

Mosse il primo passo da Brindisi l'avventura coloniale italiana: il 12 ottobre 1869 l'ammiraglio Acton e il professor Sapeto salparono verso la baia di Assab in Eritrea

di Gianfranco Perri

Non era stata completata del tutto l'unità del Paese – mancava ancora, tra altro, nientemeno che Roma – e già nel corso degli anni '60 i governanti del giovane regno d'Italia avevano cominciato a volgere lo sguardo al di là dei propri confini, convinti della necessità di dover provvedere con urgenza alla consolidazione ed all'espansione economica del Paese, anche in senso internazionale. Attraverso, quindi, l'apertura di nuovi traffici transeuropei, sia per l'importazione che per l'esportazione, soprattutto in vista delle nuove rotte commerciali – e marinare più in particolare – che si sarebbero create e rapidamente sviluppate con l'ormai prossima apertura del Canale di Suez che fu, infatti, inaugurato il 17 novembre 1869.

Presidente del Consiglio in quell'anno era il generale Luigi Federico Menabrea, capo di governo per il quale “non prendere posto nelle nuove vie di comunicazione, per l'Italia sarebbe stata una grave iattura”. Ed in tale atmosfera di desiderio di moda e volontà espansionistica, commerciale nonché territoriale, erano maturate varie iniziative italiane, private o pseudo-governative e alcune finanche non prive di stravaganza, che si erano però rivelate tutte poco fortunate in quanto a risultati concreti. Finché una ebbe esito!

Un'iniziativa legata a un personaggio molto peculiare: Giuseppe Sapeto, ligure nato nel 1811 e morto nel 1895. Missionario dei Lazzaristi di San Vincenzo, andò prima in Libano e poi, nel 1838, in Egitto, da dove passando da Massaua penetrò in Abissinia e si aggregò alla missione che monsignor Justino De Jacobis vi aveva istituito. *[De Jacobis, nacque nel 1800 a San Fele-Potenza e fu ordinato sacerdote a Brindisi il 12 giugno 1824 dall'arcivescovo Giuseppe Maria Tedeschi. Divenne vicario apostolico in Etiopia e vescovo titolare di Nilopoli. Morì nel 1860 a Massaua e il 26 ottobre del 1975 fu da Paolo VI proclamato santo].*

Svestito infine l'abito religioso, nel 1860 Sapeto lasciò le missioni e andò in Francia e poi, dopo un paio d'anni, si trasferì a Firenze come professore di arabo nel Reale Istituto di Studi Superiori, finché nel 1864 passò al Reale Istituto Tecnico Vittorio Emanuele II di Genova, dove continuò a insegnare l'arabo fino al 1891.

Il suo ventennale soggiorno in Etiopia e le ripetute perlustrazioni compiute lungo le coste del Mar Rosso lo indussero a convincersi della convenienza di una presenza dell'Italia su quelle coste e di quell'idea si fece fervente sostenitore presso il governo italiano, al quale la presentò più volte fin dal 1863 finché, alla vigilia dell'apertura del Canale di Suez, i primi di settembre del 1869, si recò all'allora capitale Firenze per concretamente proporre al governo l'acquisto di un lembo della costa africana del Mar Rosso, precisamente nella Baia di Assab, nella futura Eritrea. Evidentemente, fu convincente ed incontrò il favore del capo del governo Menabrea e soprattutto dello stesso re Vittorio Emanuele II.

Il 2 ottobre 1869 fu firmata una convenzione segreta con il governo, nella quale il professor Sapeto dichiarò: «...Dal Regio governo italiano ricevo incarico di comperare sulle coste dell'Africa dei terreni, spiagge, rade, porti o seni di mare che mi sembrano adatti allo scopo indicatomi, e che per le spese occorrenti mi vengono dal Governo medesimo somministrati i fondi necessari... Conseguentemente mi obbligo di fare le dette comperare a conto e per mandato del governo italiano, chiarendo che ogni terreno, spiaggia, eccetera che io acquisterò devo cedere in proprietà del medesimo, obbligandomi a rinunciare, come con la presente rinunzio, a ogni diritto di cui venissi investito per effetti dei contratti di acquisto i quali, sebbene firmati da me, si intendono stipulati per incarico e conto del governo medesimo, non essendo io in ciò che un semplice mandatario...»

