

# STORIA ECONOMICA

*ANNO XXI (2018) - n. 2*



**Edizioni Scientifiche Italiane**

*Direttore responsabile:* LUIGI DE MATTEO

*Comitato di Direzione:* ANDREA CAFARELLI, GIOVANNI CECCARELLI, DANIELA CICCOLELLA, ALIDA CLEMENTE, FRANCESCO DANDOLO, LUIGI DE MATTEO, GIOVANNI FARESE, ANDREA GIUNTINI, ALBERTO GUENZI, AMEDEO LEPORE, STEFANO MAGAGNOLI, GIUSEPPE MORICOLA, ANGELA ORLANDI, PAOLO PECORARI, GIAN LUCA PODESTÀ, MARIO RIZZO, GAETANO SABATINI

*La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.*

*Comitato scientifico:* Frediano Bof (Università di Udine), Giorgio Borelli (Università di Verona), Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano), Francesco D'Esposito (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Marco Doria (Università di Genova), Giulio Fenicia (Università di Bari Aldo Moro), Luciana Frangioni (Università di Campobasso), Paolo Frascani (Università di Napoli "L'Orientale"), Maurizio Gangemi (Università di Bari Aldo Moro), Germano Maifreda (Università di Milano), Daniela Manetti (Università di Pisa), Paola Massa (Università di Genova), Giampiero Nigro (Università di Firenze), Nicola Ostuni (Università Magna Graecia di Catanzaro), Paola Pierucci (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Giovanni Vigo (Università di Pavia), Giovanni Zalin (Università di Verona)

*Storia economica* effettua il referaggio anonimo e indipendente.

*Direzione:* Luigi De Matteo, *e-mail:* ldematteo@alice.it.

*Redazione: Storia economica* c/o Daniela Ciccolella, CNR-ISSM, Via Cardinale Guglielmo Sanfelice 8, 80134 Napoli; *e-mail:* ciccolella@issm.cnr.it.

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

*Amministrazione:* Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: [www.edizioniesi.it](http://www.edizioniesi.it); *e-mail:* [periodici@edizioniesi.it](mailto:periodici@edizioniesi.it)

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23 giugno 1998.

Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6 ottobre 1978

## SOMMARIO

ANNO XXI (2018) - n. 2

### ARTICOLI E RICERCHE

- GIULIA SPALLACCI, *Il prestito a cambio marittimo ad Ancona nel XV secolo* p. 251
- AMEDEO LEPORE, *L'impresa González de la Sierra nel commercio atlantico: connessioni, traffici e ricchezze* » 277
- ROBERTO ROSSI, *Division of labour, salaries and productivity in Barcelona's indianas manufacture in the XVIII century* » 315
- GIOVANNI CECCARELLI, ALBERTO GRANDI, *La Guerra dei cloni. Un esempio precoce di tecnologie enologiche: i vini fortificati e il Marsala* » 341
- ANDREA GIUNTINI, *Il trasporto della posta per l'India nella prima metà del XIX secolo. Imprenditorialità e tecnologia nella storia della Overland Route* » 359
- MARIA CARMELA SCHISANI, *Dinamiche professionali e reti di relazioni di un 'uomo d'affari' di successo a Napoli nel periodo della prima globalizzazione. Domenico Gallotti (1831-1905)* » 379
- GIAN LUCA PODESTÀ, *The Empire as a Myth. Vital Space, Fascist Universalism, Demographic Planning and New Urban Lifestyles in the Italian Africa* » 415
- STEFANO MAGAGNOLI, *Le futurisme au service de la révolution. Artisti, politici tra risotto e spaghetti* » 441
- GIUSEPPE MORICOLA, *La formazione della «packaging community» in Italia. Il ruolo dell'Istituto Italiano Imballaggio negli anni del miracolo economico* » 459

## SOMMARIO

### NOTE E INTERVENTI

- FEDERICO SCRIBANTE, *Marcantonio Doria d'Angri: le pratiche commerciali e finanziarie di un mercante-banchiere genovese a Napoli tra Cinque e Seicento* » 479
- GIOVANNI FARESE, *An integral view of agriculture and development. Giorgio Sebreondi between comparative rural economics and human development in the 1950s* » 497
- ALESSANDRO MORSELLI, *Nascita e sviluppo delle banche centrali: un'analisi istituzionalista* » 505

### RECENSIONI E SCHEDE

- FRANCESCO ALTAMURA, *Sindacalismo in camicia nera. L'organizzazione fascista dei lavoratori dell'agricoltura in Puglia e Lucania (1928-1943)*, Edizioni dal Sud, Bari-Milano 2018 (S. Gallo) » 529
- RENATA SABENE, *Lavoro e privilegio nella città eterna. Condizioni di vita e potere d'acquisto a Roma nel Settecento*, Edizioni Altravista, Broni (PV) 2017 (F. Scribante) » 531
- Storie di frodi. Intacchi, malversazioni e furti nei Monti di pietà e negli istituti caritatevoli tra Medioevo ed età moderna*, a cura di L. Righi, Il Mulino, Bologna 2018 (A. Clemente) » 533

IL TRASPORTO DELLA POSTA PER L'INDIA  
NELLA PRIMA METÀ DEL XIX SECOLO.  
IMPRENDITORIALITÀ E TECNOLOGIA NELLA STORIA  
DELLA OVERLAND ROUTE

Nel corso dei primi decenni dell'Ottocento il servizio postale volge verso una decisa modernizzazione a partire dai paesi dell'Europa occidentale. L'introduzione del vapore, insieme con le numerose acquisizioni tecnologiche che operano nel settore, risulta un elemento fondamentale per la crescita delle spedizioni postali. La storia della Overland Route descrive i primi tentativi, da parte di imprenditori e grandi compagnie di navigazione, spesso sostenute da sussidi statali, di stabilire un servizio regolare fra Gran Bretagna e India, in un'ottica sia economica sia di egemonia politica globale.

Primo Ottocento, servizio postale, navigazione a vapore, Overland Route, India

During the first decades of the XIXth century the mail service moves towards a very huge modernization, starting from the Western European countries. The advent of steam, together with the several technological achievements, which operated in this sector, seems to be a fundamental agent for the growth of every postal dispatches. The history of the Overland Route describes the first efforts, by single entrepreneurs and big shipping companies, often subsidised by the State, to establish, a regular service between Great Britain and India, in a context both economic and inspired to a global political hegemony.

Early XIX<sup>th</sup> century, mail service, steam shipping, Overland Route, India

*Un'epoca nuova per la posta*

L'introduzione nel XIX secolo del concetto di servizio pubblico in ambito postale per la prima volta mette a disposizione per tutti i diritti postali. Un'accentuata centralizzazione amministrativa con una crescente attenzione alla normativa, un forte potenziamento degli organici, più fitte reti distributive e un numero maggiore di uffici ridi-

segnano nella prima metà dell'Ottocento il sistema di comunicazione più antico. Con un processo di progressiva democratizzazione del servizio, la spedizione di corrispondenze diventa in questi anni una risorsa non più elitaria. Pur compresa all'interno della sfera del monopolio statale, spesso viene lasciata alla libera iniziativa tramite l'istituto della concessione, ma senza con ciò derogare al principio di base. Per entrambi i soggetti, lo Stato e il mercato, la posta diviene in sostanza un affare economico. Tenuto conto anche dell'avvio definitivo del processo di progressivo adeguamento ed omogeneizzazione delle tariffe, in virtù anche dei numerosi trattati internazionali firmati, in pratica l'Ottocento segna per la posta l'entrata ufficiale in un'epoca di decisa modernizzazione, in cui l'utilizzo si rende sempre più diffuso con un rilevante aumento degli utenti e del volume della corrispondenza distribuita.

