History Digital
LIBRARY

Giacomo Carito

1843. Noi Ferdinando…decretiamo

I ed. G. CARITO, *1843: Noi Ferdinando…decretiamo,* in «Aleph» II (1985), n.6, pp. 14-16.

Società di Storia
Patria per la Puglia
Sezione di Brindisi

Giacomo Carito

1843: Noi Ferdinando…decretiamo[*]

Un regio provvedimento emanato l'11 settembre 1843col quale si accordava «al comune di Brindisi per un decennio l'esenzione dalle leve di terra e di mare» .ha particolare interesse per intendere e definire la volontà sovrana e l'interesse di vasti ambienti politico-economici del Regno di Napoli per il rilancio del porto di Brindisi dopo la crisi che, protrattasi dal 1789 al 1842, aveva posto in discussione la stessa ragion d'essere della città.

Per intendere documento o portata dei lavori che, a far data dal 1843, avrebbero reso se non la città almeno lo scalo di Brindisi sufficiente a fungere, nella seconda metà del secolo, da capolinea della Valigia delle Indie, è utile riassumere le cause che avevano determinato la crisi e i termini del dibattito che l'attraversò

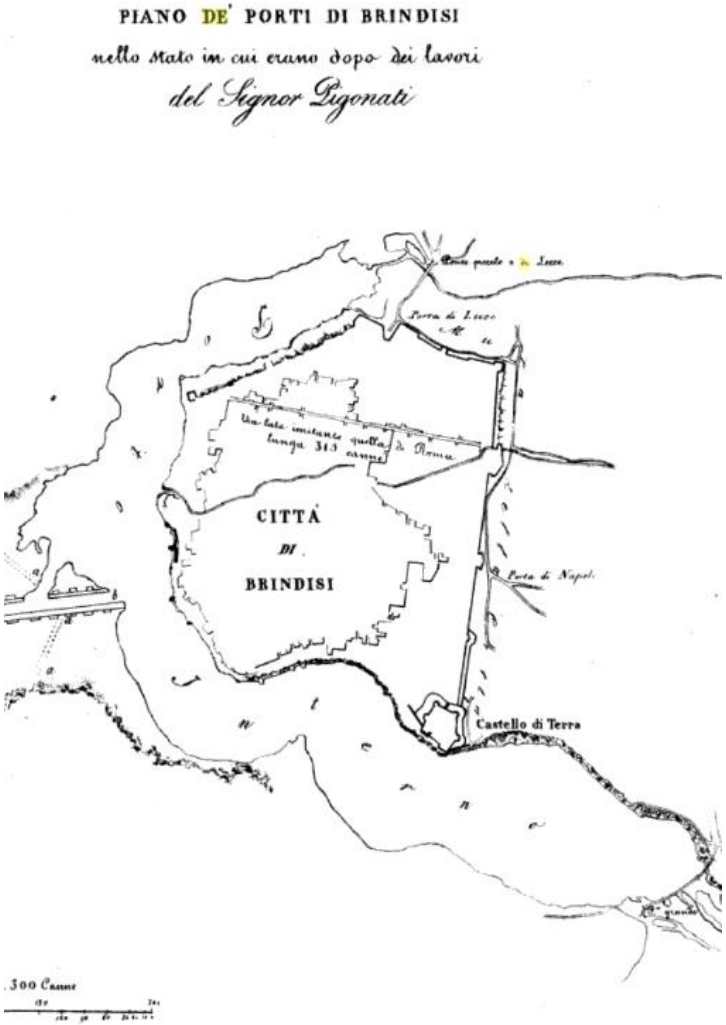
L'impaludamento del porto, che toccò i suoi massimi storici nel primo quarantennio del XIX secolo, si dové al grossolano errore commesso da Andrea Pigonati (1734-1790) nell'orientare il canale di comunicazione fra porto interno e porto esterno, completato il 30 dicembre 1778, verso greco-levante.

---

[*] G. CARITO, *1843: Noi Ferdinando…decretiamo,* in «Aleph» II (1985), n.6, pp. 14-16.



Da G. MONTICELLLI-B.MARZOLLA, *Difesa della città e porti di Brindisi*, Napoli: Gabinetto bibliografico e tipografico, 1831.



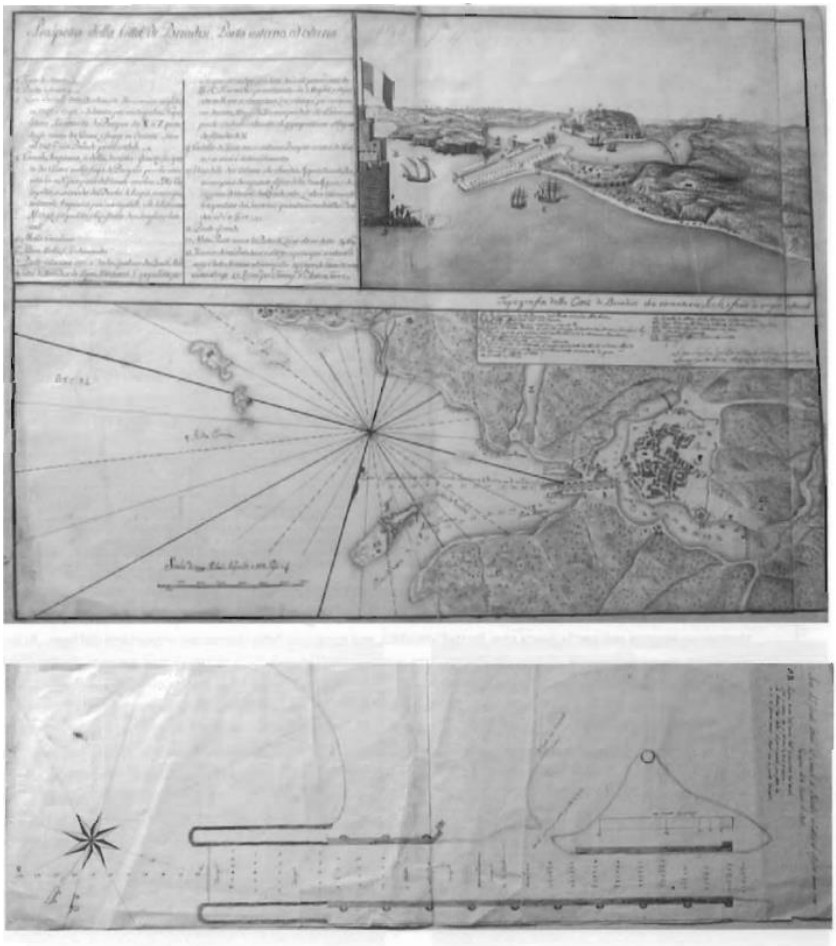
Da G. MONTICELLLI-B. MARZOLLA, *Difesa della città e porti di Brindisi*, Napoli: Gabinetto bibliografico e tipografico, 1831.