Firmato l'accordo con l'ex-missionario lazzarista, il governo italiano affidò all'allora capitano di vascello Guglielmo Acton – che proveniva dalla marina napoletana, aveva combattuto valorosamente a Lissa nella terza guerra d'indipendenza e conosceva la lingua araba – l'incarico di giudicare, in qualità di tecnico marino, la convenienza del progettato acquisto, nonché il compito di decidere in definitiva se autorizzare il completamento dell'operazione, accompagnando in situ – in incognito – l'acquirente designato, Giuseppe Sapeto.

«...L'ammiraglio Acton ed io partimmo il 12 d'ottobre 1869 da Brindisi e arrivammo a Aden il 6 novembre, avendo attraversato il Basso Egitto da Alessandria a Suez, dove imperatrici, principi, principesse, ministri e infiniti signori, più o meno o niente celebri, già erano accorsi all'apertura del Bosforo... Ad Aden noleggiammo una *Saiah* araba, una specie di tartana di un solo albero a calcese con una sola vela latina e, tagliato il golfo, passammo sulla sponda africana, dove nei giorni seguenti scrutinammo idrograficamente e commercialmente la costa e finalmente giungemmo ad Assab, che ha la rada di Buia al suo lato sud e quella di Lumah al lato nord. Poiché quelle terre e le due rade erano state dall'ammiraglio Acton giudicate idonee allo scopo più volte indicato, deliberai subito procedere alla compra. Pertanto, mandai a cercare i sultani, fratelli Ibrahim e Hassan ben Ahmad proprietari del luogo, i quali venuti da Margableh a Lumah e saliti sul nostro sciabecco, non furono

restii a vendermi il loro sultanato, benché soltanto dopo uggiose lungaggini e stiracchiature senza fine acconsentissero a sottoscrivere il compromesso, con cui si obbligavano sul corano a vendermi Assab, al prezzo di sei mila talleri di Maria Teresa, ch'io avrei dovuto sborsare in capo di cento giorni, passati i quali, se non avessi stipulato il contratto definitivo di compra e pagatone il prezzo convenuto, sarei scaduto da ogni diritto datomi dal compromesso, e avrei oltracciò perduto i duecentocinquanta talleri dati per caparra ai venditori. Questo compromesso succedeva ai 15 di novembre 1869, e con esso nel portafoglio facevamo vela per Mokha, non avendo voluto l'ammiraglio andare a Massaua sopra il nostro trabaccolo, né si potendo per i venti contrari tornare in Aden per prendervi passaggio sopra un piroscapo europeo alla volta di Suez... In Alessandria d'Egitto mi separai dal mio socio, che con l'ammiraglio Isola, il commendatore Negri ed altre persone ragguardevoli intervenute quel 17 novembre all'apertura dell'Istmo, prese la via di Napoli, ed io poco dopo quella di Brindisi sopra il piroscapo della Compagnia Adriatica...» [Assab e i suoi critici di Giuseppe Sapeto - Genova, 1879]

In quel mentre a Firenze era caduto il governo Menabrea e poi, il 14 dicembre 1869, succedette come primo ministro Giovanni Lanza, il quale per evitare anche la più remota possibilità di una qualche complicazione diplomatica, ricorse a un privato disposto a far apparire l'avvenuto acquisto come frutto della propria iniziativa. Lo trovò nella Società di navigazione genovese di Raffaele Rubattino e così, il 14 febbraio 1870 con a bordo Giuseppe Sapeto, salpò da Livorno il piroscapo Africa, nel suo viaggio inaugurale a Bombai attraverso il nuovo canale di Suez. Il 9 marzo, quasi alla scadenza dei termini contrattuali stipulati per la compra, Sapeto arrivò ad Assab e, superate le ultime difficoltà contrattuali, l'11 riuscì a perfezionare l'acquisto, ampliandolo alla strategica isola di Omm el-Bahar, che era sita proprio di fronte alla baia di Assab.

Il 13 marzo, salutata da 21 colpi di cannone, la bandiera italiana fu issata su quel primo minuscolo possedimento italiano in Africa – un territorio costiero lungo circa 6 km e profondo circa 4 km tra il capo Lumah e il monte Ganga – comprato pacificamente e legittimamente come qualunque proprietà privata, e agli estremi nord e sud della zona acquistata furono apposti i cartelli con scritto: “*Proprietà Rubattino comprata agli 11 marzo 1870*”.