### *Il vapore*

La storia della prima navigazione a vapore è nota e ampiamente trattata dagli studiosi<sup>1</sup>. La transizione dalla vela al vapore, seppur lenta e contrastata, fu, insieme con il successivo passaggio dal legno al ferro verso la metà del secolo, uno dei grandi nodi delle comunicazioni marittime nella prima metà dell'Ottocento in una chiave di decisa modernizzazione del sistema globale<sup>2</sup> e di drastico abbassamento dei tempi di percorrenza<sup>3</sup>. Il servizio postale ricavò dall'applicazione del vapore – ferrovie e navigazione – un vantaggio enorme, che ne trasformò definitivamente i caratteri. Dal punto di vista economico alcuni elementi costituivano un limite effettivo ad un largo e facile impiego del vapore nei viaggi per nave. I costi complessivi di gestione infatti erano

<sup>1</sup> Offre uno sguardo complessivo J. ARMSTRONG, D.M. WILLIAMS, *The impact of technological change: the early steamship in Britain*, Liverpool University Press, Liverpool 2011.

<sup>2</sup> J. ARMSTRONG, D.M. WILLIAMS, *The steamship as an agent of modernisation, 1812-1840*, «International Journal of Maritime History», 1 (2007), pp. 145-160.

<sup>3</sup> I tempi di percorrenza vennero significativamente abbassati fin dal periodo precedente, soprattutto grazie all'applicazione delle guaine di rame, come dimostrano P.M. SOLAR, L. HENS, *Ship speeds during the Industrial Revolution: East India Company ships, 1770-1828*, «European Review of Economic History», 20 (2016), 1, pp. 66-78. Sulla questione, cfr. anche K. RÖNNBÄCK, *The speed of ships and shipping productivity in the age of sail*, «European Review of Economic History», 16 (2013), pp. 469-489; e P.M. SOLAR, *Opening to the East: shipping between Europe and Asia, 1780-1830*, «Journal of Economic History», 73 (2013), pp. 469-489.

estremamente elevati perché risultasse un'attività conveniente: erano assai più massicci gli investimenti iniziali per l'armamento rispetto alla navigazione a vela e andava contabilizzato un costo del lavoro assai più impegnativo, per via del fatto che occorreva un equipaggio più numeroso per alimentare le caldaie. Ma soprattutto nella prima epoca del vapore pesava sui conti il consumo di gigantesche quantità di carbone, che bisognava trasportare sulla nave: per produrre una potenza di un cavallo vapore all'ora, occorreavano nei primi anni dell'applicazione del vapore alla navigazione 4 kg di carbone, quando nel 1881 ne saranno sufficienti solo 0,8. Ancora per tutti gli anni Trenta-Quaranta il problema restò irrisolto, costringendo le navi a caricare una quantità sproporzionata di carbone rispetto alle merci imbarcate. La *Hugh Lindsay*, nave di 42 metri e con una stazza di 411 tonnellate dotata di due motori da 80 cavalli ciascuno, nel 1830 sul tragitto Aden-Bombay era costretta a caricare a bordo una tale quantità di carbone che restava a mala pena spazio per l'equipaggio, i dispacci postali e le merci di maggior pregio che i piroscafi caricavano<sup>4</sup>. Negli anni Quaranta il *Britannia* per attraversare l'Atlantico bruciava 640 tonnellate di carbone e trasportava soltanto 225 tonnellate di merci. L'approvvigionamento di carbone in viaggio, esistendo ancora pochissime stazioni costiere di rifornimento, non era affatto facile; nel 1839, proprio a questi fini, il porto di Aden, sul percorso del Mar Rosso, venne occupato dagli inglesi e divenne, insieme con Perim, lo scalo principale per il rifornimento sulla via dell'Oriente<sup>5</sup>. A causa dell'impegno economico gravoso il mercato fu popolato in gran parte da grandi compagnie, come la *East India*<sup>6</sup> e la *Peninsular and Oriental Steam Na-*

<sup>4</sup> D.R. HEADRICK, *I tentacoli del progresso. Il trasferimento tecnologico nell'età dell'imperialismo (1850-1940)*, il Mulino, Bologna 1991, p. 32.

<sup>5</sup> Y. KAUKIAINEN, *Coal and Canvas: Aspects of the Competition between Steam and Sail, c. 1870-1914*, «International Journal of Maritime History», 2 (1992), pp. 175-191.

<sup>6</sup> S. SUDIPTA, *Empire of free trade: the East India company and the making of the colonial marketplace*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 1998; H.V. BOWEN, *The business of empire: the East India Company and imperial Britain, 1756-1833*, Cambridge University Press, Cambridge 2006; J. SUTTON, *The East India Company's Maritime Service, 1746-1834: Masters of the Eastern Seas*, Boydell Press, Woodbridge 2010; P.J. STERN, *The company-state: corporate sovereignty and the early modern foundation of the British Empire in India*, Oxford University Press, New York-Oxford 2011; T. ROY, *The East India Company. The world's most powerful corporation*, Allen Lane, New Delhi 2012; *The East India company, 1600-1857: essays on Anglo-Indian connection*, edited by W.A. Pettigrew and M. Gopalan, Routledge In-

*vigation* (P&O)<sup>7</sup>, e sostenuto frequentemente da sussidi statali motivati dal trasporto della posta. In seguito, grazie ai nuovi scafi di ferro, alla propulsione a elica assai più adatta delle pale per i piroscafi di lungo corso – il *Great Britain*, varato nel 1834, fu la prima grande nave moderna a dotarsene –, al motore a vapore ad alta pressione composto (*compound*) che ridusse il bisogno di combustibile, a chiglie di acciaio e al condensatore di superficie, le navi non furono più obbligate a trasportare ingenti quantità di carbone. Con questo significativo patrimonio di novità, a partire dagli anni Cinquanta le navi riuscirono così a destinare, a parità di consumo di vapore e quindi con un aumento dell'efficienza dei motori, uno spazio maggiore alle merci. Ciò risultò decisivo ai fini dello stabilimento di rotte regolari e alla trasformazione della navigazione marittima in *business* economico.

Se è vero che i due Oceani teatro delle sperimentazioni più importanti furono l'Atlantico e l'Indiano, linee a vapore comprensive del trasporto postale si diffusero dappertutto inizialmente soprattutto nel continente europeo<sup>8</sup>. Dapprima furono le linee di cabotaggio a prendere piede<sup>9</sup>, poi si moltiplicarono anche le rotte internazionali, formando rapidamente reti di comunicazioni ramificate. In particolare la rotta dell'India rappresenta un caso di grande interesse per la sua evoluzione in termini di spinte imprenditoriali, combinazione di mezzi di comunicazione ed equilibri geopolitici.

Lo sviluppo della navigazione a vapore ovviamente non rispon-

dia, New Delhi 2016; I. BARROW, *The East India Company, 1600/1858. A short history with documents*, Hackett Publishing Company, Indianapolis 2017.

