

REGIO ISTITUTO PER LA STORIA DEL RISORGIMENTO ITALIANO
BIBLIOTECA SCIENTIFICA

II SERIE: FONTI

VOL. XIV

GLI ITALIANI
E
IL CANALE DI SUEZ

A CURA
DI
ANTONIO MONTI

ROMA - VITTORIANO - 1937 XV





REGIO ISTITUTO PER LA STORIA
DEL RISORGIMENTO ITALIANO





REGIO ISTITUTO PER LA STORIA DEL RISORGIMENTO ITALIANO
BIBLIOTECA SCIENTIFICA

II SERIE: FONTI

VOL. XIV

GLI ITALIANI E IL CANALE DI SUEZ

LETTERE INEDITE DI

P. PALEOCAPA, L. TORELLI, E. GIOJA, F. DI LESSEPS, B. VOISIN,
J. CONRAD, B. SAINT-HILAIRE, MARTIN FRANKLIN, C. CAVOUR,
B. RICASOLI, A. BIXIO, F. MENABREA, U. PERUZZI, ECC.

CON 21 TAVOLE RICAVATE DA FOTOGRAFIE DOCUMENTARIE
E UNA CROMOTIPIA A CINQUE COLORI

A CURA
DI
ANTONIO MONTI



ROMA - VITTORIANO - 1937 XV

Cooperativa Tipografica Azzoguidi - Bologna - 19 6-XV

P R E F A Z I O N E



Sono passati 67 anni da quando Olivier Ritt, pubblicando, in coincidenza con l'inaugurazione del Canale di Suez nel novembre del 1869, la sua Histoire de l'Isthme de Suez, ne attribuiva tutto il merito esclusivamente a Ferdinand de Lesseps, « à l'homme dont l'inspiration généreuse, la conception hardie, l'initiative entraînante, la foi profonde et l'energique persévérance, ont triomphé de tous les obstacles, pour ouvrir à la civilisation et au commerce du monde entier une voie nouvelle et féconde »⁽¹⁾. Da quella pubblicazione, per molti riguardi fondamentale e di carattere tutto ufficiale perchè dovuta al Segretario stesso del Lesseps, hanno preso l'intonazione le storie successive, e così si è ribadita la errata opinione, secondo la quale l'impresa passata alla storia siccome la « più grande del Secolo XIX » — affermazione anche questa piuttosto discutibile, se si pensi soltanto alle difficoltà gigantesche del traforo delle Alpi — sia tutta dovuta al Lesseps. Merito suo non indifferente sarebbe stato anche quello d'aver saputo valersi di un ingegnere geniale come Luigi Negrelli, il solo italiano di cui siasi fatto notevole conto dal Ritt e dai suoi riecheggiatori, che veniva però presentato volontieri come austriaco, essendo nativo d'una terra italiana allora soggetta all'Austria, e non più d'un semplice, per quanto bravo collaboratore, sempre moventesi nell'orbita del suo astro, che era appunto il Lesseps.

L'Italia, nel rifare la storia dell'impresa di Suez, non ha certo bisogno di veder diminuiti i meriti di alcuno per mettere in evidenza i propri, e quindi è la

⁽¹⁾ O. RITT. *Histoire de l'Isthme de Suez*, Paris, Hachette, 1869. Dédicace.

prima a riconoscere che la realizzazione di quell'impresa si dovette in parte alla fede, all'energia, alla perseveranza di Ferdinando di Lesseps. Ma non può certo associarsi al Ritt nell'attribuire a lui « l'ispirazione generosa », « la concezione ardita » e neppure l'« iniziativa trascinatrice », che trionfarono nel taglio dell'Istmo di Suez, per la semplice ragione che i documenti raccolti in questo volume provano come l'ispirazione e la concezione, nonchè l'iniziativa dell'opera grandiosa siano dovute agli Italiani. Non solo il Negrelli, di cui la storia in questi ultimi anni ha rivendicato in modo luminoso il merito di aver preparato il progetto definitivo del Canale dei Due Mari, ma parecchi altri scienziati italiani hanno dato il loro contributo prezioso ed indispensabile, e assolutamente disinteressato. Ricorderò anzitutto Pietro Paleocapa che, con lo studio di fondamentali problemi preliminari all'attuazione del Canale e con la continua consulenza tecnica e scientifica in seno alla Commissione Internazionale, tanto più necessaria per la prematura morte del Negrelli, fu pronto ad evitare errori e a rimuovere, con la singolare potenza delle sue dimostrazioni scientifiche, gli ostacoli giganteschi dell'opposizione inglese. Dopo il Paleocapa, prende tutto il suo rilievo attraverso questi documenti la figura dell'Ing. Edoardo Gioja, che dopo essersi prodigato alla grande impresa come segretario generale, passò a dirigere i lavori del tratto più arduo del canale, al Seuil d'El Guisr. È questa una rivendicazione doverosa, perchè del Gioja e del suo contributo prezioso era andata perduta la memoria, un po' per la esclusività o per la premi-nenza ingiustamente attribuita ai collaboratori francesi del Lesseps, un po' per la modestia di quel valoroso tecnico italiano. Il quale, tuttavia, dotato com'era di un acuto spirito d'osservazione, fece in una sua lettera un quadro molto efficace della povertà di spirito di qualche suo collega francese che non brillava certo per la modestia, nè per il valore intrinseco, come l'Angot, intendente generale, che passava il suo tempo prezioso nello scrivere « metri quadrati di lettere » al direttore generale e al Lesseps e non mancava mai di richiamare al rispetto dei suoi dipendenti: « le sue decorazioni; i suoi capelli bianchi, la sua alta competenza » (¹).

(¹) V. la lettera 6 febbraio 1862 di E. Gioja al Ministro Menabrea.

Il presente Carteggio addita poi alla ammirazione degli Italiani, ancora una volta, la bella figura del Conte Luigi Torelli, che del Canale di Suez fu l'apassionato e geniale propagandista come Ministro di Agricoltura e Commercio, come scrittore e fondatore di un giornale dedicato all'impresa, come raccoglitore di azioni in Italia, insomma come stimolatore potente anche dell'apertura dell'Istmo di Suéz, come lo fu di innumerevoli altre imprese buone ed utili. Nè fu meno grande l'aiuto dato dalla stampa italiana che fiancheggiò l'opera degli scienziati e dei tecnici, sia ribattendo le opposizioni della stampa inglese, sia dimostrando i benefici che dal taglio dell'Istmo sarebbero derivati al commercio mondiale. Anche quest'opera della stampa italiana è qui ampiamente documentata.

* * *

Il Manfredi e il Baratta, valorosi studiosi di geografia economica, furono i primi, con le loro pregevoli pubblicazioni da me tesoreggiate nello studio introduttivo, a richiamare l'attenzione sui collaboratori italiani del Lesseps. Ai documenti e alle prove rivelate specialmente dal Manfredi, il presente volume aggiunge alcune centinaia di documenti nuovi che, specialmente per quanto riguarda il Paleocapa e il Gioja, permettono di rifare ex novo la storia del Canale di Suez. Fu poi grande mia fortuna l'aver potuto avere dai figli e dagli eredi del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Malmignati Buccchia i documenti dell'Archivio Paleocapa; e fortuna non minore quella d'aver potuto avere dal Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi le lettere, il copialettere ed innumerevoli altri documenti dello Suocero suo Ing. Edoardo Gioja, che mi permisero di studiare la storia del Canale di Suez nel punto più arduo della sua esecuzione, così rivendicando alla storia della civiltà e del commercio mondiale il nome di un altro illustre italiano. Nè poteva certo rimanere insensibile alla mia preghiera la Contessa Celestina Torelli Rolle, nuora di Luigi Torelli, dalla cui amabile cortesia io ebbi il permesso di valermi ancora del suo Archivio per trarne molte lettere di lui, del Lesseps e del Paleocapa, nonchè alcune bellissime fotografie dei lavori che, aggiunte a quelle favoritemi dall'Avv. Scelsi, costituiscono una documentazione vera-

mente preziosa, come il lettore può giudicare dalle 21 tavole che adornano il volume. La stessa gentildonna volle pure offrire al Comitato di Milano del R. Istituto per la storia del Risorgimento italiano un generoso contributo pecuniaro per le spese di stampa.

Milano, la Milano tradizionalmente illuminata nella sua generosità, fu pronta a rispondere all'invito della Presidenza del Comitato di Milano del Regio Istituto per la storia del Risorgimento italiano, conferendo i contributi necessari alla stampa del presente volume, che fu voluta da S. E. il Conte De Vecchi di Val Cismon, presidente del R. Istituto predetto.

Non meno generoso e pronto fu il concorso del Ministero per la Stampa e la Propaganda, desideroso di incoraggiare la pubblicazione di quest'opera che vuole essere, come è, una battaglia combattuta per il trionfo della verità, non meno che della geniale tenacia con cui in un'epoca di ancora incerta solidità nazionale gli Italiani contribuirono alla realizzazione di un'opera di grande valore sociale e civile.

È poi un gradito dovere quello di segnalare qui, a nome del Presidente Sen. Marchese De Capitani d'Arzago, gli Enti e le persone che risposero al suo appello:

la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde
il Comune di Milano
il Consiglio Provinciale dell'Economia di Milano
il Consiglio Provinciale dell'Economia di Bergamo
la R. Università di Milano
il Gr. Uff. Prof. Dott. Prassitele Piccinini.

* * *

Sarebbe forse fuori di luogo il chiedersi se questi documenti, raccolti per la dimostrazione del contributo di scienza e di lavoro dato dagli Italiani al Canale di Suez, possano concorrere come elementi di una eventuale revisione del delicatissimo problema dal punto di vista politico e giuridico. Sono documenti prettamente storici, relativi cioè alla idea e alla realizzazione della grande impresa, e non riguardano minimamente le convenzioni di carattere internazio-

nale circa l'uso del Canale. Ma pur senza uscire dal circoscritto ambito della storia, noi possiamo affermare che qualunque forma sia per prendere oggi o domani il nuovo interessamento del mondo per la delicata questione di Suez, anche l'aspetto morale di essa va tenuto in evidenza, perchè non è più il tempo in cui le grandi questioni internazionali si risolvevano unicamente in base ad interessi individualistici. Sarà perciò sempre utile sapere che gli Italiani hanno reso possibile col loro sapere e col loro lavoro l'esecuzione del Canale; che il Lesseps, per iniziare e proseguire i lavori, ebbe bisogno della guida e dei consigli del Paleocapa, e che solo a questo grande scienziato italiano si dovette la sconfitta della opposizione inglese sul terreno scientifico nella famosa controversia con lo Stephenson; che il tratto più difficile del Canale fu realizzato da un italiano con l'impiego di mezzi dovuti alla sua iniziativa e alla sua competenza scientifica, e che l'opinione pubblica italiana fiancheggiò continuamente la grande impresa, neutralizzando così in parte l'opposizione della stampa inglese.

La dimostrazione alla quale la presente opera vuole mirare, come al compimento di un dovere nazionale oggi più che mai necessario, scaturisce dunque chiaramente dalla imponente massa dei documenti e dalle centinaia di giornali di cui mi sono servito nello studio introduttivo. Possa essa giovare ad una più equa valutazione della nuova importanza del Canale di Suez, divenuto ancora più italiano dal giorno in cui l'Esercito dell'Italia fascista vi ha transitato per portare in Etiopia la luce della sua civiltà più volte millenaria. È infatti fuori di ogni discussione che dal 9 maggio 1936 il Canale di Suez non costituisce più l'accesso soltanto alla via imperiale inglese, ma anche alla via imperiale italiana, perchè, come proclamava con incisiva chiarezza Benito Mussolini nel suo potente discorso di Milano il 1º Novembre dell'Anno XV, « se per gli altri il Mediterraneo è una strada, per noi Italiani è la vita ».

A. M.



PARTE I

NUOVI ELEMENTI PER LA STORIA DEL CANALE
DI SUEZ IN RAPPORTO ALLA POLITICA MEDI-
TERRANEA E AL CONTRIBUTO ITALIANO.





CAPITOLO I



Nella seduta del 1º Giugno 1858 del Parlamento inglese, un anno innanzi che il primo colpo di piccone venisse vibrato sulla spiaggia di Porto Said per l'inizio dei lavori del Canale di Suez, Lord Palmerston manifestava ancora una volta la irriducibile contrarietà sua e del suo paese a quell'impresa con queste parole: « *Il più caritabile modo di vedere il progetto è, a mio avviso, che questo progetto è la più grande sciocchezza che sia stata mai proposta alla semplicità e alla credulità delle genti del nostro paese* ». È noto che questo apprezzamento fu del tutto dimenticato dall'Inghilterra di fronte al fatto compiuto, per la sua solita abilità a trarre partito anche dalle imprese da essa ostacolate con preventive diffidenze ed ostilità. Se le azioni del Canale incomincavano a procurare forti rendite ai capitali investiti, ciò significava che il Mediterraneo poteva realmente diventare, come avevano invano predicato dal 1855 in poi i suoi sostenitori, « l'arteria jugulare dell'intero sistema circolatorio » anche dell'Impero Britannico. Allora si fece avanti e con la segreta, magistrale operazione bancaria di Disraeli, o Lord Beaconsfield, primo Ministro britannico, l'Inghilterra, che già aveva acquistato 1040 azioni di proprietà del Governo Egiziano, acquistò dal Kédivè Ismahil, indebitato oltre misura per la sua megalomania, tutto il pacchetto azionario di proprietà dell'Egitto, e cioè 176602 azioni da 500 franchi, pari oggi a 353204 azioni da 250 franchi nominali. Nello spazio di due giorni, il 44 % del capitale passò nelle mani degli Inglesi. Era il 26 novembre 1875, ed erano passati solo sei anni dalla solenne inaugurazione di quella « grande sciocchezza », come Lord Palmerston aveva definito il Canale di Suez, attraverso il quale passavano ormai le navi di tutto il mondo, mettendo ogni giorno più in primo piano,

per l'Europa, il problema dell'espansione in Africa Orientale. L'istmo congiungente il Mar Rosso col Mare Mediterraneo era infatti divenuto subito il centro di gravità di buona parte del commercio, il passaggio obbligato fra l'Europa da una parte, e l'Oceano Indiano e l'Estremo Oriente dall'altra. Sarebbe stato ozioso ricordare nel 1875 all'Inghilterra che fin dal 25 Ottobre 1855 il pensiero ufficiale inglese sul Canale di Suez era stato dal *Times* così espresso: « *Qualsiasi progetto di comunicazione tra il Mediterraneo e il Mar Rosso sarebbe impraticabile ed in ispecie quello preventivo fatto dagli ingegneri del vicerè d'Egitto; quand'anche praticabile, il progetto non recherebbe nessun vantaggio alla navigazione, che continuerebbe a prendere la via indiretta del Capo di Buona Speranza, e se pure i navigatori preferissero la strada marittima del Canale di Suez, l'intrapresa sarebbe rovinosa per gli azionisti e per i capitali che avessero consentito ad associarvisi* ». Nessuno ricordò nel 1875 queste parole, anche perchè la Francia, che sembrava destinata a ricavare i maggiori vantaggi dall'impresa fra i paesi mediterranei, era stata arrestata nello sviluppo della sua potenza in Egitto dai disastri del 1870-71 e dalla successiva crisi politica interna, attraverso la quale si formò il nuovo regime repubblicano. Essa era stata sorpassata dall'Inghilterra, che potè accaparrarsi i migliori vantaggi creati nella situazione mediterranea dall'apertura del Canale. Del resto, anche questo cambiamento di rotta era stato previsto quindici anni prima, ancora dall'organo ufficiale inglese, il *Times*, che il 17 Dicembre 1860 aveva scritto: « *Siccome noi siamo fermamente convinti che i lavori saranno difficilmente eseguiti e non potranno essere certamente conservati, non possiamo concepire alcuna apprensione davanti all'eventualità d'un risultato. Quanto al danaro, non ne uscirà molto dalle tasche britanniche... Se tuttavia, contrariamente a tutte le probabilità, il progetto del Canale si realizza, tutto ciò che noi possiamo dire è che il Canale sarà essenzialmente un canale britannico, consacrato al traffico britannico e dominato dai pedaggi britannici* » (¹). Fu certo per sancire questi propositi in modo solenne ed inequivocabile che il giorno dell'inaugurazione del Canale, avvenuta il 17 novem-

(¹) Si vedano sulle influenze del Mediterraneo e dell'attività coloniale nell'Africa le note opere del DE LUIGI, *Il Mediteraneo nella politica europea* e del SILVA, *Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'unità d'Italia*, quest'ultima in modo speciale al cap. V.

bre 1869, il governo inglese pagò una somma per ottenere il privilegio di aprire con una propria nave la sfilata delle 60 navi d'ogni nazione, che fecero il percorso trionfale da Porto Said a Suez.

* * *

Le ciniche parole del *Times* potrebbero porre con esattezza i termini di una trattazione storica del Canale di Suez, se esse non prescindessero dall'elemento principale della grandiosa opera, quello che ne costituì l'origine, l'idea concreta, la forza di realizzazione. Questo elemento si chiama: *Italia*. Infatti nel Novembre del 1869 la luminosa realtà del compimento del Canale di Suez veniva a coronare trionfalmente 25 anni di studi, di sforzi tenaci, di fede e di lavoro da parte degli Italiani, il che non scalfisce punto il merito di Ferdinand di Lesseps per avere saputo coordinare fra loro questi studii, questi sforzi e i lavori di tutti nella impresa industriale, da lui organizzata. Ma se l'apertura del Canale costituì la più clamorosa sconfitta morale della cecitaggine e della miopia inglese, non meno solenne fu la dimostrazione che essa diede dell'errore scientifico in cui era caduto nel 1798 l'Ingegnere capo dei ponti e delle strade della Repubblica Francese, Lepère. È noto infatti che in quell'anno, essendo stato proposto dal Bonaparte lo scavo del canale che in origine doveva aver congiunto i due mari, il Lepère aveva chiuso ogni speranza al geniale dinamismo di Napoleone con l'opporre a quell'idea il suo famoso e borioso *ipse dixit*, affermando, dopo lunghi studii, che il Mar Rosso e il Mediterraneo avevano un dislivello di circa dieci metri. Ripeteva un errore vecchio di almeno tre secoli (¹). Si può dunque dire che il De Lesseps, diventando nel 1854 assuntore della grande impresa, e vero e proprio imprenditore dei lavori, abbia fatto ammenda, fino ad un certo punto, della colossale cantonata presa dal suo compatriota Lepère. Ma due gravi torti oscurarono in parte i meriti del Lesseps e la sua gloria. Il primo torto fu quello di non aver messo in sufficiente evidenza il merito grandissimo dello scienziato italiano, precisamente bolognese, Gaetano Ghedini, che nel 1820 aveva eseguito per conto suo gli studii di livellazione dei due mari arrivando alla conclusione di una perfetta identità di livello, ed apprendo così realmente la via e le possibilità

(¹) Il rapporto dell'Ing. Lepère si trova nel vol. III della *Description de l'Egypte*, 1803.

ad ogni realizzazione pratica dell'idea del taglio dell'Istmo di Suez, idea vecchia quanto il mondo. Il secondo torto del Lesseps, come venne luminosamente dimostrato in un recente congresso della Società Italiana per il progresso delle Scienze (¹), fu quello di aver cercato d'occultare la verità anche nei confronti di Luigi Negrelli, il quale aveva preparato il suo progetto parecchi anni prima che il Lesseps si trasformasse da diplomatico francese in imprenditore dei lavori per conto della *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez*. Il Negrelli aveva in ogni sua parte studiato il problema fino dal 1846, allorchè Prospero Enfantin, assecondato dalla campagna svolta in favore del Canale dal Principe di Metternich, aveva costituito la *Société d'études pour le Canal de Suez* con un capitale di 150 mila franchi. Questa Società, costituita sul principio della collaborazione internazionale, risultò formata da tre gruppi: uno inglese con R. Stephenson e E. Starbuck, uno francese con Arlès-Dufour, l'Enfantin e i fratelli Talabot, uno austriaco (l'Italia era allora in gran parte dominio austriaco) con il trentino Negrelli, con Dufour-Feronce e L. Sellier. Quando la *Société d'études pour le Canal de Suez* interruppe i suoi studi per il sopraggiungere della crisi politica europea del 1848 e per il manifestarsi dell'opposizione britannica, il De Lesseps, con fattiva audacia, ma sorpassando ad ogni scrupolo e ad ogni riguardo per la priorità degli altri, ottenne dal vicerè d'Egitto Mohammed Said la concessione di realizzare il progetto mediante la fondazione di un nuovo organo, la *Compagnie Universelle*. Allora il Negrelli, quale unico membro della soppiantata *Société d'études* trattenero nella nuova Compagnia, conferì a questa i suoi progetti, i suoi rilievi, i suoi disegni, tutto. Egli si era come immedesimato nell'opera alla quale da circa un decennio aveva consacrato tutte le sue energie di studioso, si sentiva come responsabile verso la cessata *Société d'études* della iniziativa studiata insieme; amava insomma appassionatamente, da tenace italiano, il suo lavoro. Ma prima che la personalità del Negrelli, quale membro della antica Società, si trasferisse nella nuova Compagnia, egli, come è noto, si era recato nel 1855 in Egitto, in veste, si direbbe, di ambasciatore tecnico, e al Vicerè Mohammed Said aveva presentato ed illustrato personalmente il suo progetto, formulando ufficialmente

(¹) ARMANDO LEVI-CASES, *Luigi Negrelli ed il progetto definitivo del Canale di Suez*. In *L'Ingegnere*, 1930.