Erano quelli, anni in cui Brindisi, nel nuovo contesto storico apertosi con la nascita del regno italiano, stava cercando di avviare un percorso proprio alla modernità. Nel 1862 il parlamento aveva approvato la costruzione della linea ferroviaria Ancona-Foggia-Brindisi e il tronco finale, Bari-Brindisi, fu aperto il 29 gennaio 1865 e completato con la tratta Brindisi-Lecce il 15 gennaio del 1866. Quell'opera completò la linea ferroviaria adriatica, una delle principali arterie d'Europa, destinata ad avere grandissima importanza nel commercio con l'Oriente, favorita come fu dalla Valigia delle Indie, il collegamento diretto Londra-Brindisi-Bombay divenuto realtà nel 1870, a sua volta favorita dall'apertura del Canale di Suez nel 1869, nonché dal completamento del traforo ferroviario del Moncenisio, che dal 17 ottobre del 1871 comunicò l'Italia con il nord d'Europa.

In tale contesto a fine 1870 si inaugurò la tratta ferroviaria urbana che collegò le stazioni Brindisi centrale e Brindisi marittima, mentre si completò la strada centrale creata per congiungere stazione ferroviaria e porto. Venne costruito il *Great Eastern India Hotel*, inaugurato nel 1870 di fronte al molo dove sarebbero attraccati i piroscafi dell'inglese *Peninsula and Oriental Steam Navigation Company* che il 25 ottobre del 1870 effettuò il viaggio inaugurale transitando attraverso tutta la penisola e imbarcando a Brindisi sul piroscapo Delta. Inoltre, nel 1869 si completò la diga di Bocche di Puglia che unì la terraferma all'isola di Sant'Andrea, e si realizzò il pennello del castello Alfonsino. Nel 1872 furono progettati e parzialmente iniziati i lavori di bonifica di Fiume grande, mentre quelli di Fiume piccolo, già progettati in epoca preunitaria, vennero eseguiti fra il 1870 e il 1880.

In quanto ad Assab, per dieci anni il possedimento fu praticamente dimenticato finché, nel dicembre 1879, il piroscapo Messina della Rubattino, scortato dall'avviso Esploratore e dalla goletta Ischia della Regia Marina, sbarcò nella baia di Assab una squadra di operai per costruire una serie di infrastrutture portuali, dei pozzi ed un distillatore. A protezione dei lavoratori venne fatto scendere a terra anche un picchetto armato di 17 marinai al comando del tenente di vascello Martini. Nell'agosto dello stesso anno il possedimento fu ingrandito con l'acquisto dell'isolotto di Sennabor, a nord della baia, e di un tratto di costa a settentrione di Assab. Il 9 gennaio 1881 la bandiera del regno d'Italia fu solennemente inalberata, sancendo così l'inizio formale della dominazione coloniale, e il 10 marzo 1882 infine, Assab e la sua baia furono ufficialmente acquistati dall'Italia alla Rubattino.

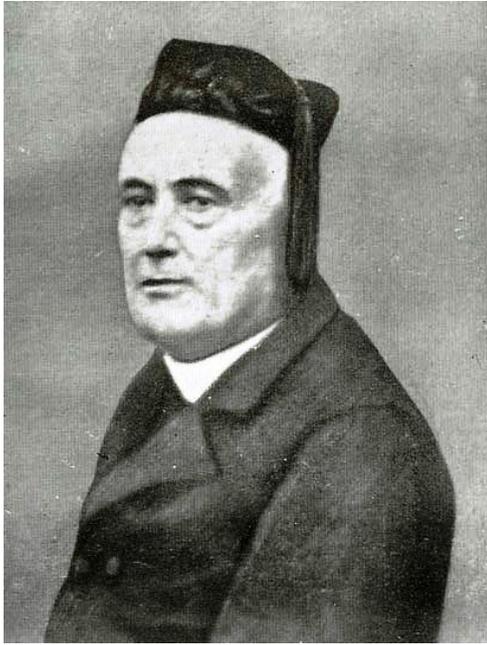
Aveva in tal modo preso l'avvio quella che dal 1° gennaio 1890 divenne la Colonia Eritrea, il primo territorio coloniale italiano, dopo che il 5 febbraio 1885 era stata occupata l'importante città portuale di Massaua che divenne capitale provvisoria del possedimento d'oltremare, e dopo che nel 1889 il controllo era stato esteso nell'entroterra con l'occupazione di Asmara.

Un'avventura italiana che giunse al termine nel corso della seconda guerra mondiale: settantacinque anni dopo quel 12 di ottobre 1869, quando su un piroscapo della Compagnia Adriatica salparono da Brindisi con destino finale Assab, il visionario professore Giuseppe Sapeto e il futuro contrammiraglio Guglielmo Acton.