Va da se che andrebbe vanificato il luogo comune secondo cui proprio il Pigonati potrebbe considerarsi il restauratore del porto di Brindisi; prima dei lavori da questi diretti, com'è dimostrato dalla *Cronaca dei sindaci di Brindisi* e da recenti studi economici, vi era stata funzionalità e continuità d'approdi nel porto.

La paralisi nei traffici si ebbe dopo l'intervento del Pigonati che, come già rilevò l'Ascoli, commise «uno sbaglio tecnicamente grosso nel fare l'imboccatura del canale rivolta a greco-levante. Se egli avesse interrogato i marini e i pescatori locali, come è obbligo di ogni ingegnere che debba procedere alla costruzione di opere consimili, se avesse considerato con quale impeto i grossi marosi entravano direttamente nel porto esterno per la grande imboccatura del porto e per le piccole impraticabili bocche fra le Pedagne, quando imperversavano gli spaventosi temporali da greco-levante, se avesse per poco posto mente che i tempi cattivi, da greco-levante costituiscono la traversia, l'unica traversia del porto esterno, certo non avrebbe tardato a persuadersi che le sabbie e le alghe, trasportate dall'impeto talvolta vorticoso di quei marosi, avrebbero fra non molto ricolmato il canale, indebolite le banchine laterali, riprodotte le paludi; avrebbero infine gradatamente distrutto quanto egli aveva operato di bene. E quel che più importava, avrebbe fatto convergere l'imboccatura del canale più verso tramontana, e l'avrebbe stabilita nella direzione di greco, cioè nella direzione del Forte a mare, per metterla al riparo da ogni traversia e da ogni interrimento»[1].

Di fatto, già nel 1789 si reputarono necessari nuovi interventi per evitare l'interramento del porto; i lavori, diretti, da Carlo Pollio (1759-c.1806) e protrattisi per circa nove anni,

[1] F. ASCOLI, *La storia di Brindisi scritta da un marino*, Rimini 1886, p.371.



In alto: *Topografia e prspetto della città di Brindisi*. In basso: *Carlo Pollio, Stato del fondo attuale nel canale di Brindisi nel 1792.* Da M. G. PEZONE. *Carlo Pollio "ingegnere idraulico": da erede dell'esperienza tecnica vanvitelliana a precursore dell'ingegnere del Corpo di Ponti e Strade,* in *Luigi Vanvitelli: 1700-2000*, a cura di ALFONSO GAMBARDELLA, San Nicola la Strada: Saccone, 2005, pp. 529-545.

non dovettero però sortire grandi effettí se già nel 1811 una commissione, presieduta da Gennaro Spinelli (1780-1851), principe di Cariati, non potè che constatare il colmamento del canale erroneamente impostato dal Pigonati.



Nicola Santangelo, ministro dell'Interno dal 1831 al 1847.-Da «Il Mondo Illustrato», 1846,

Vincenzo Tirroni, incaricato di redigere un progetto per i rilancio del porto, si trovò ad affrontare una situazione estremamente complessa; la sua successiva polemica con Ferdinando Santi, responsabile dei porti dell'Adriatico, sull'opportunità del colmamento o dell'approfondimento delle paludi formate dal Patri e dal Cillarese, procrastinò il concreto avvio del lavori rimasti poi «allo stato di progetto e di pio desiderio»[2].

Fra il 1827 e il 1829 attraverso due successsivi interventi di Carlo Afan de Rivera (1779-1852), dal 1824 direttore generale di *Ponti e Strade, Acque, Foreste e Caccia* del Regno, fu teorizzata la possibilità di mantenere solo bassi fondali nei seni interni del porto, privilegiando l'uso del posto esterno, oggi medio:

