisi, questa volta diretto in India, il 16 ottobre 1875, e s'imbarcò sul Serapis scortato dalle due corazzate inglesi Pallas e Invincible e dall'avviso Osborne. Il 1° dicembre seguente, giunse a Brindisi

da Costantinopoli Sadyk pascià, gran visir dell'impero ottomano, come nuovo ambasciatore a Parigi, e ripartì per Parigi, con il treno, via Ancona.

Il 9 febbraio 1876, venne a Brindisi il granduca Alessio di Russia e ripartì per la Grecia imbarcandosi sulla fregata russa Svetlana. Il 22 aprile, lasciata Atene, la famiglia reale greca s'imbarcò sullo yacht Anfritrite per Brindisi e proseguì a Napoli, per poi rientrare in Grecia il 29 ottobre muovendo da Brindisi con rotta a Corfù. Il 14 maggio, proveniente da Suez, era arrivato a Brindisi l'avviso inglese Tenasserim con a bordo lord Northbrook, ex-viceré delle Indie, che ripartì all'indomani con il treno per Londra. E il 5 agosto, era arrivato a Brindisi con un treno speciale da Milano, il principe indiano Salar Jung per potersi imbarcare e rientrare in patria. Il 1° dicembre viaggiò in treno da Roma a Brindisi lord Salisbury diretto all'imbarco del vapore Ceres per Costantinopoli.

Il 2 febbraio 1877 giunse a Brindisi Midhat pascià, sullo yacht turco Izsedin. Nel 1877, anche la principessa del Galles ritornò a Brindisi, per imbarcarsi l'8 aprile per Corinto sullo yacht Osborne, per poi rientrare a Brindisi il 31 maggio per prendere il treno per Londra. Il 16 aprile 1877 sir Austen Henry Layard, da Torino proseguì il suo viaggio in treno per Brindisi e quindi in nave per Costantinopoli. Il 12 maggio 1877, la deputazione dei Softas, reduce dall'Ungheria, si era imbarcata a Brindisi per Costantinopoli, sullo stesso vapore con cui partì Iskander Khan, nipote dell'emiro dell'Afghanistan Shīr'Alī Khān per andare ad offrire la sua spada al sultano di Costantinopoli. E il 7 dicembre sbarcò a Brindisi e ripartì per Roma, Turkhan Bey, ministro di Turchia presso il Regno d'Italia.

Il 9 gennaio 1878, proveniente dall'Egitto giunse a Brindisi il celebre viaggiatore Henry Morton Stanley, per ripartire all'indomani per Roma. Il 24 marzo, proveniente da Costantinopoli giunse a Brindisi diretto a Roma il conte Luigi Corti, ministro plenipotenziario a Costantinopoli. L'11 agosto arrivò a Brindisi il duca di Edimburgo Alfredo di Sassonia sull'avviso inglese Salamis e ripartì col treno per Londra.

Il 10 ottobre 1878, giunse a Brindisi "in una fredda notte illuminata dalla luna" a bordo del piroscampo Mongolia salpato da Alessandria d'Egitto, l'ancor giovane poeta indiano Rabindranath Tagore. Era partito da Bombay il 20 settembre con il piroscampo Pooma accompagnato dal fratello maggiore e prima di Alessandria avevano toccato Aden e Suez.