MÉDITERRANÉE

COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU CANAL MARITIME DE SUEZ

CARTE DE L'ISTHME

Dressée sous la direction de M^e VOISIN, Directeur G^r des Travaux.

et d'après les opérations de M^e LAROUSSE, Ingénieur-Hydrographe.

Echelle au 1/1000000 ou 1 milles pour 10 minutes.

E. ANDRIEAU - COUJON, ÉDITEUR

Rue du Bac, 21, Paris, 1866.



CARTA DIMOSTRATIVA DEI LAVORI DEL CANALE DI SUEZ QUALI ERANO NEL 1866.

Si osservino in basso, nei diagrammi relativi alla geologia del terreno dell'Istmo, le aggiunte e le chiarificazioni di mano dell'Ing. Edoardo Gioia.
(Cortese comunicazione del Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi).



gli auguri dell'Imperatore d'Austria, sovrano dello Stato al quale egli apparteneva e che aveva già ottenuto contributi da organismi importanti quali erano le Camere di commercio di Venezia e di Trieste. Fu appunto dopo il viaggio in Egitto che il Negrelli fu posto ai vertici della gérarchia ferroviaria austriaca, lasciando il dicastero dei lavori pubblici del Lombardo-Veneto, che gli aveva permesso di riprovare la sua vasta dottrina con la diretta esperienza sulle spiagge adriatiche. Queste, secondo la classica similitudine del Paleocapa, hanno molte analogie con le spiagge africane sulle quali doveva cadere la scelta dell'imboocco mediterarneo del Canale di Suez. Il Paleocapa, partendo dalla teoria della origine fluviale degli interrimenti, constatava che, rispetto alla direzione delle due correnti litoranee, le spiagge veneto-adriatiche e le spiagge egiziane ad oriente della punta Damietta (in quanto cadenti in prossimità dei capi più salienti del delta del Po e del Nilo), si trovavano in condizioni fra loro paragonabili circa le condizioni di massima del mantenimento dei porti. Portando al largo le deiezioni, i rispettivi salienti terrestri — notava il Paleocapa — sono in entrambi i casi atti a proteggere da insabbiamenti risolutamente perniciosi i porti aperti, nella direzione della corrente litoranea, a distanza non eccessiva dalle relative foci ⁽¹⁾.

* * *

Ogni grande impresa, per passare dall'idea alla realtà, ha certamente bisogno di questi elementi:

1º *il progetto e i relativi sviluppi*, studiati in base ad elementi sicuri di fatto e nelle loro possibilità finanziarie;

2º *l'impresario*, che avvicina fra loro il progettista e il capitale e fa eseguire praticamente i lavori;

3º *il capitale*, che fornisce i mezzi finanziari;

4º *il lavoro dei tecnici e degli operai*, i quali trovano negli stipendi e nelle paghe dell'impresario il loro compenso;

⁽¹⁾ P. PALEOCAPA, *Considerazioni sul protendimento delle spiagge e sull'insabbiamento dei porti dell'Adriatico applicate allo stabilimento di un porto nella rada di Pelusio*. Torino, Barbera, 1856, p. 21 e segg.

5º la propaganda della bontà e della convenienza economica dell'impresa, per acquistare proseliti, convincere i dubiosi, confondere gli oppositori, raccogliere i contributi necessari a portare a termine l'impresa.

Ora, per il Canale di Suez, passato alla storia come « la più grande impresa del secolo XIX », si può dire che tutti i fattori necessari alla sua realizzazione siano stati italiani, ad eccezione dell'elemento-impresario che fu il francese Ferdinand De Lesseps, uomo quant'altri mai fortunato, perché per merito della amichevole condiscendenza di Said Pascià, che gli largì la presidenza della costituenda Compagnia, e per merito della genialità degli scienziati italiani e di un grande apostolo suscitato in Italia dalla bontà dell'idea, trovò la sua via fiorita di rose.

Ma qui è proprio necessario mettere un punto ben fermo nella fortunata attività del Lesseps, incominciando a dire dell'amicizia che lo legava ad alcuni membri della Société d'Etudes, amicizia documentata dalla corrispondenza passata allora fra lui, l'Enfantin, il Talabot, il Dufour e il Negrelli. In una lettera del Dufour del 20 dicembre 1854 al Negrelli il Lesseps è chiamato « notre ami et associé », e si parla del proposito di organizzare la Società universale, incaricando il Lesseps di mettersi in relazione col Barone Von Bruck « qui est dans la meilleure situation pour nous aider à obtenir la sanction du Sultan ».⁽¹⁾ Infatti, basandosi su queste notizie, parlava del Lesseps come di un membro della Société d'Etudes⁽²⁾.

Non sarà inopportuno ricordare in modo chiaro e sistematico i fatti precedenti alla comparsa del Lesseps, fatti che tutti concorrono a dimostrare come egli siasi in sostanza fatto bello del sol di luglio. Non ricorderò fatti che non siano documentati in modo preciso alle pagine 51-88 del IV volume del Précis de l'*histoire d'Egypte*, già citato, e che è condotto sui documenti degli archivi del Cairo, di Roma, di Parigi, di Vienna, di Londra, di Napoli, di Firenze e di Torino. Noterò in via preliminare che se in quel poderoso contributo alla storia del Canale di Suez si trovano accenni non sempre suffi-

(1) GEORGI UND DUFOUR-FERONCE, *Urkunden zur Geschichte des Suez Canal*, 1913, p. 154.

(2) *Precis de l'histoire d'Egypte par divers historiens et archéologues. Avec un aperçu de l'Histoire du Canal de Suez par ANGELO SAMMARCO*. Roma, 1935, pag. 69 e segg.

cienti al Negrelli e al Paleocapa, e non vi si trova neppure una riga sugli studi del Ghedini, come vi è del tutto trascurato l'Ing. Gioja esecutore del tratto più difficile del Canale, nonchè la stampa italiana che dal 1856 al 1869 svolse opera preziosa per la realizzazione dell'impresa, tuttavia il volume non cessa di essere straordinariamente importante per la messa a punto dei progetti anteriori al Lesseps e dei rapporti intercorsi fra la *Société* e la *Compagnie*.

Ammesso come certo che i Faraoni avevano stabilito una via di comunicazione navigabile utilizzante il braccio orientale del Nilo e il Wadi Tumilat, e che il più importante di tali canali era chiamato *Canale dei Faraoni*, divenuto ai tempi di Roma il celebre *Amnis Trajanus* dal nome dell'Imperatore che lo migliorò, sta però anche il fatto che furono i Veneziani i primi a concepire, tra la fine del sec. XV e il principio del sec. XVI, il progetto di un canale seguente la depressione longitudinale che va da Pelusio a Suez, senza utilizzare un braccio del Nilo. Tale progetto era fondato sulla speranza di neutralizzare la concorrenza portoghese attraverso la linea delle Indie, contornando l'Africa ⁽¹⁾). Le vicende politiche e specialmente le guerre non permisero che la geniale idea veneziana avesse un principio di esecuzione.

* * *

Fu la rivalità tra la Francia e l'Inghilterra per il dominio dell'Egitto, rivalità che domina grande parte della politica europea del sec. XIX, a riaccendere in Francia l'interessamento per un canale navigabile attraverso l'Istmo, di che è prova il progetto di canale fatto nel 1833 dal francese Linant de Bellefonds, ingegnere capo del Vice Re d'Egitto Mohammed Ali. Il progetto fu scartato da una commissione, che vi preferì lo sbarramento del Nilo. Ora, in quell'anno, il Lesseps era al Cairo come console francese e fu informato dal Linant de Bellefonds del suo progetto. L'opinione pubblica venne ancora interessata nel 1837 dal saintsimonista Prospero Enfantin, che riuscì nel 1845 a proporre la *Société d'études*, fondata effettivamente il 27 novembre 1846. Fra il 1837 e il 1846, frattanto, il primato dell'interessamento, non più teorico, ma pratico e fattivo, era passato all'Austria, e specialmente al Metternich, il quale mise la cosa sul terreno attivo della via diplomatica, facendo interpell-

(¹) J. CHARLES-ROUX, *L'Istme et le Canal de Suez*. Vol. I, pag. 44 e segg.

lare il Vice Re d'Egitto e offrendogli di eseguire o di permettere l'attuazione dell'impresa. Sono infatti del 24 Dicembre 1842, del 1º Febbraio e 2 Marzo 1843 i rapporti al Metternich del Console generale austriaco Laurin e del Conte di Ficquelmont, quello di quest'ultimo intitolato: *Considérations sur l'établissement d'un canal de navigation qui réunirait la Mer Rouge à la Méditerranée*. Il Conte di Ficquelmont esponeva in quelle considerazioni anche le idee pratiche di Mohammed Ali, idee che si trovano pure riflesse in una memoria stesa nell'Aprile 1845 da una Società di Lipsia sul progetto del canale: « *Leipziger Gesellschaft, Anträge behufs der Anlegung eines Kanals auf der Landenge von Suez* » conservata nello Staatsarchiv di Vienna. La risposta di Mohammed Ali alle proposte del Metternich era stata sostanzialmente questa: le Grandi Potenze si mettano d'accordo e mi domandino il Canale, ed io aiuterò in ogni modo l'impresa.

In questo modo, cioè per l'avviamento su un terreno pratico dell'idea del Canale, l'italiano Luigi Negrelli, Ingegnere capo dei Lavori Pubblici del Lombardo-Veneto, diede tutte le sue energie allo studio dell'esecuzione pratica, e quando l'Enfantin ottenne di costituire la Società, fu ben naturale che il Negrelli vi entrasse come rappresentante del gruppo austriaco. Anzi, fu subito il più operoso di tutti, perchè, incaricato di studiare seriamente la creazione di un porto nel golfo di Pelusio, portò tosto a compimento il suo lavoro. L'ingegnere francese Talabot, dal canto suo, riconfermò l'identità di livello dei due mari. E l'inglese? Lo Stephenson, che era incaricato di fare i rilievi necessari nel porto di Suez, se la cavò dichiarandoli inutili perchè... l'Ammiragliato inglese possedeva già buone carte della località! Era questo un modo elegante per non impegnarsi troppo in un'impresa, nella quale non si aveva alcuna fiducia. L'Inghilterra incominciava a pensare alla ferrovia dell'Eufrate.

Gli avvenimenti del 1848, come sappiamo, interruppero gli studi e i progetti: *majora premebant*. Nel Settembre 1854 l'iniziativa era già ripresa, perchè sappiamo che Negrelli, Dufour ed Enfantin si rivolsero in quell'anno a Napoleone III proponendogli che l'Austria, l'Inghilterra e la Francia si facessero promotrici dell'impresa. In questo momento entrò in scena il Lesseps, che, vantando le sue relazioni amichevoli con Said Pacha, ottenne dalla *Société* di

recarsi, nell'Ottobre 1854, in Egitto per avere la necessaria concessione ad eseguire i lavori.

Il 30 Novembre il Vice Re dava dal Cairo il primo *firmano* di concessione, nel quale era ben naturale che, avendogli il Lesseps prospettata l'opportunità di fondare la Compagnia Universale per l'apertura dell'Istmo, gli attribuisse appunto tale incarico. Si noti bene: l'incarico di costituire la Compagnia e di dirigerla, e non di eseguire, lui per conto proprio, i lavori. Infatti nel preambolo e nei 10 articoli del *firmano*, riprodotti anche dal Ritt a pagina 111 e segg. della sua *Histoire*, vengono regolati i futuri rapporti fra il Governo egiziano e la Compagnia, e non quelli fra il governo e il Lesseps, menzionato solo nel preambolo come beneficiario del diritto di costituire e dirigere la Compagnia. Tale compito non poteva essere naturalmente attribuito alla Società degli Studi, non avente personalità giuridica.

A questo punto si presenta una questione importante e delicata. In quale veste il Lesseps si presentò al Vice Re d'Egitto? Egli afferma, nel *Percement de l'Isthme de Suez*, d'essersi presentato come investito di una *missione* da parte della *Société*. E questo è vero. Ma avviata la pratica, egli scartò la *Société*, si svincolò da essa con una abile ma poco encomiabile disinvolta e volle figurare come l'unico benemerito di aver ottenuto la concessione. Infatti nella lettera del Lesseps al Paleocapa in data 28 Settembre 1855 ⁽¹⁾ noi leggiamo: « *S. A. le Vice Roi d'Egypte n'ayant délégué ses pouvoirs pour organiser une Compagnie universelle de Canal maritime de Suez, m'a chargé...* ». Ma era possibile che il Vice Re accordasse la concessione e delegasse altro potere che non fosse quello puro e semplice di costituire la Compagnia ad una persona privata, quando alle premure fatte per la via diplomatica dal Governo Austriaco attraverso i consoli egli, come abbiamo visto, aveva risposto di attendere una richiesta ufficiale da parte delle Potenze interessate? La verità è, come risulta dai documenti raccolti dal Sammarco ⁽²⁾, che il Lesseps sforzò il testo della concessione, facendola apparire come data a lui, persona, mentre era data a una Società Anonima, cioè a quella che il Lesseps, in base al *firmano*, avrebbe costituita e diretta. Inoltre risulta dalle lettere dell'Arlès Dufour

⁽¹⁾ V. il presente Carteggio.

⁽²⁾ *Précis de l'histoire d'Egypte...* Vol. IV, p. 68 e segg.

al Negrelli e dell'Enfantin che l'Austria, e precisamente il Barone Von Bruck, ambasciatore a Costantinopoli, aiutò molto in quel momento la pratica, premendo sul Vice Re e sul Sultano affinchè accordassero la necessaria autorizzazione al Lesseps, quale incaricato della *Société*. È poi del 4 Gennaio 1855 l'udienza concessa da Napoleone III all'Enfantin, nella quale l'Imperatore consigliò la fondazione della Compagnia. Quasi tutte queste prove non bastassero a ristabilire la verità dei fatti, ecco una lettera del 25 Febbraio 1855 del Negrelli all'Arciduca Massimiliano che taglia la testa al toro, riassumendo la storia dei tentativi fino a quella data, per quanto anche il Negrelli cada nell'errore di affermare che il Lesseps ottenne la concessione di *eseguire il Canale*, mentre ebbe solo quella di *costituire la Compagnia* che lo avrebbe dovuto eseguire. Egli dice dunque che nella primavera del 1848 i tre tecnici (Stephenson, Arlès-Dufour e Negrelli) si disponevano a recarsi in Egitto, quando scoprì la rivoluzione, ma che, ristabiliti la calma e l'ordine, essi inviarono in Egitto il Lesseps, « *un agent que le Vice Roi d'Egypte connaissait personnellement et qu'il recevait avec amitié. Cet agent a réussi à obtenir la concession de l'exécution du Canal et on sollecite actuellement près de la Porte la sanction grâce à l'appui spécial de S. E. Monsieur le Baron de Bruck, internonc I. et R. à Constantinople* ».

Dunque il Lesseps era nulla più di un agente, di un incaricato, di un missus. Un fortunato mediatore. La sua smania di apparire di fronte ai contemporanei come unico centro dell'iniziativa appare poi spiegata dalla prova indiretta contenuta in una sua lettera del Gennaio 1855 a Madame Delamalle in cui confessava (quante volte la verità si dice intera soltanto alle donne...) di voler essere « solo a condurre tutti i fili dell'immenso affare » ⁽¹⁾. Ma vi è anche un'altra prova, cioè il diradarsi delle sue lettere con la *Société* e poi l'interrompersi completamente, durante il suo soggiorno in Egitto. Qual'è la conclusione che devesi dedurre da questi fatti, tutti rigorosamente documentati? È indubbiamente questa: che il Lesseps non fu né un profeta, né un precursore della « più grande impresa del secolo XIX », perchè precursori e profeti furono, come abbiamo visto, gli Italiani (i Veneziani, il

⁽¹⁾ *Précis...* Vol. IV, p. 87-88.

Ghedini, il Negrelli, ecc.); non ne fu l'apostolo, ma *uno degli apostoli*, e neppure dei più autorevoli, perchè, come vedremo, gli mancava la competenza scientifica, che fu l'arma usata magistralmente dal Negrelli e dal Paleocapa per infrangere l'opposizione degli avversari: non fu neppure l'unico propagandista, perchè la stampa italiana e il valore degli entusiasti come il Torelli ed altri facilitarono molto il suo compito. Fu invece, ripeto, l'abile imprenditore, l'avveduto organizzatore, fu come l'esperto impresario — *si licet componere* — che avvicina l'autore dell'opera, i cantanti, i professori d'orchestra, gli scenografi e i macchinisti al pubblico che paga per sentire l'opera. Geniale e benemerito, anzi necessario finchè si voglia, è l'impresario, ma egli starebbe con le mani alla cintola senza il genio del musicista e senza la bravura degli artisti (¹).

La *Compagnie Universelle* fu pertanto una derivazione o una trasformazione della *Société d'Etudes*, benchè il Lesseps abbia mirato a far apparire che fosse invece una cosa del tutto nuova. E siccome il Negrelli era il membro più autorevole, il perno della *Société* e passò nella *Compagnie Universelle* in armi e bagagli, come si dice, cioè coi suoi studi e con i suoi progetti, se ne deduce che ancora più circoscritto è il merito del Lesseps. S'aggiunga poi che la prima versione del « firmano » di concessione fu conosciuta in Europa su carta intestata proprio alla *Société d'Etudes*. Il De Lesseps insomma costruì il suo edificio su basi e con materiali predisposti da altri. Fu almeno originale nel difendere l'opera dagli attacchi inglesi? Non si può dire neppur questo, perchè l'assurda opposizione inglese fu scardinata dagli Italiani, che con l'inoppugnabile forza delle prove scientifiche, riempirono di confusione uomini politici autorevoli come il Palmerston e scienziati dal nome illustre come Roberto Stephenson, il quale non aveva esitato ad asservire alla obliqua opposizione del suo paese l'autorità del suo nome, venendo fuori con la ipotesi del lago stagnante, distrutta dal Paleocapa con argomenti di un valore assoluto, come poi vedremo.

(¹) In questo giudizio sul Lesseps concordano sostanzialmente anche il G. Charles-Roux e il Ch. W. Hallberg nelle loro opere: *L'Isthme et le Canal de Suez* (Paris, 1901) e *The Suez, its history and diplomatic importance* (New York, 1931), pag. 114-115.

* * *

Precisata così la parte avuta dal Lesseps nella creazione dell'organismo donde uscì la grande opera del Canale di Suez, possiamo ricordare con metodo gli Italiani che ne gettarono scientificamente le basi e che vi portarono contributo prezioso di lavoro. Ciò appare tanto più necessario quando teniamo presente che il Lesseps, il quale ebbe la fortuna di guidare e portare a compimento la grande opera del Canale di Suez, non fu altrettanto fortunato quando nel 1879, senza la collaborazione degli Italiani, volle iniziare la costruzione del canale di Panamà. Questa impresa fallì clamorosamente nel 1889, in seguito a mancanza di mezzi e dopo perdite umane considerevoli. Ne derivò, nel 1892-93, il famoso «scandalo di Panamà» e il Lesseps fu in prima istanza condannato a 5 anni di prigione per frode, pena non confermata dalla Cassazione (¹). Quante volte avrà egli invocato la memoria e i consigli di uomini come il Negrelli, il Paleocapa, il Gioja, il Torelli, che gli avevano fatto fare così splendida figura col Canale di Suez! Purtroppo la morte li aveva tutti rapiti, prima il Negrelli, poi il Paleocapa, poi il Torelli. Ricordare il contributo degli Italiani alla grande impresa è dunque un doverē che risponde, oggi più che mai, al sentimento nazionale.

Fu italiano Gaetano Ghedini che, come ho già ricordato, nel 1820 dimostrò assurdo l'affermato dislivello de' due mari. È noto che un disgraziato accidente fece smarrire al Ghedini il manoscritto dei suoi studi in proposito, non prima, peraltro, di averne reso noto il risultato. Italiano fu il Negrelli che preparò il progetto ed ebbe la tragica sorte di morire il 1º Ottobre 1858, pochi mesi prima che si incominciassero i lavori. Italiano fu Pietro Paleocapa, nato a Nese in provincia di Bergamo, che quale membro rappresentante del Piemonte nella *Compagnie Universelle*, ed officiato anzi ad assumerne la presidenza, ma impossibilitato ad accettarla per la incipiente sua cecità, fu della Commissione il membro più autorevole, seguì passo passo l'attuazione dell'impresa, fu il consulente tecnico prezioso ed indispensabile del Lesseps, come risulta dal presente carteggio. Il Paleocapa fece sentire il peso della sua auto-

(¹) Si veda: R. COURAUD, *Ferdinand de Lesseps. De l'apothéose de Suez au scandale de Panama*, 1932.

rità scientifica sul presidente Ing. Conrad, da lui stesso proposto per tale carica, talchè si può dire che nessuna difficoltà di carattere tecnico si sia presentata, senza che il Paleocapa fosse stato invitato ad esporre il suo giudizio e a dire quella parola di autorevole verità, che, sola, poteva risolvere i dubbi e rompere gli ostacoli. Nè in questa assistenza scientifica e tecnica il Paleocapa si trovò il solo italiano a fianco del Lesseps, perchè parecchi altri lo coadiuvarono. Fra questi in primo luogo l' Ing. Edoardo Gioja, nato in Torino il 18 Ottobre 1832, presentato da Alessandro Bixio al Lesseps, che lo impiegò dapprima come suo segretario tecnico e poi, dal 1863, come direttore dei lavori della trincea di El Guisr. Questo tratto del Canale si rivelò subito come il più difficile. Venne in tale trincea per la prima volta impiegato, per iniziativa del Gioja, un nuovo tipo di draga idraulica, che dovette affrontare uno sterramento di mezzo milione di metri cubi di terra, di cui 300 mila secchi e 200 mila bagnati. Il valoroso ingegnere, in compenso dei servigi prestati, fu nominato rappresentante del Governo italiano nella Commissione Internazionale del Canale di Suez, carica che egli tenne sino alla sua morte, avvenuta in Roma il 15 Novembre 1901.