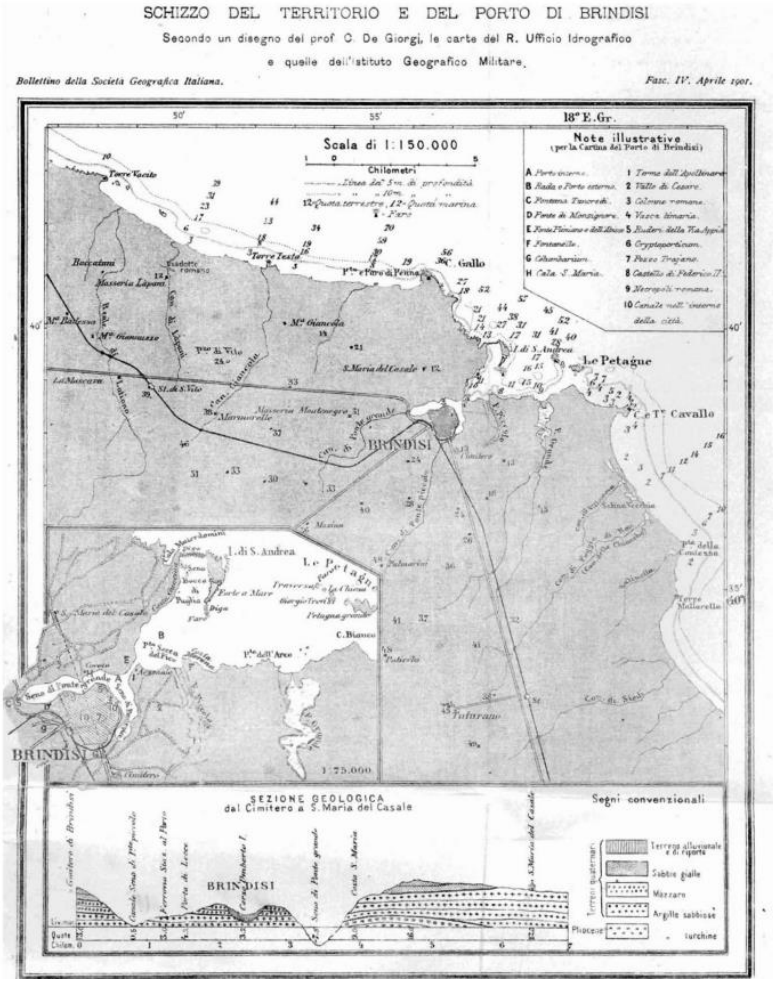
«Per tali sconsigliate operazioni si ottennero momentanei vantaggi , che nel giro di pochi anni si dileguarono affatto , ed il rimedio accrebbe il male. Infatti , l'ingresso del porto si chiuse di nuovo , si formarono altri stagni in luogo di quelli che si erano colmati, e l'istmo divenne successivamente di maggior larghezza. La sperienza mostra costantemente che il fondo del mare verso le coste prende un' inclinazione corrispondente alla direzione ed energia delle traversie dominanti, alla maggiore o minore tenacità delle sabbie che costituiscono il fondo, alle punte sporgenti ed a' seni rientranti, ed infine alle correnti littorali. Or non potendosi alterare le cause che determinano l'inclinazione del fondo, è chiaro che qualunque opera che prolungandosi in mare impedisca a' cavalloni di distendersi oltre, debba necessariamente divenire limite della nuova spiaggia. Ciò avviene perchè si soprappone su l'antico fondo un

[2] ASCOLI, cit., p. 401.

prisma d'interro, che procedendo dal nuovo limite prende l'inclinazione corrispondente alle cause anzidette. I nostri antichi ingegneri non fecero alcun'attenzione a questi naturali fenomeni; e dal colmamento del canale obbliquo all'istmo dedussero forse che convenisse riaprirlo perpendicolarmente, mentre alcuni che non sanno studiare la natura, oggi pretendono che il canale riaperto si sia colmato perchè non era obbliquo all' istmo, e la sua bocca era diretta a'cavalloni che vengono dalla rada. Intanto, sembra che i Romani avessero meglio conosciuto gli effetti dell'azione delle anzidette cause sul fondo del mare; poichè innanzi al porto Giulio, il cui ingresso dovett'essere scavato, collocarono a considerabile distanza un antemurale a piloni ed archi. Una tal opera infrangendo l'impeto de' cavalloni, senza impedirne il passaggio, toglieva loro la possanza di ristabilire prontamente l'inclinazione del fondo. Trattandosi di tante diverse cause variabili, che non si possono definire con precisione né sottoporre a rigoroso calcolo, dalla sperienza, qual principale maestra, si debbono apprendere gli spedienti opportuni. La Direzione generale di ponti e strade tenendo presenti gli effetti degli errori commessi da'nostri antichi ingegneri, è di avviso non potersi mantenere scavato un profondo canale a traverso dell'istmo ed innanzi all'ingresso, poiché l'azione de'cavalloni del mare lo colmerebbe in breve tempo. Dall'altro canto la sperienza ha mostrato che per l'apertura del canale, rinnovandosi e rinfrescandosi al flusso e riflusso del mare le acque del porto interno, l'aria di Brindisi si è grandemente migliorata. Or la prudenza consigliando di non trascurare alcun miglioramento che la sperienza ha dimostrato utile, si giudica conveniente di mantener aperta la maggior comunicazione possibile tra le acque del porto interno con quelle dell'esterno, per mezzo di continui cavamenti, come si sta praticando da 4 anni. Intanto, con queste operazioni non si può sperare di

conservare una profondità maggiore di 10 in 12 palmi verso la bocca del canale, quando non vi si volesse impiegare annualmente una somma molto speciosa. Si tratta di mantenere sgomberato con continui cavamenti un canale, che i cavalloni del mare si sforzano a tutta possa di colmare, per restituire l'inclinazione del fondo corrispondente all'azione delle diverse cause che vi operano. Questo continuo colmamento dovendo aver luogo per effetto di costanti cagioni naturali, ogni picciolo aumento che si voglia dare alla profondità del canale, fa crescere in una proporzione di gran lunga maggiore il volume de' cavamenti da eseguirsi. In fatti, dovendosi formare una fossa verso la quale si debbono dolcemente inclinare le scarpe del fondo adiacente, essa si deve prolungare più innanzi per incontrare nel fondo la profondità d'acqua che si richiede, e l'apertura superiore deve essere in corrispondenza più ampia. Quindi per un perimetro di molto maggiore sviluppo cadendo nella fossa ad ogni agitazione del mare un volume d'interro assai più grande, è forza estrarlo con continui cavamenti, se non si voglia far colmare in breve tempo l'intera fossa. È perciò saggio consiglio di contentarsi di quella profondità la quale fosse atta a mantenere una libera comunicazione tra le acque del bacino interno e quelle della rada. Oltrepassandosi questi limiti si andrebbe incontro a considerabili spese, senza la speranza di potersi conservare nell'ingresso del canale una profondità convenevole al passaggio de' bastimenti di grossa portata. Meramente immaginario è poi il timore di coloro i quali credono , ch'essendo il canale men profondo del porto interno, gl'interri si dovessero introdurre rapidamente dall'esterno nell'interno. La lunghezza del canale a traverso dell'istmo è di mezzo miglio; e formandosi prontamente ad ogni agitazione una barra alle due estremità del canale, è facile il comprendere che le materie pesanti non passino oltre. Per convincersene poi basta osservare che verso il mezzo del

canale si trova una profondità molto maggiore di quella che v'ha negli estremi.



Il porto di Brindisi. da C. DE GIORGI, *Il porto di Brindisi*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 1901, pp. 294–328.