<sup>7</sup> Fondata nel 1834, inizialmente come *Dublin and London Steam Packet*, da Brodie McGhee Willcox (1786-1862) e Arthur Anderson (1792-1868), divenne poi dal 1840 *Peninsular and Oriental Steam Navigation*. Sulla storia di questa compagnia, cfr. B. CABLE, *A hundred year history of the P&O. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, 1837-1937*, Nicholson & Watson, London 1937; R. KIRK, *The postal history of the P&O service to the peninsula*, Royal Philatelic Society, London 1987; D. HOWARTH, S. HOWARTH, *The story of P&O the Peninsular and Oriental steam navigation company*, Weidenfield and Nicolson, London 1994; F. HARCOURT, *Flagships of imperialism. The P&O Company and the politics of empire from its origins to 1867*, Manchester University Press, Manchester 2013.

<sup>8</sup> Per quanto concerne il Tirreno, cfr. U. DEL BIANCO, *Le comunicazioni postali marittime del Mar Tirreno*, Editrice Elezeviro, Padova 2016.

<sup>9</sup> *Coastal shipping and the European economy 1750-1980*, edited by J. Armstrong and A. Kunz, Verlag Philipp Von Zabern, Mainz 2002. Sulla Gran Bretagna, cfr. J. ARMSTRONG, *The vital spark. The British coastal trade, 1700-1930*, Liverpool University Press, Liverpool 2009.



deva soltanto a scelte tecnologiche ed economiche, ma anche a logiche di natura politica ed imperialistica in grado di modellare gli equilibri di potere ottocenteschi. Sullo scacchiere internazionale le grandi potenze misuravano la propria forza anche sulla base della capacità di sfruttare la trazione a vapore, che si configura in ultima istanza come garante del potere coloniale.

### *Il trasporto della posta*

Il rapporto fra l'introduzione della navigazione a vapore e il trasporto della posta non appare ancora sufficientemente messo in luce dalla storiografia italiana<sup>10</sup>. Rappresentò in realtà una vera rivoluzione: da un lato ne facilitò la distribuzione, ridisegnando completamente le rotte, per comprensibili motivi legati alla superiorità tecnologica del nuovo tipo di trazione, e dall'altro contribuì a rendere il trasporto della posta un affare economicamente sempre più conveniente e quindi conteso. Ospite fisso, prezioso e necessario su piroscafi e velieri, la posta godeva di un trattamento privilegiato: ogni governo, in pratica, obbligava le compagnie marittime a destinare una parte della propria stiva alla custodia di dispacci e plichi. I primi servizi regolari di navigazione marittima postale gestiti da compagnie private e sussidiati dallo Stato si svilupparono prima nel nord dell'Europa, dove le condizioni climatiche spesso rendevano più difficili le comunicazioni via terra. Dal 1819 una nave postale a vapore univa regolarmente Copenaghen con Kiel; due anni dopo Stralsund veniva collegata con Turku. Fra Svezia, Finlandia e Russia fin dagli anni Venti funzionarono collegamenti a vapore di cabotaggio finalizzati prevalentemente al trasporto della posta da parte di compagnie private. Con lo stesso obiettivo nel 1821 l'amministrazione postale inglese avviava l'utilizzo dei primi bastimenti a vapore fra Holyhead e Dublino e fra Dover e Calais. Nel 1834 il *Post Office* britannico – cui nel 1837 subentrava l'*Ammiragliato* nel rapporto con le compagnie private – affidava le prime

<sup>10</sup> A. GIUNTINI, *Il trasporto della posta*, in *Le Poste in Italia*, 1, *Alle origini del servizio pubblico, 1861-1889*, a cura di V. Castronovo, Editori Laterza, Roma-Bari 2004, pp. 159-187; Id., *La navigazione a vapore e il trasporto della posta all'epoca della prima rivoluzione industriale. Un profilo d'insieme*, in *Posta per Aldo. Scritti di amici in onore di Aldo Cecchi per il suo ottantesimo compleanno*, Istituto di studi storici postali, Prato 2011, pp. 81-120.

concessioni per il trasporto della posta alla *General Steam Navigation* per la tratta Londra-Rotterdam-Amburgo e l'anno successivo all'*East India* per il tragitto fra Suez e Bombay. Da questo momento la posta verrà ceduta ai privati con il pagamento da parte del governo britannico di sussidi consistenti, senza i quali, per via soprattutto del perdurante elevato consumo di combustibile, non si sarebbe potuta impiantare nessuna intrapresa nel settore. Era ordinaria amministrazione quindi che le compagnie sussidiate cercassero di fare *tabula rasa* del mercato in cui operavano a caccia di un monopolio di fatto, oppure stabilissero accordi di cartello in modo da spartirsi la torta offerta dai vari governi. I sussidi, che ovviamente prevedevano una serie di stretti e continui controlli da parte di chi li erogava, erano così generosi, da impedire effettivamente l'ingresso nel mercato di nuovi *competitors*, falsandone dunque i meccanismi. La politica, inaugurata dalla Gran Bretagna, delle concessioni con sussidi – che duravano di regola dai 7 ai 12 anni – venne poi seguita in Europa dalle maggiori potenze, Italia compresa, fornendo un impulso decisivo al trasporto della posta e al tempo stesso contravvenendo alle regole liberoscambiste. Dagli anni Trenta il trasporto postale si estendeva anche al Mediterraneo; città come Cadice, Genova e Napoli furono fra le prime ad avviare collegamenti marittimi postali regolari per iniziativa di compagnie private. A Genova operava la *Società Sarda*, mentre a Napoli aveva la propria sede la *Pacchetti a Vapore delle Due Sicilie*. Del resto i ricavi forniti dalla posta di per sé non potevano bastare a garantire profitti per le compagnie. Pascal Griset e Daniel Headrick non hanno esitato a definire i contratti postali un «hidden support provided»<sup>11</sup>. Nel 1867 la *P&O* riceveva dal governo britannico la somma di 450.000 sterline di sovvenzioni per le rotte postali attivate, che ammontava al totale concesso da Londra per il trasporto della posta. Adottando una tale ibrida modalità fra libero mercato e intervento dello Stato, gli inglesi si collocarono e restarono stabilmente alla guida della navigazione oceanica internazionale. Al sopraggiungere degli anni Cinquanta l'intero globo era coperto da contratti di trasporto postale in buona parte sussidiati con una prevalenza schiacciante delle imprese inglesi. Furono solo i miglioramenti tecnologici progressivamente introdotti sulle navi a permettere di contenere i costi, diminuendo quindi la dipendenza dai sussidi e aumentando la concorrenza.

<sup>11</sup> P. GRISET, D. HEADRICK, *Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1838-1939*, «Business History Review», 3 (2001), p. 544.

