

Valigia delle Indie

Gli anni d'oro del porto

Per oltre 40 anni, tra il 1870 e il 1914, Brindisi divenne il punto centrale della linea di collegamento tra Londra e Bombay: un viaggio di tre mesi

di Giovanni Membola

Oltre quarant'anni di storia, dal 1870 al 1914, durante i quali Brindisi ritornò a recitare un ruolo determinante nelle comunicazioni internazionali tra l'Europa e l'Oriente. Sono gli anni che videro il nostro scalo portuale al centro della Valigia delle Indie, il servizio di trasporto viaggiatori e corrispondenza della compagnia britannica Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, più nota come P&O, la maggiore società europea di navigazione a vapore e concessionaria dei servizi postali tra i porti inglesi e l'Egitto, l'India, la Cina e l'Australia.

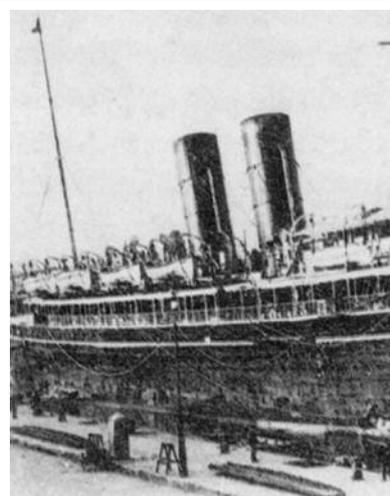
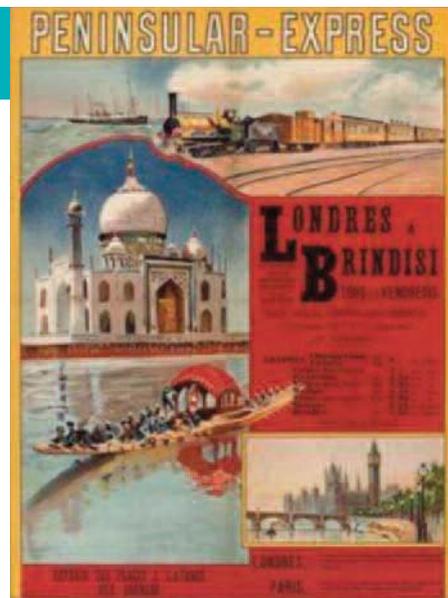
Sino alla prima metà dell'800 il collegamento tra Londra e Bombay prevedeva la circumnavigazione dell'Africa attraverso il periplo del Capo di Buona Speranza, un viaggio interminabile della durata di circa tre mesi, ridotto a soli trentacinque giorni dal 1840 quando venne imposta la via del Mediterraneo, utilizzando il porto di Marsiglia. Dopo l'apertura del Canale di Suez (1869) e soprattutto con la realizzazione del tunnel ferroviario del Moncenisio, inaugurato nel settembre del 1871, nacquero ulteriori e forti aspettative in ordine ai collegamenti con l'India, scatenando una sorta di gara tra i porti mediterranei che si candidavano a capolinea della Valigia delle Indie. Con l'unità d'Italia, quando la rete nazionale delle strade ferrate riuscì a garantire una regolarità di transito lungo tutta la penisola, fu il porto pugliese che la spuntò sui contendenti, e nonostante i ritardi nell'approntamento e la sistemazione del porto, la P&O decise comunque di farne la base principale delle proprie linee verso l'Oriente. Alcuni viaggi "prova" vennero effettuati nel 1869: da Londra in treno si attraversava Francia e Italia sino al porto di Brindisi, da dove partivano i piroscafi per Alessandria d'Egitto, qui dopo un tratto via terra, il viaggio