Essendosi sempre trascurato di estirpare le alghe che crescono in gran copia ne' bassi fondi del porto interno, queste piante nello stato di avanzata putrefazione insieme con sostanze animali formano un profondo strato, che tramanda un insopportabile fetore, ove alquanto si scommuova. Da questa immensa massa di materiale messo in putrefazione si sviluppano e s'innalzano insieme coll'evaporazioni pestiferi gas, ovunque per la poca profondità dell'acqua verso le sponde il sole riscaldi l'anzidetto strato. Ancora più micidiali divengono tali esalazioni , qualora abbassandosi il livello del mare, ne resti all'asciutto una striscia, che gli ardenti raggi del sole mettono in effervescenza. Per rimuovere questa principale causa d'infezione la Direzione generale ha divisato progettare tutto all' intorno del perimetro del porto interno la formazione di una banchina, che conservasse innanzi di sè la profondità di 3 in 4 palmi d'acqua. Rivestendosi di pietre a secco una tale banchina, qualora si dovesse trasportare innanzi ad una maggiore profondità, si perderebbe soltanto la spesa del ponimento in opera e della scomposizione delle pietre della primitiva banchina. Inoltre, con somma cura devesi provvedere all'estirpamento delle alghe, che convien trasportar lungi ne' campi per concimarli. In un territorio così esteso qual è quello di Brindisi, facendosi uso delle alghe per la concimazione delle terre, come si pratica nella contigua provincia della Terra di Bari, la spesa dell'estirpamento e trasporto di esse sarebbe largamente compensata. Finalmente in ordine alle due valli che sboccano nel porto interno, si propone servirsi delle torbide che vi trasportano le piogge per colmarne i bassi fondi, ed eseguirvi una folta piantagione di salici ne' siti bassi, ne' quali l'acqua sorgente si trova a picciola profondità dalla superficie. Con l'ombra degli alberi s'impedirebbe che gli ardenti raggi del sole mettessero in fermentazione il suolo inumidito. La bonificazione de' dintorni della città di Brindisi deve

richiamare le principali cure del governo, poiché essa è il naturale emporio di un'estesa contrada da migliorarsi. La gran rada offre sicuro ricovero ad una numerosa flotta; e se ne possono accrescere la sicurezza e la comodità prolungandosi de' moli dall'isola del forte di mare. Quest'ultimo insieme con l'isoletta contigua è opportunissimo per lo stabilimento di un lazzeretto, che giusta il progetto già compilato avrebbe un porto separato. Quesre operazioni, e non già quella di riaprire l' ingresso a' grossi. bastimenti nel porto interno che la natura non permette, possono far risorgere la città di Brindisi al suo antico splendore, poichè senza il gran profondamento del canale di comunicazione riunisce le più favorevoli circostanze. Procedendo il risorgimento di quella città, la bonificazione dell'estesa zona adiacente alla costa farebbe acquistare un prodigioso valore a que' fertili terreni, che ora veggonsi spopolati ed insalvatichiti»[3].

Ferrando Ascoli, travisando il testo di Afan de Rivera, lo trasformò quasi in proposta d'innovare la topografia salentina suggerendo ai brindisini l'abbandono della loro città e la costruzione di una nuova «distante da questa, ove trapiantare le loro tende e trasportare i loro penati, lasciando la vecchia ai coloni, e riempiendo le secche nel porto interno interno per piantarvi alberi»[4].

Più radicale fu l'atteggiamento dell'ispettore generale Giuliano De Fazio (1773-1835) il quale considerava sperpero

[3] C. AFAN DE RIVERA, *Considerazioni sui mezzi da restituire il valore proprio a' doni che ha la natura largamente conceduto al regno delle Due Sicilie*, I, Napoli: stamperia e cartiera del Fibreno, 1833, pp. 240-246.

[4] ASCOLI, cit., p. 410..

di pubblico denaro ogni intervento a favore di Brindisi[5], lo conferma l'atteggiamento assunto nei confronti dell'ing. Lorenzo Turco (1787-c.1841) cui Afan de Rivera il 1828 aveva affidato il progetto «di spurgo generale del bacino di Brindisi, anche se De Fazio scoraggiò qualsiasi intervento per quella città»[6]. Scettico sulla possibilità di intervenire su Bridisi era il ministro dell'interno Nicola Santangelo (1785-1851),

.A sostenere la tesi dell'opportunità di riaprire ai traffici commerciali il porto di Brindisi nella sua interezza furono, guidati da Teodoro Monticelli (1759-1845), fra gli altri, il barone Francesco Antonio Monticelli, Giovanni Monticelli, Benedetto Marzolla (1801-1858) Ferdinando Malvica e Vincenzo Uberti (1791-1877)[7].

[5] G. DE FAZIO, *Osservazioni sul ristabilimento del porto e della bonificazione dell'aria di Brindisi,* [S.l.: s.n.!, [pref. 1833! ([S.l.! : nella stamperia della Società filomatica).

[6] A. VEROPALUMBO, *Dizionario biografico degli architetti e ingegneri dell'Ottocento preunitario negli archivi napoletani*, Napoli: FedOA, p. 459.

[7] G. MONTICELLI-B. MARZOLLA, *Difesa della città e porti di Bridisi*, Napoli: Gabinetto Bibliografico e Tipografico, 1831; G. MONTICELLI-B. MARZOLLA, *Difesa della città e porti di Brindisi*, Napoli: nel Gabinetto Bibliografico e Tipografico, 1832; F. MONTICELLI, *Terza memoria in difesa della città e dei porti di Brindisi*, Napoli: nel Gabinetto Bibliografico e Tipografico, 1833; F.MONTICELLI, *Esame critico delle Osservazioni sul ristabilimento del porto e della bonificazione dell'aria di Brindisi*, Napoli: nel Gabinetto Bibliografico e Tipografico, 1833; F. MALVICA, *Intorno due nuove memorie del Barone Monticelli risguardanti la città di Brindisi*, Palermo: dalla Reale Stamperia, 1834; **V**. UBERTI, *Del porto di Brindisi*, Napoli: da' tipi dell'Ariosto, 1835.



Benedetto Marzolla con la croce di Cavaliere del R. Ordine di Francesco I e quella di Cavaliere del Pontificio ordine di San Gregorio Magno.