I volumi dei *Rapports à l'Assemblée Générale* (¹) da parte della *Compagnie Universelle*, quelli dei *Documents officiels* raccolti nel *Percement de l'Isthme de Suez* (²), la ben nota opera del Lesseps (³), quella sulle *Origines du Canal de Suez 1890*, l'*Histoire de l'Isthme de Suez* di Olivier Ritt (⁴), ed altre importanti opere storiche sulla grande impresa sono concordi nel riconoscere che il Gioja diede un'apprezzatissima opera e rese segnalati servigi, come ben risulta dalle sue molte lettere qui raccolte. Il Lesseps rifugge tuttavia dal precisare il contributo di pensiero e quello tecnico datogli dal Gioja, mirando quasi a farlo apparire come un bravo collaboratore e nulla più, mentre l'ingegnere torinese svolse un'opera in alcuni momenti decisiva per la riuscita dei lavori. I Peruzzi esortarono il Gioja a non lasciare il suo posto, come egli voleva fare quando era disgustato dallo scarso riconoscimento del suo lavoro.

(¹) Paris, Plon. Si veda alle pagg. 20, 33, 34.

(²) Paris, Plon, 1855.

(³) Paris, Didier, v. alle pagg. 31, 169 della 5^a serie, 1864-1869.

(⁴) Paris, Hachette, v. alle pagg. 222, 250, 322.

Emilia Peruzzi gli scriveva il 31 Ottobre 1869: « *Sono piena di gioia all'idea di assistere alla inaugurazione di un lavoro mondiale in cui Ella ebbe tanta parte* ». Ma il Lesseps non sentì che molto più tardi il dovere della gratitudine verso il Gioja, perchè soltanto nel Congresso Geografico del 1881 in Venezia ne riconobbe pubblicamente i meriti. Lo scrittore inglese Sir Charles Hartley, nella sua *A Short history of the Engineering Works of the Suez Canal* (London, 1900) esalta più volte l'opera di questo dimenticato ingegnere piemontese, al quale fu affidato il tratto più importante del Canale in quanto le colline poste su quel tratto avevano altezze da 30 a 60 piedi per una lunghezza di 6 miglia, e dice testualmente: « *The only serious obstacles to be overcome in the line of the canal were at El-Guisr, the summit of the work, situated between the Ballah Lakes and Lake Timsah, where the hills crossing the canal vary from 30 feet to 60 feet above the sea-level over a length of 6 miles, and at the deep cutting of Serapeum between Lake Timsah and the Great Bitter Lake* » (¹).

* * *

Accennato qui sommariamente alla cooperazione scientifica e tecnica degli Italiani, passiamo a quella di carattere morale, alla propaganda fatta all'impresa, e ritroveremo sul nostro cammino la bella figura del Conte Luigi Torelli. Gli studi che in questi ultimi anni il Manfredi ed io abbiamo dedicato a questo singolarissimo Patriota, valendoci entrambi dei documenti dell'Archivio della Contessa Celestina Torelli Rolle, nuora del Conte Torelli, ne hanno resa familiare la figura. Anche qui, per la grande impresa di Suez, egli si rivela tutto forza, tutto volontà, tutto ardore nel promuovere il bene, tutto inflessibilità nel reprimere abusi, nel fustigare i poltroni, gli ignavi e i profittatori. Il Torelli fu un combattente di tutte le battaglie, da quelle vere e proprie della guerra guerreggiata in campo aperto, (1848-49-59), a quelle del pensiero politico (*Pensieri sull'Italia di un Anonimo Lombardo*, 1846), a quelle civili delle responsabilità di governo nelle cariche pubbliche come Ministro, Prefetto, ecc. Se dovessi indicare nel periodo del Risorgimento un precur-

(¹) *Op. cit.*, pag. 6.

sore più diretto del dinamismo nella vita pubblica e nazionale che caratterizza l'epoca nostra, un tipo che si possa studiare come il collegamento fra il Risorgimento e il Fascismo, in quanto azione e febbre d'operare, io non saprei indicare altro di lui più degno di rappresentare quel tipo. Si pensi ad esempio a quello che egli ha fatto per il Canale di Suez (¹). Si sferra verso il 1856 l'opposizione dell'Inghilterra, e il Torelli si aderge come un titano contro di essa in Italia, opponendosi a Lord Palmerston. Come questi guida l'opinione pubblica inglese con lo scopo di ostacolare l'impresa, così l'italiano si impadronisce, si può dire, dell'opinione pubblica italiana, tendendone l'interessamento verso l'attuazione dell'impresa. Con quali armi si combatte l'interessante duello? Il Palmerston suscita vivaci discussioni in Parlamento contro il progetto, fa pressioni sul Governo turco affinchè revochi il permesso dato al Lesseps ed arriva perfino a minacciare la guerra (1859); contemporaneamente organizza una vasta campagna di stampa valendosi dei giornali più autorevoli e più diffusi quali il *Times*, la *Morning Post*, l'*Examiner*, la *Revue d'Edimbourg*, l'*Atheneum*, l'*Albany Argus*, il *Daily News*, il *Portsmouth Times and Naval Gazette*. Quando il Canale è in via d'attuazione, l'Inghilterra rinforza l'occupazione dell'isola di Perim e inizia la ferrovia dell'Eufraate. Ma non si ferma ancora nello sviluppo del suo piano di opposizione, perché ricorre ad un argomento umanitario che dovrebbe spremere lacrime d'indignazione dagli occhi delle venerande zitelle inglesi, cioè denuncia al mondo il trattamento degli operai addetti ai lavori, che, secondo l'Inghilterra, sono condannati ad un lavoro da forzati (1861). È una fandonia, come poi vedremo, ma fa il suo effetto. Finalmente ecco Lord Palmerston comperare la solidarietà di giornali di altri paesi d'Europa, come l'*Ausland*, di Stoccarda, il *Diario de Barcelona*, e montare, con la complicità dello Stephenson, quella ridicola opposizione scientifica del lago stagnante, che sarà ribattuta in modo schiacciatore dal Paleocapa. Insomma ogni arma è buona, o sembra tale all'Inghilterra, per arrivare al suo scopo.

Ma alcuni italiani attraversano coraggiosamente quegli obliqui propositi. Fra

(¹). SILIO MANFREDI, *Il Conte Luigi Torelli, Governatore di Sondrio*, 1935. Id., *Luigi Torelli ed il canale di Suez*, Sondrio, A. Q. V., 1930. Id., *I collaboratori italiani di Ferdinand Lesseps*, Sondrio, Nevio Washington, 1932.

i primi è Luigi Torelli. Questi, conosciuto il Lesseps nel 1856 in Italia e da lui informato dell'implacabile atteggiamento ostile dell'Inghilterra, e particolarmente di alcuni uomini politici, si fa strenuo propagandista della necessità dell'impresa di Suez, scrive articoli vivaci e battaglieri per dimostrare i vantaggi che ne riceveranno tutti i paesi mediterranei, in modo speciale l'Italia. La sua propaganda ha dapprima per suo campo il *Bollettino dell'Istmo di Suez*, che proprio in quell'anno 1856 veniva intrapreso a Torino, sotto la direzione di Ugo Calindri, agente per conto del Lesseps, e durò fino a tutto il 1859. Era un giornale parallelo al francese *L'Isthme de Suez. Journal de l'union des deux mers*, edito a Parigi dal Plon sotto la direzione del Lesseps, con la gerenza di Ernest Desplaces, che ne era praticamente il direttore. Contemporaneamente, il Torelli si dà ad una attiva, infaticabile campagna per raccogliere sottoscrizioni di azioni della *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*, ne raccoglie lui solo più di 1300 nel Regno di Sardegna e diventa per tal modo membro del Consiglio d'amministrazione della Compagnia. Stimola poi col suo esempio altri a farsi apostoli della necessità del Canale, come l'abate Professore Giuseppe Filippo Baruffi di Mondovì, il quale tenne pubbliche conferenze sull'argomento, e l'illustre economista genovese Gerolamo Boccardo, che proclamò di vedere nell'apertura dell'Istmo di Suez «meraviglie di utilità» quasi pari a quelle della scoperta dell'America. Perfino all'XI Congresso dell'Associazione Agraria degli Stati Sardi, tenuto in Voghera nel 1857, il Torelli seppe trovare un rapporto di causa ad effetto fra l'auspicata apertura del Canale di Suez e lo sviluppo del commercio piemontese sui mercati lontani d'Oriente, proponendo un indirizzo di simpatia a Lesseps.

Essendo cessato alla fine del 1859 il *Bollettino dell'Istmo di Suez* diretto da Ugo Calindri, il Torelli promosse nel 1864 la fondazione di un nuovo giornale *Il Canale di Suez* che si pubblicò pure a Torino, sotto la direzione di Celestino Bianchi, ma che fu opera prevalente del Torelli il quale vi collaborò attivamente come illustrerà a suo tempo nel capitolo V di questo studio. Ma perchè la propaganda fosse davvero efficace, era necessario che dalle colonne dei giornali e dai congressi salisse fino alle severe aule degli istituti scientifici, ed ecco perciò Luigi Torelli incominciare nel novembre del 1867, e continuare fino al 1871, una serie di letture all'Istituto Veneto di Scienze, lettere ed

arti... Egli era in quell'epoca Prefetto di Venezia e Senatore del Regno; era stato due anni prima, per la seconda volta, ministro, e perciò le sue letture in quel consesso che onoravasi del nome di studiosi illustri potevano avere, ed ebbero, un valore assai grande, tanto più che, con geniale ed ardita idea, egli abbinò sullo stesso piano dell'interessamento nazionale l'opera del taglio dell'Istmo di Suez con la più grande opera pubblica in corso d'esecuzione in Italia, incominciata nel 1858, l'anno prima dell'inizio dei lavori per il Canale di Suez: il traforo del Moncenisio. Incominciarono così nel Novembre del 1867 ad uscire i *Paralleli fra il progresso dei lavori delle due grandi opere: il traforo del Moncenisio ed il taglio dell'Istmo di Suez*, corrispondenti ad altrettante letture del Torelli all'Istituto Veneto, ciascuna composta di una monografia ben chiara e ragionata sullo stato dei lavori e corredata da una tavola prospettica, precisamente indicata col nome di Parallello. Basterebbe questa pubblicazione a dare una idea esatta della tenacia con la quale il Torelli, senza dimenticare i suoi gravi impegni politici, s'adoperava perchè anche in Italia si stimolassero le energie per la più pronta e perfetta riuscita della grande impresa del Canale di Suez, di cui, d'accordo col Paleocapa, prevedeva l'apertura per il 1869. Ma all'Italia che cosa poteva importare che s'aprissse prima o dopo? Ecco l'obbiezione contro la quale il Torelli combatteva nel primo Parallello: « Ma la questione per l'Italia non è lì. Che si apra piuttosto nel 1869 che nel 1870 pur troppo devo dire che poco importa, e quasi ripeto ciò che già dissi altra volta, che se fossimo egoisti dovremmo augurare l'epoca la più lontana, sì poco è preparata l'Italia, così prossimo al nulla sì è quanto ha fatto per cogliere il frutto di quell'impresa, la più gigantesca del secolo e fra le più influenti sulle sorti del commercio mondiale. Ometto da questo calcolo i consigli della stampa e di quanti da tempo cercarono e cercano destare l'attività dei connazionali; pochi se n'occuparono tanto, quanto questo benemerito Istituto, ma pur troppo il frutto reale che si tradusse in fatti è piccolo, anzi microscopico. La grande carta idrografica del mar Rosso, or ora pubblicata dal Ministero d'agricoltura e commercio, è l'unico fatto che, sortendo dalla linea di relazioni o consiglio, abbia uno scopo che si riferisce alla nuova condizione che verrà creata dall'apertura del Canale e sarà utile. Del resto, diciamo pure anche questa verità: se il Canale si scavasse nel Kamciatka o

nella Nuova Zelanda, l'Italia non poteva darsi minor cura per trarne partito. Abbiamo ancora altri due anni avanti di noi; vediamo se è possibile di utilizzare almeno questo tempo; non è lungo, ma tuttavolta lo è abbastanza perchè l'Italia non sia presa completamente sprovvista di tutto, ed in tutto ciò che dovrebbe o fare o sapere, onde il famoso nuovo bosforo egizio le sia utile. Davvero quando sento ripetere la frase della *grande utilità* che tanti ripetono, io mi chieggono: se mai fra i pesci del mar Rosso ve ne siano di quelli che hanno viscere d'oro e non aspettino che l'apertura del Canale per venire a frotte proprio nei nostri porti e solo nei nostri. Vi dovrebbe essere una multa per chiunque osa dire che il Canale di Suez sarà utile all'Italia e non aggiunga subito *purchè faccia quello che deve fare in proposito*: aggiunta indispensabile, poichè mentre le altre nazioni si preparano davvero e fanno, noi soli abbiamo fatto nulla o pressochè nulla; l'aggiunta non può essere non sott'intesa, poichè mancando questo, fra poco mancherà realmente la base della pretesa utilità ».

* * *

Lo scopo di questo volume prettamente documentario, dopo tali premesse, appare molto chiaro: dimostrare con l'imponente epistolario inedito del Paleocapa, del Lesseps, del B. Saint-Hilaire, del Voisin, del Conrad, del Torelli e del Gioja, e in parte anche di Cavour, di Ricasoli, di A. Bixio, del Menabrea, di Ubaldino Peruzzi e di altri, qui raccolto, e completato da una cinquantina di lettere edite già dal Manfredi, la parte realmente presa dagli Italiani alla esecuzione del Canale di Suez. I documenti provengono da tre fonti distinte: dall'Archivio Torelli, e precisamente dalla illuminatissima generosità della Contessa Celestina Torelli Rolle, la quale mi favorì anche alcune preziose fotografie di grande formato riproducenti macchine e località interessanti durante i lavori. Moltissimo ebbi dai figli ed eredi del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia, essendosi i Paleocapa estinti nella famiglia Bucchia (¹). Il Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi, genero dell'Ing. Edoardo Gioja, mi offrì tutti i documenti in suo possesso che potessero

(¹) Debbo una parola di vivo ringraziamento al Signor Riccardo Bucchia, che m'aiutò a rintracciare gli eredi e i custodi delle carte Paleocapa, mi diede utilissime indicazioni e mi confortò col suo costante interessamento.

servire allo scopo, e precisamente molte lettere del Gioja, del Torelli a lui, un copialettere, e scritti del Menabrea e dei Peruzzi, nonchè la serie preziosa dei grafici del Gioja e delle fotografie da lui fatte eseguire durante l'esecuzione dei lavori nel periodo più critico, che fu il biennio 1866-1867. Dall'Avv. Scelsi ebbi anche la bellissima carta dello stato dei lavori dell'Istmo nel 1866, edita a Parigi e che in questo volume viene riprodotta in perfetta cromotipia a cinque colori. Lo stesso mise poi a mia disposizione la raccolta completa, e rarissima a trovarsi in Italia, del *Journal de l'unione des deux mers*, ed altre opere di importanza capitale, mentre la Contessa Torelli mi favorì tutte le pubblicazioni del suo illustre Suocero relative a Suez. La Biblioteca di San Marco in Venezia mi offrì con simpatico, generoso cameratismo le annate del *Bollettino dell'Istmo di Suez*, e l'Università di Padova, con non minore prontezza, mi mandò la raccolta degli scritti di P. Paleocapa, che non potevansi trovare che colà perchè tutta la biblioteca del Paleocapa fu appunto ad essa donata dal Senatore Gustavo Buccchia, genero del grande ingegnere glorificato, può ben dirsi, in questo volume.

Su tanta copia di materiale raccolto è dunque condotto anche questo mio studio introduttivo, diviso in capitoli corrispondenti agli argomenti principali. Ma i perni sono sempre i due già accennati, e cioè il poderoso, decisivo contributo portato degli Italiani alla più grande impresa del secolo XIX, e l'ostilità proteiforme, quanto poco plausibile, dell'Inghilterra.

Quando fra il 1855 e il 1870 le lettere di questo carteggio venivano scambiate fra il Lesseps, il Paleocapa, il Torelli e il Gioja, l'Italia o non esisteva ancora come nazione, o esisteva appena da pochi anni e attendeva faticosamente a farsi largo fra le ostili o tiepide simpatie dell'Europa. Roma non era ancora la sua capitale politica. Non aveva colonie, assolutamente nessuna, benchè i suoi viaggiatori e i suoi Missionari avessero già portato in Africa tanta luce di civiltà e la forza spirituale del Vangelo, spesso bagnando del loro più generoso sangue quelle terre. L'Italia di allora, non per anco completata nella sua unità territoriale, era ancora il paese aperto a tutte le influenze, a tutte le competizioni straniere. L'Inghilterra invece era all'apice della sua potenza e della sua grandezza, era signora dei mari, era già provvista di un

vasto impero coloniale e vigilava irosamente su ogni minaccia, che il progresso potesse portare alla sua egemonia.

Oggi, l'Italia fascista e imperiale, non più schiava delle influenze di altre nazioni, ma tuttavia sempre pronta a collaborare con tutte, l'Italia che ha conquistato l'Etiopia con la più grande quanto rapida guerra coloniale che la storia ricordi, può aggiungere il peso di questi nuovi documenti ai molti altri che le hanno dato il primato nella storia della civiltà mondiale e rivendicare, per il Canale di Suez, il merito di averlo reso possibile con la genialità de' suoi scienziati, con la tenacia inflessibile dei suoi uomini di fede, col lavoro fecondo della sua gente forte, sobria, laboriosa, con l'appoggio prezioso della sua stampa e della sua propaganda (¹).

(¹) Oltre alle fonti già ricordate o che verranno mano mano richiamate nel corso di questo studio, ne indico qui alcune indispensabili di carattere generale: GEORGI UND DUFOUR-FERONCE: *Urkunden zur Geschichte des Suez Kanal*, 1913. A. E. BARRAULT: *Le Canal de Suez et la question du Tracé*, 1856. CHARLES-ROUX: *L'Isthme et le Canal de Suez*, 1901. VOISIN BEY: *Le Canal de Suez*, 1902-04; e particolarmente i contributi di Mario Baratta, precisi, chiari, fondati sulla più larga e coscienziosa informazione. Ricordo in modo speciale: *Venezia ed il taglio dell'Istmo di Suez*, 1925. *Per la storia del taglio dell'Istmo di Suez*, 1929. *Paleocapa e il taglio dell'Istmo di Suez*, 1929. *L'Italia e il Canale di Suez*, 1929. Luigi Negrelli ed il *Canale di Suez*. Si tratta di nutriti articoli pubblicati ne' *La Geografia* o dall'*Istituto di Geografia della R. Università di Pavia* e fatti quasi esclusivamente sulle fonti estere, utilissimi per lo studio dell'idea del Canale, ma senza l'appoggio di documenti italiani che il Baratta non conobbe o che non potè utilizzare. Quasi contemporaneamente a questi importanti studi del Baratta usciva a New York, nel 1931, l'opera già citata di C. W. HALLBERG: *The Suez Canal, its history and diplomatic importance*.

CAPITOLO II.

IL CANALE DI SUEZ E L'ABISSINIA
L'INTERESSAMENTO DEGLI STATI ITALIANI
E LA PRIMA PROPOSTA DI GIUSEPPE SAPETO
PER L'ACQUISTO DI UN PORTO NEL MAR ROSSO



Uno dei riconoscimenti più esplicativi e più immediati dell'importanza che il taglio dell'Istmo di Suez avrebbe avuto per la civiltà e per il commercio mondiale è dovuto a Negussiè, capo del Tigrai, che il 10 Dicembre 1859, pochi mesi dopo l'inizio dei lavori, inviava al Lesseps questa lettera⁽¹⁾:

« ... Depuis le commencement jusqu'à présent, j'ai eu l'esprit attentif au travail que vous faites et qui sera une grande joie pour tout le monde; et aujourd'hui que c'est une chose décidée, au nom de mon pays que j'aime, et en mon nom, je vous rends grâces. En faisant creuser la terre de Sawis (Suez) c'est vous qui faites l'union mutuelle entre notre pays et les affaires d'Europe. Donc votre nom ne périra pas auprès de nous. C'est pourquoi notre pays sera le grenier de blé pour la contrée d'Occident. Puisqu'il en est ainsi, sachez que moi et mon pays nous vous aimons. Je désire aider votre travail par du bétail ou par d'autres moyens. Je supplie le Seigneur qu'il vous garde ».