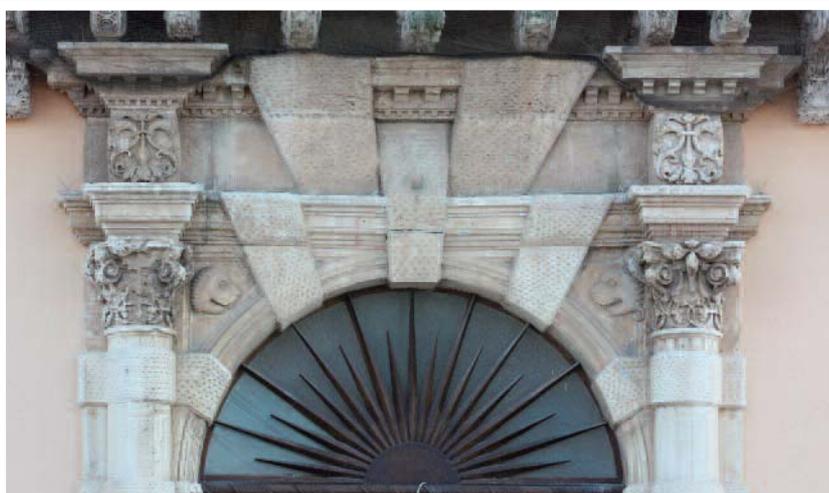
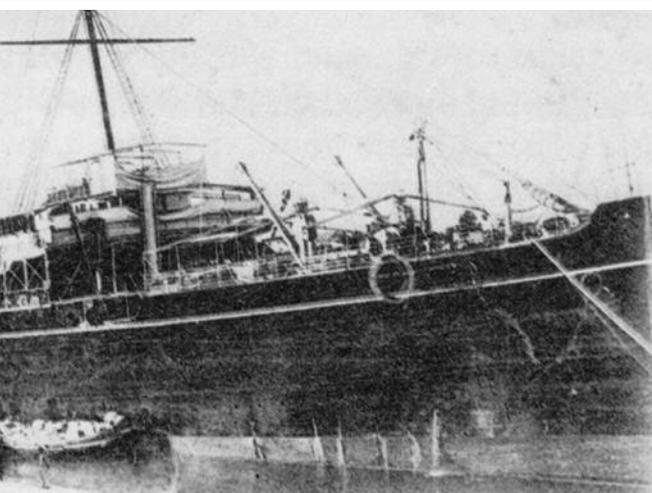
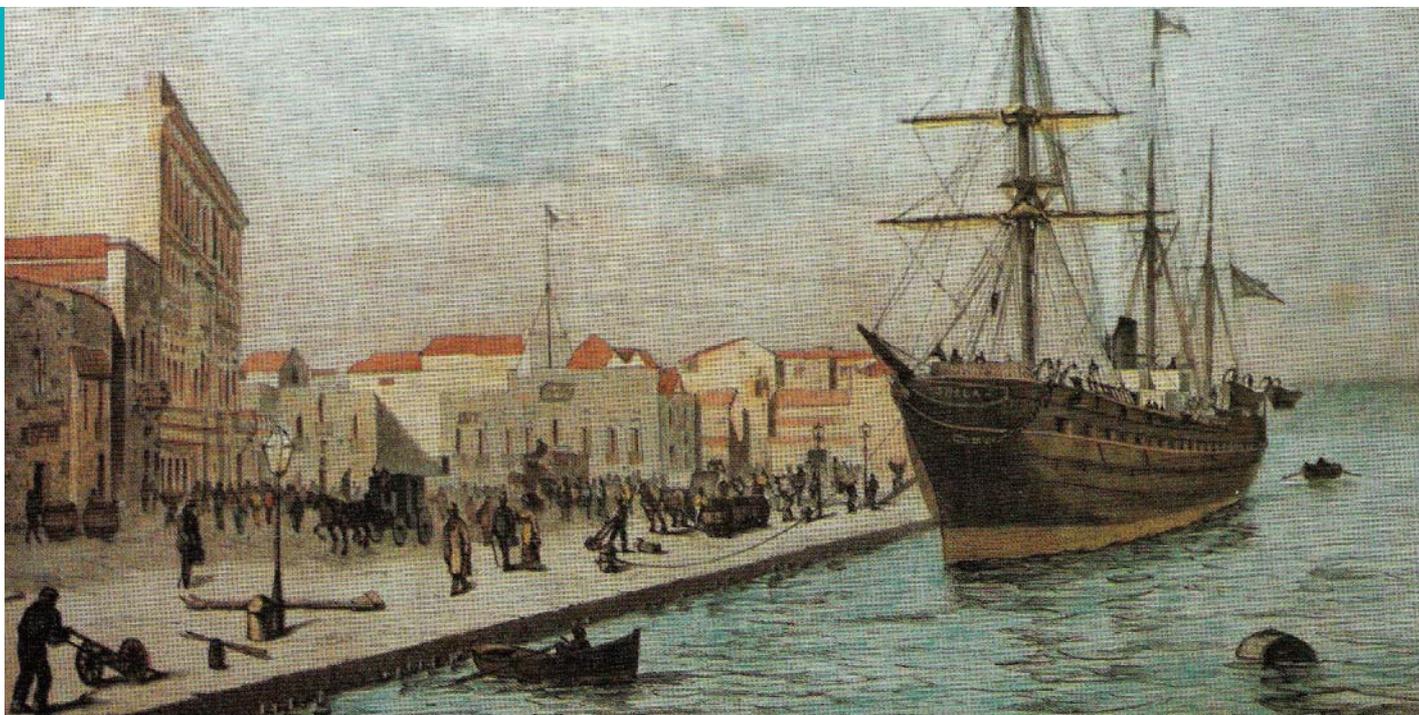