Sul ruolo avuto da Teodoro Monticelli in questo drammatico momento storico della città, si soffermò Giuseppe Ceva Grimaldi:

«Ma tanti lavori scientifici , e la fama che al Monticelli ne veniva, nonchè gli onori di cui era ricolmo, non potevano estinguere l' ardente fiamma cittadina del suo amore per Brindisi, città gloriosa, a cui i Romani padroni del mondo dedicarono la Via Appia, la regina delle strade… Fra le glorie di Brindisi la principale era il suo porto. Cesare il primo ne alterava la naturale sicurezza ad impedire le uscite e le vettovaglie alle navi di Pompeo. Carlo II di Angiò riaprì un adito tra le due foci del porto, che Giovanni Antonio Orsini Principe di Taranto richiuse per non cederlo ad Alfonso di Aragona, ed il Galateo ci assicura che nè ad Alfonso, nè a Ferdinando suo figlio riusci di riaprirlo. Nel nobile regno di Ferdinando I furono fatti alcuni lavori, che non ebbero nondimeno stabilità, giacchè il canale fu di bel nuovo interrato: il Monticelli scrisse a tale oggetto una dotta memoria, che mi fece l'onore d' intitolarmi. Il giorno in cui piacque al nostro Augusto Principe di decretare la restaurazione del porto di Brindisi, fu il più felice della vita del Monticelli. Pochi di prima di morire egli mi parlava del felice proseguimento de' lavori con voce tremante, con gli occhi umidi di lietissimo pianto. E più de' vantaggi del commercio l'animo generoso del nostro buon Re di già gode di aver sottratto alla morte la popolazione di Brindisi. Il clima di questa città per causa delle vicine paludi è stato sempre insalubre: Cicerone dolevasi con Attico di non poterne sostenere la gravezza, e Cesare scriveva che le sue legioni venivano a perire intorno di Brindisi. Sino a' di nostri le acque ristagnanti erano cagione, di periodiche malattie nella state. Grazie a' lavori di recente eseguiti, le paludi lasciano il luogo a' fertili campi, e come il Monticelli con ineffabile gioia mi assicurava, in questo anno le malattie

sono state incomparabilmente minori, e la morte non ha mietute le vittime che parevanle già destinate»[8].

Teodoro Monticelli fu del resto considerato autore delle *Memorie in difesa del porto di Brindisi*:

«Anche il ristabilimento del porto in Brindisi, e le bonificazioni in quei luoghi sono oggetto di grave discussione letteraria; e discesi sono nell'arena il sig. Giuliano de Fazio ispettor generale de' ponti e strade, che per sostenere un suo progetto crede non potersi ristabilire l'antico porto, ed il cavaliere Teodoro Monticelli segretario dell' Accademia delle scienze, che caldo di amore pel suolo ove nacque avvisa l'opposto. E non ci ha dubbio che le osservazioni del Monticelli contenute in tre Memorie messe a stampa sieno giudiziose e calzanti. Alle quali Memorie ha risposto il de Fazio facendone un esame critico. In generale molti opuscoli si vanno rendendo di pubblica ragione su varie cose che riguardano la nostra pubblica amministrazione; sicchè pare che con bella gara gli animi de' Napoletani sieno ora intesi a riprendere l'esercizio degli studj economici. Il che bisogna confessare essere prodotto dalla pubblicità che mette il Ministro delle finanze negli affari del suo ministero, a fine di promovere per ogni verso quegli studj a vantaggio dello Stato»[9].

La polemica, che toccò punte di grande asprezza nel 1833, fu risolta, in definitiva, dalle opportunità commerciali aperte

[8] G. CEVA GRIMALDI, *Elogio del commendatore Teodoro Monticelli, segretario perpetuo della Reale Accademia delle Scienze*, Napoli: dalla Stamperia Reale, 1845.

[9] *Regno delle Due Sicilie*, in «Biblioteca Italiana o sia giornale di letteratura, scienze ed arti», 19 (1834), giugno 1834, tomo LXXIV, pp. 426-429: pp. 426-427.

dalla disgregazione dell'impero ottomano e, più in generale, da una nuova valutazione dell'importanza dei porti adriatici nel contesto dell'economia del regno. Il 10 novembre 1834 una commissione, presieduta da Giovanni Melorio (1782-1835) e composta da Albino Mayo, Gabriele de Tommaso (+1858), Mario Petrelli, Pietro Valente, è incaricata di redigere un progetto per gli interventi a compiersi a vantaggio del porto di Brindisi poi approvato dal *Consiglio ordinario di stato* il 27 febbraio 1842 e oggetto di regio decreto del 17 ottobre 1843[10].

Seguiranno, il 29 ottobre 1844, «decreto col quale si istituisce una scala-franca in Brindisi»[11], il 17 gennaio 1845 «Decreto che stabilisce la pianta organica del personale pel servizio della scala-franca di Brindisi»[12], il 29 luglio 1845 «Decreto autorizzante l'istallazione degli agenti spedizionieri giurati presso la scala-franca di Brindisi»[13], il 9 settembre 1845, «Decreto che stabilisce le norme onde recarsi ad effetto la requisizione di cento ascritti marittimi da addirsi alla bonifica del porto di Brindisi»[14], il 30 novembre 1845 «Decreto col

[10] *Decreto che approva un regolamento per la condotta dell'opera del porto e della bonifica di Brindisi. Napoli, 17 Ottobre 1843,* in *Collezione delle leggi e de' decreti reali del regno delle Due Sicilie* 1843, n. 322, Napoli: nella Stamperia Reale, 1843, pp.102-112..

[11] *Supplimento al primo volume della collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie dell'anno 1845*, n. 365, Napoli: nella Stamperia Reale, 1845, pp. 206-214.

[12] Ivi, pp. 218-221.

[13] *Collezione delle leggi e de' decreti reali del regno delle Due Sicilie* 1845, n. 368, Napoli: nella Stamperia Reale, 1845, pp. 34-35.

[14] *Collezione delle leggi e de' decreti reali del regno delle Due Sicilie* 1845, n. 370, Napoli: nella Stamperia Reale, 1845, pp. 71-76.

quale si accordano ulteriori beneficii e facilitazioni a' bastimenti ed alle mercanzie che giugnessero nel porto di Brindisi»[15].



