

quali benchè fossero sei anni fa meno di quel che sono oggi al numero di 8000, pure una fiata se ne novavano sino a 100,000.

Le tristi conseguenze dell'abbandono di quel porto l'hanno ridotto a questo stato. Le bonifiche sono dunque la cosa la più interessante e la più utile che si possa fare nelle circostanze presenti, poichè non solamente promuovono l'agricoltura, ma vi possono portare anche delle maggiori conseguenze, l'aumento cioè di quelle popolazioni, le quali, quando sieno bonificati i terreni, rifioriranno, e col crescere della popolazione, si accresce l'agricoltura; quindi i terreni circostanti al porto di Brindisi saranno popolati, e vi daranno quel grande vantaggio che vi annunzia la stessa relazione, la coltivazione del cotone, lo che di quanto non avvantaggerebbe l'Italia!

Pare dunque che la mia proposta di bonificare l'interno sia cosa utile. Ma veniamo all'ultimo punto.

Che cosa vi domando io, signori? Io non vi dico che accettiate il mio progetto, accettiate ciò che vi dico, forse m'inganno, forse io son fuori di senno, e non veggo ciò che altri vede. Ma io dico: suspendete questi lavori che si progettano, questi lavori così grandiosi nei quali si buttano al mare tanti danari senza ritrarne alcun utile; suspendeteli per ora. Una Commissione che voi ordinerete, composta d'uomini di tutte le branche dello scibile, marini, ingegneri, gente del luogo, questa giudicherà con cognizione di causa il progetto del Mati. Intanto voi potete benissimo profittare del porto, potete approfittare dei vostri danari, i quali vi renderanno il mille per mille colle bonifiche de' terreni, migliorerete il porto, aprirete un gran canale. E con bel'agio vedrete in seguito se avete bisogno di quei lavori che s'indicano nel progetto.

Quando avrete veduto che quel progetto sarà inutile, l'abbandonerete.

Ma sinchè della sua bontà non siate convinti, perchè, Dio buono, volete gittare immense somme inutilmente? Pur qualche dubbio vi deve scendere nell'animo. Calcolatemi un uomo da nulla; ma infine più volte ho navigato in quei mari, e quando vi dico: badate che voi sbagliate, queste parole debbono almeno farvi restar alquanto in dubbio, sicchè abbiate a vedere s'è vero o no quel ch'io dico, se pur mai le mie parole fossero vere.

Continuate per conseguenza a dare i fondi al ministro, perchè possa migliorare quel porto interno, perchè faccia il canale secondo le idee della Commissione, o di chi altro voi credete. In quanto a me, ritengo che il canale debba farsi nel modo anzi indicato per essere sicuro.

Infine voi sarete sempre in tempo di poter ritornare sul vostro giudizio.

Per conseguenza io prego la Camera a voler avere la bontà di accettare il mio ordine del giorno, il quale accomoda tutti! (*Uarità*)

Accomoda l'onorevole Michelini perchè non gli fa spendere molti denari. (*Si ride — Bravo!*) Accomoda il

generale Bixio perchè fa incominciare a mettere in prova il suo porto, e vedere se il porto interno è capace di dare ricetto ai suoi grandi vapori con facilità; in breve accomoda tutti! (*No! no!*) tutte quelle popolazioni perchè ne avranno un beneficio immenso, quindi io credo che lo accettarlo sia il partito più conveniente.

Del resto, io ringrazio la Camera che ha avuta la bontà di ascoltarmi! (*Bravo! bene!*)

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Gli oratori, che sinora hanno parlato in questa discussione, hanno tutti riconosciuto la somma importanza del porto di Brindisi, non soltanto dal lato commerciale, ma ben anco dal lato militare, perchè questo si può dire il primo porto che difenda l'entrata dell'Adriatico, e nel caso che alcun interesse militare si avesse a risolvere in quel mare, anche il nostro naviglio vi potrebbe trovare un conveniente ricovero.

Adunque su questa importanza io non mi dilungherò maggiormente, perchè credo che da tutti è stata riconosciuta, ed ammessa anche dagli oppositori dell'attuale progetto di legge.

Esso tuttavia ha trovato due valenti avversari, l'uno nel deputato Scrugli, il quale alla lunga sua esperienza aggiunse il sentimento di un'intima convinzione; l'altro nell'egregio conte Michelini, che non mi aspettava di vedere fra gli oppositori.

Senza rientrare in tutte le questioni teoriche le quali furono trattate dall'onorevole generale Bixio con quel brio e quello spirito che la Camera ben conosce, io esporrò alcune considerazioni le quali varranno, spero, a convincerla che lo schema di legge attuale è il risultato di maturi studi, non soltanto dedotti dalla teoria, ma ben anco desunti da una lunghissima esperienza.

L'onorevole deputato Scrugli si estendeva in cenni storici sopra i lavori iniziati nel porto di Brindisi, ed io confesso che, nel sentirlo esporre le cose già tentate, credeva ei sarebbe giunto ad una conclusione affatto contraria a quella che ha proposto.

Io dunque fermerò nuovamente l'attenzione della Camera sopra questi fatti, ed essa verrà, spero, a conchiudere con me che il sistema ora presentato è forse il solo che possa soddisfare alla vera costituzione di un buon porto.

Non parlo qui degli impedimenti che furono arrecati a questo porto nei secoli remoti, al tempo di Cesare e dal duca di Taranto, ma ricorderò soltanto i fatti che avvennero negli ultimi ottanta o novanta anni.

Siccome da molto tempo il porto di Brindisi era in una condizione deplorabile, venne il pensiero al Governo napoletano di migliorarlo, epperò affidava all'ingegnere Pigonati, nel 1777, l'esame della questione e la redazione di un progetto.

Il Pigonati proponeva, senza studiare profondamente la questione dei venti e delle correnti che hanno un'azione potentissima sulle condizioni di questo porto,