*La strada dell'India*

Una lettera spedita all'inizio del XIX secolo dalla Gran Bretagna prima dell'avvento del vapore giungeva in India nel giro di 5-8 mesi dopo aver compiuto il dispendioso periplo dell'Africa per un totale di oltre 11.000 miglia<sup>12</sup>. In seguito all'applicazione del vapore alla navigazione presero corpo le prime iniziative imprenditoriali nel settore, soprattutto proprio nella maggiore colonia britannica. Nel 1822 si formava a Calcutta la *Society for the Encouragement of Steam Navigation between Great Britain and India* con lo scopo di favorire una linea marittima a vapore che accorciasse il tragitto fra la madre patria e la sua principale colonia. L'anno successivo vennero raccolte 69.903 rupie destinate a finanziare l'intrapresa e fu promesso un premio di 100.000 rupie a chi fosse riuscito a compiere quattro viaggi fra il Bengala e l'Inghilterra a una media di 70 giorni per viaggio. L'incarico di armare una nave e organizzare il servizio di navigazione venne affidato all'ufficiale di marina James Henry Johnston, già fervente sostenitore della navigazione a vapore<sup>13</sup>. Appoggiato dal governatore della colonia indiana lord Amherst, Johnston operò sul mercato londinese alla ricerca di capitali e in breve tempo riuscì a mettere in piedi una compagnia con un capitale di 200.000 sterline: case finanziarie e commerciali attive sulla piazza londinese acquistarono 500 azioni da 64 sterline l'una. La nave prescelta fu l'*Enterprise*, fra le prime navi a vapore inglesi concepite per la navigazione oceanica costruita in Inghilterra per conto di due case commerciali, la *Gordon and Maudslay Sons and Field*. Realizzata in legno, misurava 140 piedi di lunghezza e possedeva una stazza di 479 tonnellate; insieme con le vele montava anche una caldaia di rame e due motori da 60 cavalli di potenza l'uno. Il 16 agosto 1825 muoveva dall'Inghilterra alla volta dell'India

<sup>12</sup> D. THORNER, *Investment in Empire: British Railway and Steam Shipping Enterprise in India, 1825-1849*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 1950; H. ROBINSON, *Carrying British mail overseas*, George Allen & Unwin, London 1964; K. BAKER, *Military mails at the Cape of Good Hope 1795-1870*, Reijger Publishers, Cape Town 1985.

<sup>13</sup> *Il vapore e la rotta via terra per l'India*, in D.R. HEADRICK, *Al servizio dell'impero. Tecnologia e imperialismo europeo nell'Ottocento*, il Mulino, Bologna 1984, p. 142 e sgg.; ID., *Power over peoples. Technology, environment, and western imperialism, 1400 to the present*, Princeton University Press, Princeton 2010; N. SINHA, *Communication and Colonialism in Eastern India: Bihar, 1760s-1880s*, Anthem Press, London-New York-New Delhi 2012. Cfr. anche le considerazioni coeve di J. SEAWARD, *Observations on the advantages and possibility of successfully employing steam power in navigating ships between this country and the East Indies*, London 1829.

passando per il Capo; recava 17 passeggeri e numerosi dispacchi ufficiali da consegnare al proprio arrivo a Calcutta. Il viaggio inaugurale fu un fallimento: vennero sbagliati i calcoli relativi al peso del carbone, che per giunta fu collocato a bordo in maniera tale da rallentare l'andatura, e poi finì, costringendo la nave ad issare le vele. All'*Enterprise* ci vollero 113 giorni – 10 dei quali all'ancora, 40 a vela e 62 a vapore – per raggiungere il 7 dicembre la città bengalese, ben al di là di quanto il bando esigeva<sup>14</sup>. Un altro gruppo, non meno attivo, si stava mobilitando nella stessa epoca a Bombay con l'obiettivo di passare per il Mar Rosso piuttosto che per il Capo, proponendo per la prima volta l'alternativa che poi prevarrà. La spinta proveniva da inglesi residenti e dalla borghesia indiana più dinamica; il governatore di Bombay, Mountstuart Elphinstone, fra il 1825 e il 1826 si attivava presso la *East India* al fine di stabilire una linea a vapore per Suez. Sotto lo stimolo del funzionario britannico furono attentamente perulate, da parte della Marina Indiana, le coste dell'Arabia e del Mar Rosso in modo da avere un quadro completo delle condizioni della navigazione, ma nessun collegamento venne stabilito. Nel dicembre 1828 John Malcolm, successore di Elphinstone, progettando insieme al fratello Charles un viaggio fra l'India e la Gran Bretagna con l'*Enterprise* in 34 giorni, si premurava di stabilire un deposito di carbone sulla strada, a Mokha in Arabia. La via era aperta: nel febbraio 1829 la *Thetis* comandata da Robert Moresby, la nuova creatura a vapore della Marina Indiana, navigava fino a Suez e fissava alcune basi per il rifornimento ad Aden, Gedda e Kosseir. Nel marzo 1830 lo *Hugh Lindsay* sotto il comando di James Wilson si metteva in mare alla volta della Gran Bretagna e in 59 giorni consegnava la posta caricata a Bombay<sup>15</sup>. La via di Suez era evidentemente mista; obbligava, cioè, al trasbordo dei passeggeri e della posta, che raggiungevano Alessandria via terra. Dunque la varietà delle tappe del viaggio necessitava di un'organizzazione apposita. Inoltre la rotta per il Mar Rosso suscitava dubbi anche in merito alla sua sicurezza, soprattutto a causa dello scarso favore dimostrato dalla Porta nei riguardi della presenza di flotte straniere in uno specchio di mare che non voleva violato. E poi

<sup>14</sup> C.A. GIBSON-HILL, *The Steamers Employed in Asian Waters, 1819-39*, «Journal of the Royal Asiatic Society, Malayan Branch», 27 (1954), 1, pp. 120-162.

<sup>15</sup> R.J. BLYTH, *Aden, British India and the development of steam power in the Red Sea, 1825-1839*, in *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, edited by D. Killingray, M. Lincoln and N. Rigby, Boydell and Brewer, Rochester 2004, pp. 68-83.

ancora l'instabilità dei venti, i fondali spesso inadatti per le ancore, la barriera corallina e gli scogli emergenti e infine i pirati. Anche per tutto questo, nonostante gli esperimenti, negli anni Trenta la direzione del Capo, dalle quattro alle sei settimane la durata del viaggio, restava ancora di gran lunga quella preferita<sup>16</sup>.

Esisteva al tempo un'altra possibilità per la posta, senza doppiare il Capo, che transitava a cura della *East India* per il Golfo Persico, passando per Corfù, Costantinopoli, Aleppo e Baghdad<sup>17</sup>. Il lungo viaggio per mare fino a Bombay, di quella che venne chiamata via dell'Eufrate, aveva inizio a Bassora. Se nella rotta del Capo i rischi provenivano dal tratto marittimo, per quanto concerne la rotta dell'Eufrate era il tragitto terrestre a presentare le insidie maggiori. La via mesopotamica – che significava per la Gran Bretagna occupare stabilmente un'area altamente strategica contesa con la Russia – richiedeva tempi di percorrenza fra le 14 e le 20 settimane fra Londra e l'India; venne sponsorizzata da William Patrick Andrew (1806-1887)<sup>18</sup> e dal capitano d'artiglieria dell'esercito britannico Francis Rawdon Chesney (1789-1872)<sup>19</sup>, che nel 1835 avviavano due battelli a vapore, l'*Euphrates* e il *Tigris*, lungo il grande fiume, subendo gravi atti di sabotaggio da parte di alcune popolazioni arabe locali. Nel 1836 la spedizione sull'Eufrate era pronta; la stazione postale fu stabilita ad Aleppo,

<sup>16</sup> H.L. HOSKINS, *British routes to India*, Frank Cass, London 1966; G.I. KHAN, *Attempts at Swift Communication Between India and the West Before 1830*, «Journal of the Asiatic Society of Pakistan», 16 (1971), 2, pp. 117-158; I. LUZZANA CARACI, *La via delle Indie e il canale di Suez*, in Luigi Negrelli ingegnere e il canale di Suez. Atti del Convegno internazionale Primiero 15-17 settembre 1988, a cura di A. Leonardi, Società di studi trentini di scienze storiche, Trento 1990, pp. 160-175; S. SEARIGHT, *Steaming East: The Forging of Steamship and Rail Links Between Europe and Asia*, Bodley Head, London 1991.