«...Erano le due di notte e di fronte a noi c'era la città, silenziosa con le finestre e le porte chiuse, il tutto in un sonno profondo. La mattina dopo siamo andati in giro per la città, su una carrozza così vecchia e traballante trainata da un cavallo di almeno cinquant'anni, che sembravano essere preistorici, in netto contrasto con lo chauffeur, un giovane ragazzo di non più di 14 anni. Brindisi era una tipica piccola città, con mercati, case e strade. In giro persone spettegolando in piccoli gruppi nei bar, altre andando per strada chiacchierando, e ambulanti venditori di misere cose. La gente si muoveva con indifferenza e con sui volti un'espressione elefantina, denotando un'assoluta mancanza di preoccupazione per i fatti del mondo. Come se l'intera città fosse in vacanza, le strade erano solo scarsamente affollate di persone e traffico. A un certo punto, un giovane con un'anguria tra le mani fermò il nostro carretto e saltò accanto allo chauffeur. Una guida turistica – non richiesta – che si dedicò ad indicarci ed a commentare a caso: "questa è la chiesa, cioè il giardino, che è lo stadio" e così via. Certamente non avremmo perso granché se quei commenti non ci fossero stati propinati. Poi ci portarono in un campetto agricolo che conteneva una sconcertante varietà di frutta, con su ogni lato grappoli d'uva lussureggianti che ci sorridevano. Tra le due varietà: bianca e nera, trovai quella nera molto più dolce. Gli alberi erano carichi di mele e di pesche. Una vecchia signora, probabilmente la proprietaria del campo, ci raggiunse con un assortimento di frutti. Non le prestammo attenzione, ma lei conosceva un buon trucco per vendere: mandò una bellissima ragazza ad offrirci frutta e fiori e non avemmo cuore per rifiutarle l'acquisto. Le donne italiane sono davvero belle, con molto in comune con le ragazze indiane. La loro carnagione è bellissima, con luccicanti ciocche nere, sopracciglia e occhi scuri e con adorabili adorni nel viso... Alle 3 p.m. lasciammo Brindisi in treno.»

Il 1° dicembre 1879 Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, presentò alla Camera il disegno di legge per approvare la convenzione con la società inglese Peninsulare ed Orientale per il regolare servizio dei battelli a vapore da Brindisi in coincidenza coi servizi per Alessandria d'Egitto ed oltre Suez. Il 1° luglio 1879 il principe Ludwig Alexander von Battenberg – dal 1917 Mountbatten – ufficiale della Royal Navy, era arrivato navigando a Napoli e all'indomani aveva preso un treno per Brindisi per potersi imbarcare diretto a Costantinopoli.

Ah! Scusate, lo avevo saltato: «Sabato 5 ottobre 1872, alle ore 4 pomeridiane (dopo un viaggio in treno durato ore 66 e un quarto, ossia 2 giorni 18 ore e 15 minuti) giunse a Brindisi l'inglese Phileas Fogg, un ricco gentiluomo dell'alta società londinese, accompagnato da Jean Passepartout. Erano partiti il mercoledì 2 ottobre dalla *Victoria Station* di Londra, a bordo del treno – la valigia delle Indie – delle 20:45 con destino Brindisi via Moncenisio. Un'ora dopo l'arrivo a Brindisi s'imbarcarono sul piroscampo Mongolia con destino Suez, raggiungendolo mercoledì 9 ottobre alle ore 11 antimeridiane (dopo un viaggio in nave di ore 114, ossia 4 giorni e 18 ore). Totale delle ore impiegate da Londra fino a Suez: 158 e mezzo, ossia, sei giorni e mezzo. Quindi, dopo aver toccato Bombay, Hong Kong, San Francisco e New York, il signor Fogg sarebbe rientrato a Londra esattamente 80 giorni dopo averla lasciato in treno per Brindisi.»



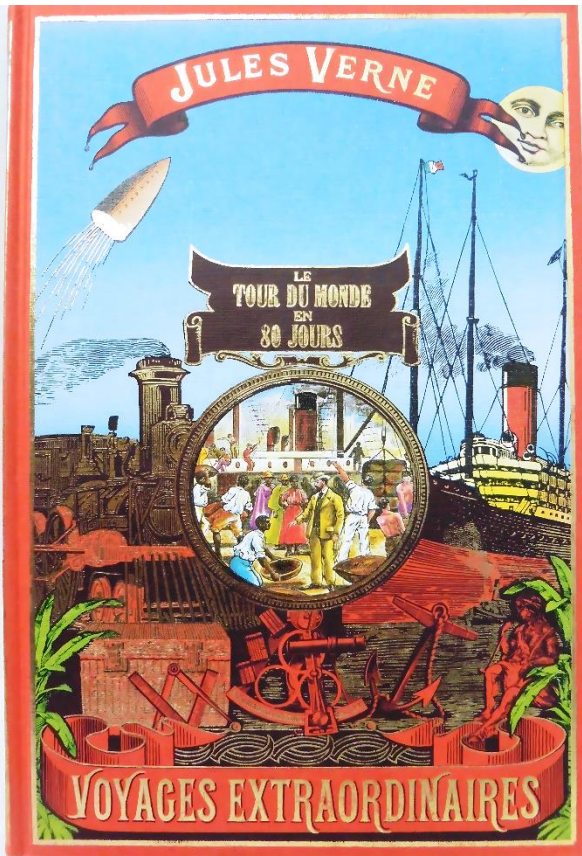
Il Grand Hotel delle Indie in costruzione sul lungomare - Foto Giacomo Brogi 1870