Teodoro Monticelli

L'arrivo della Commissione in Brindisi destò grande entusiasmo nella popolazione:

«Da alcuni Genovesi daniciliati in Brindisi, spettatori e testimonj oculari de' l'entusiasmo e del trasporto di circa 8mila abitanti all'arrivo della Commissione ivi spedita da S. M.

[15] *Collezione delle leggi e de' decreti reali del regno delle Due Sicilie* 1845, n. 376, Napoli: nella Stamperia Reale, 1845, pp. 177-178.

Feranando II, siamo avvisati che a quei sentimenti di umile e viva riconoscenza verso il monarca, successe una profonda ammirazione per ciascheduno di que' commissarj, imperciocchè furono così indefesse, sollecite e ben condotte le loro osservazioni, che superarono oltre ogni dire le tentate antecedenti ristaurazioni di questo porto. Essi hanno rilevato una pianta esattissima della rada , della città, porto e dintorni, per conoscere le cagioni dell' insalubrità di quest'aere, distruggerle e restituire il porto alla sua prima perfezione e rstituire ad un tempo stesso alla agricoltura tanto spazio di campi oggi inculto e deserto. Provveduta di ottimi strumenti necessarj alle operazioni geodesiache, la Commissione rilevò l'importante e singolar forma del porto interno, quella della foce ostrutta dalla mano dell'uomo, i difetti del canale di Pigonati e delle scogliere d. Pollio. Osservò diligentemente le varie correnti che agitano l'acque della rada, la forza del flusso e riflusso che ha luogo nel porto interno, la qualità e poca consistenza del fango che l' interrisce, la quantità annuale che vi si accumula , e come impedirla; ed ha, dietro replicati saggi , riconosciuto quale quantità di fango coll'an tico sandalo a cucchiaj si possa in un giorno cavare.-Infine osservò quali effetti producano i diversi venti nella rada e nel porto, e colla trivella de' minatori si scandagliarono tutte le parti del porto e della foce colla massima diligenza. La prefata Commissione è composta degli egregi ed Ill.mi sigg. cav. D. Gio. Melorio, colonnello direttore dell'istituto topografico della guerra, presidente; D. Albino Mayo, maggiore del genio militare; D. Gabriele de Tommaso, capitano del genio idraulico; D. Mario Petrelli, alfiere di vascello; D. Pietro Valente, architetto e prof. nella università degli studj. In Brindisi non si conoscono ancora quali siano i progetti della commissione pella ristaurazione di quel porto, né quali macchine verranno impiegate per lo sfangamento, se si adoprerà il cava-fango a vapore che S. M.

fece venire da Londra, o quello che sta costruendo il sig. colonnello Robison d'ordine dello stesso provvidentissimo Sovrano; ma siamo sicuri che a bene della provincia, del regno e de' navigatori ne proporrà lo sfangamento, trattandosi di un porto naturale e magnifico, situato così felicemente, che offre il più breve ed agevole passo dall'Italia nella Grecia e nell'Oriente, che è l'unico asilo de' naviganti nelle frequenti tempeste dell' Adriatico, com'è stato dimostrato dal fatto, essendovisi salvati 200 e più bastimenti nel burrascoso inverno ultimamente trascorso. I commissarj ben sanno che lungo la costa di 90 miglia di lunghezza sopra 5 o 6 di larghezza, il solo punto abitato che vi esista è la città di Brindisi, che quella costa fertilissima, quando si andasse mano a mano rendendo salubre e popolata, acquisterebbe infinito valore, e sarebbe pel nostro eccelso Monarca un monumento di eterna gloria, ed un titolo alla riconoscenza non pure dei Brindisini, ma di tutte le nazioni che solcano l'Adriatico colle loro vele»[16]. (A.C.)

Ai progetti, questa volta, seguirono i lavori che, a partire dal 1843, furono diretti dal colonnello Albino Mayo, affiancato dall'ingegnere aggiunto Felice Ravillon e dall'ingegnere alunno Annibale Valle. Seguita la morte del Mayo, il 1848 fu nominato direttore dei lavori l'ispettore Lopez, proveniente da Palermo. a direttore cui, successivamente, sarebbe subentrato, dal 1850, Ignazio Milone. Ruolo non secondario assunse, dal 1852, Vincenzo Fergola (1803-c.1858)[17]. In più occasioni il re

[16] A.C., *Porto di Brindisi*, in «Gazzetta di Genova», 38 (1835), n.61, sabato I agosto 1835, pp. 2-3.

[17] *Deputazione speciale del porto e della bonifica di Brindisi*, in Archivio di Stato di Lecce, Busta 1, fascicoli 2,3, 6,7, 9. Sul Fergola vedi VEROPALUMBO, cit., p. 221.

Ferdinando II si recò a Brindisi per seguire personalmente l'evolversi di un'opera da cui dipendeva il futuro di Brindisi.

Sull'avvio dei lavori si rilevò:

«Nel 1835 una commissione di valenti soggetti fu specialmente incaricata di riferire sulla possibilità di tale restaurazione, e di presentare un analogo progetto. E poscia che in quell'epoca io mi trovava a Barletta come direttore delle fortificazioni delle Puglie, in una memoria pubblicata per le stampe, presi ad esaminare cotanto importante quistione, e feci conoscere la necessità di dover riaprire l'antica bocca recandola a' suoi naturali limiti. Dappoichè stando il porto nei due rami laterali, l'intera apertura mentre rendeva agevole l'ingresso delle navi, l'agitazione delle acque impediva a bastanza le deposizioni delle materie. Ma nel lavoro della commissione, forse per motivi di spesa, si è creduto battere una via di mezzo, allargando e scavando tutta la parte interna della bocca, facendo più corto il canale d'ingresso ed alquanto più largo. Atteso che la differenza è in questo, mentre che l'apertura Pigonati aveva la larghezza di palmi 200, la novella apertura, a guisa di corto collo d'imbuto, dopo un breve passo subito diverge verso le coste laterali: è largo palmi 300... Or questo progetto della commissione è al presente in esecuzione sotto la direzione del signor Albino Mayo tenente colonnello del genio, uno de' membri di quella commissione, uffiziale superiore ragguardevole per ogni verso. Premesse queste brevi notizie non sarà discaro trovare qui un cenno del progresso di que' lavori. Coll'antica costruzione de' moli Pigonati grande quantità di scogli furono gettati per la custodia degli aloni, che formavano le sponde prolungate del canale aperto; le quali sponde, avendosi dovuto distruggere per stabilire la nuova bocca, è stato mestieri toglierle via: e poichè la spiaggia detta