<sup>17</sup> W.F. AINSWORTH, *The Euphrates Valley Railway*, Adams&Francis, London 1872.

<sup>18</sup> W.P. ANDREW, *European interests in the Euphrates Valley route: a compilation*, H. Allen, London 1861; e ID., *The Euphrates valley route to India in connection with the central asian question*, W. Mitchell and co., London 1873.

<sup>19</sup> F.R. CHESNEY, *Narrative of the Euphrates expedition carried on by the order of the British government during the years 1835, 1836 and 1837*, Longmans, London 1868. Riporta i viaggi di Chesney un geografo attivo nell'Italia preunitaria, F.C. MARMOCCHI, *Viaggio nelle contrade di Mesopotamia di Caldea e di Assiria del colonnello Chesney e viaggio a Meroe in Etiopia dell'Hoskins*, Fratelli Giachetti, Prato 1845; e *Viaggi del Volney, del Chesney e dell'Hoskins in Oriente, in Africa e nel Nuovo Mondo*, Tipografia Giachetti, Prato 1845. Su Marmocchi, cfr. R. PALLINI, *Francesco Costantino Marmocchi (1805-1858)*, Regione Toscana Edizioni dell'Assemblea, Firenze 2011.

ma un incidente bloccò tutto: nel maggio un uragano improvviso travolse il *Tigris*, provocando la morte di 20 viaggiatori che erano a bordo. Si salvò Chesney, anch'egli sulla nave, e andarono perdute gran parte delle strumentazioni e le indispensabili mappe. Lo *Euphrates* si trovò dunque a navigare da solo, trasportando con soddisfazione passeggeri e soprattutto posta, fino a che non venne anch'esso bloccato da un incidente. Riguardo i tempi di percorrenza della spedizione della posta, il bilancio non era favorevole; la spedizione comunque aggiunse una notevole mole di informazioni di varia natura sull'area interessata. Ma nel giugno 1837 la Commissione nominata dalla Camera dei Comuni per investigare sul percorso migliore per l'India classificava decisamente in subordine la via per l'Eufrate<sup>20</sup>.

«*Care of Mr. Waghorn*»<sup>21</sup>

Thomas Fletcher Waghorn (1800-1850)<sup>22</sup> rappresenta un'anomalia nel panorama del trasporto della posta per l'India nella prima metà del secolo. Considerato il padre della *Overland Route*<sup>23</sup>, sfidando le grandi compagnie si rese protagonista di una serie di viaggi avventurosi, testimoniati nei suoi scritti<sup>24</sup>, comprensivi dell'attraversamento del

<sup>20</sup> Lo stesso Chesney fu messo da una parte a favore di Henry Blosse Lynch, il quale passò al comando dell'*Euphrates*, cui si accompagnarono nel 1840 altre tre navi: *Assyria*, *Nitocris* e *Nimrod*.

<sup>21</sup> Come appariva sulla copertina dei plichi, di cui Waghorn curava la spedizione.

<sup>22</sup> P.E. CLUNN, *Lieutenant Waghorn. R.N., Pioneer of the Overland Route to India. A biographical sketch*, G.W. Wheatley & Co., London 1892; M. SANKEY, «*Care of Mr. Waghorn*». *A biography*, The postal history society, London 1964; L.D. BIOLATO, *La "posta europea" nel contesto della storia postale dell'Egitto nel sec. XIX (1820-1865)*, Libreria Giovanni Carnevali, Foligno 1996, pp. 845-869; S. SEARIGHT, *A Waghorn Letter Book for 1840*, «*Journal of the Royal Asiatic Society*», 2 (1997), pp. 229-248; A. ASHBEE, *Zeal unabated. The life of Thomas Fletcher Waghorn (1800-1850)*, Snodland 2016.

<sup>23</sup> Sul tema cfr. il lavoro seminale di E. DI NOLFO, *Il problema delle comunicazioni tra India e Gran Bretagna prima dell'apertura del canale di Suez: l'Overland Route*, «*Economia e Storia*», 2 (1959), pp. 164-182. Di utile consultazione anche il più anziano J.K. SIDEBOTTOM, *The Overland Mail. A postal historical study of the mail route to India*, The postal history society, London 1948.

<sup>24</sup> *Steam navigation to India, by the Cape of Good Hope. Mr. Waghorn's (of the Bengal Pilot Service) documents and papers relative to steam communication to India, by the Cape of Good Hope*, Whittingham, London 1829; *Particulars of an Overland Journey from London to Bombay, by way of the Continent, Egypt and the Red Sea*, London 1831; T.F. WAGHORN, *Steam navigation to India, via Egypt and Red*

deserto una volta sbarcati ad Alessandria. In sostanza si trattava della sfida di un singolo imprenditore ai grandi giganti del tempo nel settore del trasporto. Protagonista di una carriera nella Marina inglese estremamente rapida, Waghorn divenne giovanissimo rappresentante della *East India*, con la quale ebbe rapporti tormentati e concorrenziali tutta la vita. Tenace sostenitore dell'idea di ridurre i tempi di collegamento fra l'India e l'Europa, dalla fine degli anni Venti prendeva a viaggiare in Oriente, assumendo una conoscenza vasta di ogni aspetto della navigazione a vapore. Appoggiato dai commercianti di Calcutta e di Madras e con l'appoggio del governo del Bengala, Waghorn intuì la rilevanza economica e politica di un collegamento postale veloce e regolare fra Europa e subcontinente indiano, che la progressiva messa a punto della navigazione a vapore ormai consentiva, optando per il passaggio per l'Egitto piuttosto che per il Capo con un programma definito: tempo di percorrenza di 70 giorni, navi di dimensioni sulle 280 tonnellate, frequenti scali per rifornirsi di combustibile lungo il percorso. Nell'estate del 1828 Waghorn fondava a Calcutta lo *Steam Navigation Fund*, con il quale cercò di raccogliere nel mercato dei capitali londinesi le 12.000 sterline necessarie per avviare l'iniziativa, mentre da parte del *Post Office* non provennero segnali di interessamento. Preparato a lungo, finalmente il viaggio verso l'Oriente per conto della *East India* aveva inizio nell'autunno del 1829. Si trattava del primo viaggio per la *Overland Route* e Waghorn sapeva che avrebbe avuto un effetto dimostrativo decisivo. Da Londra Waghorn si diresse a Parigi e a Trieste per via di terra in nove giorni e mezzo: chiuso il passo del Sempione, fu costretto a passare per il Cenisio, allungando il percorso di 70 miglia. Dal porto giuliano – raggiunto per via di terra da Venezia visto che il servizio per nave era sospeso – si imbarcava su una nave spagnola per Alessandria, dove giungeva in 16 giorni; da Alessandria proseguiva per Suez, di nuovo sulla terra, e infine muoveva alla volta di Bombay con non pochi problemi per il mancato arrivo dell'*Enterprise*. Recava finalmente con sé alcuni dispacci ufficiali dall'*East India* e diretti nel subcontinente in-

*Sea*, London 1835; *Egypt as it is in 1837*, Smith Elder and Cornhill, London 1837; *Egypt as it is in 1838*, Smith Elder and Cornhill, London 1838; *Overland mails to India, China, etc. The acceleration of mails (once a fortnight) between England and the East Indies, and vice versa. By Lieut. Waghorn R.N. general agent for steam intercourse via Egypt and the Red Sea, between England, India, Ceylon, China*, Smith Elder and Cornhill, London 1843; *Overland guide to India by three routes to Egypt*, Smith Elder and Cornhill, London 1844; *Map of Waghorn and Co.'s Overland Routes for Indian Passengers*, Smith Elder and Cornhill, London 1846.

diano, consegnatigli, dopo un lungo tira e molla, dall'amministrazione postale britannica poco propensa a dargli fiducia. Il 21 marzo 1830 giungeva in India a bordo del *Thetis* dopo un viaggio di quattro mesi e ventun giorni, evidentemente troppi, compreso un periodo di malattia di sei settimane contratta in viaggio, ma per la prima volta Waghorn aveva mostrato la fattibilità della *Overland Route*<sup>25</sup>.