Il Negussiè, come si vede, si rivelava allora molto più lungimirante della civilissima Inghilterra, e ben faceva il redattore capo del *Journal de l'unon des deux mers* a mettere in evidenza la lettera del Negus, il quale offriva all'impresa un aiuto che non si limitava alla formulazione di sterili voti. Il Lesseps dal canto suo tracciava una breve, chiara storia dell'Abissinia, desumendola dagli Annali Abissini tradotti nel 1770 da Jamés Bruce, e rispondeva al Negus ringraziandolo, con queste parole: « ... Les ressources de l'Abyssinie en travailleurs, en bétail, en grains, en matériaux de plus d'une sorte peuvent et doivent nous être utiles, et ses relations avec la Compagnie

(1) *L'Isthme de Suez. Journal de l'unon des deux mers*, 1860, pag. 98.

universelle du canal de Suez, dans laquelle toutes les nations occidentales sont représentées, ne peuvent manquer d'être profitables à votre peuple. Il vous appartient, Sire, d'ouvrir entre nous ce courant d'échanges et de services, et je prends la liberté de vous demander vos pensées à cet égard. Soyez bien assuré que notre concours ne faillira pas au vôtre, et votre nom grandira des deux côtés des mers par la participation de Votre Majesté à l'accomplissement d'une œuvre remplie de bienfaits pour vos propres sujets et pour le monde » ⁽¹⁾.

La morte del Negussi richiamò l'attenzione più viva sull'Abissinia da parte della Francia. In un articolo di F. Camus sul *Journal des Débats* del Maggio 1861 era detto: « Les intérêts français, plus importants qu'on ne paraît le croire dans ces parages si peu connus de la mer Rouge, nous en font un devoir. Tout ce qui se passe sur le continent africain où nous possédons l'Algérie et le Sénégal, sans parler de nos droits éventuels sur Madagascar, nous commande l'attention la plus vigilante ». Infatti l'attenzione vigilante portava la Francia a riconoscere che « les vastes et riches côtes de la mer Rouge ont été jusqu'ici presque complètement fermées aux entreprises du commerce européen. Il n'en sera plus de même le jour où les deux mers seront mise en communication » ⁽²⁾.

Una statistica delle merci importate in Abissinia e da essa esportate nel 1859, compilata sul movimento del porto di Massaua, dava il valore approssimativo dell'importazione in circa 12 milioni di franchi, e quello dell'esportazione in soli 2 milioni, concludendo che il paese destinato ad approfittare più d'ogni altro dell'apertura dell'Istmo sarebbe stato certamente « l'immense riche empire Abyssin ».

L'interesse francese per quella parte dell'Africa aumentava di pari passo con quello dell'Inghilterra, la quale, quando capì che non poteva più opporsi alla canalizzazione dell'Istmo, occupò punti commerciali e strategici importanti, nell'intento di prevenire la Francia nell'aumento della sua potenza marittima e coloniale. Il giornale *L'Océan* di Brest, recensito nel numero 1º Febbraio 1862 dell'*Isthme de Suez*, studiava con molta serietà i diversi aspetti della occupazione

⁽¹⁾ *L'Isthme de Suez...*, 1860, p. 130.

⁽²⁾ *L'Isthme de Suez...*, 1862, p. 58.

da parte dell'Inghilterra dell'isola di Périm, dominante il passaggio orientale nel Mar Rosso (¹). Vale certo la pena di riprodurre il tratto essenziale di questo articolo perchè può servire ad impostare i termini del contrasto: « *Ne pouvant plus s'opposer au percement et à la canalisation de l'isthme de Suez, l'Angleterre, dans sa prévoyance envahissante, commença par s'emparer de l'île de Périm, qu'elle a gardée audacieusement. On sait que cette île commande spécialement le passage dit de l'est pour pénétrer dans la mer Rouge. Mais Aden et Périm ne lui suffisaient pas, et bientôt l'archipel de Dalhac, situé près des côtes d'Afrique, a été visité par un navire de guerre anglais, à l'effet de la reconnaître et de l'occuper par une possession soi-disant provisoire. Cet archipel important se compose de trois îles, situées à peu de distance de Massouah sur la côte d'Abysinie. De ces trois îles (Nora, Nackla, Dahlac), la dernière est celle qui a le plus d'importance qu'elle possède un bon port. Plusieurs villages s'élèvent sur ces mêmes îles.* »

« *Ces envahissements successifs et ces précautions minutieuses de la partie de l'Angleterre n'avaient sans doute pas échappé à la vigilance du gouvernement français, qui ne pouvait consentir à laisser prendre à notre rivale la domination exclusive du passage des Indes par la mer Rouge lors de l'achèvement du percement de l'isthme. A plusieurs reprises, les navires de guerre français de la station de l'île de la Réunion et de la mer des Indes se sont présentés sur divers points du littoral occupé par les Turcs, les Arabes, les Abyssiniens, etc., et ont fait connaître à ces diverses nations la puissance de la France, ainsi que l'influence qu'il lui appartient d'exercer dans ces parages. Le royaume d'Abysinie a mérité tout d'abord de fixer l'attention de notre pays. Unie à la France par la profession de la même religion, la religion chrétienne, que leur enseignent nos missionnaires, la population de ces contrées nous inspire les plus vives sympathies. Des concessions de terrains où flotte de pavillon français nous on été faites à l'île Discé et à Edt. D'autres établissements s'élèveront sans nul doute à Adulia, à Massouah, etc., et formeront autant de stations pour les troupes et les marins de la France, destinées à compléter un système d'occupation coloniale, servant d'équilibre à celui des Anglais dans la mer Rouge, et affermissant conjointement* »

(¹) *L'Isthme de Suez...*, 1862, p. 48.

avec l'occupation réelle de Madagascar et de divers points du littoral abyssinien, notre puissance aux entrées de la mer des Indes ».

* * *

Se nel 1862 gli Abissini, in previsione degli affari da conchiudersi un giorno, diventavano l'oggetto delle cure più gelose da parte della Francia e dell'Inghilterra, non è detto che il pensiero delle conseguenze che potevano derivare dal Canale avesse lasciato indifferenti gli altri Stati d'Europa, e l'Italia non meno degli altri. Il Barthélémy Saint-Hilaire fin dall' 8 Febbraio 1856 aveva scritto al Paleocapa, ministro dei Lavori Pubblici in Piemonte, suggerendo che si approfittasse del Congresso di Parigi per mettere il futuro Canale di Suez sotto la garanzia comune delle Potenze d'Europa: « *Il serait neutralisé dans la mesure et avec les conditions qu'on trouverait convenables... Le Piémont, la France, l'Autriche, la Turquie, la Russie même voteront unanimement; et il y a même lieu d'espérer que l'Angleterre renoncera en face de l'opinion générale à voter opposition qui ne s'appuie pas sur des arguments très solides... Le percement de l'Isthme de Suez se rattache heureusement à la Question d'Orient... Le Piémont, qui vient de verser son sang héroïque dans cette guerre, peut réclamer dans le Congrès, pour l'intérêt de Gênes et de son commerce, indépendamment de tout autres intérêts généraux*

⁽¹⁾.

In quei giorni si sarebbe potuto anche ricordare un opuscolo del Generale Alberto Della Marmora, pubblicato nel 1826: « *L'Istmo di Suez e la stazione telegrafico-elettrica di Cagliari* », opuscolo che dimostra la sagacità delle vedute di quell'illustre generale: « *Chissà se un giorno, a seguito dei continui progressi dell'Egitto moderno, il commercio delle Indie orientali non prenderà la via del Mar Rosso e di Suez? La Sardegna non potrebbe allora diventare il più bello e più comodo scalo di commercio del Mediterraneo?* ». E proprio in quei giorni memorabili del Congresso di Parigi il vecchio generale pubblicava una *Nota a proposito della geologia dell'Istmo di Suez*, con lo scopo di dimostrare quali singolari analogie vi fossero fra i fatti geologici osservati sulle carte della Sardegna e quelli d'altre parti del Mediterraneo ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Carteggio - Lettera del B. Saint-Hilaire al Paleocapa, 8 Febbraio 1856.

⁽²⁾ *Bollettino dell'Istmo di Suez*, 1856, e *Journal de l'Isthme de Suez*, 1856, p. 134.

Ma poteva questo interessamento, ogni giorno crescente per il taglio dell'Istmo di Suez, essere portato come elemento a favore dell'Italia nel Congresso di Parigi? Il Saint-Hilaire sollecitava appunto in questo senso il Conte di Cavour che gli rispondeva essere disposto a farsi propugnatore dell'impresa in seno al Congresso, ma in modo da non inimicarsi « *l'Inghilterra, che dicesi ad esso molto avversa* » (¹).

Era una veduta della situazione assolutamente realistica. Bisogna riconoscere che in quel momento *majora premebant*, e ciò confermava anche il Paleocapa rispondendo al Saint-Hilaire: « *Vous concevez, Monsieur, que dans la position de M. de Cavour il ne lui conviendrait pas de prendre l'initiative dans le Congrès, d'autant plus qu'il paraît que l'Angleterre ne consentira qu'entraînée par l'opinion générale* ». E infatti al Cavour non convenne toccare quel tasto al Congresso. Fu in quell' occasione che il Lesseps potè fare la conoscenza personale del Cavour, magnificandone lo spirito, la cultura profonda, l'amabilità del carattere, per cui era apprezzato come « *un des membres les plus influents du Congrès* » (²). Dell' interessamento del grande Ministro per l' opera del Canale fanno testimonio gli accenni del presente Carteggio (³), il quale mette però anche in rilievo una volta ancora, se mai ce ne fosse bisogno, la vastità del lavoro nazionale che, gravando sulle sue spalle per la preparazione della guerra del 1859, lo mise nella impossibilità di operare anche per l' impresa di Suez.

Quando poi la guerra si concluse inopinatamente con la Pace di Villafranca e incominciò l' altro e più improbo lavoro delle annessioni, la Francia si ritrovò subito di fronte alla ripresa dell' opposizione inglese, il che provava una volta ancora il fine intuito di Cavour nell' aver evitato di urtare Lord Palmerston con la questione di Suez nel momento delicato dell' unificazione politica dell' Italia superiore e centrale. In un articolo sulla *Gazette du Midi* del 1º Settembre 1859, E. Roux scriveva con quasi esasperata sincerità e con profonda comprensione della psicologia inglese: « *L'Angleterre, c'est toujours elle que nous sommes condamnées à trouver sur notre route, l'Angleterre de lord Palmerston semble*

(¹) Carteggio - Cavour al Paleocapa, Marzo 1856.

(²) Carteggio - Lettera del Lesseps al Paleocapa, 15 Marzo 1856.

(³) V. le lettere 6 Maggio 1856, 12 Marzo 1857, 23 Ottobre 1857.

s'ingénier à contrecarrer toute guerre et toute paix que la France ose entreprendre en dehors de ces prétentions de tutelle, déguisées sous le nom de cordiale entente; toujours l'on dirait qu'elle a quelque combinaison nouvelle à inventer pour faire renaître le malaise et arrêter l'élan commercial en France. Nous le constatons cette fois encore avec un sincère et profond regret, car, répétons le bien haut, nous ne sommes pas de ceux qui ont voué à l'Angleterre une haine ou une admiration également aveugles, qui ne savent ou ne veulent pas distinguer entre les causes persévérandes de sa haute fortune et les injustices qui l'ont souillée, entre ses libres institutions et ses ministres machiavéliques. Oui, grâces à Dieu, il existe deux Angleterres vivant sur le même sol; l'une est l'Angleterre des vieux préjugés, des haines surannées, de l'antagonisme à outrance, qui se croit obligée de vouloir toujours ce que nous ne voulons pas, qui n'admet pas que le soleil luisse pour toutes les nations, pour toutes les commerces, pour toutes les marines; qui est fondée sur le privilège d'une caste, sur une aristocratie engrangée des biens de l'Eglise et des dépouilles d'un peuple réduit au paupérisme le plus hideux; qui affecte de porter chez l'étranger le frac de l'époque et la mode des idées libérales, mais qui affuble son président du parlement, ses hérauts d'armes et ses juges de perruques à marteaux. Celle-là, qu'elle s'appelle wigh ou tory, voit toujours dans la moindre prospérité française un deuil public pour la Grande-Bretagne. Son chant de guerre c'est l'orgueilleux Rule Britannia.

Mais il est une autre Angleterre que le mouvement des siècles pousse chaque jour en avant, qui s'est mêlée à l'Europe et surtout à la France, qui a fait avec nous nos chemins de fer, nos emprunts, nos milles entreprises de crédit et d'industrie; une Angleterre qui croit les luttes du travail plus profitables au progrès du genre humain que le cliquetis des armes, si brillante d'ailleurs que soit la valeur des combattants; qui estime que les principes de liberté ne sont pas bons seulement en paroles, et ne doivent pas être le privilège exclusif d'un peuple, d'une classe, mais qu'ils appartiennent à tous comme le bienfait même de la lumière.

C'est avec celle-ci, représentée par ses marins et ses soldats, que la France a fraternisé en Crimée, et naguère encore sur les rivages de la Chine. C'est avec celle-ci qu'elle s'est mise en communication pour la belle entreprise internationale du canal de Suez ».



CANTIERE A MONTE D'ASIE.

Da fotografia eseguita nel 1866 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

* * *

Quando alla morte di Cavour successe il Ministero di Bettino Ricasoli, il Lesseps s'affrettò a compiacersi col Torelli che il nuovo presidente del Consiglio avesse «*comme son illustre prédécesseur, le plus grand intérêt à l'entreprise du Canal de Suez*»⁽¹⁾, interesse che il Ricasoli conservò sempre e che non fu puramente platonico, ma reale, fattivo, operoso, come dimostrava la circolare da lui diramata, appena salito al potere, ai consoli italiani per tracciare le norme che essi dovevano seguire per assecondare lo sviluppo della ricchezza e dell'industria del paese. Il Ricasoli faceva risaltare in quella circolare tutto ciò che l'Italia doveva attendersi dall'apertura del Canale di Suez, e ciò con ragioni vigorose e fondate sulla più sicura convinzione. Qualche mese prima dell'inaugurazione, egli scrisse al Torelli: «*Il Canale di Suez avrà perfino la visita di onore dell'Imperatrice de' Francesi! Nessun onore, e premio così degno si prepara all'egregio Lesseps quanto sarà quello di poter dire: io schiusi le porte di un avvenire immenso alla civiltà, alla fratellanza umana, e non di quella fratellanza dei mestatori politici, ma di quella segnata dal Creatore nello svolgimento morale dell'umanità*»⁽²⁾.

Questo solenne riconoscimento dei meriti del Lesseps va naturalmente ridotto nelle proporzioni alle quali lo stesso Ricasoli oggi lo ridurrebbe, se egli avesse conosciuta tutta intera la verità, quale risulta dai documenti.

L'interessamento dei Piemontesi era stato immediato, generale e vivissimo sino dagli anni in cui l'impresa veniva preparata, a cominciare dal Re Vittorio Emanuele⁽³⁾. Il Menabrea il 21 Giugno 1858, in una sua nota alla Accademia delle scienze dell'Istituto Imperiale francese intorno al traforo delle Alpi, allora appena iniziato fra Modane e Bardonecchia, diceva che «*le percement des Alpes est en corrélation avec le canal de l'isthme de Suez, qui se fera nécessairement, malgré les obstacles qui s'y opposent. Par ces deux grandes operations, un nouvel avenir s'ouvre à l'Europe*». Il Menabrea offriva così al Torelli la prima idea di quei *Paralleli*, che, come abbiamo accennato,

⁽¹⁾ Lettera 17 luglio 1859.

⁽²⁾ Lettera 19 Maggio 1869.

⁽³⁾ Lettera 24 e 26 Gennaio 1856.

furono comunicati poi sistematicamente all'Istituto Veneto nel 1867 e negli anni seguenti. In quello stesso anno 1858 la R. Camera di Agricoltura di Torino metteva a disposizione della *Compagnie Universelle* i suoi uffici per la raccolta delle sottoscrizioni.

Le lettere del Paleocapa alla Camera di Commercio di Genova e al Saint-Hilaire, del Marzo 1856, illustrano in modo magistrale l'interesse che Genova e Cagliari prendevano alla iniziativa, in vista dei vantaggi che potevano derivarne. Anche in Venezia si era subito acceso un'ardente partecipazione alle discussioni sulle vaste possibilità che il Canale avrebbe aperto anche al commercio veneto. Infatti Paolo de Musset rivendicava alla Repubblica di Venezia il progetto d'apertura dell'Istmo verso il 1500, come attestano i documenti raccolti nell'Archivio dei Frari, progetto che si sarebbe forse fin d'allora tradotto nella realtà, se ad ostacolarlo non fosse insorto il misoneismo dei vecchi che dirigevano la politica dell'Egitto, e poi la guerra di Candia. Il De Musset conchiudeva affermando che l'apertura di quel Canale avrebbe salvato Venezia, e che l'Austria, avendo aderito subito al progetto del Lesseps, aveva ipotizzato a favore di Trieste i vantaggi, che la Repubblica Veneta s'era lasciati sfuggire nel secolo XVI. Infatti il Lloyd Austriaco, attraverso il suo organo che era la *Gazzetta di Trieste*, svolgeva un'opera di propaganda attiva e convincente. I voti espressi dai Consigli Provinciali della città di Genova, di Nizza, di Chiavari e dalle Camere di Commercio d'ogni parte d'Italia (quella di Genova votò il 12 marzo 1857 un indirizzo di ammirazione al Paleocapa) e perfino da città lontane dal mare come Milano e Bologna, testimoniavano nel 1858 quali speranze avesse fatto concepire in tutta Italia la notizia del prossimo inizio dei lavori, speranze che si manifestavano chiaramente anche nelle accoglienze fatte al Lesseps durante il suo viaggio a Trieste e a Venezia. Il Consiglio comunale di Trieste alla fine del 1861 fu il primo a mandare un proprio ingegnere, Giuseppe Sforzi, in Egitto per rendersi conto personalmente dello stato dei lavori e «far conoscere le speranze che si possono fondare sulla riuscita di questa impresa gigantesca». La lunga e circostanziata relazione dell'Ing. Sforzi venne pubblicata sul *Journal de l'unione des deux mers* (¹). Fu in vista dell'apertura del Canale che fino dal 1856

(¹) 1862, pagg. 307 e 320.

Venezia, Trieste, Messina, Brindisi, nonchè le città marittime dello Stato Sardo, dell'Austria e dell'Olanda, s'erano date ad ingrandire i loro porti ed a crearne di nuovi ⁽¹⁾, mentre l'Istituto Veneto di Scienze e Lettere bandiva nel Maggio di quell'anno un concorso a premio di L. 1800 su questo preciso tema: « Cercare quali probabili conseguenze avrà l'apertura d'un canale marittimo attraverso l'Istmo di Suez per il commercio in generale, e per il commercio veneto in particolare. — Quali misure potrebbero essere prese, specialmente per ciò che riguarda le vie di comunicazione, sia sul nostro territorio che su quello degli Stati limitrofi, per far sì che il Continente europeo diriga il più prontamente ed efficacemente possibile le sue merci passando per il nostro porto, sia per l'andata nei mari orientali, sia per il ritorno. — Quali norme di diritto internazionale dovranno essere applicate al nuovo Canale » ⁽²⁾. Anche il Giornale dell'Ingegnere-Architetto ed Agronomo, che pubblicavasi in Milano dal 1854 sotto la direzione di Raffaele Pareto, dava conto dei progressi dei lavori e recensiva le pubblicazioni relative all'impresa.

Questo interessamento dell'Italia per l'impresa fino dalla sua fase preparatoria non sfuggiva al *Journal des Débats*, che il 13 Dicembre 1856 lo rilevava, mirando specialmente ai vantaggi che potevano derivarne a Venezia: « *Les imaginations italiennes, éveillées par la grandeur de l'entreprise ont vu prendre une chance de résurrection possible, une ère de splendeur et de prospérité nouvelle pour la reine de l'Adriatique* ».

* * *

L'entusiasmo si estendeva fin da quei giorni anche allo Stato Pontificio, il cui governo ventilava allora l'idea di fondare un nuovo porto nella baya d'Anzio, perchè vi potessero fare scalo le navi dirette a Suez, essendo risultato il porto di Civitavecchia di insufficiente profondità. La città che sarebbe sorta intorno a quel porto si sarebbe chiamata *Tirrenia Pio V*, in memoria del Papa colà beatificato. Il *Giornale di Roma* portava poi il 22 Febbraio 1857 la notizia che Pio IX aveva ordinato la nomina di una commissione per studiare quali conseguenze il Canale di Suez avrebbe potuto portare al commer-

⁽¹⁾ Si veda anche il *Journal*, 1862, pag. 263.