Da Brindisi a Assab per piantare in Africa il primo germe dell'avventura coloniale italiana – 1869-70

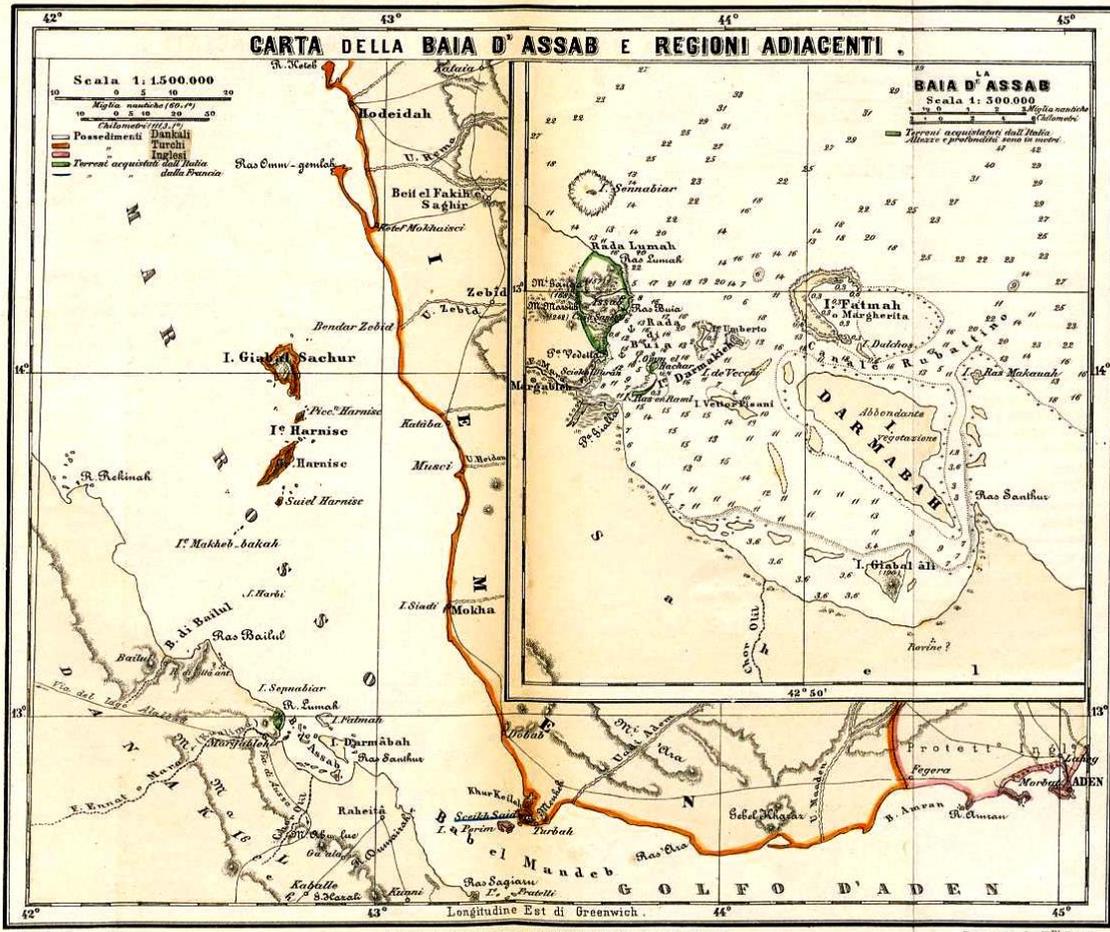




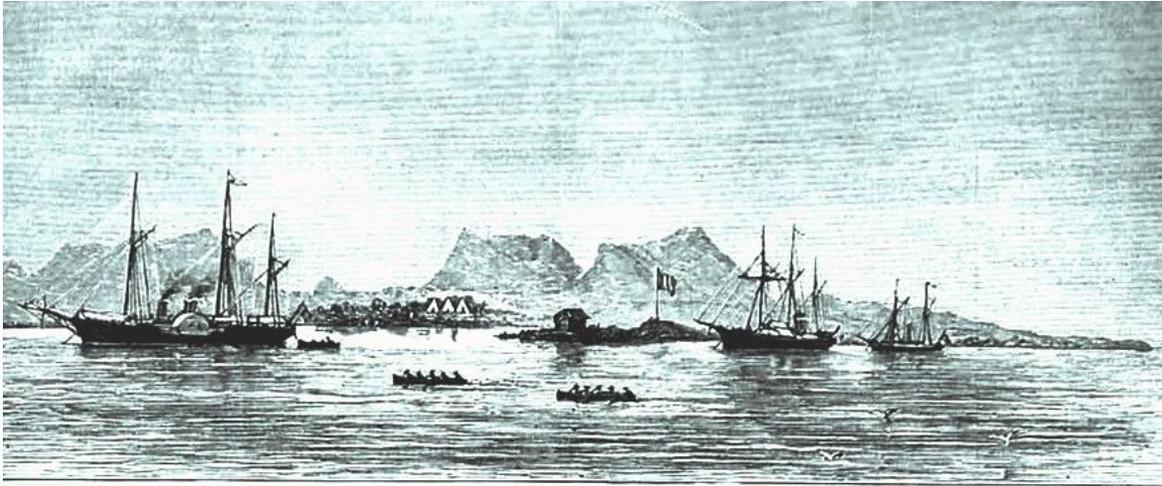
Giuseppe Sapeto



Guglielmo Acton



Baia di Assab - mappa allegata al libro 'Assab e i suoi critici' di Giuseppe Sapeto – 1879



ASSAB BAY, STRAITS OF BAB-EL-MANDEB — THE FIRST ITALIAN SETTLEMENT IN AFRICA
ASSAB BAY: STRAITS OF BAB-EL-MANDEB — THE FIRST ITALIAN SETTLEMENT IN AFRICA

Stampa pubblicata su un giornale inglese del 1890



Assab 11 marzo 1870 - Particolare di un disegno di Walter Molino, 1965

L'AVVENTURA COLONIALE: PRIMO PASSO, DA BRINDISI

Il 12 ottobre 1869 l'ammiraglio Acton e il professor Sapeto salparono verso la baia di Assab, in Eritrea

di Gianfranco Perri

Non era stata completata del tutto l'unità del Paese – mancava ancora, tra altro, nientemeno che Roma – e già nel corso degli anni '60 i governanti del giovane regno d'Italia avevano cominciato a volgere lo sguardo aldilà dei propri confini, convinti della necessità di dover provvedere con urgenza alla consolidazione ed all'espansione economica del Paese, anche in senso internazionale. Attraverso, quindi, l'apertura di nuovi traffici transeuropei, sia per l'importazione che per l'esportazione, soprattutto in vista delle nuove rotte commerciali – e marinare più in particolare – che si sarebbero create e rapidamente sviluppate con l'ormai prossima apertura del Canale di Suez che fu, infatti, inaugurato il 17 novembre 1869.