Fishing boats entering Brindisi Harbor - Gifford Sanford Robinson, 1869-1874



Stazione Centrale di Brindisi - Foto Alinari 1879/80



*Il giro del mondo in 80 giorni via Brindisi
Jules Verne 1872*

ANTONIO CAPUTO - GIACOMO CARITO - FRANCO A. MASTROLIA

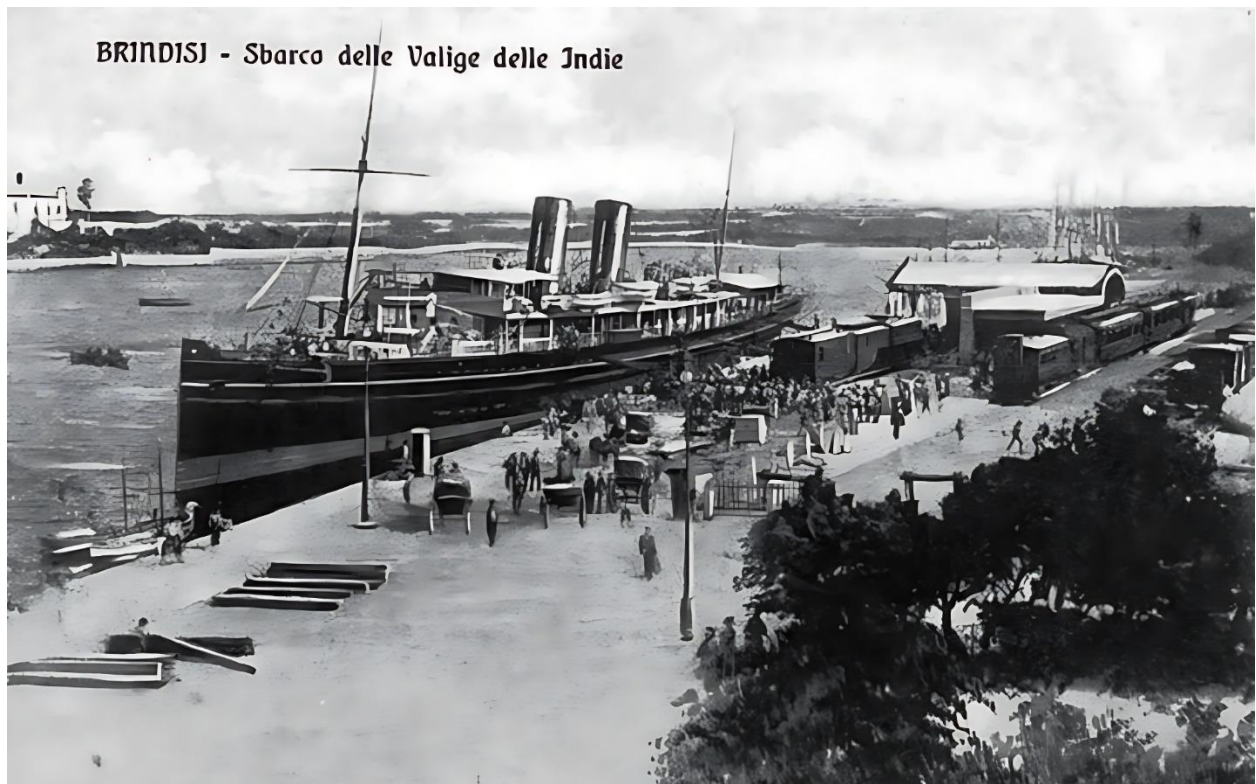
**Brindisi e la Valigia delle Indie
(1870-1914)**