⁽²⁾ Si vedano le vicende del concorso nell'annata 1857 del *Journal*.

cio dello Stato Pontificio, commissione che risultò composta dal Ministro dei lavori pubblici, da Vincenzo Pericoli, Stanislao Sterbini, Nicola Cavalieri San Bertolo, Girolamo Pietri, ed altri. Nè rimanevano indifferenti gli studiosi romani, fra i quali lo Scarpellini, che pubblicava nel 145° volume (1857) del *Giornale arcadico* una memoria intitolata « Gli Stati Pontifici e l'Istmo di Suez », riassunta nel *Journal* del 10 Ottobre 1857. Due anni dopo il professore di diritto marittimo nell'Università di Roma, Giachetti, redigeva un progetto di ampliamento del porto d'Ancona.

Anche il Regno delle Due Sicilie, benchè retto da un governo piuttosto statico, che da molto tempo aveva creato intorno alle proprie coste un isolamento commerciale in cui credeva vedere una garanzia di immunità rivoluzionaria, non rimaneva insensibile alla attuazione della grande idea e manifestava per essa in modo ufficiale la propria simpatia, nella convinzione che il Regno di Napoli si sarebbe trovato ad essere, con l'apertura del Canale di Suez, lo Stato più vicino all'Egitto di qualsiasi altro Stato d'Europa⁽¹⁾. Non era un interessamento puramente teorico, perchè il *Giornale Ufficiale di Napoli* annunciava il 16 Marzo 1857 la creazione di *doks* nel quartiere franco della capitale, a Mergellina, aggiungendo che quest'opera era fatta per fronteggiare tre avvenimenti: lo sviluppo del commercio in Oriente, la costruzione della Ferrovia Taranto-Roma, e l'apertura dell'Istmo di Suez. Nel Giugno di quello stesso anno, poi, Giovanni Cenni leggeva all'Accademia delle Scienze di Napoli una pregevole memoria in argomento, concludendo con un vibrante attacco all'Inghilterra. « *L'Inghilterra ha dunque paura che la diffusione dei lumi della civiltà possa compromettere o diminuire la sua influenza sui suoi possedimenti più importanti?* ». E proseguiva battendo in breccia l'egoismo inglese, ragione prima e forse unica della ostinazione con cui la grande nazione si opponeva ad un'opera destinata a recare vantaggi immensi anche a sè stessa.

Più severo e più esplicito, il Torelli scriveva nel 1859: « *Essi, gli inglesi, credono che la guerra leda i loro interessi; quindi perisca il mondo intero, ma non si faccia guerra. Governo più scellerato per sfacciato egoismo, io non ne conosco; l'Austria stessa non è così impudente, sente di più la dignità. Essa, come saprai, tergiversa ancor sempre il nostro povero canale.*

⁽¹⁾ *Journal de l'Isthme de Suez*, 1857, p. 74.

Lesseps non ha potuto incominciare come credeva, perchè l' opposizione inglese agì talmente sull'animo di quel ... principe, che non ardi permettere che incominciassero. Io non ne sono punto sorpreso e non credevo alla vantata facilità come tanti altri; ma sono certo che verrà giorno nel quale questi ostacoli saranno tolti e frattanto la condotta degli Inglesi irriterà in sommo grado i Francesi e potrebbe giovare dal lato politico. La grande opera non può perire, e sarà un gran monumento di infamia inglese.»⁽¹⁾ È proprio il caso di osservare che queste parole scritte dal Conte Luigi Torelli nel 1859 potrebbero benissimo avere la data del 1935-1936?...

* * *

Ma l'Italia uscita politicamente ed amministrativamente unificata dal periodo più laborioso del Risorgimento tra il 1859 e il 1870, non potè sentire, con la stessa intensità dei cessati Stati italiani, tutta l'importanza del Canale di Suez e non seppe dominare il vasto panorama di sviluppo commerciale, che il compimento di quella grande impresa avrebbe presentato alla Nazione. Infatti, i poderosi problemi relativi alla sua stessa esistenza e le difficoltà che il consolidamento unitario le imponevano non le permisero di vedere il problema in tutta la sua importanza, e di fare un'attiva ed audace politica mediterranea di accaparramenti e di acquisti. Espansione oltremare e dominio coloniale non potevano in quegli anni essere perseguiti con la necessaria sollecitudine dal governo italiano. Ma il problema fu effettivamente messo all'ordine del giorno proprio in quegli anni. È infatti dei primi di Novembre del 1861 una petizione di Garibaldi alla Camera, firmata anche dal Conte G. Bustelli-Foscolo, da Antonio Carcano, dal Conte Renato Borromeo e dal Dr. Ezio Castoldi. La petizione figurava presentata dalla Società Italo-Orientale ed aveva per scopo di garantire all'Italia unita i più grandi vantaggi dall'apertura dell'Istmo. Pure in quei giorni, precisamente il 30 Ottobre 1861, il Gen. Cialdini, lasciando Napoli, indirizzava alla Camera di Commercio di quella città una nobile lettera in cui si diceva sicuro che il porto avrebbe ricevuto grande impulso dall'apertura dell'Istmo di Suez.

⁽¹⁾ Carteggio - Lettera 6 Aprile 1859 del Torelli al Ricasoli.

Quando nel 1865 Luigi Torelli ritornò al governo per assumervi il portafoglio dell'agricoltura, industria e commercio nel Ministero La Marmora, una parte notevole dell'opera sua fu appunto rivolta a spingere l'Italia a preparare i mezzi adeguati per entrare in gara con le altre nazioni il giorno in cui, con l'apertura del Canale di Suez, la strada maestra del commercio mondiale sarebbe tornata a passare per il Mediterraneo. È di quel tempo infatti la riproduzione, da lui ordinata, della carta idrografica dell'Inglese Moresby con l'aggiunta del Canale di Suez e con le misure e le spiegazioni in italiano, utilissima per la navigazione del Mar Rosso, nonchè la istituzione presso l'Ufficio tecnico di Genova della cattedra di lingua araba, affidata al missionario lazzarista Giuseppe Sapeto, autore anche di una grammatica araba e di un dizionario ad uso degli Italiani. Fu appunto il Sapeto a compilare per il Ministro Torelli in quegli anni una relazione sull'opportunità che l'Italia acquistasse un porto nel Mar Rosso, prevedendo che l'apertura dell'Istmo di Suez avrebbe aperto alla Nazione Italiana nuovi orizzonti per il proprio commercio e per la propria influenza politica. Tutti sanno che Giuseppe Sapeto fu uno dei primi a credere nell'espansione italiana nel mondo; per lui nessuna nazione era geograficamente meglio collocata dell'Italia per dominare il commercio nel Mediterraneo, specialmente lungo le coste libiche e levantine. Queste sue idee e le speranze che da esse derivarono crebbero a dismisura allorchè venne aperto il Canale di Suez e venne facilitato in tal guisa il traffico con l'Africa Orientale, con le Indie e con l'Estremo Oriente. Fu in previsione della ripresa dei commerci attraverso il Mediterraneo con le più lontane regioni dell'Asia e del transito del Mar Rosso (apertura del Canale di Suez) che il Sapeto pensò ai mezzi pratici di spingere il governo e il popolo italiano su quella nuova via del commercio mondiale. È noto come nel Novembre del 1869 e nel Marzo del 1870, essendo ministro prima il Menabrea e poi il Mancini, il Sapeto abbia stipulato coi Sultani Hibraim e Hassab, figli del Sultano Ahmad, il contratto d'acquisto di Assab e della sua baia ben protetta, vicino allo Stretto di Bab-el-Mandeb, per conto dell'armatore genovese Raffaele Rubattino, lasciato figurare come acquirente privato ma con l'intesa che la base venisse sfruttata a vantaggio dell'economia nazionale. Questo acquisto ebbe un precedente storico fin qui ignorato e che è illustrato da una relazione inedita

del Sapeto: « *Sopra il porto che più convenga acquistare nel Mar Rosso* ». Le assegno la data del 1865, perchè si trova tra le carte del Torelli che era appunto in quell'anno ministro di agricoltura e commercio. Essa è un documento di grande importanza, perchè contiene l'idea-madre donde scaturì poi, alcuni anni dopo, l'acquisto della baja di Assab ⁽¹⁾, e viene perciò a costituire un punto di riferimento di eccezionale importanza nella storia dell'espansione coloniale italiana. Ecco integralmente la relazione-proposta del Sapeto al Ministro Torelli:

« SOPRA IL PORTO CHE PIÙ CONVENGA ACQUISTARE NEL MAR Rosso

1° *È necessità, o sarà all'apertura dell'Istmo, avere un porto sopra una delle due sponde del Mar Rosso. Necessità di commerci, necessità di asilo o raddobbo, necessità d'influenza politica d'Italia fatta grande nazione.*

2° *Si deve adunque avere tale porto, che possa soddisfare a tutte queste tre necessità, o che almeno sia acconcio più di tutti gli altri ad aiutare il commercio, il raddobbo e la nostra politica.*

3° *La Francia dal 1859 va in cerca di questa stessa cosa. In prima pare che il Governo francese avesse intenzione di prendere il porto di Zulla (aduli) nel golfo di questo nome o l'isola di Dessé che è attorno la imboccatura, a gradi 15°11' circa latitudine nord. In quell'anno medesimo il Re Negussié cedeva, per mezzo d'un suo incaricato, tutta la sponda abissina sul Mar Rosso, con atto rogato in Abissinia nel Gennaio 1860. Credo però che il Governo francese cambiasse poi di opinione sia per essere il porto di Zulla fuori di strada per vapori, che dall'Italia ecc. vanno e vengono a Suez, e per l'opposizione che, mossane dalla Inghilterra, avrebbe trovato dalla Sublime Porta, sia ancora per altre ragioni, che non posso qui noverare. In conseguenza di ciò la Francia comprò a 12 ore da Bab el Mandeb sulla sponda degli Adoul e all'entrata quasi del Golfo di Tagiurra, l'ampio porto di Obukh (13 lat. Nord incirca) con tutto il suo circondario dal Sultano di Railah e per lo prezzo di 12 m. scudi. Il detto porto è vastissimo, ma la maggior parte arenato, ed esigerà grandissime spese, per renderlo adatto a grandi bastimenti. Oltre a ciò richiede*

⁽¹⁾ Si veda: SAPETO: *Assab e i suoi critici*. Genova, 1878.

molti lavori, per farlo fortificare e fuori di un colpo di mano. In terzo luogo si allontana un po' troppo dal cammino dei vapori, che passano lo stretto. Ha invece acqua dolce in copia ed acque termali, e nel suo circondario si possono raccogliere gemme, incenso e mirra discretamente. Credo che presto si incominceranno i lavori, e si avrà in quella stazione una guarnigione francese, locchè è uno stecco negli occhi pelosi dell'Inghilterra.

4º Mi fu riferito in Aden nel 1860 che l'Austria faceva pratiche per avere una stazione navale, e su tre punti si portarono i suoi sguardi: 1º sopra l'isola dirimpetto allo Yèmen e a questo molto vicino, appartenente al Sultano, ben provveduta d'acqua dolce ed atta ad alcun commercio, ma di nessuna influenza navale, e perciò mise il pensiero di dimandarla al Sultano. Quest'isola è a 16 gradi circa lat. nord; 2º Sopra l'isola di Socotra, ben discosta da Babel-el-Mandeb, ed eccellente stazione ed andito di bastimenti e di merci. Ma parve all'Austria troppo lontana dal Golfo Arabico, pericolosa per malattie endemiche. Oltre a ciò il commercio della Austria, nè la sua marina avrebbe mai potuto grandemente vantaggiare di quel luogo. Lo mise perciò in disparte, ed in 3º luogo cercava di comprare il seno di Arnèro nell'Hadramaut, fuori dello stretto, a 12 leghe verso l'oriente (13 lat. nord.) capacissimo ad essere difeso, fuori delle burrasche e molto consono al commercio del caffè, incenso, gemme e mirra, ecc.... le quali merci sarebbero uno sfogo ad un commercio di esportazione italiana. Fino a qui non credo però che l'Austria abbia conchiuso nulla.

5º Gli Inglesi, oltre Aden, hanno comprate varie isole nel Golfo di Tagiurra e tutto Gabbat-Esasb el-Kharab, che sta al suo mezzogiorno 11 gradi lat. nord in circa. Per soprassello ha preso padronanza di Mahdam (Perim), col pretesto di farvi un faro, ciò che avvenne. Ma io so di positivo che l'Inghilterra conta l'isolotto come cosa sua, locchè per la navigazione del Mar Rosso è di rilievo principalissimo.

6º Vedute le tendenze delle altre potenze che più possono avere interessi nel Mar Rosso in un lontano avvenire, parmi che l'Italia deggia provvedere a sè stessa, e presto.

Ma quale luogo potrebbe ella pigliare? Questa risposta potrebbe darla scientificamente il capitano d'uri nostro legno, che colà si recasse a fare gli studi necessari idrografici. Com'è semplice opinione, io dirò: che uno di questi

tre luoghi detti, cioè Aduli o Zullo, Arnèro e Socotara potrebbe servire a quell'intento che si prefiggesse dal Ministero.

Per il commercio d'importazione e di esportazione, per colonizzare, e provveder all'Italia il frumento, bestie da soma, bovine, è forse carbon fossile, Aduli è endica o emporio stupendo, a due terzi del Mar Rosso sulla sponda abissina. Potrebbe anche essere acconcio ai rattoppi dei bastimenti, ma, mancando di alberi passabili, le montagne vicine, forse a lungo andare vi farebbe capo alcuna parte del commercio orientale del Sennar. Soprattutto le nostre manifatture avrebbero nella vicina Abissinia uno smercio incredibile. Aduli è discosto dalla linea del cammino dei vapori, e certo per questo sarebbe cattivo magazzino di carboni, ma come commercio del Mar Rosso è uno dei migliori. Vi sono difficoltà a vincere, cioè: l'opposizione del Sultano, che pretende aver l'alto dominio in quel luogo, e sarebbe in ciò sostenuto dall'Inghilterra, e forse da un diritto antico anzi che no. Ma sopra di ciò si potrebbe, crederei, intendersi con Costantinopoli. Non vi ha dubbio che per lungo tempo non potremmo gareggiare con gli inglesi nel commercio ultra orientale, nè essi con noi contendere sul commercio del Golfo Arabico, al quale, se non benissimo, costì si presta bene il porto d'Aduli. Dimanda però spese di fortificazioni esorbitanti, se si volesse mettere in istato di difesa. Che, se si vuole un puntoatto al commercio, ai depositi di carbone, ad asilo, raddobbi e stazione navale commerciale, politica, allora converrà rivolgersi al bacino di Arnèro, nel quale si trovà tutto ciò che è possibile trovare di buono su quelle sponde, né la spesa, a farlo inespugnabile e praticabile dai grandi bastimenti, sarebbe considerevole se me ne riporto alla mia cognizione e a quella di arabi competenti. La stazione sarebbe giusto a metà cammino da Lucio a Romebai, e a metà quasi cammino dall'Italia a Calcutta ecc.

Ho esposto sommariamente quello che penso intorno a una stazione navale sul Mar Rosso, e fuori e vicino allo stretto (*). Necessariamente io dovrei distendermi di più, ma nol potendo per il momento, mi metto a disposizione di S. E. il Sig. Ministro di Agricoltura Industria e Commercio, alla cui ocu-

(*) Parlerò poi del porto di Barbera 10 gradi lat. nord sulla sponda africana che è molto ben acconcio a commerci e depositi di carbone, ma fuori in parte dei nostri commerci nel Mar Rosso.

latezza non potè sfuggire il progetto d'un porto italiano nel Mar Rosso il quale, poichè non costerebbe molto, si potrebbe comprare e preparare così le vie ai nostri destini commerciali su quei mari.

G. SAPETO

* * *

Chiuderemo questo capitolo ricordando che nel 1867 Luigi Torelli, dopo aver visitato i lavori del Canale di Suez in compagnia del giovane marchese milanese Gian Martino Arconati, e constatato che i molti viaggiatori dell'Africa e dell'Arabia erano quasi tutti appartenenti a nazioni europee ma non all'Italia, si fece entusiasta collaboratore dell'Arconati nel progetto di fondazione della Società Geografica Italiana, il cui programma porta la data del 12 Marzo 1867, e raccolse in pochi giorni le adesioni autorevoli di uomini come il Gen. Alfonso La Marmora, il Paleocapa, l'Jacini, C. Alfieri, il Capponi, il Mignetti, il Lombardini, il Lampertico... E siccome erano fiorite contemporaneamente in Italia altre iniziative per lo stesso scopo, e più delle altre notevole quella di Cristoforo Negri a Firenze, il Torelli e l'Arconati fusero col Negri i loro sforzi ed ebbe vita, così, la Reale Società Geografica Italiana.

* * *

Questo sodalizio nasceva in un'atmosfera abbastanza serena in confronto degli anni in cui l'Inghilterra aveva ostacolato il Canale di Suez. Messa ormai di fronte al prossimo compimento della grande impresa, l'Inghilterra cercava di far dimenticare la sua campagna disfattista. Ma poichè è compito della storia non dimenticare, e raccogliere anzi gli elementi per la ricostruzione fedele della verità, affinchè siano documentati il lavoro e la tenacia degli uomini che l'hanno fatta trionfare, è bene fare la storia, documenti alla mano, della subdola condotta tenuta dall'Inghilterra nei quindici anni in cui ebbe sviluppo la tenacissima sua opposizione contro l'opera del Canale di Suez. Ma ciò non si fa col semplice, ingenuo e quindi sterile scopo di mettere la politica britannica in contraddizione con sè stessa, ma essenzialmente per dimostrare come la stampa e

l'opinione pubblica italiana abbiano saputo combattere e vincere codesta opposizione, e come gli scienziati e i tecnici italiani abbiano saputo attuare l'opera grandiosa. Gli immensi progressi della tecnica e della meccanica, in grande parte italiani essi stessi, assecondati dal talento e dallo spirito di iniziativa del Lesseps, non avrebbero saputo ridare al Mare Interno la sua funzione di grande via delle genti, se la stampa italiana, come vedremo poi nel capitolo VI e come risulta dal presente carteggio, non avesse strenuamente combattuto contro la stampa britannica.



CAPITOLO III.

**L'OPPOSIZIONE INGLESE
NELLE SUE DIVERSE FASI E NEI SUOI VARII ASPETTI**



Il giornale francese *Le Progrès* dell'8 Gennaio 1866 notava che gli avversari del Canale di Suez erano di due sorta: i politici e i profittatori. I primi si credevano interessati a mantenere il torpore e l'immobilità tradizionali nell'Oriente, gli altri temevano di vedere togliere all'Inghilterra il monopolio del commercio e della navigazione nei mari asiatici e di porre nello stesso tempo l'Egitto in una situazione di neutralità che lo garantisse da ogni ambizione conquistatrice: « *L'interesse politico vorrebbe impedire l'esecuzione del Canale di Suez. L'interesse dei profittatori, che ha per divisa: « La mia patria è la mia borsa », e che giocava al rialzo alla notizia del disastro di Waterloo, si coalizza con la passione politica nella speranza di sostituirsi all'attuale Compagnia... Lord Palmerston, quando s'apriva la sottoscrizione per Suez, gridava ai capitalisti inglesi: « È un intrigo e una mistificazione disonesta, non entrate nella Compagnia ».* Oggi si grida da Londra ai capitalisti francesi: « *È un affare detestabile; affrettatevi a vendere le vostre azioni e uscite dalla Compagnia!* ». Coerentemente con questo consiglio così... premuroso che si dava da Londra ai capitalisti francesi nel 1866, l'Inghilterra faceva già in quell'anno i primi tentativi di soppiantare la Francia nella preminenza azionaria del Canale di Suez, che già s'avviava verso il compimento. Si era infatti assai vicini alla data divenuta memorabile del Febbraio 1867! Una nave italiana, precisamente triestina, denominata in modo augurale *Primo*, e della portata di 90 tonnellate, comandata dal capitano Paolo Randich con cinque uomini di equipaggio, passava per la prima attraverso il Canale da Porto Said a Jsmailia e poi entrava nel canale d'acqua dolce, scavato esso pure dall'impresa del Canale, e faceva capo a Suez. Quella nave era stata preceduta nell'Agosto

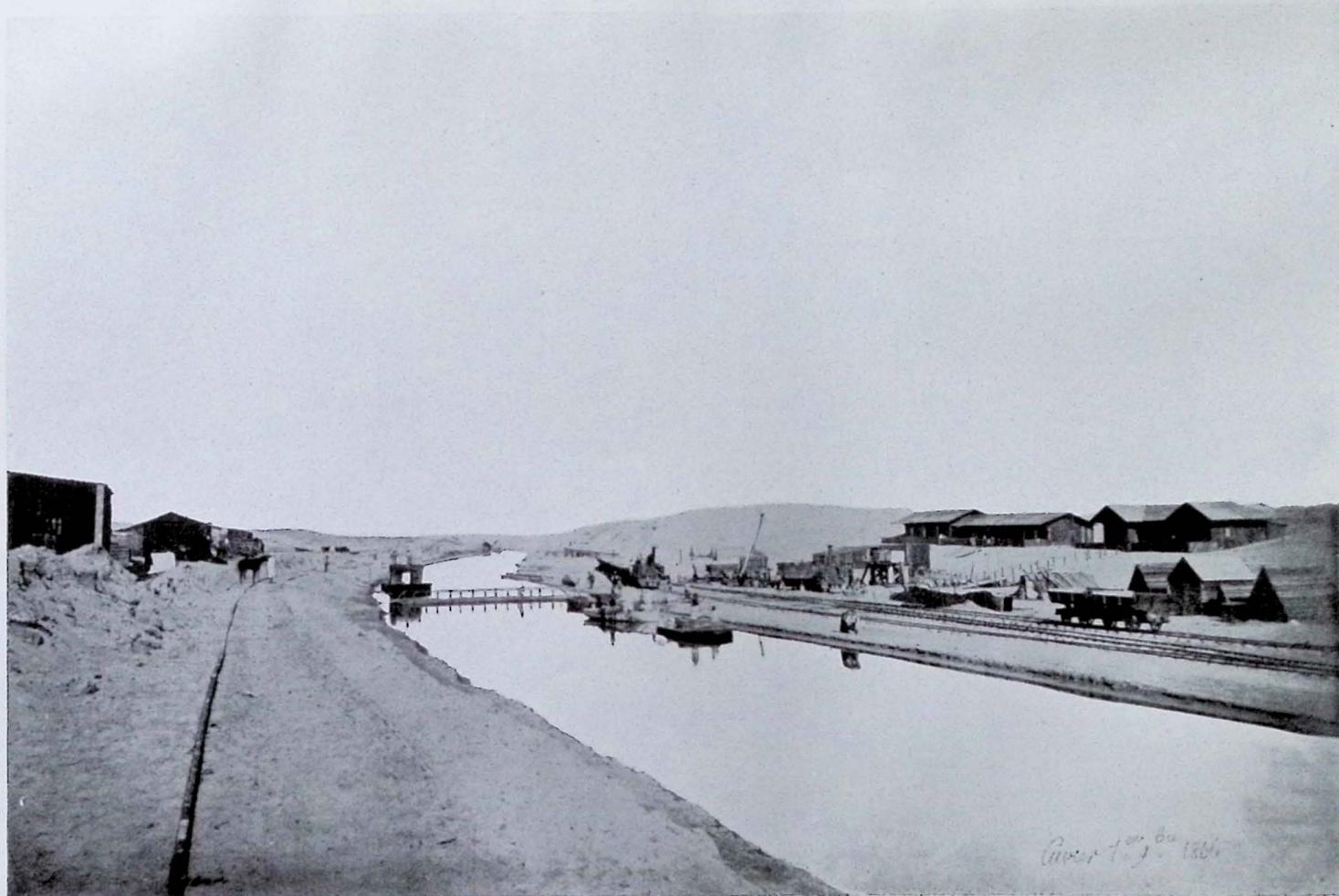
1865 da un carico di carbone, come è narrato dal Lesseps al Torelli nella lettera del 31 Agosto 1865. Fin d'allora il Canale era così popolare in Italia, per merito precipuo della propaganda del Torelli e del contributo scientifico del Paleocapa, che aveva persino ispirato un ballo intitolato: *Il taglio dell'Istmo di Suez*, dato a Firenze nel mese di Febbraio alla presenza del Lesseps che vi fu molto applaudito⁽¹⁾.

