

Signori in carrozza! è teatro allo stato puro. Una cosa frizzante, schietta, immediata. Spettacolo completo, Signori in carrozza! esemplifica, senza salire in cattedra, che quella scenica è arte "semplice"... bastano testo, interpreti, regia e contorno (luci, scene, costumi) purché ciascuna di queste cose sia degna del suo nome.

Italo Interesse - Quotidiano di Bari - Cultura e spettacoli 24.03.2015

Una vera e propria celebrazione dell'arte teatrale... Un'opera corale curatissima, nella regia discreta ed attenta di Paolo Sassanelli... Una messinscena senza cadute di ritmo...

Maria Ricca - www.palcoscenicoincampania.it - 16.04.2015

Coinvolgente fin dalle prime battute, lo spettacolo avvolge gli spettatori in un continuo di battute divertenti e coinvolgenti grazie alla bravura degli attori in scena... Uno spettacolo davvero da non perdere!

www.ondawebtv.com - 19.04.2015

Lo spettacolo prende il volo, si esalta e dilaga, grazie alla indiscutibile bravura di tutti gli artisti coinvolti, attori, cantanti, musicisti (grande, l'Orchestra Musica da Ripostiglio)... Grande successo di pubblico e applausi scroscianti per tutti.

Umberto Valentino - Il Quotidiano del Sud - 19.04.2015



Compagnia Gli Ipocriti



GIOVANNI ESPOSITO ERNESTO LAMA PAOLO SASSANELLI

in

Signori in Carrozza!

DA LONDRA A BOMBAY CON LA "VALIGIA DELLE INDIE"

di **ANDREJ LONGO**

con

GAIA BASSI MARIT NISSEN IVANO SCHIAVI SERGIO DEL PRETE

piano **SALVATORE CARDONE** violino **RUBÉN CHAVIANO** chitarra **LUCA GIACOMELLI**

percussioni **EMANUELE PELLEGRINI** chitarra **LUCA PIROZZI** contrabbasso **RAFFAELE TONINELLI**

elaborazioni musicali **MUSICA DA RIPOSTIGLIO - SALVATORE CARDONE**

scene **LUIGI FERRIGNO** costumi **MORIS VERDIANI** coreografie **CARLOTTA BRUNI**

regia

PAOLO SASSANELLI

aiuto regia **FELICE PANICO** collaborazione testo teatrale **PAOLO SASSANELLI** consulenza musicale **ERNESTO LAMA**
consulenza storica **MAURO GIANCASPRO** maestro di canto **SALVATORE CARDONE** assistenti scene **CONCETTA CARUSO e FRANCESCA MERCURIO**
realizzazione scena **ALOVISI ATTREZZERIA** noleggio luci **S.F.** progetto grafico **PAKY DI BITONTO** foto **ORESTE LANZETTA e IOLE CAPASSO**
macchinista **GIACOMO DE GREGORIO** elettricista **GIUSEPPE D'ALTERIO** fonico **RAFFAELE TORTORA**
responsabile tecnico **VINCENZO CAROLA** sarta **VIOLETTA DI COSTANZO** amministrazione **FRANCESCA RUSSO**
responsabile di produzione **CARMINE IULA** comunicazione **PAOLA MANETTA** amministratrice **TONIA DI NARDO**
organizzazione **MELINA BALSAMO**

La Valigia delle Indie

Per raggiungere le sue colonie indiane via mare, la Gran Bretagna doveva far percorrere alle proprie navi il periplo dell'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza con un viaggio che durava cento giorni. Questo collegamento, noto come **Valigia delle Indie**, era in origine principalmente un servizio postale; nel 1829 le cose cambiarono allorché Thomas Waghorn, ex ufficiale della Royal Navy, propose di passare attraverso l'Egitto e il Mar Rosso così che il viaggio si sarebbe ridotto a 60 giorni. Questo nuovo percorso prevedeva che le navi provenienti dall'India arrivassero a Suez dove merci e passeggeri, a dorso di cammello, attraversavano il deserto alla volta di Alessandria d'Egitto per imbarcarsi sui piroscafi della **Peninsular and Oriental (P&O)** e giungere a Dover passando per lo stretto di Gibilterra.