Società Storica di Terra d'Otranto

Società di Storia Patria per la Puglia - Sezione di Brindisi

*Brindisi e la Valigia delle Indie (1870-1914)
A.Caputo - G.Carito - F.A.Mastroli*



La Valigia delle Indie alla Stazione marittima - 1876



653 bis BRINDISI — ARCADIA VAPORE DELLA COMPAGNIA PENINSOLARE

A. Mauri Fotog. Napoli, Via Roma 266 e 322

SS "Arcadia" della Peninsular and Oriental Steam Navigation Company-Foto A.Mauri, Brindisi 1878

150 ANNI FA

Quando in treno o via mare tutti passavano da Brindisi

Tra i tanti, famosi alcuni e meno noti altri, anche un tale Phileas Fogg, un gentiluomo inglese che all'incirca un secolo e mezzo fa vi giunse in treno proveniente da Londra e dopo un'ora s'imbarcò per Suez

di Gianfranco Perri

Due anni fa, nel 2022, è stato pubblicato dalla Società Storica di Terra d'Otranto un volume intitolato "Brindisi e la Valigia delle Indie" di A. Caputo, G. Carito e F. A. Mastrolia, che raccoglie i contributi presentati dagli storici partecipanti al convegno del 20 dicembre 2020 indetto per commemorare il 150° anniversario dell'arrivo alla stazione ferroviaria di Brindisi del primo treno Indian-mail – la Valigia delle Indie – che il 25 ottobre del 1870 si congiunse all'appuntamento con il piroscafo britannico Delta pronto per salpare dal porto di Brindisi verso l'Egitto.

Un testo per Brindisi importantissimo dal punto di vista storico e documentale, in cui è il voluminoso contributo del professor Giacomo Carito "Tra Londra e Bombay: Brindisi e la Valigia delle Indie. Testi e documenti (1861-1899)". Un contributo in cui, tra molto altro, si riportano in maniera rigorosa e dettagliata le vicende che negli ultimi 40 anni dell'800 interessarono Brindisi in relazione alle vicissitudini delle sue infrastrutture ferroviarie e portuali, nonché dei relativi traffici, merci e "passeggeri". Un testo la cui lettura è un must per tutti coloro ai quali interessa conoscere in dettaglio la storia della ferrovia brindisina e quella relativamente recente dell'antichissimo porto di Brindisi.

Molto più recentemente, più o meno 50 anni orsono, quando – ventenne e poco più, da appartenente alla generazione dei sessantottini figli dei fiori, girovagavo in lungo e in largo per tutti i paesi dell'Europa occidentale ed orientale incontrando innumerevoli viaggiatori provenienti da ogni parte del mondo – interloquendo accennavo alla mia città, Brindisi, quasi tutti i miei occasionali interlocutori irrompevano dicendo: "Ah Brindisi! la conosco, ci sono stato, in nave, o in treno, in arrivo o in par-

tenza per la Grecia, o la Turchia, o l'Egitto, o quant'altro."

Pur se i protagonisti di quei miei tantissimi incontri giovanili del tutto circostanziali erano, naturalmente, tutti degli illustri sconosciuti – anche se tra loro un bel giorno in Amsterdam c'era anche un ragazzo americano, tale Bill Clinton, ma anche lui era allora, per l'appunto, un illustre studente sconosciuto – me ne sono ricordato nel leggere il già citato scritto di Giacomo Carito in cui racconta anche di alcuni dei tanti viaggiatori – quelli sì, illustri – anch'essi passati da Brindisi, in treno o per nave, cent'anni prima dei miei amici, quando a viaggiare a Oriente non erano principalmente giovani studenti squattrinati, ma spesso proprio tutto il contrario. Eppure, una cosa li accomunava tutti: Brindisi, centro nevralgico, e quasi obbligato, per il "passaggio a e da Oriente", durante poco più di cent'anni, guerre mondiali a parte. Poi, lentamente, ma inesorabilmente, le cose sarebbero – peccato! – cambiate.