Può dunque essere molto istruttivo il vedere le fasi e gli aspetti dell'opposizione inglese come ce li rivelano il presente Carteggio e la stampa europea dell'epoca. Cause dell'opposizione erano: il desiderio di espansione inglese in Oriente, il proposito di evitare il distacco dell'Egitto dalla Turchia e di non lasciar sorgere lungo il Canale una colonia francese, e tutto ciò per evitare che l'Inghilterra fosse danneggiata nelle Indie.

* * *

Le lettere del Lesseps e del Saint-Hilaire al Paleocapa del 15 Marzo e del 28 Aprile 1856, con la relativa risposta del Paleocapa in data 28 Maggio, pongono in modo chiaro i termini della battaglia ingaggiata da Lord Palmerston. Il grande ingegnere italiano osservava che le ragioni messe innanzi dalla *Revue d'Edimbourg* (organo fedele al Governo inglese) erano così contrarie ai fatti e ai risultati degli studi della Commissione, che se si fosse trattato d'una questione puramente scientifica, non avrebbero neppur meritato una risposta seria. Ma poichè lo scopo di quelle ragioni era di ingannare l'opinione delle masse le quali credono ciecamente alle asserzioni provenienti da fonti autorevoli, una risposta bisognava darla. Il Paleocapa approvava perciò quella che il Saint-Hilaire aveva dato, chiara e conclusiva. Nella importantissima sua lettera del 14 Novembre 1856 al Lesseps sviscerava poi a sua volta in modo preciso i motivi dell'opposizione britannica quali risultavano dalle dichiarazioni dell'Ambasciatore inglese Hudson presso la Corte Piemontese. Si ricorderà che il Paleocapa era allora Ministro dei Lavori Pubblici. Gli inglesi, uomini positivi — diceva l'Ambasciatore — non credono all'apertura dell'Istmo, e in ogni caso il loro governo vi si opporrà energicamente e l'Imperatore dei

(1) V. lettera 17 Febbraio 1865 del Lesseps al Torelli.



CANTIERE A VALLE D'ASIE

Da fotografia eseguita nel 1866 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

Francesi non rischierà certo di rompere l'alleanza con l'Inghilterra per favorire un'impresa di cui il successo è almeno molto dubbio « sia dal punto di vista tecnico che da quello economico »⁽¹⁾. Il Saint-Hilaire, nel suo lucido articolo del 10 Novembre 1856 sul *Journal* intitolato: « *De l'opposition faite au Canal de Suez* », che è necessario riprodurre nella sua integrità, così aveva prospettato tutti i termini della questione, quale si presentava in quel momento:

« *On a pu voir, par les extraits que nous avons donnés des journaux anglais, de quel ton la presse de nos alliés traite l'opposition que quelques hommes d'Etat continuent de faire au projet du canal de Suez. On ne peut tenir un langage plus ferme et plus loyal, ni exprimer un blâme plus énergique. Pour s'en convaincre qu'on lise, par exemple, le Morning Star, dont nous avons cité l'article si remarquable dans notre dernier numéro.*

Pour notre part, nous n'avons pas voulu tout d'abord formuler d'accusations ni même en répéter, bien que ces accusations pussent paraître très-justes, et qu'elles vinssent de personnes désintéressées. Nous avons voulu attendre que les faits fussent bien constants, et en outre laisser le temps de répondre à ceux qu'atteignait cette critique acerbe, et, à ce qu'il semble, trop méritée. Aujourd'hui qu'on aurait eu le temps de nier, si le cas était niable, on doit, admettre que les journaux anglais ne se trompent point, non plus que ceux du continent; et il paraîtrait au moins étrange que seuls nous fussions silencieux, quand d'autres nous défendent avec tant d'ardeur et d'abnégation. Nous taire, même par réserve et bonne intention, ce serait, dans une certaine mesure, manquer à notre grande cause; et puisqu'on accepte les reproches, en ne les repoussant pas, nous avons droit de les regarder comme parfaitement fondés.

Ces reproches en réalité se réduisent à un seul: « *Vous voulez empêcher, dit-on aux adversaires du canal de Suez, vous voulez empêcher, au grand dommage de la civilisation, du commerce et de la marine de toutes les nations, y compris la nation anglaise, une entreprise qui doit être immensément utile au monde entier. Pourquoi l'entrez-vous? Quels sont vos motifs? Parlez, si toutefois dans une cause telle que celle-là vous osez avouer ce que vous faites, et*

⁽¹⁾ Si vedano in modo speciale le lettere in data 12 Marzo 31 Luglio 1857, 28 Giugno 1858, 9 Gennaio 1859, 20 Agosto 1860, 16 Dicembre 1863, 19 Gennaio 1864, 14 Luglio 1865.

montrer une franchise qu'on peut toujours avoir quand on a la conscience de faire bien ».

Il est trop clair qu'à ces apostrophes assez embarrassantes, les membres du cabinet, auxquels elles s'adressent, ne répondront pas, on peut le prédirer, à ceux qui les interrogent. Dans l'état où est déjà l'opinion en Angleterre, il ne serait pas facile au cabinet de trouver quelque journal qui consentirait à se faire l'avocat d'une si mauvaise cause. Personne ne se soucierait d'assumer la responsabilité d'une apologie; et c'est déjà beaucoup que les organes principaux de la publicité s'abstiennent, et ne joignent pas leur réprobation à celle de leurs confrères. Pour le moment on se borne à ce modeste succès vis-à-vis de l'opinion, en tâchant d'en remporter de plus décisifs ailleurs. On agit dans l'ombre, sans rien dire au pays dont on prétend servir ainsi les intérêts, sans même faire porter la parole par des amis officieux. On persévere dans sa conduite sauf à s'y compromettre soi-même et à y compromettre le grand pays qu'on représente.

Nous ne rappellerons pas tous les griefs cités par les journaux, ils sont assez connus: l'intervention oppressive auprès du divan, afin qu'il n'accorde point la ratification qu'il désirerait donner; les défenses formelles intimées à la presse de Constantinople de souffler mot de l'affaire de Suez; les revirements subits de politique; les démarches officielles, et dont nous ne regrettons pas le succès en faveur du chemin de fer de l'Euphrate, etc. etc. Nous faisons grâce à nos lecteurs de l'énumération de tant d'actes trop notoires et trop significatifs. Mais une réflexion générale nous frappe; et nous espérons qu'elle ne frappera pas moins le bon sens du peuple anglais.

Si de fait l'intérêt sérieux de l'Angleterre exige que l'isthme de Suez reste à jamais fermé, même à la marine britannique, qui empêche de le dire hautement et de justifier, si on le peut, une prétention si extraordinaire? Si les possessions anglaises dans l'Inde sont menacées parce que les marchandises suivront la voie que suivent, dès aujourd'hui, les voyageurs et les dépêches, qu'on le déclare. Si l'on se croit en droit de demander des garanties contre des éventualités qu'on redoute, qu'on indique loyalement ces garanties en les appuyant sur des motifs qui puissent les faire concéder; et en respectant scrupuleusement tous les droits acquis et les traités existants. Si la Grande-Bretagne n'a rien à redouter pour elle-même avec les positions qu'elle occupe sur le globe, avec sa ma-

rine marchande qui les exploite, et si elle n'a de sollicitude que pour l'Orient, qu'on dise alors en quoi le repos ou l'équilibre du monde oriental se trouvent menacés par l'ouverture de l'isthme de Suez? Croit-on que le canal projeté puisse nuire à l'Egypte? ce serait aller contre l'évidence. Croit-on qu'il puisse nuire à l'empire turc? c'est méconnaître la pensée de la Porte Ottomane, exprimée formellement dans un document officiel que tout le monde a lu.

S'obstiner à se taire sur tous ces points, et agir en attendant comme si l'on avait pleine raison contre l'univers entier, c'est beaucoup oser, en apparence du moins. Mais au fond c'est se montrer bien faible. Dans un pays de publicité comme l'Angleterre, avec une presse libre et puissante, dissimuler sa pensée véritable depuis deux ans bientôt que dure cette sourde opposition, c'est avouer qu'on n'a que des motifs insuffisants, ou plutôt qu'on rougit soi-même de ceux auxquels on se laisse aller. Pour qui connaît l'Angleterre, ce n'est pas ainsi qu'il faut la conduire; ce n'est pas ainsi qu'on la persuade. Bien que l'opinion publique s'y intéresse moins aux questions du dehors qu'aux questions intérieures, il n'est pas à présumer qu'elle s'abdicque elle-même après s'être prononcée, et qu'elle se contredise tout exprès pour se ranger à l'avis de gens qui ne peuvent pas dire ce qu'ils pensent. Il y a donc ici deux courants contraires: dans le cabinet d'une part, et dans la nation de l'autre. Le cabinet, qui n'a point encore eu à subir les interpellations de la tribune, gêne autant qu'il peut la réalisation d'un grand projet, que peut-être il ne comprend pas assez; et à côté du cabinet, et sans s'inquiéter de ses visées secrètes, le pays croit qu'il y va de son intérêt de s'ouvrir, une route plus courte vers les Indes, et il veut pouvoir se rendre en deux mois en Australie, par la mer Rouge, au lieu d'en mettre quatre, et souvent plus, par le cap de Bonne-Espérance. Cette divergence entre quelques hommes d'Etat et le public ne peut manquer d'éclater dans un temps plus ou moins prochain; et il est assez facile prévoir l'effet. Dans ces luttes ce ne sont jamais les cabinets qui triomphent en Angleterre; et comme c'est l'opinion qui est souveraine, c'est elle en définitive qui reste maîtresse du terrain.

Ainsi donc, comme l'ont déjà dit plusieurs journaux, les hommes d'Etat auxquels nous fassions allusions seraient prudents de considérer plus attentivement ce que leur conduite a de fâcheux pour eux-mêmes, et pour leur pays. Quant à eux, indépendamment de toute autre considération, ce n'est pas s'ap-

précier assez soi-même que de cacher ses desseins et ses actes; pour leur pays, c'est risquer de présenter l'intérêt particulier de l'Angleterre comme opposé à l'intérêt de l'humanité entière. A en croire ces hommes d'Etat, trop passionnés sans doute pour porter leur regards assez loin, il semblerait que le canal réclamé par l'Europe peut faire courir quelque risque à la puissance britannique. Dès lors, la conséquence serait aussi facile à tirer qu'elle serait fâcheuse. Selon eux, l'humanité devrait être sacrifiée à l'Angleterre; et pour que l'Angleterre pût s'enrichir et prospérer, il faudrait que les autres nations demeurent à jamais dans la pauvreté relative où on prétende les maintenir.

La cause d'une erreur aussi déplorable nous semble évidente, et pour l'expliquer nous aurions à nous référer simplement à un de nos précédents articles. En parlant de la prospérité toujours croissante du commerce anglais, et en nous en félicitant hautement sans la moindre jalousie et avec sincérité, nous disions que dans cette puissance inouïe il y avait danger pour les hommes d'Etat chargés de si splendides destinées, de se laisser éblouir et d'avoir le vertige. Plus le pouvoir est grand, plus il y achange qu'on en abuse. Nous ne croyons pas en faisant ces réflexions, il y a quelque temps, qu'elles seraient si tôt applicables. Evidemment, c'est manquer de modération et de sagesse, quand on peut tant, de pousser jusqu'à l'extrême l'action qu'on exerce. Que dirait l'Angleterre si, dans l'affaire du chemin de fer de l'Euphrate, l'ambassadeur français à Constantinople fût intervenu pour faire échouer les vues de l'ambassadeur britannique? Les récriminations eussent-elles été épargnées? A notre avis, elles auraient été légitimes. Mais ne pourrait on pas en éléver aujourd'hui de toutes pareilles, et blâmer une intervention qui n'est pas plus justifiable? Tout esprit impartial doit être frappé de l'évidence de la force de cet argument, que nous ne voulons pas trop presser. Car nos critiques, sans aucun doute, sembleraient suspectes; nous aurions de la peine à faire croire que nous sommes parfaitement équitables en parlant d'un agent étranger qui s'est montré hostile à notre entreprise. Nous laissons aux journaux anglais le soin de juger ses actes au point de vue de l'intérêt britannique; et ne voulant point sortir de notre domaine, nous renvoyons nos lecteurs à un extrait du Times cité dans une autre partie de notre journal.

BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE

Alla opposizione inglese avevano fatto da battistrada nel 1855 i giornali *Atheneum* e *Revue d'Edimbourg*, riecheggiati a loro volta in quell'anno da altri giornali, come l'*Austand* di Stoccarda e l'*Albany Argus*, mentre qualche debole voce, in Francia dal *Moniteur industriel* e in Spagna dal *Diario de Barcelona*, si levava a ribattere, mettendo in evidenza l'egoismo dal quale l'Inghilterra era mossa. Un quadro esatto e complessivo delle posizioni sulle quali l'opposizione inglese si era fermata nel 1856 è tracciato anche da L. Alloury nel *Journal des Débats*, in due chiari articoli del Gennaio 1857.

Ma il motivo della gelosia politica e commerciale da parte dell'Inghilterra è, si può dire, la nota dominante messa in rilievo da tutti i giornali, in modo particolarmente severo in un articolo del 30 Maggio 1857 del *Wanderer* di Vienna. Si noti che persino un giornale inglese serio ed autorevole come il *Daily News* faceva dipendere, il 10 Luglio 1857, l'ostilità inglese da questi bassi motivi: paura, gelosia, ignobilità di sentimento. C'è da credervi, tanto più che il *Daily News* era perfettamente d'accordo in quei giorni col *Morning Herald*, il quale giudicava assai severamente l'atteggiamento « egoistico » inglese, intitolando l'articolo in questo modo molto significativo: « *L'isolamento dell'Inghilterra* ». Lo studio più acuto dal punto di vista psicologico venne fatto dal *Moniteur Industriel* alla fine del 1861, in uno scritto firmato *Darvis*, ripubblicato poi dal *Journal* del 1º Novembre sotto il titolo « *L'adversion contre l'Angleterre* ». In tale scritto noi leggiamo questa conclusione: « *On sait donc aujourd'hui en Europe que, pour faire céder le gouvernement anglais, il ne faut que lui résister* ». Monito utile anche ai giorni nostri.

* * *

Capo dell'opposizione inglese fu, come è noto, Lord Palmerston, e al suo seguito si misero la Camera dei Comuni e quella dei Lords. Si veda in proposito lo scritto del Paleocapa: « *Nuova fase sotto la quale si presenta la questione dell'Istmo di Suez* » ⁽¹⁾. Dal canto suo, fin dal 1856, l'organo uff-

(¹) Nel carteggio, alla data 15 Maggio 1858, data sotto la quale lo scritto uscì anonimo nel *Bullettino dell'Istmo di Suez*. Si veda anche l'ampio studio di Edoardo Kramer, figlio della grande patriota lombarda Teresa Kramer Berra, nel *Politecnico* del 1864, pag. 173 e segg.

ciale della Compagnia dell'Istmo di Suez metteva il Palmerston con le spalle al muro rimproverandolo di sconfessare, avversando il Canale, la libertà di commercio, da lui esaltata il 6 Novembre 1856 in un discorso alla Camera di Commercio di Manchester; il Saint-Hilaire domandava pubblicamente al Capo del Governo inglese se gli constasse che fra tutte le imprese che potevano favorire la libertà di commercio ve ne fosse sulla faccia della terra una sola, che potesse esser paragonata all'apertura del Canale di Suez. L'offensiva fu sferrata dal Palmerston in forma ufficiale nella famosa seduta del 7 Luglio 1857 alla Camera dei Comuni, allorchè, rispondendo ad una interpellanza di Berkeley, e prendendo motivo dal viaggio di propaganda che il Lesseps aveva fatto in Inghilterra in quei giorni per procurare sottoscrizioni, dichiarò testualmente: « *Il governo di S. M. non può impiegare la sua influenza sul Sultano per indurlo a permettere la costruzione del Canale di Suez perchè negli ultimi quindici anni il governo ha usato tutta la propria influenza a Costantinopoli e in Egitto per impedire che questo progetto fosse messo in esecuzione.* »

Io penso che l'impresa sia fisicamente impraticabile, se non attraverso una spesa troppo forte per garantire alcuna speranza di rimunerazione... Il progetto è contrario agli interessi del nostro paese, alla politica costante dell'Inghilterra rispetto alle relazioni con l'Egitto e la Turchia... L'evidente tendenza politica della impresa è di rendere più facile la separazione dell'Egitto e della Turchia. Essa è inoltre fondata su dei calcoli lontani concernenti un accesso più facile verso i nostri possedimenti indiani; non ho bisogno di fare un'attenzione più precisa a questi calcoli, perchè essi saltano agli occhi d'ogni buon osservatore... Probabilmente lo scopo che il Signor De Lesseps e qualcuno dei promotori hanno visto sarà raggiunto anche se l'impresa non sarà completata. »

Le armi che si adoperano per combattere provano la bontà o meno della causa. Le ultime parole del Palmerston costituivano una prova di perfidia, nè più nè meno, perchè denunciavano il Lesseps come un attentatore alla borsa degli inglesi e come uno speculatore della credulità dei capitalisti. Contro la bassa e volgarissima insinuazione l'11 Luglio il Lesseps insorse con una pepata, ma dignitosa lettera alle Camere di Commercio inglesi, dicendo fra l'altro che se l'Inghilterra rifiutava la parte riservatale di sottoscrizioni, queste sarebbero state subito coperte dalle domande supplementari pervenute da ogni parte del

mondo. È innegabile che il Palmerston, col suo chiaro, ma stupido e cattivo discorso, rese all'iniziativa di Suez un grande servizio, perchè la reazione dell'opinione pubblica inglese, dico inglese, fu immediata e giovò essa stessa moltissimo alla buona causa. Infatti il giornale *l'Advertiser* di Bristol commentò sfavorevolmente le dichiarazioni del capo inglese; il *Lloyd's Newspaper* del 10 Luglio mise in evidenza le contraddizioni in cui il Palmerston era caduto, e il *Daily News* del 9 Luglio notò con sarcasmo che egli aveva avuto il solo merito della franchezza, mentre gli era sfuggito completamente il significato profondo della grande impresa, che era quello di attuare, da parte del nuovo mondo, la missione d'animare il vecchio mondo, di facilitare la marcia dell'Europa verso l'Asia, e di far sì che le ricchezze, la scienza, l'energia dell'Occidente facessero passi da gigante per rompere il lungo torpore dell'Oriente, ecc. Vi era un sottinteso nel discorso del Primo ministro inglese? A questa domanda rispondeva affermativamente il *Moniteur de la flotte* del 18 Luglio 1857 riferendo il giudizio di un diplomatico, non nominato, che al Congresso di Parigi aveva detto, in una conversazione con un collega: « *Il Gabinetto inglese, che finge di avere la vista tanto corta, l'ha invece molto lunga, perchè in una dislocazione e in un rimaneggiamento dei territori in Oriente, esso vede già in prospettiva l'Egitto diventare parte dell'Inghilterra. Fra Malta e Aden, ciò sarebbe un bel trait-d'union* ».