continuava attraverso il Mar Rosso sino a raggiungere Bombay. Ma con l'apertura dell'istmo egiziano e del traforo ferroviario, il tragitto divenne ancora più breve e ridotto a 22 giorni, tre in meno rispetto a quanto si impiegava partendo da Marsiglia, così la nostra città sostituì per molti anni lo scalo francese assumendosi un ruolo di rilievo e di grande responsabilità internazionale in termini di trasporto della posta e passeggeri. Nei primi mesi del 1869 in città erano stati avviati i lavori per la realizzazione di una strada larga che congiungeva la stazione ferroviaria al porto, veniva ultimato il Brindisi Hotel (oggi Internazionale) proprio davanti al molo dove sarebbero attraccati i piroscafi della Peninsulare, e nello stesso tempo venivano aperti nuovi alberghi, locande, caffè e trattorie dai nomi esotici come Hotel d'Orient, Albergo d'Egitto, Hotel d'Angleterre, Caffè di Grecia e diversi altri ancora. L'insieme di questi frenetici lavori e l'atmosfera euforica che si respirava in città

non evitò alcuni errori grossolani, come quello della mancata costruzione di importanti magazzini generali e di bacini nel porto, utili in prospettiva allo sviluppo dello scalo.

Il 25 ottobre del 1870, non appena il piroscafo Delta della P&O fu in vista del porto di Bombay, quattro colpi di cannone ne salutarono l'arrivo: era il primo vapore che da Brindisi trasportava ufficialmente la Valigia delle Indie. Da allora per quattro volte al mese l'Indian Mail partiva da Londra per raggiungere colonia più prestigiosa della corona inglese passando dal porto di Brindisi: i sacchi postali e i viaggiatori partivano il venerdì dalla Victoria Station di Londra diretti a Dover, qui si imbarcavano sui vapori della P&O con destinazione Calais per poi proseguire a bordo dei lussuosi scompartimenti della Compagnia dei Wagons Lits per Parigi, Lione, Modane e, varcata la frontiera, continuavano via Torino, Bologna, Ancona, Foggia, Bari e Brindisi, un viaggio di 2.250 km della durata di quasi 45 ore. Dopo qualche ora di sosta nel nostro porto, alle ore 14 di ogni domenica il piroscafo della compagnia britannica si staccava dalla banchina con destinazione Alessandria, quindi proseguiva per Suez, Aden e Bombay. Il viaggio in partenza da Alessandria d'Egitto per Brin-





disi era invece programmato per il venerdì mattina.