150 anni fa stava per iniziare il 1874 e, per non tediare troppo i lettori, il mio relato sui viaggiatori dei quali da varie fonti ho avuto notizia che siano venuti a Brindisi all'epoca, lo limiterò a soli 10 anni, 5 prima e 5 dopo quella data, quindi tra il 1869 e il 1879, premettendo che il 25 maggio del 1865, presenti i principi Umberto e Amedeo di Savoia, il presidente della Società italiana per le strade ferrate meridionali Pietro Bastogi, il presidente del Consiglio generale Alfonso Lamarmora e i ministri Stefano Francesco Jacini e Luigi Torelli, era stata inaugurata la tratta ferroviaria Bari-Brindisi, l'ultimo tramo della linea Ancona-Brindisi, il cui completamento costituiva la premessa indispensabile per il trasferimento al porto di Brindisi della funzione di caposcalo per l'Egitto. Così, il 1° luglio 1865 partì da Brindisi il primo treno speciale recante a Londra la valigia delle Indie, avvantaggiando di sei ore la tradizionale linea di Marsiglia, nonostante la perdita di 14 ore a Torino e di 4 ore a



la Valigia delle Indie (1870-1914)

IAN RAILWAY: ADRIATIC LINES
LONDON-BRINDISI-BOMBAY



LE IMMAGINI A sinistra la copertina del volume dedicato alla Valigia della Indie. In basso il Grand Hotel delle Indie in costruzione sul lungomare - Foto Giacomo Brogi 1870

Saint Michel, senza le quali il vantaggio sarebbe stato di 24 ore. Un altro treno speciale, infatti, sarebbe partito da Brindisi per Londra il 1° febbraio 1866 e poi, malgrado fino all'apertura al transito ferroviario del traforo del Moncenisio - 5 gennaio 1872 - si dovesse utilizzare il troppo lento sistema Fell, il risparmio provato nella rotta Londra-Brindisi fu in media di 30 ore. Finalmente, via traforo Moncenisio: "da Londra ad Alessandria d'Egitto per Marsiglia correva una distanza di 2551 miglia inglesi, a percorrere le quali occorrevano otto giorni ed un'ora, mentre per la via di Brindisi non essendovi che 2459 miglia inglesi, il tempo per percorrerle non era che di sei giorni e sette ore".

Il 3 gennaio del 1869 un importante paesaggista visitò Brindisi arrivandovi in treno da Roma via Napoli e Foggia. L'americano Sanford Robinson Gifford giunse a Brindisi diretto in Egitto e rimase così colpito dalla bellezza del paesaggio portuale e dalla speciale luce che da quel mare scaturiva, tanto da decidere di dipingerlo, con le barche a remi e le bellissime barche a vela dei pescatori e con sullo sfondo, velato ma imponente, il castello rosso, l'Alfonsino "a Brindisi il sole risplende più bello che altrove, come testimoniato dalla luce fulgente e dal colore che assumono al tramonto le rive e le vele delle barche da pesca che rientrano in porto". Sanford alla sera del giorno seguente, lunedì 4 gennaio, s'imbarcò sul piroscafo Brindisi alla volta di Alessandria d'Egitto, dove arrivò all'alba dell'8 portando con sé il bozzetto di quello che nel 1874 sarebbe diventato un olio su tela: "Fishing boats entering the harbor of Brindisi".

Già in quel 1869, la via di Brindisi sarebbe diventata la preferita dai viaggiatori inglesi e così, il 1° marzo arrivò a Brindisi col treno diretto da Londra, una compagnia di ventuno signore e signori inglesi, fermandosi all'Hotel d'Angleterre per poi, dopo breve dimora, ripartire via nave per l'Egitto. Era già la seconda spedizione per l'Egitto dell'agenzia Cook di Londra sul percorso via Brindisi. E ne sarebbero seguite molte altre.