Seguirono altre interpellanze alla Camera inglese, particolarmente notevole quella del Griffith, senza peraltro che si riuscisse a smuovere d'un palmo il vecchio Palmerston (la sua carriera era incominciata nel 1808 come sottosegretario di Stato al Ministero della guerra) dalla sua pertinacia nel negare all'impresa ogni possibilità di riuscita. Fu in quella seduta — 25 Luglio — che prese la parola l'Ing. Roberto Stephenson, figlio del grande inventore, per dichiarare « *come ingegnere* », che aveva ragione Palmerston e che il progetto era « *non desiderabile e non eseguibile* ». Parlò poco quel giorno lo Stephenson, ma accumulò nel suo dire molti errori: il primo fu quello di attribuire alla spedizione di Bonaparte in Egitto la data del 1802 invece di quella del 1798; il secondo di chiamare ingegnere *austriaco* il Negrelli, mentre era italiano, di Fiera di Primiero; il terzo errore, o falsità come pare meglio, fu quello d'aver affermato che il Negrelli aveva abbandonato il suo progetto di taglio diretto;

e l'ultimo, il più grave e il più deplorevole fra tutti gli errori, fu quello d'attribuirsi, lui, il merito d'aver stabilito l'identità di livello fra i due mari, mentre, come è noto, tale merito spetta tutto all'italiano Gaetano Ghedini, che aveva eseguito le sue ricerche nel 1820, quando nessuno, neppure il Negrelli, aveva pensato a studiare praticamente l'apertura dell'Istmo. Il nostro Paleocapa parve attendesse al varco il presuntuoso scienziato inglese, e il 4 Agosto 1857 lo confutò con una memoria corredata da una dichiarazione di piena solidarietà di tutti i membri della Commissione Internazionale del Canale di Suez, e precisamente dal Presidente Conrad, dai colleghi Lentze, Lieussou, Montesino, Negrelli e Renaud (¹). In quella memoria tutti gli errori di storia, di tecnica e di scienza commessi dallo Stephenson ebbero una schiacciatrice confutazione. Ecco i punti salienti delle osservazioni del Paleocapa in data 4 agosto 1857:

« I discorsi pronunziati sull'apertura dell'istmo di Suez, nella Camera dei Comuni d'Inghilterra, da lord Palmerston e da M. Stephenson, hanno avuto una grande eco. La stampa ne ha già fatto giustizia, sotto il punto di vista politico, non solo in Inghilterra e in Francia, ma in tutta Europa.

Noi valuteremo questi discorsi solo sotto il punto di vista tecnico. Per quanto grande possa essere l'ammirazione che ispira Lord Palmerston come uomo di Stato, noi non crediamo, ed egli stesso non pretenderà, che la sua opinione faccia legge nella soluzione di problemi scientifici appartenenti agli studi particolari dell'ingegnere. Ma le sue idee hanno trovato un appoggio in M. Stephenson che come ingegnere gode di una incontestabile celebrità. Noi diamo dunque la più grande importanza alle confutazioni, affinchè la questione sia ben discussa e che gli imparziali possano pronunciare il loro giudizio con piena conoscenza di causa.

Quale è stata la nostra sorpresa trovando nel discorso di M. Stephenson tanti errori di storia e false deduzioni tecniche ed economiche. Il nostro primo pensiero è stato quello di dubitare della fedeltà del giornale nel quale abbiamo letto il rendiconto della sessione del Parlamento; ma ci siamo assicurati che il resoconto del Times doveva essere considerato come autentico.

(¹) *Journal de l'Isthme*, 1857, p. 323 e segg.

* * *

Ora, vi sono tanti errori che provano come M. Stephenson non ha apportato allo studio tecnico della questione tutta l'attenzione ch'essa merita....

Questi errori e questo disprezzo non sono nè i soli nè i più salienti che contiene il discorso di M. Stephenson. In primo luogo, M. Stephenson, parlando della Commissione del 1847, della quale egli faceva parte con Negrelli e Talabot, afferma che la Commissione fu unanimamente contraria al taglio dell'Istmo di Suez, mentre il Negrelli ne è sempre stato il più entusiasta promotore. Lungi dal ritenere un ostacolo al successo del lavoro l'eguaglianza di livello dei due mari il Negrelli considera questa circostanza favorevolissima al taglio dell'istmo. Così, il Signor Stephenson si sbaglia sull'opinione del Signor Negrelli, il quale è tuttora membro della Commissione internazionale e che nel 1847 fece compiere da un gruppo di ingegneri austriaci dei lavori d'idrografia nella baia di Pelusio. Ma ciò che ci fa ancor più meraviglia è il vedere come il Signor Stephenson abbia interamente dimenticato le proposte fatte dalla Commissione internazionale.

Nell'udirlo si direbbe che tutti abbiano abbandonato l'idea di aprire un canale diretto dal Mar Rosso al Mediterraneo, alimentato dalla sola acqua del mare, e che la Commissione abbia sostituito a questo progetto un canale diretto dalla rada di Suez a quella di Pelusio, alimentata dalle acque del Nilo.

• • • • •
Ma non è solo per la parte tecnica che il Signor Stephenson non approva il progetto della Commissione; la sua disapprovazione riguarda anche la parte economica. Egli non è persuaso dell'utilità del canale di Suez per gli interessi generali del commercio; mentre crede che una ferrovia d'Alessandria a Suez, per la via Cairo, sarebbe più utile al commercio tra l'Europa e l'India, invece che l'apertura dell'istmo.

Questa opinione espressa da un ingegnere esperto nelle speculazioni commerciali ed industriali, ci sorprende molto.

L'immenso movimento commerciale tra l'Europa e l'America da una parte, e le Indie inglesi, l'Australia, Java, le Filippine e le regioni vicine dall'altra, si aggira già attualmente a più di tre milioni di tonnellate all'anno, che fanno

il giro del capo di Buona Speranza. Questo movimento è in via di progredire fra qualche anno; l'aumento minimo è di 100.000 tonnellate annue per il solo commercio inglese; e nel 1856 è stato di 181.000 tonnellate. Se si riflette all'aumento che si avrà dall'apertura dei porti della China e del Giappone, che si può già considerare come certo, e della facilità che offrirà il Canale per il passaggio, si eleverà a circa 4.500.000 tonnellate il movimento delle merci che seguiranno a preferenza il canale di Suez, piuttosto che fare il giro del Capo, ove si ha un maggior percorso di circa 10.000 chilometri e maggiori pericoli.

Come una ferrovia potrà supplire a un movimento simile? Questo movimento corrisponde al trasporto di centoquindici vagoni al giorno, a pieno carico, di otto tonnellate ciascuno. Bisognerebbe anche supporre che questo movimento si produca in modo perfettamente uniforme per tutti i mesi e le stagioni dell'anno: ciò che è assolutamente impossibile. Le spedizioni tra Suez ed Alessandria varieranno necessariamente secondo le stagioni, l'epoca dei raccolti ed il genere di commercio. Si avrà dunque necessariamente in certi momenti un tale ingombro di merci, che il commercio dovrà subire dei ritardi prolungati e spese di deposito e magazzinaggio molto onerose.

Ammettendo pertanto che la ferrovia fosse organizzata su larga scala e su un gran numero di strade, che non si debba temere alcun ingombro, resta sempre il grave inconveniente di non poter fare in una sola volta il trasporto delle merci, da un porto d'Europa fino nei porti del mare dell'India. Il tragitto deve essere interrotto due volte: a Suez ed a Alessandria: ciò che richiede la necessità di due carichi e di due scarichi, con le relative avarie alle merci che sono una conseguenza inevitabile. I colli saranno caricati su un vascello all'entrata dell'istmo, scaricati, ed infine ricaricati su un altro battello.

Il magazzinaggio, ad Alessandria ed a Suez, sarà tanto più lungo e costoso in quanto gli arrivi e le partenze delle navi non potranno aver luogo, da l'una all'altra costa, né continuamente né regolarmente, perchè bisogna attendere i venti periodici favorevoli.

A questo inconveniente se ne aggiungerà un altro, non meno grave, ed è quello di far passare le merci dalle mani di tanti spedizionieri. Difatti, il neoziente dovrà consegnarla ad un capitano, che parte da un porto d'Europa.

Bisognerà che costui la consegni a un spedizioniere di Alessandria, il quale l'immagazzinerà e successivamente la passerà all'amministrazione delle ferrovie. La merce consegnata dovrà essere ritirata dalla ferrovia a Suez da un altro spedizioniere, che l'immagazzinerà di nuovo in attesa di un imbarco. Dopo di che sarà consegnata ad un altro capitano di marina, che la consegnerà finalmente alla casa di commercio alla quale è indirizzata, in uno dei porti delle Indie.

Se si confronta questo modo di spedizione così complicato e costoso, con quello così semplice ed economico di poter consegnare in Europa la merce a un capitano di marina, che ne accetti la responsabilità fino a che non l'ha rimessa al destinatario di un porto dell'India, si dovrà riconoscere che l'apertura dell'istmo di Suez, come si è dichiarato alla Camera di Commercio d'Inghilterra, sarà infinitamente più vantaggioso al commercio che una ferrovia, quantunque la tariffa sul canale sarà più elevata.

Esaminiamo subito la spesa per l'uno e per l'altro sistema. I calcoli che sono stati fatti dalla Commissione internazionale, stabiliscono che la tariffa di transito per il canale tra i due mari non passerà mai i dieci franchi per tonnellata. Questa tariffa potrà subire una diminuzione, allorchè il movimento annuale sorpasserà i tre milioni di tonnellate, mentre che per ferrovia il trasporto non potrà mai costare meno di quaranta franchi per tonnellata. Queste osservazioni e queste cifre sono, ci sembra, la confutazione perentoria e senza replica del discorso e delle idee del Signor Stephenson.

È vero che, seguendo il modo con cui qualche giornale ha reso conto del suo discorso, sembrerebbe che facendo il confronto fra la ferrovia da Alessandria a Suez e l'apertura diretta dell'Istmo, il Signor Stephenson non avrebbe avuto di mira che il trasporto della Valigia delle Indie.

« A mio modo di vedere — egli avrebbe detto — la ferrovia, già quasi terminata, sarebbe più utile per il servizio postale con l'India di questo nuovo Bosforo fra il mar Rosso e il Mediterraneo ».

Se così fosse, l'opposizione del Sig. Stephenson sarebbe ancora più strana, poichè essa si riassumerebbe nel dire che, allorchè l'Inghilterra à assicurato il buon servizio della valigia delle Indie, tutti i commercianti inglesi ed anche tutti i popoli commercianti dell'Europa e dell'America debbano essere pienamente

soddisfatti; ch'essi non possono desiderare niente di più; e che non resta assolutamente più niente da fare.

Noi diciamo a nostra volta, che l'egoismo è cieco e che i suoi consigli riescono sempre funesti a chi li ascolta. Difendendo gli interessi commerciali del mondo intero, noi difendiamo anche i veri interessi dell'Inghilterra. Gli avvenimenti attuali dell'India appoggiano queste riflessioni, e nessuno metterà in dubbio, neppure in Inghilterra, che non fosse molto utile per la Compagnia delle Indie che l'istmo di Suez fosse già aperto alla navigazione ».

Lo Stephenson non s'arrese; nonostante il nome illustre che portava, era uno di quegli uomini che sono destinati ad accumulare sciocchezze su sciocchezze, e la più grossa la disse nella seduta del 1º Giugno 1858, ancora al Parlamento inglese, quando affermò che il Canale, per la mancanza di una sufficiente corrente, non sarebbe mai stato un Canale, ma un fossato perchè l'acqua vi avrebbe stagnato, e che, naturalmente, vi avrebbe regnato la malaria! Quella fu una seduta veramente memorabile, perchè molti « autorevoli membri » del Parlamento inglese, per associarsi allo Stephenson, si coprirono di ridicolo, di ridicolo anche scientifico, ben inteso, e diedero così miserando spettacolo, che il Gladstone, chiesta la parola, con raro coraggio mise a nudo le basse ragioni dell'opposizione dei suoi concittadini concludendo « *Non v'è Stato del Continente Europeo che non denunci la politica di questa opposizione come ingiustificabile e come una politica egoistica* » (¹).

Vedremo poi nel prossimo capitolo come il Paleocapa abbia dimostrato assurda anche l'obbiezione dello Stephenson relativa al lago stagnante, obbiezione che trovò anche l'appoggio dell'Ammiragliato inglese il quale pubblicò un rapporto dell'Ing. Spratt, ufficiale di marina, che volle dimostrare come le sabbie provenienti dal Nilo avrebbero in breve otturata l'imboccatura del porto di Said. La politica inglese non cambiava rotta e il Gabinetto Derby seguì nella questione di Suez la stessa via segnata dal Palmerston, trovando però ancora nel Gladstone il coraggioso avversario che definì l'opposizione, ancora una volta, come « *scandalosa, illecita, illegittima, sostenuta con mezzi illegittimi* » (²).

(¹) *Journal*, 1858, pag. 267. e segg. Alla Camera dei Lords la discussione più vivace contro il Canale avvenne il 6 Maggio 1861.

(²) *Journal*, 1859, p. 236.

I motivi di tale opposizione erano altrettanto semplici quanto non facilmente confessabili: monopolizzare il traffico attraverso l'Istmo, traffico che si compiva con carovane e con ferrovia, e impedire perciò la concorrenza che il Canale poteva fare alla ferrovia dell'Eufrate (¹) — concepita fin dal 1856 come diversione inglese contro il Canale —, non aprire alle altre nazioni la via delle Indie, prevenire le mire ambiziose della Francia sull'Egitto (²). Fu soltanto quando scoppì l'insurrezione indiana (Settembre 1857) che l'Inghilterra parve per un momento voler disarmare dalla sua animosità, ammettendo che la via del Canale sarebbe stata la più breve per portare truppe nelle Indie. Ma fu una resipiscenza passeggera, e l'opposizione riprese più energica che mai. Già il 14 Febbraio 1857 era stata rinforzata dall'Inghilterra l'occupazione dell'isola di Perim, a sud-est di Assab, per dominare un punto vitale della nuova via che si sarebbe aperta con l'Istmo, e strategicamente molto importante (³); nel 1859 fu poi occupata l'isola di Camaran sul Mar Rosso. Iniziati effettivamente i lavori, questi furono ostacolati in ogni modo (⁴), compresi quelli fatti dall'Ing. Conrad, presidente della Commissione, per il canale d'acqua dolce (⁵), che si svolgeva da Suez ad Ismailia e da qui, piegando verso occidente, correva verso il Cairo. Incredibile poi ciò che l'Inghilterra fece per ritardare la concessione del « firmano », cioè la concessione regolare. Il Paleocapa sprovvava allora il Lesseps a tirare diritto, e a mettere l'Inghilterra di fronte al fatto compiuto (⁶), benchè le pressioni sulla Porta arrivassero sino alla minaccia di una guerra (⁷). Quando parve all'Inghilterra di aver esaurito ogni argomento di carattere politico e tecnico, si diede a denunciare la Compagnia come colpevole di sottoporre gli operai scavatori del Canale a un lavoro forzato, calcolando sull'impressione che la notizia avrebbe fatto anche in Europa, sensibile ai sentimenti umanitari: vi fu naturalmente anche su questo punto una interpellanza del deputato Griffith, che però lasciò il tempo che trovava

(¹) Vedi *La Presse*, del 13 e 17 Marzo 1857.

(²) *Journal*, 1860, p. 23 e segg. e p. 279.

(³) Dal 1839 datava l'occupazione di Aden.

(⁴) V. la lettera del Paleocapa al Lesseps in data 14 Novembre 1856.

(⁵) Id. id. 26 Febbraio 1857.

(⁶) Id. id. 23 Marzo 1857.

(⁷) *Journal de l'Isthme de Suez*, 1859, p. 101.

perchè le tariffe furono riscontrate eque e perchè gli operai per metà europei, anzi in gran parte italiani delle regioni meridionali, e metà indigeni, non s'erano mai sognati di protestare.

Il Kramer, nel già citato suo studio, dice che il lavoro era in gran parte distribuito a cottimo, e quindi in quantità dipendente dalla volontà degli operai, e che nel 1864, essendo addetti ai lavori 36 mila operai, la loro salute era vegliata soltanto da 17 medici e farmacisti — fra i medici si distingueva « per zelo e per scienza » l'italiano Dott. Salemi —; le condizioni sanitarie erano così buone, da tenere la mortalità alla bassa quota dell' 1,45 per cento, mentre la mortalità della popolazione in Francia era del 2,43 per cento.

Dopo la seduta del 6 Maggio 1861 alla Camera dei Lords, in cui erano stati riaffermati tutti gli argomenti contrari al Canale, il *Journal* si prese la cura di elencarli sotto il titolo: « *Les erreurs de la Chambre des Lords* » in un articolo che ha una grande importanza per la storia dell'Impresa, perchè fissa di fronte alla posterità i termini assolutamente assurdi entro i quali nella ostinata mente degli Inglesi si circoscriveva ormai un problema per sé stesso grandioso. Si legga questa parte dell'articolo del *Journal*, che fissa i 14 punti principali dell'opposizione inglese:

« LES ERREURS DE LA CHAMBRE DES LORDS

En reproduisant dans notre dernier numéro le compte rendu de la séance du 6 mai à la Chambre des lords, nous l'avons fait précéder de l'observation suivante: « En caractérisant ce débat devant l'assemblée générale des actionnaires, M. de Lesseps a dit qu'il ne contenait point, pour ainsi dire, une assertion de fait à laquelle il ne faille attacher une rectification ou une dénégation; nous nous faisons fort de prouver la stricte vérité de ce jugement ».

Nous venons aujourd'hui placer cette preuve sous les yeux du public.

Nous ne pourrions, sans outrepasser les bornes raisonnables de la discussion, signaler tous les détails erronés dans lesquels se sont laissés égarer les orateurs de la noble chambre. Nous nous limiterons aux plus graves, aux plus matériels, il sont déjà assez nombreux pour former un très-riche contingent. Les voici, non dans l'ordre des discours, mais dans l'ordre des sujets.

1. *Le canal est impraticable comme entreprise commerciale.*
2. *L'invasion des sables, la rareté de l'eau, arrêtent le travail.*
3. *L'ensablement de la rade de Port-Saïd, à mesure qu'on construit les jetées, fait de cette opération une œuvre de Sisyphe.*
4. *Tous les ingénieurs anglais déclament que le canal est impossible.*
5. *Le canal achevé ne peut pas être rémunératif pour les capitaux dépensés.*
6. *Après la concession du vice-roi, M. Ferdinand de Lesseps a jugé nécessaire d'obtenir une autre concession de la Porte.*
7. *La Porte a refusé son consentement, et son refus est motivé sur ce que le canal serait préjudiciable aux intérêts de la Turquie.*
8. *Le canal ne peut être réalisé que par le travail forcé, et le travail forcé est une violation de la loi turque.*
9. *Ce travail coûtera de grands sacrifices d'hommes.*
10. *La Compagnie universelle n'est pas autre chose que l'instrument du gouvernement français.*
11. *Elle ne travaille qu'à identifier ses actes avec la politique de ce gouvernement.*
12. *En intéressant le vice-roi pour une forte somme dans son entreprise, M. de Lesseps a cherché à imposer des conditions de nature à lui permettre d'intervenir illégitimement dans l'action du gouvernement égyptien.*
13. *La Compagnie prétend à une juridiction personnelle sur le terrain de l'isthme, et comme preuve elle s'est arrogé le droit d'en expulser plusieurs Anglais.*
14. *La Compagnie est en état de banqueroute, et voudrait compromettre, pour se sauver, le gouvernement français dans sa spéulation.*

Si de pareilles assertions sont possibles en Angleterre, même dans les assemblées les plus graves elles ne peuvent rencontrer en France et sur le reste du continent que la surprise et la dérision ».

Per fortuna in quello stesso anno Colquhoum, console generale inglese in Egitto, e Saunders, console ad Alessandria, fatto un viaggio a Suez, compilaron una relazione molto favorevole. L'immancabile Griffith, sempre pronto ad atti in odio a Suez, s'affrettava il 23 luglio a presentare una interpellanza al Parlamento. Credreste forse che egli volesse provocare schiarimenti di carattere tecnico e commerciale? Neppure per sogno. Egli bramava sapere se l'approvazione dei due Consoli dovesse essere intesa nel senso che non si sarebbe più fatto ricorso al lavoro forzato da parte dell'Impresa di Suez! Lord Russell, che già il 21 Giugno aveva risposto al Griffith su questo punto, assicurandolo che non v'erano mai stati reclami, si liberò dalla impudenza dell'interpellante con abilità, affermando che nessuna comunicazione recente era pervenuta al Governo da parte dei due Consoli.