Presidente del Consiglio in quell'anno era il generale Luigi Federico Menabrea, capo di governo per il quale “non prendere posto nelle nuove vie di comunicazione, per l'Italia sarebbe stata una grave iatura”. Ed in tale atmosfera di desiderio moda e volontà espansionistica, commerciale nonché territoriale, erano maturate varie iniziative italiane, private o pseudo-governative e alcune finanche non prive di stravaganza, che si erano però rivelate tutte poco fortunate in quanto a risultati concreti. Finché una ebbe esito!

Un'iniziativa legata a un personaggio molto peculiare: Giuseppe Sapeto, ligure nato nel 1811 e morto nel 1895. Missionario dei Lazzaristi di San Vincenzo, andò prima in Libano e poi, nel 1838, in Egitto, da dove passando da Massaua penetrò in Abissinia e si aggregò alla missione che monsignor Justino De Jacobis vi aveva istituito. [De Jacobis, nacque nel 1800 a San Fele-Potenza e fu ordinato sacerdote a Brindisi il 12 giugno 1824 dall'arcivescovo Giuseppe Maria Tedeschi. Divenne vicario apostolico in Etiopia e vescovo ti-



tolare di Nilopoli. Morì nel 1860 a Massaua e il 26 ottobre del 1975 fu da Paolo VI proclamato santo].