Il viaggio di Waghorn ebbe il merito di contribuire ad aprire una nuova via nei collegamenti con l'India e nel corso degli anni Trenta vennero organizzati altri viaggi sulla rotta Bombay-Suez, con una cadenza spesso anche mensile. Nel 1834 veniva costituito dal Parlamento britannico un comitato apposito per studiare la questione della navigazione a vapore fra India e Gran Bretagna; presieduto da lord Glenely, sostenne in pratica la direzione di Suez non senza tentennamenti e incertezze, tanto che venne deciso di non concedere sussidi. Così senza l'appoggio di una grande compagnia il *Bengal pilot* non sarebbe riuscito a procedere. La *East India* infatti si dimostrava ancora riluttante ad investire sulla *Overland Route*, che continuava a riservare non poche difficoltà specialmente in merito al tratto egiziano via terra. Nel 1837 comunque la grande compagnia di navigazione stabiliva un servizio regolare sulla rotta Bombay-Mar Rosso.

### *L'attraversamento del deserto*

La grande novità introdotta da Waghorn era l'organizzazione del viaggio di attraversamento del deserto. Il tragitto terrestre fra Alessandria e Suez riservava scomodità e insidie ai viaggiatori che vi si avventuravano: sole, insetti, stanchezza per le molte ore passate in groppa a cammelli, cavalli o asini rendevano il viaggio oltremodo complicato, duro e faticoso. Per questo fiorivano pubblicazioni zeppe di consigli ai viaggiatori su cosa portarsi dietro: dagli oggetti di uso quotidiano – «utensili da cucina, piatti di stagno, coltelli e forchette, una bacinella e così via, e poi un materassino leggero, lenzuoli e federe, senza dimenticare mantelli e coperte, due o tre libri [...] tanti strumenti per disegnare; meno vestiti possibile, sebbene siano indispensabili un paio di ricambi, uno per rendere visita ai consoli, ai pascià e ai dignitari, e l'altro da strapazzo, per l'uso quotidiano» – al cibo e ai medicinali, come «un po' di riso, curry in polvere e pere di cayenna e chinino in

<sup>25</sup> R. MASCIA, *La valigia delle Indie Londra-Brindisi-Bombay*, Tiemme, Manduria 1985, p. 10.



pillole»<sup>26</sup>. Inoltre l'attraversamento era sottoposto alle mille richieste di permessi, soprattutto per la navigazione del Nilo, che il governo egiziano rilasciava spesso sulla base di capricci e decisioni contrastanti a seconda di chi li domandava<sup>27</sup>.

Dal 1840, fino al 1868 quando fu inaugurata la ferrovia fra Zagazig e Suez via Ismailia che tagliava fuori la capitale egiziana dal percorso<sup>28</sup>, il viaggio per via di terra veniva diviso in tre sezioni: la prima andava da Alessandria fino ad Afteh, dove posta e viaggiatori salivano a bordo di grandi barconi, in grado di ospitare dieci passeggeri, barconi che venivano trainati da bastimenti a vapore, ma talvolta anche da cavalli, lungo il canale Mahmoudieh, lungo 48 miglia e che, aperto nel 1819, giungeva fino al Cairo, dove il pernottamento era previsto al *Great Eastern Hotel*, gestito dall'impresa inglese Briggs. Per il tragitto dalla capitale a Suez, 15 ore di viaggio, si ricorreva a quadripedi di ogni genere per un tratto di 80 miglia, lungo le quali si spostavano carovane composte anche da 3.000 animali. Lungo il percorso erano disseminate sette stazioni di posta, gestite direttamente dallo stesso Waghorn, ma di proprietà del pascià, che ospitavano per la notte i viaggiatori esausti. Nel complesso il sistema ricettivo non era per nulla sufficiente, per la qualità non eccelsa e tenuto conto anche del crescente numero di viaggiatori. Le cose migliorarono sensibilmente dopo il 1840, quando la strada fu in grado di permettere il transito di veicoli a ruote<sup>29</sup>.

Con la metà degli anni Trenta è possibile parlare di una prima regolarizzazione del servizio, che chiudeva la lunga fase della sperimentazione fatta di studi e soprattutto di viaggi di prova, che ebbero il merito anche di colpire profondamente l'opinione pubblica del tempo, lanciando la questione della navigazione a vapore per l'India e facen-

<sup>26</sup> A. BRILLI, *Viaggio in Oriente*, il Mulino, Bologna 2009, p. 196. La memorialistica al riguardo, anche in lingua italiana, è molto vasta; ricordiamo, fra i tanti, un personaggio come Amalia Nizzoli, unica donna che in questi anni si avventurò nel viaggio attraverso l'Egitto: A. NIZZOLI, *Memorie sull'Egitto e specialmente sui costumi delle donne orientali e gli harem scritte durante il suo soggiorno in quel paese (1819-1828)*, a cura di S. Pernigotti, La mandragora, Imola 2015.

<sup>27</sup> BIOLATO, *La "posta europea" nel contesto della storia postale dell'Egitto*, pp. 867-868.

<sup>28</sup> O.M. ETTOUNEY, *Railways along the Nile. The Early Years, 1851-1879*, «Railroad History», 202 (2010), pp. 60-69.

<sup>29</sup> A.K. ELWOOD, *Narrative of a journey overland from England, by the continent of Europe, Egypt and the Red Sea to India including residence there and voyage home in the years 1825, 1826, 1827 and 1828*, Henry Colburn and Richard Bentley, London 1830.

done un tema di grande attualità<sup>30</sup>. Nel febbraio 1835 Waghorn riusciva a stabilire il primo servizio postale privato regolare sulla *Overland Route*<sup>31</sup>. L'indomito Waghorn riuscì ad organizzare il servizio senza appoggiarsi a nessuna grande compagnia marittima e a proprie spese, privo com'era di sostegni e sussidi. In tal modo si poneva in concorrenza con la Corona stessa, almeno sul tratto di terra fra Alessandria e Suez, fino a quel momento gestito in via ufficiale per conto del governo dal console inglese al Cairo. Per questo motivo gli toccò costantemente destreggiarsi fra le molte autorizzazioni che il governo inglese rilasciava. In pratica, in seguito all'iniziativa di Waghorn, avveniva una svolta importante: il *Post Office* britannico ammetteva la via dell'Egitto per la spedizione della corrispondenza, attraverso Malta, ancora nelle mani della Corona, aprendo ai privati per il trasporto da Alessandria al Cairo e a Suez. Quanto si trattasse di una decisione definitiva, veniva testimoniato dal fatto che l'*Ammiragliato* metteva in cantiere sei nuove navi a vapore espressamente per il servizio nel Mediterraneo.