Già durante il primo anno, dal 1870 al 1871, il numero dei bastimenti in arrivo dall'Inghilterra passò da 5 a 56, un incremento ancora maggiore si ebbe nel corso degli anni ottanta quando il porto raggiunse risultati inaspettati sia di traffico merci che di passeggeri: il numero dei sacchi di corrispondenza salì da 23.438 nel 1879 a 72.017 nel 1886-87. Lo scalo brindisino divenne inoltre approdo preferito di altre importanti compagnie di navigazione, come la Florio & Rubattino, il Lloyd Austro-Ungarico, la Navigazione Ellenica, la Navigazione Generale Italiana e la Peirano Donovan. Il quinquennio 1883-1887 fu decisamente il periodo d'oro dell'epopea brindisina, che segnò indelebilmente la storia della città. Da qui transitarono avvolti nell'atmosfera raffinata degli eleganti convogli inglesi migliaia di viaggiatori: regnanti, come il principe di Galles e futuro Edoardo VII (settembre 1875), diplomatici, funzionari governativi, alti ufficiali dell'esercito britannico, uomini d'affari, aristocratici, maharajah ma anche spie, avventurieri e tante belle donne, personaggi che tessavano tresche, intrighi e complotti incorniciando l'avventuroso viaggio di fascino

romantico e talvolta di mistero. Tra loro anche viaggiatori immaginari come Phileas Fogg, il protagonista dell'opera narrativa di Jules Verne "Il giro del mondo in 80 giorni" che consacrò definitivamente la Valigia delle Indie. Probabilmente anche la fantasia del giovanissimo Emilio Salgari venne ispirata dai tanti e variegati passeggeri in transito nello scalo adriatico: nel 1880, durante i tre mesi di imbarco su un piccolo naviglio che faceva spola tra Venezia e Brindisi, il diciottenne studente del Regio Istituto Nautico, immerso in questa realtà cosmopolita e animata, fu particolarmente suggestionato da quel mondo esotico poi raccontato nei suoi romanzi d'avventura. Nel 1882 la Peninsulare battezzò con il nome "Brindisi" uno dei suoi nuovi piroscafi ed il sindaco Filomeno Consiglio, per ricambiare la gentilezza, il 19 luglio inviò una bandiera con sopra ricamato il gonfalone della città, accompagnata da una pergamena sulla quale erano scritte frasi di ringraziamento.

La società britannica disponeva a Brindisi del Palazzo Montenegro, acquisito dagli eredi della nota famiglia ormai estinta, ed utilizzato come sede ed uffici, qui la P&O aveva apposto il proprio simbolo del "sole nascente" sulla parte se-

mi-sferica sopra il portone d'ingresso, elemento rimasto ancora oggi ben visibile. Inoltre beneficiava di un ampio deposito di carbon fossile sul lato occidentale del Canale Pigionati. Dopo il 1888 cominciò il declino, da una parte la Francia si stava riorganizzando molto bene, dall'altra i lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine e dei servizi necessari a migliorare la ricettività, più volte richiesti, non venivano eseguiti, così la P&O decise di modificare il servizio che divenne quindicinale. Era un primo segnale preoccupante che però venne sottovalutato dal Governo italiano. Il malcontento della Gran Bretagna si inaspriva sempre di più: troppi furti nei treni, linee stradali e ferroviarie inadeguate, incidenti e costi eccessivi, così nel 1897 i grossi piroscafi della compagnia inglese tornarono a Marsiglia, a Brindisi restarono solo due battelli gemelli, Isis e Osiris, più piccoli e veloci diretti a Port Said. Negli anni a seguire gli approdi vennero ulteriormente ridotti da quindicinali a mensili, un lento ma inesorabile andamento che perdurò sino al 1914, quando per motivi di ordine politico-militare (lo scoppio del primo conflitto mondiale) la preziosa pagina della Valigia delle Indie venne definitivamente soppressa.