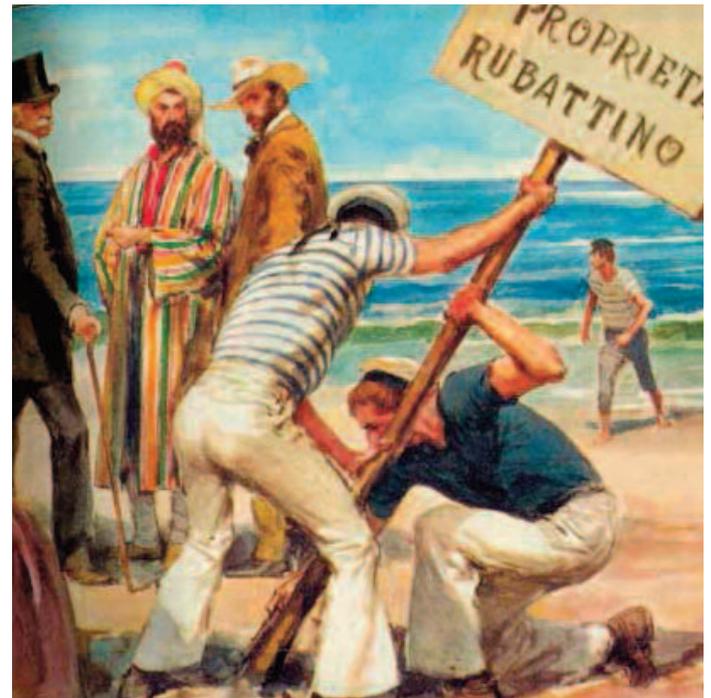
Svestito infine l'abito religioso, nel 1860 Capeto lasciò le missioni e andò in Francia e poi, dopo un paio d'anni, si trasferì a Firenze come professore di arabo nel Reale Istituto di Studi Superiori, finché nel 1864 passò al Reale Istituto Tecnico Vittorio Emanuele II di Genova, dove continuò a insegnare l'arabo fino al 1891.

Il suo ventennale soggiorno in Etiopia e le ripetute perlustrazioni compiute lungo le coste del Mar Rosso lo indussero a convincersi della convenienza di una presenza dell'Italia su quelle coste e di quell'idea si fece fervente sostenitore presso il governo italiano, al





LE IMMAGINI A sinistra da Brindisi a Assab per piantare in Africa il primo germe dell'avventura coloniale italiana-1869-70, sotto Assab 11 marzo 1870- Particolare di un disegno di Walter Molino del 1965. Nella pagina accanto Giuseppe Sapeto e Guglielmo Acton



Egitto da Alessandria a Suez, dove imperatrici, principi, principesse, ministri e infiniti signori, più o meno o niente celebri, già erano accorsi all'apertura del Bosforo... Ad Aden noleggiammo una Saiah araba, una specie di tartana di un solo albero a calcese con una sola vela latina e, tagliato il golfo, passammo sulla sponda africana, dove nei giorni seguenti scrutinammo idrograficamente e commercialmente la costa e finalmente giungemmo ad Assab, che ha la rada di Buia al suo lato sud e quella di Lumah al lato nord. Poiché quelle terre e le due rade erano state dall'ammiraglio Acton giudicate idonee allo scopo più volte indicato, deliberai subito procedere alla compra. Pertanto, mandai a cercare i sultani, fratelli Ibrahim e Hassan ben Ahmad proprietari del luogo, i quali venuti da Margableh a Lumah e saliti sul nostro sciabecco, non furono restii a vendermi il loro sultanato, benché soltanto dopo uggiose lungaggini e stracchiate senza fine acconsentissero a sottoscrivere il compromesso, con cui si obbligavano sul corano a vendermi Assab, al prezzo di sei mila talleri di Maria Teresa, ch'io avrei dovuto sborsare in capo di cento giorni, passati i quali, se non avessi stipulato il contratto definitivo di compra e pagatone il prezzo convenuto, sarei scaduto da ogni diritto datomi dal compromesso, e avrei oltracciò perduto i duecentocinquanta talleri dati per caparra ai venditori. Questo compromesso succedeva ai 15 di novembre 1869, e con esso nel portafoglio facevamo vela per Mokha, non avendo voluto l'ammiraglio andare a Massaua sopra il nostro trabaccolo, né si potendo per i venti contrari tornare in Aden per prendervi passaggio sopra un piroscampo europeo alla volta di Suez... In Alessandria d'Egitto mi separai dal mio socio, che con l'ammiraglio Isola, il commendatore Negri ed altre persone ragguardevoli intervenute quel 17 novembre all'apertura dell'Istmo, prese la via di Napoli, ed io poco dopo quella di Brindisi sopra il piroscampo della Compagnia Adriatica...» [Assab e i suoi critici di Giuseppe Sapeto - Genova, 1879]