La soluzione ideata da Waghorn fu per diversi anni vincente: la corrispondenza contraddistinta dalla dicitura «care of Mr. Waghorn» viaggiava più speditamente e con tariffe più convenienti – chiedeva 12 sterline per l'intera tratta da Alessandria a Suez, meno degli altri – di quelle governative e delle altre imprese che si lanciarono nella stessa avventura. Il suo servizio durò con successo dal 1836 al 1842, alternando inevitabilmente momenti favorevoli a difficoltà di varia natura. In un'occasione particolarmente fortunata riuscì a far arrivare la corrispondenza da Bombay a Londra in 47 giorni, a fronte di una media altrimenti ben più alta<sup>32</sup>.

<sup>30</sup> F. SHEER, *The cape of Good Hope versus Egypt or political and commercial considerations on the proper line of steam communication with the East Indies*, London 1839; A. HENDERSON, *Account of the rise and progress of the present system of contracting for the conveyance of the public mails by private steam vessels*, London 1847.

<sup>31</sup> Nell'occasione Waghorn diffondeva una circolare, nella quale invitava a consegnargli qualunque tipo di corrispondenza, che avrebbe recapitato personalmente: «I shall be happy to accept all letters which your company or your friends wish to send by this rapid route».

<sup>32</sup> Fra il 1838 e il 1839, calcola Sidebottom, la media era stata rispettivamente verso Est di 74 giorni e verso Ovest di 64 (SIDEBOTTOM, *The Overland Mail*, p. 67).

*Nascita di un mercato della navigazione*

Se ancora nel primo decennio del dibattito sul vapore la questione rivestiva prevalentemente i tratti della disputa commerciale, in quello successivo si imposero anche i contorni politico-strategici: si comprendeva come dalla direzione della rotta anglo-indiana dipendesse strettamente il destino del dominio coloniale britannico. Il trasporto della posta era considerato un asse di comunicazione decisivo, cui era impossibile rinunciare, e di valore strategico. Resta il fatto che l'impulso fornito da Waghorn favorì la nascita di un vero mercato della navigazione verso l'India, per la quale la posta rimaneva il bene più prezioso da trasportare. Ciò permette di capire il forte coinvolgimento della mano pubblica in un paese come la Gran Bretagna, ma anche in Francia la vicenda possiede contorni analoghi. Il governo infatti prevede la cessione del servizio postale sussidiato alle *Messageries Maritimes*, compagnia attiva nel Mediterraneo fin dal 1837, e alla *Compagnie Générale Transatlantique*, che si spartirono l'interessante mercato del Mediterraneo, dell'Oceano Atlantico e di quello Indiano, entrambe nei fatti *longa manus* dello Stato francese<sup>33</sup>. Nel giro di pochi anni la rete francese nel mondo si accrebbe, coprendo in pratica ogni continente: nel 1862 erano inaugurate le linee postali per l'Indocina, gestite dalle *Messageries Impériales*; e due anni dopo quelle per Calcutta, Batavia, Yokohama e Shanghai. L'estensione del servizio postale a Hong Kong nel 1863 segnava la fine del monopolio detenuto dalla P&O dal 1845.

La posta per l'India dunque funzionò da catalizzatore per un'imprenditoria vivace. Fra le imprese che si lanciarono nell'iniziativa operò nel mercato la *Hill & Raven*, che, già prima che lo organizzasse Waghorn, gestiva un servizio di chiatte trainate da cavalli sul canale Mahmudieh, aperto da Mohammed Alì e migliorato a più riprese. Il complicato sistema prevedeva che ad Afteh, dove il canale proveniente da Alessandria confluiva, avvenisse il trasbordo su piccole barche a vela fino al Bulacco e di là prima al Cairo e poi per via di terra fino a Suez. Waghorn verso la metà del 1841 cercò senza successo un accordo con la *Hill & Raven*, ma la concorrenza spietata proveniva dalle grandi compagnie, come la *East India*, con la quale i rapporti

<sup>33</sup> M.-F. BERNERON-COUVENHES, *The internationalisation of Messageries Maritimes steamship company from 1851 to 1914: the defense of the French flag overseas*, in *Transnational companies (19<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries)*, edited by H. Bonin, C. Bouneau, L. Cailluet, A. Fernandez e S. Marzagalli, Éditions P.L.A.G.E., Paris 2002, pp. 289-300.

furono sempre conflittuali. Nel 1837 – il momento del passaggio dal monopolio di fatto detenuto dalla *East India* alla privata pubblica – il *Post Office* e la *East India* si accordavano definitivamente per la gestione del servizio postale per l'Egitto, affidato tramite contratto comprensivo di un congruo sussidio e in parte subappaltato dalla compagnia. Fu nella parte di viaggio terrestre che Waghorn trovò maggiore spazio, quello di cui cioè la grande compagnia tendeva a disinteressarsi, mantenendo invece nelle proprie mani i due tratti di navigazione. Nel corso degli anni indicati i ruoli dei due soggetti si confondono, al punto che non è facile stabilire in quale periodo Waghorn fosse solo imprenditore e in quale invece operasse per conto della compagnia e ancora in quale entrambe le funzioni risultassero in conflitto. La differenza casomai consisteva nell'oggetto del trasporto: da imprenditore Waghorn si dedicava esclusivamente alla posta, mentre da agente della compagnia rientrava nei suoi compiti anche il trasporto di merci e passeggeri. Gli ostacoli oggettivi e la concorrenza misero alle corde Waghorn; alla fine l'appassionato inventore della *Overland Route* cedette; se indiscutibilmente per un verso la sua intuizione aveva ottenuto il più alto apprezzamento, per un altro però non gli era riuscito di farla fruttare economicamente. Moriva nel 1850 rovinato dagli enormi investimenti profusi nella precoce e visionaria idea di comunicazioni con l'Oriente.

Alla lunga furono le grandi compagnie a dominare il campo<sup>34</sup>, in cui si confrontavano più soggetti, contribuendo ad abbassare costi e tempi di percorrenza, in virtù anche dei continui miglioramenti tecnologici. Gli elevati investimenti necessari per mettere in piedi un servizio costoso come quello marittimo a vapore operavano inesorabilmente una severa selezione, permettendo alle grandi società di avvantaggiarsi. Era decisivo organizzare nel modo più razionale possibile il carico senza lasciare spazi vuoti e senza destinarne troppo al carbone, in modo tale da far lievitare al massimo i guadagni; da questo punto di vista, la corrispondenza era sempre considerata un bene prezioso, in quanto poco voluminosa e altamente remunerativa.

La vera protagonista della vicenda della *Overland Route* fu la *P&O*.

<sup>34</sup> *The present position of ocean steam navigation, and existing government contracts for conveying mails: with suggestions for the extension of steam communication in the India and China seas, the more equitable distribution of public support to private enterprise, and the economy of the revenues of England and India*, Smith, Elder & Co., London 1848.