di Guacina è esposta a corrosioni per essere bersaglio de' marosi nella direzione nord-est, si sono colà situati per fissarvi un ostacolo stabile lontano 16 metri dalla costa. La mancanza di un faro si provava con molto danno in quel porto esterno, e però uno se n'è costrutto sulla sommità del Cavaliere del Forte a mare. Diversi ed importanti lavori preparatorii indi si eseguivano, e gli apprestamenti di opportuno legname, come vaste baracche per raccogliere i travagliatori, per ricoverare i legni ec. ec., acquisto di travi, tavole ed utensili ec. ec. Ed in questo modo si giunse al finir dell'anno 1843, quando nel dicembre di detto anno avendo S. M. il Re onorato di sua reale presenza que' lavori compiacendosi di rimanerne soddisfatto, dava altresì le convenienti disposizioni perchè nell'anno prossimo vie più alacremente si proseguissero; e nel tempo stesso comandava i corrispondenti progetti per meglio difendere l'entrata del porto, e costruirvi un lazzeretto sporco. Intanto giova avvertire che parte del progetto della restaurazione del porto si era quella della bonificazione de' dintorni della città di Brindisi; dove impaludando le acque accrescono la malsania dell' aria: e però le colmate artificiali cominciate nel primo anno si proseguirono nel venuto 1844, mentre con tre sandali e con una macchina a gerle si è continuato ad approfondire il canale: di guisa che quell'isoletta formata dal canale detto Angioino si è distrutta in sino alla profondità di uno a due metri. Molti ruderi di antiche fabbriche , grossi massi di pietra detta con nome locale carparo, e gran numero di pali si son rinvenuti: avanzi di antiche costruzioni e forse ancora di materiali gettati a bella posta per ostruire quel porto. Si attendevano due cavafanghi a vapore, ma ignoro se siano al lavoro. Questo è in breve lo stato sommario di que' lavori: il loro andamento non si potrebbe intanto indicare con chiarezza senza una carta particolare del luogo, come che qualche cosa possa osservarsi sul piccolo bozzo unito al

presente cenno : ma oltre a questo sono i lavori in un certo modo in istato di avviamento, perchè colle circostanze peculiari che indi si mostreranno si possono fissare con metodo. E però ne basta questo sunto onde almeno si sappia nel mondo commerciante che, mercè l'illuminata protezione del Nostro Augusto Sovrano, sorgerà di breve questo antico e celebre porto per prendere quel primo posto che gli spetta nel golfo adriatico»[18].

L'intresa fu seguita con molto interesse anche al di fuori del regno di Napoli:

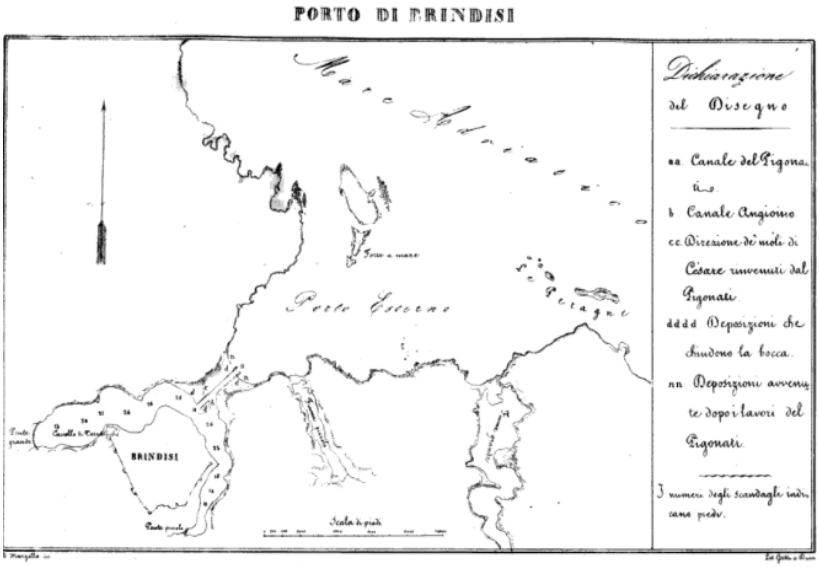
«I lavori del porto di Brindisi già principiati da parecchi anni sono assai bene avviati, grazie alla perizia del luogotenente colonnello del genio Albino Mayo, talchè nell'agosto dello scorso anno videsi sorgere in quel porto la corvetta francese da guerra il Cassini , la quale pescava dai quattordici ai sedici piedi. Nè soltanto le costruzioni idrauliche, ma anche i lavori di terreno sono a buon punto, e molto vantaggio dal compimento dell'impresa si spera dalla provincia di Otranto , la quale finora ha per il porto brindisino spesi intorno a seicentomila ducati. Il bene di Brindisi però sarà bene di tutta Italia, perché gli economisti, i geografi e gli statisti sanno appieno che importanza quel porto si abbia per il commercio italiano»[19].

Sino al 1860, pur con anche notevoli soluzioni di continuità, si operò per un nuovo canale di comunicazione tra i porti

[18] V. DEGLI UBERTI, *Sul porto di Brindisi*, in «Annuario geografico Italiano pubblicato dall'Ufficio di Corrispondenza Geografica in Bologna», Bologna: Libreria Rusconi, 1845, pp. 151-155: pp. 153-155.

[19] «Il mondo illustrato. Giornale Universale», n° 42 -sabato 20 marzo 1847, p.178.

interni e quello medio, l'approfondimento dei fondali, la bonifica delle paludi del Palmarini-Patri e del Cillarese, la costruzione dei fari di Punta Penne, Isola Traversa, Cavaliere di Forte a Mare, la sistemazione delle banchine centrali.