Sulla tratta via mare, il 25 marzo 1869, dopo 89 ore di viaggio, tempo più lungo dell'usuale a causa di una burrasca, giungeva nel porto di Brindisi proveniente da Alessandria d'Egitto il piroscafo italiano Brindisi della Compagnia Adriatico-orientale, portando 22 passeggeri, tra cui undici ufficiali inglesi. L'8 aprile vi giunse il piroscafo Principe Carignano che, partito dalla stessa Alessandria aveva impiegato 84 ore lottando nella traversata con venti contrari, mentre il 29 del mese anteriore era partito da Brindisi impiegando 70 ore fino ad Alessandria e il mese successivo, il 21 aprile, riapprodò a Brindisi dopo 71 ore e mezzo d'essere partito da Alessandria. In quello stesso aprile a Brindisi s'imbarcarono diretti

ad Alessandria, il principe e la principessa del Galles, Albert Eduard e Alexandra Carolina, accompagnati dal principe Albert Victor, il principe George e dalla principessa Louise. Poi, il 2 maggio, fecero rientro a Brindisi sulla fregata Arianna e ripartirono via treno per Londra. Il 24 maggio, salpato da Londra, arrivò a Brindisi il piroscafo inglese Times, ripartendo subito per Alessandria d'Egitto. Poi, seguendo lo stesso percorso, il 18 giugno fu la volta del Dakhalie, di 1.600 tonnellate con ben 100 posti di prima classe e 100 di seconda.

A luglio, il ministro dei lavori pubblici Antonio Mordini, in vista dell'imminente apertura del canale di Suez - si inaugurò il 17 novembre di quell'anno 1869 - dispose treni settimanali diretti tra Susa e Brindisi in coincidenza con la ferrovia d'oltralpe e con i battelli italiani per e da Alessandria d'Egitto, ed avviò una valigia supplementare per le Indie, con partenza da Londra il sabato ed arrivo a Brindisi la domenica, dopo sole 50 di viaggio in treno.

Il 29 settembre giunse in treno a Brindisi Husseim Pascià, figlio del viceré di Egitto, e ripartì il 30 alla volta di Alessandria. Il 1° ottobre, pro-





venienti da Bologna giunsero a Brindisi, il duca di Puglia Emanuele Filiberto e la duchessa d'Aosta per poi, il successivo 3 imbarcarsi sul piroscafo Principe Amedeo alla volta di Alessandria d'Egitto. E il 12 ottobre di quello stesso 1869, proprio da Brindisi mosse il suo primo passo l'avventura coloniale italiana, quando il visionario professor Giuseppe Sapeto e il futuro ammiraglio Guglielmo Acton su un piroscafo della Compagnia Adriatica salparono fino a Suez, ma con destino finale la baia di Assab in Eritrea.

E poi, il 18 ottobre, tra i tanti diretti nel levante per assistere all'apertura del canale, all'imbarco di Brindisi ci fu anche il principe ereditario Federico III di Prussia, che giunse in treno da Bari con il principe Luigi Guglielmo Augusto di Baden e ripartirono dopo circa tre ore alla volta di Corfù sul piroscafo italiano Adriatico. Il 22 ottobre, proveniente da Malta giunse a Brindisi il principe Augusto di Svezia e Norvegia e il 26 ottobre s'imbarcò per Napoli. Il 1° novembre giunsero a Brindisi il principe e la principessa dei Paesi Bassi Willem Alexander e Wilhelmina Frederika col loro ministro residente a Firenze e con numeroso seguito per poi, all'indomani, salpare alla volta di Costantinopoli.

Nel 1870 si completò la tratta ferroviaria fra Brindisi Centrale e Brindisi Marittima, una breve linea lunga 1,666 chilometri di collegamento con il porto che fu utilizzata anche per servizi ai viaggiatori nazionali e internazionali di prestigio. Ed in quell'anno, il 23 gennaio, sul bastimento da guerra egiziano Mars, il principe ereditario egiziano Husayn Kāmil arrivò a Brindisi portando con sé 18 bestie feroci che erano un regalo di suo padre Kedivè, Ismā'īl Pascià, al re d'Italia; e dopo alcuni mesi, ai primi di luglio, ritornò a Brindisi per salire a bordo della fregata Mehemet-Alì, di rientro ad Alessandria d'Egitto.

Maria Esperance von Schwartz, in arte Elpis Melena, scrittrice tedesca, amica personale di Garibaldi, sostò a Brindisi in viaggio per la Grecia e, con lo pseudonimo di Elpis Melena, nel volume "Von Rom nach Creta" pubblicato nel 1870, scrisse: «Brindisi evoca l'atmosfera

LE IMMAGINI SS Arcadia della Peninsular and Oriental Steam Navigation Company - Foto A.Mauri, Brindisi 1878

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 per la sistemazione di un mastodontico albergo internazionale situato 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.»