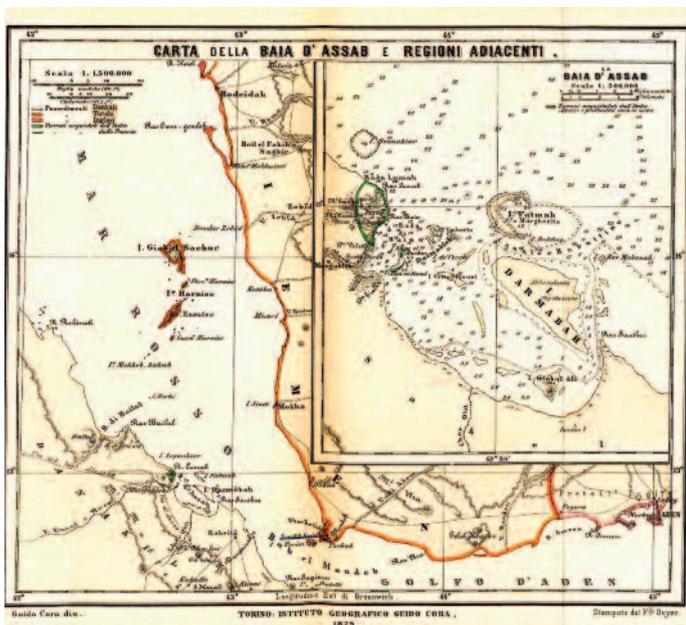
In quel mentre a Firenze era caduto il governo Menabrea e poi, il 14 dicembre 1869, succedette come primo ministro Giovanni Lanza, il quale per evitare anche la più remota possibilità di una qualche complicazione diplomatica, ricorse a un privato disposto a far apparire l'avvenuto acquisto come frutto della propria iniziativa. Lo trovò nella Società di navigazione genovese di Raffaele Rubattino e così, il 14 febbraio 1870 con a bordo

quale la presentò più volte fin dal 1863 finché, alla vigilia dell'apertura del Canale di Suez, i primi di settembre del 1869, si recò all'allora capitale Firenze per concretamente proporre al governo l'acquisto di un lembo della costa africana del Mar Rosso, precisamente nella Baia di Assab, nella futura Eritrea. Evidentemente, fu convincente ed incontrò il favore del capo del governo Menabrea e soprattutto dello stesso re Vittorio Emanuele II.

Il 2 ottobre 1869 fu firmata una convenzione segreta con il governo, nella quale il professor Sapeto dichiarò: «...Dal Regio governo italiano ricevo incarico di comperare sulle coste dell'Africa dei terreni, spiagge, rade, porti o seni di mare che mi sembrano adatti allo scopo indicatomi, e che per le spese occorrenti mi vengono dal Governo medesimo somministrati i fondi necessari... Conseguentemente mi obbligo di fare le dette compere a conto e per mandato del governo italiano, chiarendo che ogni terreno, spiaggia, eccetera che io acquisterò devo cedere in proprietà del medesimo, obbligandomi a rinunciare, come con la presente rinunzio, a ogni diritto di cui venissi investito per effetti dei contratti di acquisto i quali, sebbene firmati da me, si intendono stipulati per incarico e conto del governo medesimo, non essendo io in ciò che un semplice mandatario...»

Firmato l'accordo con l'ex-missionario lazzarista, il governo italiano affidò all'allora capitano di vascello Guglielmo Acton – che proveniva dalla marina napoletana, aveva combattuto valorosamente a Lissa nella terza guerra d'indipendenza e conosceva la lingua araba – l'incarico di giudicare, in qualità di tecnico marino, la convenienza del progettato acquisto, nonché il compito di decidere in definitiva se autorizzare il completamento dell'operazione, accompagnando in situ – in incognito – l'acquirente designato, Giuseppe Sapeto.