Porto di Brindisi. Da V. UBERTI, *Del porto di Brindisi*, Napoli: da' tipi dell'Ariosto, 1835.

Allo scopo d'incentivare la residenza, si dispose, con regio decreto 11 settembre 1843, l'esenzione per i brindisini dalle leve di terra e di mare «per lo spazio di un decennio, che avrà inizio dal primo di gennaio 1844 e terminerà a 31 di dicembre 1853»[20].

[20] *Collezione delle leggi e de' decreti reali del regno delle Due Sicilie* 1843, n. 321, Napoli: nella Stamperia Reale, 1843, pp. 69-70.

Il beneficio era esteso a coloro che, nel corso del decennio, si fossero trasferiti da altri comuni in Brindisi fissandovi il loro domicilio; se ne decadeva, ovviamente, con l'eventuale rientro nei centri di provenienza o, comunque, trasferendosi da Brindisi. Ai nuovi venuti in città ci si riservava di accordare «quelle altre agevolazioni che potranno assicurar loro i mezzi alla vita e facilitare insieme la bonifica di quei terreni».



Piano de' porti di Brindisi. nello stato in cui erano dopo dei lavori del Sig. Pigonati. Da F. MONTICELLI, *Terza memoria in difesa della città e de' porti di Brindisi*, Napoli: Gabinetto bibliografico e tipografico, 1833.

Gli abitanti e i domiciliati in Brindisi non rimanevano comunque esenti «dal far parte della guardia urbana» e potevano, al bisogno, ove cioè non fosser sufficienti i volontari, «ripianare», «le basse, che han luogo nell'artiglieria littorale».

Col richiamo della popolazione e coi lavori del 1843-60 si chiudeva cosi una crisi che, come rilevò acutamente Stefano Palma, sindaco di Brindisi il 1835, era stata originata da un

errato intervento dell'uomo. La città, vittima degli errori del Pigonati, fu per sparire dalla carta geografica, ciò che dovrebbe ammonire sulla fragilità di certi equilibri e sull'opportunità di proporre innovazioni che questi equilibri tendono a minacciare.

(N.° 8360.) *Decreto che accorda al comune di Brindisi per un decennio l' esenzione dalle leve di terra e di mare.*

Napoli, 11 Settembre 1843.

FERDINANDO II. PER LA GRAZIA DI DIO RE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE, DI GERUSALEMME ec. DUCA DI PARMA, PIACENZA, CASTRO ec. ec. GRAN PRINCIPE EREDITARIO DI TOSCANA ec. ec. ec.

Dopo aver rivolte le nostre paterne sollecitudini alla bonifica del porto di Brindisi ed a procurargli un esteso commercio nella mira di aumentarne la popolazione e conseguire anche coll' opera degli abitanti il miglioramento di quell' aere;

Sulla proposizione del nostro Ministro Segretario di Stato degli affari interni;

Abbiamo risoluto di *decretare*, e *decretiamo* quanto segue.

Art. 1. È accordata al comune di Brindisi l' esenzione dalle leve di terra e di mare per lo spazio di un decennio, che avrà principio dal primo di gennajo 1844 e terminerà a' 31 di dicembre 1853.

2. In conseguenza della disposizione contenuta nell' articolo precedente, tutti gl' individui che dagli altri comuni si trasferiranno in Brindisi nel corso del decennio, dichiareranno ne' modi prescritti dalle *leggi civili* di fissarvi il loro domicilio, e vi dimoreranno costantemente sino al termine dell' intervallo medesimo, godranno dell' enunciato privilegio.

3. Si continuerà non pertanto a fissare in ogni leva, che verrà disposta durante gli anzidetti anni dieci, il contingente del comune di Brindisi, e vi si eseguiranno gli allistamenti ed il sorteggio per potersi co' sorteggiati ripianare al bisogno le basse, che han luogo nell' artiglieria littorale, a seconda delle disposizioni del regolamento de' 26 di gennajo 1851, per

per effetto delle quali l'arma medesima tiensi al completo co' volontarii ed in mancanza colle reclute.

4. Decadranno dal dritto di godere l' esenzione dalla leva così gli abitanti del comune di Brindisi, i quali altrove si recheranno a dimorare durante il ripetuto periodo, come coloro che dopo d' esservisi trasferiti faranno ritorno nelle loro patrie.

I primi ov' abbiano riportato un numero basso nel sorteggio eseguito in Brindisi saranno tenuti a marciare pel reale esercito e per conto del comune istesso, e gli altri in pari circostanza per conto de' comuni nativi, ne' quali non cesseranno perciò di essere allistati e bussolati.

5. La decadenza dal dritto di esenzione sanzionata nell' articolo precedente non avrà luogo semprechè l' allontanamento da Brindisi sarà della durata non maggiore di mesi due, e previa la permissione che dovrà assolutamente esserne richiesta dalle autorità locali.

6. Rimane dichiarato che gli abitanti ed i domiciliati in Brindisi non saranno esenti dal far parte della guardia urbana, come nol debbono essere dal servizio di artiglieri littorali giusta l'articolo 3.

7. Ci riserbiamo di accordare agl' individui, che si trasferiranno in Brindisi, quelle altre agevolazioni che potranno assicurar loro i mezzi alla vita e facilitare insieme la bonifica di quei terreni.

8. Il nostro Ministro Segretaro di Stato degli affari interni, ed il nostro Direttore del Ministero e real Segreteria di Stato della guerra e marina sono incaricati della esecuzione del presente decreto, ciascuno per la parte che lo riguarda.

Firmato, FERDINANDO.

Il Ministro Segretario di Stato degli affari interni
Firmato, NICCOLA SANTANGELO.

Il Consigliere Ministro di Stato Pres. interino del Cons. de' Ministri
Fir. MARCHESE DI PIETRACATELLA.

Pubblicato in Napoli nel dì 4 di Novembre 1843.

Da Collezione delle leggi e de' decreti reali del regno delle Due Sicilie 1843, n. 321, Napoli: nella Stamperia Reale, 1843, pp. 69-70.