Dal 1839 avvenne un'ulteriore modifica del percorso: il collegamento navale copriva la tratta Alessandria d'Egitto - Marsiglia da dove si proseguiva in treno fino a Calais, passando per Lione e Parigi. Dopo l'Unità d'Italia, a seguito dei lavori di scavo del **Canale di Suez** iniziati nel 1859, il neonato governo propose alle autorità britanniche di utilizzare per la **Valigia delle Indie** il percorso italiano in alternativa a quello francese, pur sapendo che la rete ferroviaria e lo stato dei porti non permettevano un utilizzo immediato delle strutture. Tuttavia, proprio nel 1862, fu attivato un primo collegamento marittimo tra Ancona ed Alessandria d'Egitto con scalo a Brindisi utilizzando quattro piroscafi della **Società Italiana Adriatico-Orientale**.

Nel 1869, stesso anno di inaugurazione del **Canale di Suez**, la validità del percorso alternativo italiano, studiato con attenzione dagli Inglesi, mostrò i suoi vantaggi a seguito di una **Valigia delle Indie** supplementare che la **P&O** aveva messo in essere attraverso il territorio italiano con l'impiego di una compagnia di navigazione italiana. Fu il 25 ottobre 1870 che la **Valigia** transitò ufficialmente per la prima volta attraverso la penisola con imbarco nel porto di Brindisi sul piroscafo Delta, il primo della **P&O** ad approdare in città. Tuttavia, anche se il **Canale di Suez** era stato inaugurato l'anno precedente, la **Valigia** faceva scalo ancora nel porto di Alessandria d'Egitto e, da qui, con il treno, i viaggiatori e le merci venivano trasportati fino a Suez per continuare il viaggio attraverso il Mar Rosso e raggiungere Bombay.

Il 18 luglio 1890 fu inaugurato il **Peninsular Express**, un treno di lusso che partiva da Calais, toccava Parigi, Digione, Torino, Piacenza, Bologna, Ancona, Foggia, Bari e infine Brindisi. Il tragitto Londra - Brindisi, secondo le pubblicità dell'epoca, era coperto in appena 45 ore; cosa strana è che il viaggio era programmato solo per



l'andata in India. La partenza da Londra era settimanale, il venerdì alle ore 15,15; alle 23 si era a Parigi per poi viaggiare l'intera notte, tutto il sabato, ancora una notte per giungere alle 16 della domenica a Brindisi. Dopo una sosta di sei ore ci si imbarcava per Bombay che veniva raggiunta dopo alcuni giorni di viaggio.

Il collegamento Londra - Bombay, quindi, era un viaggio che veniva effettuato per treno da Londra a Dover, per battello da qui a Calais, nuovamente per treno fino a Brindisi ed infine per nave, attraverso il **Canale di Suez**.

Nel 1897 la compagnia di navigazione **P&O** destinò al porto di Marsiglia i suoi grossi piroscafi, lasciando in esercizio a Brindisi solo **Iris** ed **Osiris**, due battelli più piccoli e più veloci diretti a Port Said. Nonostante il rinnovo delle convenzioni, lo scalo brindisino assumeva sempre meno importanza per la compagnia britannica, tanto che gli approdi furono ridotti da quindicinali a mensili. Nel 1914, allo scoppio della prima guerra mondiale, dopo circa 40 anni, la **Valigia delle Indie** fu soppressa definitivamente.

Dalla storia di questo treno nasce lo spettacolo!

Un'occasione straordinaria! Siamo nel dopoguerra, tra la fine degli anni '40 e gli inizi degli anni '50. Un gruppo di attori meridionali viene a conoscenza che stanno per ripristinare la linea ferroviaria denominata **Valigia delle Indie (India Mail)** un treno postale-merci-passeggeri che collegava Londra a Bombay e sul quale era previsto che i passeggeri sarebbero stati allietati da uno spettacolo di varietà.

Decidono, quindi, di recarsi a Brindisi, dove potevano trovare ospitalità in un teatro semidistrutto dalla guerra e, giunti sul posto, tentano di sistemarsi alla meglio in palcoscenico per provare il piccolo spettacolo che avrebbero sottoposto alla compagnia ferroviaria.

Grande sorpresa! Sullo stesso palco si sono già sistemati quattro musicisti ed una famosa cantante-attrice che, avendo appreso la stessa notizia, erano giunti lì con lo stesso scopo.

Iniziano le rivalità: ciascun gruppo è intenzionato a sfoggiare il suo repertorio provando pezzi famosi di artisti di varietà, macchiette, canzoni, ecc... con l'intento di affermare la superiorità degli uni sugli altri. La convivenza forzata fa nascere dei sentimenti e dei legami importanti e, alla fine, tutti comprendono che le differenze sono talmente poche e tali da poter preparare e proporre un unico spettacolo.

A tirare le fila delle loro azioni, sarà uno strano personaggio che vive e ama quel teatro.