«...L'ammiraglio Acton ed io partimmo il 12 d'ottobre 1869 da Brindisi e arrivammo a Aden il 6 novembre, avendo attraversato il Basso



LE IMMAGINI A sinistra Baia di Assab-mappa allegata al libro 'Assab e i suoi critici' di Giuseppe Sapeto-1879, sotto Assab-The first italian settlement in Africa-1880

il collegamento diretto Londra-Brindisi-Bombay divenuto realtà nel 1870, a sua volta favorita dall'apertura del Canale di Suez nel 1869, nonché dal completamento del traforo ferroviario del Moncenisio, che dal 17 ottobre del 1871 comunicò l'Italia con il nord d'Europa. In tale contesto a fine 1870 si inaugurò la tratta ferroviaria urbana che collegò le stazioni Brindisi centrale e Brindisi marittima, mentre si completò la strada centrale creata per congiungere stazione ferroviaria e porto. Venne costruito il Great Eastern India Hotel, inaugurato nel 1870 di fronte al molo dove sarebbero attraccati i piroscafi dell'inglese Peninsula and Oriental Steam Navigation Company che il 25 ottobre del 1870 effettuò il viaggio inaugurale transitando attraverso tutta la penisola e imbarcando a Brindisi sul piroscafo Delta. Inoltre, nel 1869 si completò la diga di Bocche di Puglia che unì la terraferma all'isola di Sant'Andrea, e si realizzò il pennello del castello Alfonsino. Nel 1872 furono progettati e parzialmente iniziati i lavori di bonifica di Fiume grande, mentre quelli di Fiume piccolo, già progettati in epoca preunitaria, vennero eseguiti fra il 1870 e il 1880.

In quanto ad Assab, per dieci anni il possedimento fu praticamente dimenticato finché, nel dicembre 1879, il piroscafo Messina della Rubattino, scortato dall'avviso Esploratore e dalla goletta Ischia della Regia Marina, sbarcò nella baia di Assab una squadra di operai per costruire una serie di infrastrutture portuali, dei pozzi ed un distillatore. A protezione dei lavoratori venne fatto scendere a terra anche un picchetto armato di 17 marinai al comando del tenente di vascello Martini. Nell'agosto dello stesso anno il possedimento fu ingrandito con l'acquisto dell'isolotto di Sennabor, a nord della baia, e di un tratto di costa a settentrione di Assab. Il 9 gennaio 1881 la bandiera del regno d'Italia fu solennemente inalberata, sancendo così l'inizio formale della dominazione coloniale, e il 10 marzo 1882 infine, Assab e la sua baia furono ufficialmente acquistati dall'Italia alla Rubattino.

Aveva in tal modo preso l'avvio quella che dal 1° gennaio 1890 divenne la Colonia Eritrea, il primo territorio coloniale italiano, dopo che il 5 febbraio 1885 era stata occupata l'importante città portuale di Massaua che divenne capitale provvisoria del possedimento d'oltremare, e dopo che nel 1889 il controllo era stato esteso nell'entroterra con l'occupazione di Asmara.

Un'avventura italiana che giunse al termine nel corso della seconda guerra mondiale: settantacinque anni dopo quel 12 di ottobre 1869, quando su un piroscafo della Compagnia Adriatica salparono da Brindisi con destino finale Assab, il visionario professore Giuseppe Sapeto e il futuro contrammiraglio Guglielmo Acton.

Giuseppe Sapeto, salpò da Livorno il piroscafo Africa, nel suo viaggio inaugurale a Bombai attraverso il nuovo canale di Suez. Il 9 marzo, quasi alla scadenza dei termini contrattuali stipulati per la compra, Sapeto arrivò ad Assab e, superate le ultime difficoltà contrattuali, l'11 riuscì a perfezionare l'acquisto, ampliandolo alla strategica isola di Omm el-Bahar, che era sita proprio di fronte alla baia di Assab.

Il 13 marzo, salutata da 21 colpi di cannone, la bandiera italiana fu issata su quel primo minuscolo possedimento italiano in Africa – un territorio costiero lungo circa 6 km e profondo circa 4 km tra il capo Lumah e il monte Ganga – comprato pacificamente e legittimamente come qualunque proprietà privata, e agli estremi nord e sud della zona acquistata furono apposti i cartelli con scritto: "Proprietà Rubattino comprata agli 11 marzo 1870".

Erano quelli, anni in cui Brindisi, nel nuovo contesto storico apertosi con la nascita del regno italiano, stava cercando di avviare un percorso proprio alla modernità. Nel 1862 il parlamento aveva approvato la costruzione della linea ferroviaria Ancona-Foggia-Brindisi e il tronco finale, Bari-Brindisi, fu aperto il 29 gennaio 1865 e completato con la tratta Brindisi-Lecce il 15 gennaio del 1866. Quell'opera completò la linea ferroviaria adriatica, una delle principali arterie d'Europa, destinata ad avere grandissima importanza nel commercio con l'Oriente, favorita come fu dalla Valigia delle Indie,