Lo scavo della galleria sotto il Monte Frejus fra le città di Modane in Francia e Bardonecchia in Italia, comunemente detta anche del Cenisio, iniziato nel 1857, venne completato il 25 dicembre del 1870. Il traforo fu inaugurato il 17 settembre 1871 e il 5 gennaio 1872 il treno del collegamento tra Londra e Brindisi della Valigia delle Indie, vi transitò per la prima volta, accorciando la durata del viaggio ed intensificandone l'utilizzo da parte dei viaggiatori. Quindi, si stipulò la convenzione tra governo italiano e la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company per cui il traffico di posta e viaggiatori tra Londra e l'area indiana avrebbe avuto come snodo essenziale Brindisi.

Il principe di Galles ritornò in treno a Brindisi, questa volta diretto in India, il 16 ottobre 1875, e s'imbarcò sul Serapis scortato dalle due corazzate inglesi Pallas e Invincibile e dall'avviso Osborne. Il 1° dicembre seguente, giunse a Brindisi da Costantinopoli Sadyk Pascià, gran visir dell'impero ottomano, come nuovo ambasciatore a Parigi, e ripartì per Parigi, con il treno, via Ancona.

Il 9 febbraio 1876, venne a Brindisi il granduca Alessio di Russia e ripartì per la Grecia imbarcandosi sulla fregata russa Svetlana. Il 22 aprile, lasciata Atene, la famiglia reale greca s'imbarcò sullo yacht Anfitrite per Brindisi e

proseguì a Napoli, per poi rientrare in Grecia il 29 ottobre muovendo da Brindisi con rotta a Corfù. Il 14 maggio, proveniente da Suez, era arrivato a Brindisi l'avviso inglese Tenasserim con a bordo lord Northbrook, ex-viceré delle Indie, che ripartì all'indomani con il treno per Londra. E il 5 agosto, era arrivato a Brindisi con un treno speciale da Milano, il principe indiano Salar Jung per potersi imbarcare e rientrare in patria. Il 1° dicembre viaggiò in treno da Roma a Brindisi lord Salisbury diretto all'imbarco del vapore Ceres per Costantinopoli. Il 2 febbraio 1877 giunse a Brindisi Midhat Pascià, sullo yacht turco Izsedin. Nel 1877, anche la principessa del Galles ritornò a Brindisi, per imbarcarsi l'8 aprile per Corinto sullo yacht Osborne, per poi rientrare a Brindisi il 31 mag-





gio per prendere il treno per Londra. Il 16 aprile 1877 sir Austen Henry Layard, da Torino proseguì il suo viaggio in treno per Brindisi e quindi in nave per Costantinopoli. Il 12 maggio 1877, la deputazione dei Softas, reduce dall'Ungheria, si era imbarcata a Brindisi per Costantinopoli, sullo stesso vapore con cui partì Iskander Khan, nipote dell'emiro dell'Afghanistan Shīr'Alī Khān per andare ad offrire la sua spada al sultano di Costantinopoli. E il 7 dicembre sbarcò a Brindisi e ripartì per Roma, Turkhan Bey, ministro di Turchia presso il Regno d'Italia.

Il 9 gennaio 1878, proveniente dall'Egitto giunse a Brindisi il celebre viaggiatore Henry Morton Stanley, per ripartire all'indomani per Roma. Il 24 marzo, proveniente da Costantino-

LE IMMAGINI La Valigia delle Indie alla Stazione marittima-1876, sotto Fishing boats entering Brindisi Harbor - Olio di Gifford Sanford Robinson, 1869-1874

poli giunse a Brindisi diretto a Roma il conte Luigi Corti, ministro plenipotenziario a Costantinopoli. L'11 agosto arrivò a Brindisi il duca di Edimburgo Alfredo di Sassonia sull'avviso inglese Salamis e ripartì col treno per Londra. Il 10 ottobre 1878, giunse a Brindisi "in una fredda notte illuminata dalla luna" a bordo del piroscampo Mongolia salpato da Alessandria d'Egitto, l'ancor giovane poeta indiano Rabindranath Tagore. Era partito da Bombay il 20 settembre con il piroscampo Pooma accompagnato dal fratello maggiore e prima di Alessandria avevano toccato Aden e Suez.