Nel 1842 stabiliva un servizio regolare fra Calcutta e Suez e si assicurava un contratto per il trasporto della posta lungo la rotta fra Falmouth, la penisola iberica e l'Egitto utilizzando le due navi *Oriental* e *Liverpool*. Il servizio veniva svolto ogni settimana e costava al governo britannico 29.600 sterline all'anno. La grande compagnia di navigazione britannica dal 1840 al 1855 passò da un flotta di 7 navi a 42; la più grande era la *Hindustan*, nave di 1.800 tonnellate e 520 cavalli vapore, che operava sulla linea che univa Suez con Ceylon, Madras e Calcutta, da dove la posta era trasportata via terra fino a Bombay<sup>35</sup>. Una volta occupata definitivamente la piazza marina, la P&O volgeva la propria attenzione al tratto terrestre, inviando in Egitto Arthur Anderson al fine di negoziare le condizioni migliori; e al contempo destinava i battelli *Lotus* e *Cairo* alla tratta fluviale. Nel 1843 la P&O fondava la *Egyptian Transit Company* insieme con il governo egiziano. Nella nuova società, che si incaricava dell'intero tragitto dalla Gran Bretagna fino all'India, confluivano le mire e le aspettative egiziane rispetto alla *Overland Route*, associate al ruolo che gli inglesi detenevano nell'ambito delle comunicazioni fra Occidente e Oriente e che non intendevano ridurre. La nascita della *Egyptian Transit* va interpretata anche in relazione all'esigenza di mettere ordine nel confuso mondo delle iniziative imprenditoriali «alla Waghorn». Da questo punto di vista «fu un modo di eliminare e riassorbire tutti i vari servizi privati che si erano creati in Egitto per il trasporto Overland»<sup>36</sup>. La *Egyptian Transit* funzionò come un'impresa privata fino al 1846, quando il governo egiziano riuscì ad imporsi, in seguito ad una lunga negoziazione con gli inglesi, e assunse direttamente il servizio, riaffermando la volontà di tenere saldamente nelle sue mani le fila del gioco. Con il passare del tempo la P&O spinse fuori dal mercato anche la *East India*, togliendole progressivamente gli spazi conquistati fino a quel momento sul fronte orientale: nel 1855 acquisiva il tratto Suez-Bombay, esautorando in pratica i concorrenti.

La forte intensificazione dei servizi permise ai flussi di posta di crescere ulteriormente, mentre rimase al palo il trasporto delle merci, che ancora a lungo preferirono la via del Capo; in definitiva la *Over-*

<sup>35</sup> Il testo dell'accordo firmato nel 1853 dalla P&O con il governo egiziano richiedeva una flotta di 15 navi, ciascuna di 1.100 tonnellate e capaci di raggiungere una velocità di 10 nodi. Nel 1867, 51 navi a vapore percorrevano il Mar Rosso, 25 delle quali appartenevano alla P&O (L. TORELLI, *L'istmo di Suez e l'Italia*, Stabilimento Civelli Giuseppe, Milano 1867, p. 93).

<sup>36</sup> BIOLATO, *La "posta europea"*, p. 877.

*land Route*, dalla quale passarono in prevalenza passeggeri e posta, rimase una strada cara per qualunque tipo di merce. Né diventò una strada militare: anche le truppe dirette in India continuarono a lungo a transitare per il Capo<sup>37</sup>.

Da ultimo occorre anche ricordare il progressivo infittirsi dei viaggi per turismo a partire dagli anni Quaranta; per i britannici una meta tradizionalmente esotica ed ambita diveniva sempre più alla portata di tasche non necessariamente straripanti di denaro. Si moltiplicavano i viaggiatori comuni, accompagnati dai *travel books*, in cui audaci precursori descrivevano delizie e fatiche dei lunghi viaggi verso l'Oriente<sup>38</sup>. I numeri dei passeggeri restarono comunque in assoluto esigui, il che conferma l'importanza della *Overland Route* più per la corrispondenza che per i viaggiatori: fra il 1839 e il 1840 furono quasi 500 in entrambe le direzioni, nel 1841 crebbero a 573, nel 1842 superarono le 800 unità. Nel 1845 ascесero a 2.300 e l'anno successivo toccarono le 3000 unità. Le lettere raggiunsero quota 100.000<sup>39</sup>.

### Conclusioni

Da questo breve saggio, volto soprattutto a segnalare un orizzonte di ricerca promettente e fruttuoso, emergono alcuni aspetti interessanti in merito allo sviluppo delle comunicazioni nella prima metà del XIX secolo e all'imporsi stesso di una dimensione globale dell'economia ottocentesca. L'introduzione del vapore nella navigazione rappresenta la chiave di volta per il trasporto della posta nei primi decenni del XIX secolo, epoca durante la quale il servizio vive una profonda trasformazione, soprattutto nei paesi dell'Europa occidentale, in direzione di una decisa modernizzazione. La grande diffusione di ogni tipo di corrispondenza, che comunque non coinvolge soltanto il continente europeo, contribuisce in maniera non trascurabile a creare le condizioni necessarie per quella che gli storici chiamano «prima globalizzazione», cioè una decisa integrazione planetaria in buona parte permessa dai progressi nel settore delle comunicazioni<sup>40</sup>. L'innovazione

<sup>37</sup> S. SANGWAN, *Technology and Imperialism in the Indian Context: The Case of Steamboats*, in *Science, Medicine, and Cultural Imperialism*, edited by T.A. Meade and M. Walker, St. Martin's Press, New York 1991 pp. 57-78.

<sup>38</sup> G. WILKINSON, *Hand-Book for Travellers in Egypt*, London 1847.

<sup>39</sup> DI NOLFO, *Il problema delle comunicazioni*, p. 174.

<sup>40</sup> Y. KAUHIAINEN, *Shrinking the world: improvements in the speed of informa-*

del vapore abbassa i tempi dei collegamenti, migliora complessivamente le condizioni del viaggio e suscita vitalità imprenditoriale, combinata alla logica degli equilibri di potere politici. La vicenda del trasporto marittimo della posta si sviluppa all'interno di una dinamica originale fra propulsione della mano privata e intervento dello Stato, che impone il proprio monopolio e quasi ovunque concede sussidi. La comprensione della centralità del servizio postale ritenuto troppo delicato per essere lasciato interamente in mano ai privati, ai quali però si concedono ampi spazi di sfruttamento economico delle opportunità di mercato, riflette l'avvenuta maturità del settore nei primi decenni dell'Ottocento. La direttrice indiana diventa un laboratorio privilegiato, al quale si ispirerà il trasporto della posta su scala globale. Le grandi compagnie di navigazione inglesi – per certi versi antesignane del modello della grande impresa<sup>41</sup> – acquisiscono un potere crescente, sbaragliando facilmente tentativi coraggiosi ed importanti sotto il profilo della storia d'impresa, ma inevitabilmente destinati al fallimento, come quello di Waghorn. L'apertura del canale di Suez nel 1869 contribuirà poi a rimescolare le carte e a ridiscutere gli assetti costruiti nell'epoca precedente, ma la rilevanza economica e politica del trasporto postale non verrà meno.

ANDREA GIUNTINI

*Università di Modena e Reggio Emilia*

*tion transmission, c. 1820-1870*, «European Review of Economic History», 1 (2001), pp. 1-28.

<sup>41</sup> N. ROBINS, *The corporation that changed the world. How the East India Company shaped the modern multinational*, Pluto Press, London 2012; S. CLEGG, *The East Company. The first modern multinational?*, «Research in the sociology of organizations», 49 (2017), pp. 43-70.