«...Erano le due di notte e di fronte a noi c'era la città, silenziosa con le finestre e le porte chiuse, il tutto in un sonno profondo. La mattina dopo siamo andati in giro per la città, su una carrozza così vecchia e traballante trainata da un cavallo di almeno cinquant'anni, che sembravano essere preistorici, in netto contrasto con lo chauffeur, un giovane ragazzo di non più di 14 anni. Brindisi era una tipica piccola città, con mercati, case e strade. In giro persone spetregliando in piccoli gruppi nei bar, altre andando per strada chiacchierando, e ambulanti venditori di misere cose. La gente si muoveva con indifferenza e con sui volti un'espressione elefantina, denotando un'assoluta mancanza di preoccupazione per i fatti del mondo. Come se l'intera città fosse in vacanza, le strade erano solo scarsamente affollate di persone e traffico. A un certo punto, un giovane con un'anguria tra le mani fermò il nostro carretto e saltò accanto allo chauffeur. Una guida turistica - non richiesta - che si dedicò ad indicarci ed a commentare a caso: "questa è la chiesa, cioè il giardino, che è lo stadio" e così via. Certamente non avremmo perso granché se quei commenti non ci fossero stati propinati. Poi ci portarono in un campetto agricolo che conteneva una sconcertante varietà di frutta, con su ogni lato grappoli d'uva lussureggianti che ci sorridevano. Tra le

due varietà: bianca e nera, trovai quella nera molto più dolce. Gli alberi erano carichi di mele e di pesche. Una vecchia signora, probabilmente la proprietaria del campo, ci raggiunse con un assortimento di frutti. Non le prestammo attenzione, ma lei conosceva un buon trucco per vendere: mandò una bellissima ragazza ad offrirci frutta e fiori e non avemmo cuore per rifiutarle l'acquisto. Le donne italiane sono davvero belle, con molto in comune con le ragazze indiane. La loro carnagione è bellissima, con luccicanti ciocche nere, sopracciglia e occhi scuri e con adorabili adorni nel viso... Alle 3 p.m. lasciammo Brindisi in treno.»

Il 1° dicembre 1879 Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici, presentò alla Camera il disegno di legge per approvare la convenzione con la società inglese Peninsulare ed Orientale per il regolare servizio dei battelli a vapore da Brindisi in coincidenza coi servizi per Alessandria d'Egitto ed oltre Suez. Il 1° luglio 1879 il principe Ludwig Alexander von Battenberg - dal 1917 Mountbatten - ufficiale della Royal Navy, era arrivato navigando a Napoli e all'indomani aveva preso un treno per Brindisi per potersi imbarcare diretto a Costantinopoli.

Ah! Scusate, lo avevo saltato: «Sabato 5 ottobre 1872, alle ore 4 pomeridiane (dopo un viaggio in treno durato ore 66 e un quarto, ossia 2 giorni 18 ore e 15 minuti) giunse a Brindisi l'inglese Phileas Fogg, un ricco gentiluomo dell'alta società londinese, accompagnato da Jean Passepartout. Erano partiti il mercoledì 2 ottobre dalla Victoria Station di Londra, a bordo del treno - la valigia delle Indie - delle 20:45 con destino Brindisi via Moncenisio. Un'ora dopo l'arrivo a Brindisi s'imbarcarono sul piroscampo Mongolia con destino Suez, raggiungendolo mercoledì 9 ottobre alle ore 11 antimeridiane (dopo un viaggio in nave di ore 114, ossia 4 giorni e 18 ore). Totale delle ore impiegate da Londra fino a Suez: 158 e mezzo, ossia, sei giorni e mezzo. Quindi, dopo aver toccato Bombay, Hong Kong, San Francisco e New York, il signor Fogg sarebbe rientrato a Londra esattamente 80 giorni dopo averla lasciato in treno per Brindisi.»