Nel maggio del 1863, nel quarto anno dei lavori, il governo inglese tentò quello che il Torelli chiamava *un colpo disperato*, cioè riuscì a rivoltare contro la Compagnia il Gran Sultano. Questi emanò la nota del 6 Aprile 1863 con la quale si rifiutava di autorizzare il proseguimento delle opere fintanto che l'Inghilterra e la Francia non si fossero intese sulle questioni relative alla neutralità del passaggio e la Compagnia non avesse rinunciato a servirsi dei contingenti di *fellah* col sistema del lavoro obbligatorio e al godimento perpetuo dei terreni concessi lungo il canale di acqua dolce. Questa nota, così minacciosa per l'impresa, avrebbe potuto avere gravi effetti sul credito della Società e sull'avanzamento dei lavori, senza le energiche dichiarazioni del Governo francese in appoggio alla Compagnia ed anche senza l'indifferenza dimostrata dal Sultano nel sostenere le proprie pretese, dando con ciò a divedere come non avesse agito se non sotto la pressione del Gabinetto inglese. Gli azionisti ne provarono un forte panico, e le azioni improvvisamente caddero da 550 a 485 franchi. Ma neppure questo colpo, dovuto, come diceva il Torelli, alla « condotta sempre subdola, egoistica e rivoltante dell'Inghilterra », riuscì, perchè gli azionisti si rimisero presto dallo spavento, e le azioni risalirono quasi subito a 525 ⁽¹⁾.

Nè miglior esito ebbero gli sforzi dell'Inghilterra per rimorchiare l'Austria

(1) Lettera del Torelli al Ricasoli 6 Giugno 1863.

e la Francia, e se una parte dei giornali francesi si schierò in un certo momento all'opposizione, il contegno di Napoleone III, in occasione della sentenza arbitrale a lui richiesta dalla Compagnia e dal Vice Re d'Egitto, valse ad infrangere anche questo ostacolo. Ma argutamente il Paleocapa nella sua lettera del 26 Agosto 1864 al Torelli scriveva che, più ancora che nell'appoggio di Napoleone III, si doveva confidare negli 81 anni di Lord Palmerston e negli acciacchi dai quali era afflitto. Giudizio, come si vede, di un uomo ancor giovane di mente e di spirito quale era il Paleocapa, il quale entrava allora nel suo 77º anno di età! Sul valore della sentenza arbitrale di Napoleone III il Paleocapa non era invero molto ottimista. Quella sentenza significava che Napoleone III sarebbe stato un potente aiuto dell'impresa? In verità, spiegava il Paleocapa, è avvenuto finora il contrario, cioè ha più valso a danno l'avversione del Palmerston (*« dissennata quanto sleale opposizione, ora fatta per vie dirette, ora per vie torte e insidiose »*), di quel che non abbia giovato il favore che si diceva prestarle l'Imperatore. Si ricorderà a questo riguardo che Nubar-Pascià, per impugnare la validità della concessione fatta alla Compagnia Internazionale, aveva comperato i giornali francesi per difendere le potenze inglesi, falsificando i documenti sottoposti agli avvocati francesi per averne un consulto contro la Compagnia. Ne venne un processo contro la *Semaine financière*, giornale più acre degli altri (¹).

* * *

Ho già accennato come la politica del Governo britannico suscitasse riprovazione anche nella stampa nazionale inglese. Nel 1857 ben 39 giornali della provincia condannavano l'atteggiamento di Lord Palmerston, il quale si trovava anche in contrasto con le Camere di Commercio, con le associazioni dei negozianti, ecc. Fra i giornali basterebbe ricordare, nel 1859, (l'anno più importante perchè ebbero inizio i lavori) il *Fraser's Magazine* e il *Manchester Examiner and Times*.

Il valore di questo movimento della stampa inglese fu così grande, che

(¹) Si vedano in proposito gli Atti dell'Assemblea della Compagnia Universale in data 2 Agosto 1869.

già nel 1860 molti giornali invitavano il governo ad abbandonare la resistenza fatta presso la Porta affinchè non sanzionasse la concessione del Canale. Merita di essere testualmente riprodotto dal *Journal* del 1º Agosto 1861 il giudizio molto autorevole e sereno di Darial-H. Lange, membro della Società Reale di Geografia, inglese, che, di ritorno a Londra dopo una visita ai lavori di Suez, scriveva al Lesseps queste esplicite parole per manifestare la sua impressione e per dimostrare assurda l'accusa che la Compagnia sottoponesse gli operai a lavori forzati:

« Monsieur le Président, De retour à Londres depuis hier, je sens dès mon arrivée le besoin de vous retracer rapidement et sans autre prétention que celle d'une entière sincérité, les impressions qu'a laissées dans mon esprit l'intéressante tournée que je viens d'achever en si honorable compagnie dans l'isthme de Suez.

Je ne parlerai que de ce que j'ai vu, je ne porterai témoignage que de ce

Ayant sous les yeux les derniers rapports publiés par certains de nos journaux sur la situation du canal de Suez, ayant acquis personnellement la certitude matérielle ou qu'ils ont ignoré complètement la vérité, ou qu'ils ont agi avec le parti pris d'en étouffer la connaissance dans leur pays, je crois que mon devoir m'oblige à déclarer hautement qu'une grande injustice a été commise et que ces rapports ne sont pas vrais. Cette déclaration me coûte; il est certes pénible dans une discussion publique de cette espèce d'avoir à se trouver en opposition aussi directe avec des compatriotes, mais je me suis rendu dans l'isthme avec le but de me convaincre, de contrôler, de vérifier les assertions contraires, de rapporter fidélement, en dehors de toute considération de nationalité comme d'amitié personnelle, le résultat de mon examen, et cet examen est en contradiction avec tout récit par lesquels on égare l'opinion anglaise.

La condition des hommes était bonne; ils se servaient des pelles et des pioches comme si ces ustensiles leur eussent été familiers toute leur vie. Les salaires, qui leur sont régulièrement payés, ont déjà amélioré très-sensiblement le sort

des indigènes. Leur engagement est d'un mois, après lequel il leur est loisible de le renouveler ou de retourner dans leurs villages avec l'argent qu'ils ont gagné. Je n'ai pu recueillir seule plainte de contrainte ou de mauvais traitement: toutes les précautions, au contraire, sont prises avec soin pour qu'une protection efficace ait toujours l'oeil ouvert sur les fellahs. Des bureaux de réclamation sont établis dans les chantiers; les conditions des contrats sont observées avec les plus grand scrupule; l'erreur ou l'opposition systématique ont pu seules dénoncer cette organisation et sa manière de fonctionner comme portant les traces du travail forcé.

Je suis en droit et en mesure aujourd'hui de dire que toutes les clamures élevées dans mon pays sur ce sujet n'ont pas de fondement, et si l'on voulait comparer le sort des fellahs employés par la Compagnie avec celui des ouvriers pauvres de nos campagnes et celui des apprentis dans nos manufactures, la comparaison, je le crains ne serait point à notre avantage! Est-ce à dire qu'en Egypte pas plus qu'ailleurs le travail doive être affranchi de toute espèce de discipline? Les moeurs orientales se prêtent-elles à toutes les aspirations des théories européennes? Le gouvernement égyptien doit-il abandonner le travail de ses populations aux simples règles du laisser-faire? Serait-il prudent de hasarder sans restriction à la merci des convenances ou des imprévoyances individuelles si communes en Orient, l'entretien, par exemple, de ces canaux d'irrigation qui sillonnent l'Egypte et qui sont à la fois les instruments et les nécessités de sa fertilité? Qu'y deviendraient la culture du blé, la production du coton plus indispensable que jamais aux besoins industriels? Que deviendraient la richesse de l'Egypte et que deviendrait même ce chemin de fer d'Alexandrie à Suez si précieux aux communications et aux intérêts de l'Angleterre, sinon un monument de plus gisant dans le désert, pour attester les conséquences d'une fausse philanthropie n'aboutissant qu'à mettre les ruines et la stérilité à la place de l'abondance. Les esprits sages savent partout faire la part des moeurs et des habitudes, et pour moi je regarderais comme un grand malheur pour l'Egypte la prohibition de toute influence de son gouvernement dans la formation de ces grands corps de travailleurs qui ont rendu ce pays à la civilisation et à la prospérité ».

Non meno esplicito nel denunciare come stolta l'opposizione inglese fu il

Tenente Col. R. H. Miles nel *Colburn's new monthly magazine* del gennaio 1866, che deplorava il timore dell'Inghilterra che si volesse convertire l'Egitto in una colonia francese, e che rilevava come non fosse possibile ristabilire un'intesa cordiale fra i due paesi continuando a dire che l'apertura dell'Istmo di Suez era una « *miserabile scroccheria* », una « *frode infernale* », « *un progetto politico* » perseguito per mezzo del Lesseps, agente francese. Del resto nel 1866 l'Inghilterra incominciava a convincersi che quella famosa chimera stava per diventare una realtà e pensava perciò al modo più opportuno per approfittare della grande rivoluzione marittima, che quella realtà avrebbe imposto all'Europa. A questo proposito meritano d'essere rilevate le parole che la *Schipping and mercantile Gazette*, uno dei giornali commerciali più accreditati di Londra, scriveva il 19 Dicembre 1865: « *When this canal is complete, it will certainly be the achievement of the age* », e cioè « allorchè il canale sarà terminato, sarà certamente la meraviglia del nostro secolo ». L'Inghilterra modificava dunque verso il 1866 il proprio atteggiamento in vista dei possibili vantaggi, e se qualcuno ancora riecheggiava l'argomento principe dello Stephenson relativo al pericolo del lago stagnante per l'insabbiamento, poteva tranquillizzarsi vedendo due anni dopo le prime navi filare tranquillamente pel Canale, il che dimostrava del tutto assurdo quel pericolo che non era mai esistito se non nelle menti turbate dalla gelosia. Ricordate i versi del Carducci?

*Fuga di tempi e barbari silenzi vince,
E dal flutto delle cose emerge sola,
Di luce ai secoli affluenti faro, l'idea!*

L'idea del Canale di Suez, germinata nella mente degli Italiani, tradotta da scienziati, in grande parte Italiani, in progetti e studi aderenti a tutte le realtà e a tutte le esigenze del presente e del futuro, seguita passo passo nella sua attuazione dalla competenza e dal genio degli Italiani, diventava realtà e vinceva non solo i barbari silenzi, ma anche i barbari spróloqui degli invidiosi. Anche la poesia si schierava dalla parte dei geniali inventori italiani e del coraggioso imprenditore Lesseps; non ricorderò i noti versi del Prati, ma

ricorderò invece Charles Valois che in ben torniti versi diceva all'Inghilterra il fatto suo:

« *L'ombrageuse Angleterre,*
Colosse dont la taille est encore un mystère,
Qui pose arrogamment sa griffe de vautour.
Sur tous les continents
L'Angleterre frémît
Mais la raison l'éclaire, elle rit du danger
Et craint moins des succès qu'elle doit partager » (1).

Lord Palmerston e il suo fidato Ing. Stephenson potevano sorridere di questo sfogo poetico. Ma avevano ancora torto, perchè la poesia non muore mai. Essa è compagnia fedele dell'uomo anche nelle imprese più pratiche, e noi, pur facendo della storia come questa, così materiata di fatti e di elementi scientifici, ci guardiamo bene dal decretare l'inutilità della poesia, alla quale, se proprio volessimo limitare il passo, dovremmo pur sempre affidare almeno l'ufficio di confortarci nel nostro duro lavoro, e di ritemprare le nostre energie.

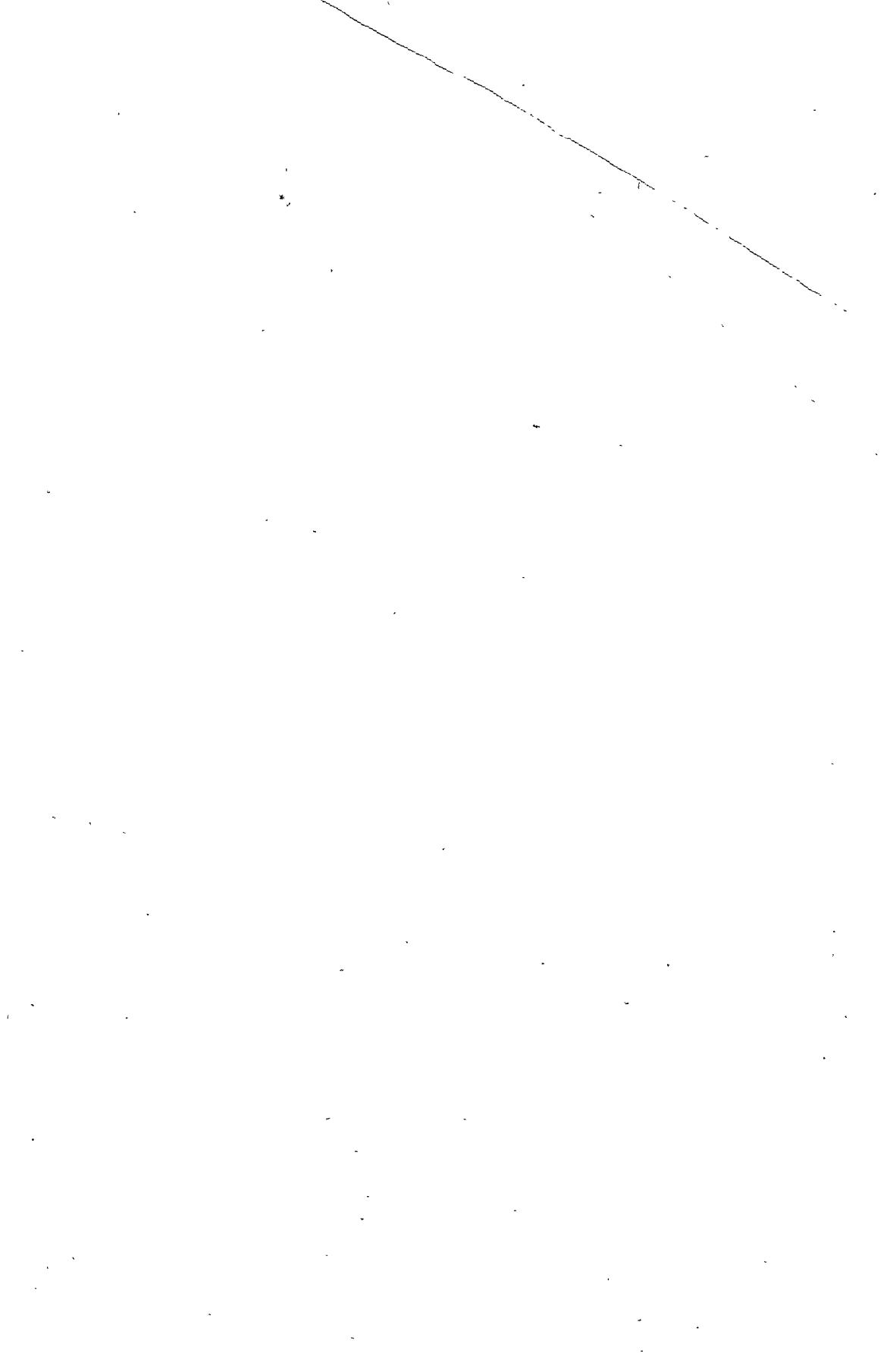
(1) *Journal de l'Isthme*, 1861, pag. 285.



CAPITOLO IV.

SCIENZIATI E TECNICI ITALIANI PER LA REALIZZAZIONE
DEL CANALE DI SUEZ

L. NEGRELLI - P. PALEOCAPA - E. GIOJA
GLI OPERAI ITALIANI



Il 6 Novembre 1857 a Vienna venne offerto al Lesseps, che si trovava di passaggio per recarsi a Costantinopoli, un grande banchetto al quale parteciparono ministri, autorità politiche, ammiratori. Quel banchetto di 120 invitati fu tenuto nell'Hôtel de Munsch e fu allietato da una eccellente orchestra diretta personalmente dal Maestro Giovanni Strauss. Non potevano certo mancare i brindisi, e infatti ne pronunciarono il barone Rothschild in onore del Lesseps, il Conte Breda in onore dei Sovrani protettori dell'impresa, il barone Von Bruck augurando il . . . successo delle armi inglesi nelle Indie, e parecchi ne pronunciò lo stesso Lesseps. Il secondo dei suoi brindisi fu in onore del Negrelli e la cronaca ci dice che anche codesto brindisi non fu meno bene accolto dei precedenti. Ma era il sesto brindisi che gli invitati ascoltavano e forse trovò un uditorio piuttosto stanco ed impaziente di abbandonarsi a quella libertà, la quale sembra un provvidenziale correttivo dei discorsi ufficiali, che si contendono con le scintillanti coppe di *champagne* l'attenzione degli invitati. Ferdinando di Lesseps in quell'occasione, forse anche per merito della circostanza, fu più sincero del solito nell'attribuire al Negrelli l'onore che gli spettava, e disse che il di lui nome doveva esser citato in prima linea perchè « *la sua cooperazione abile e devota riassume non solo gli studi antichi, ma anche gli sforzi attuali, che hanno stabilito in maniera evidente e pratica la facilità di esecuzione dell'impresa, il cui successo per merito suo è ormai infallibile.* » ⁽¹⁾.

Gli « studi recenti » ai quali il Lesseps attendeva erano stati dal Negrelli concretati in una memoria pubblicata a Vienna l'anno prima, in seguito all'ul-

⁽¹⁾ *Journal*, 1857, p. 489 e segg.

timo suo viaggio in Egitto, cioè prima che incominciasse a funzionare praticamente la Compagnia Universale. In tale memoria — intitolata *Geologia dell'Istmo di Suez* — lo studioso trentino dimostrava, in base a principî geologici, che i due mari separati dall'Istmo erano stati in passato riuniti e che di conseguenza il progetto della nuova Commissione non doveva avere altro scopo che di ridurre la depressione dell'Istmo all'antico suo livello e di rimuovere, con le risorse della scienza moderna, gli ostacoli naturali accumulatisi durante i secoli.

È troppo nota la parte avuta dal Negrelli con lo studio dei varii suoi progetti fino a quello definitivo, perchè io debba diffondermi in proposito; rimando alla già citata comunicazione dell'A. Levi-Cases, che, come ho già osservato, stabilisce in modo preciso che nessun altro ingegnere europeo ebbe parte nella redazione del progetto definitivo adottato, neppure il Linant e Mougel, gli incaricati del Vice-re d'Egitto, e il cui progetto ebbe in comune con quello del Negrelli soltanto il concetto di canale marittimo a tracciato diretto. Nella già ricordata opera *Précis de l'histoire d'Egypte*, vol. IV, alle pagine 55-97 sono richiamate in modo chiaro le vicende dei diversi progetti, e perciò anche di quelli già menzionati del Linant e del Mougel.

È poi noto che l'ingegnere francese Talabot, membro della soppiantata *Société des études*, coadiuvato dal Barault, aveva fatto un progetto di canale a due versanti, alimentato dall'acqua del Nilo sul percorso indiretto Alessandria-Suez, la cui attuazione avrebbe richiesto una spesa ingente, che pertanto non sarebbe mai stata rimunerativa.

Se è superfluo soffermarsi sul Negrelli come autore del progetto definitivo, conviene invece ricordare la parte meno nota o del tutto dimenticata del suo lavoro dal momento in cui egli fu nominato col Paleocapa nella Commissione Internazionale, alla quale, ripeto, conferì generosamente il risultato dei suoi studi.

Abbiamo già dimostrato che la *Société des études* non fu soppiantata dalla *Compagnie*, ma fu da essa continuata, e la concessione dei lavori fu data alla Società rappresentata dal Lesseps, in base al progetto del Negrelli. Questo particolare, che a tutta prima può sembrare di tenue importanza, è invece necessario a conoscersi perchè, diminuendo evidentemente il merito del Lesseps, aumenta quello dell'italiano Negrelli, che della *Société des études du Canal de Suez* era

l'esponente più autorevole. Va tenuto anche presente che il Negrelli, indipendentemente dal suo valore intrinseco di scienziato e di autore del progetto, era uno dei membri più autorevoli perchè rappresentava nella Société il gruppo austriaco, mentre il P. Talabot vi rappresentava il gruppo francese e lo Stephenson il gruppo inglese. Mettiamo ora questo altro punto fermo nella storia della preparazione dell'impresa: il tradimento che lo Stephenson fece dei suoi compagni della Société allorchè a loro insaputa andò in Egitto, fra il 1848 e il 1849, ad eseguire la linea ferroviaria Alessandria-Suez, sperando di rendere impossibile l'affermarsi dell'idea del Canale. Ciò spiega anche perchè lo Stephenson sia poi stato uno degli oppositori più accaniti dell'impresa.

Grandioso fu il lavoro fatto dal Negrelli per favorire il trionfo dell'idea. Nel 1856 pubblicò nel *Journal* uno studio sui *Trasporti e sulle comunicazioni in Egitto in rapporto coll'apertura del Canale di Suez* (¹); il 2 dicembre ragguagliò la Società Geografica Austriaca sui dettagli dell'impresa; il 10 giugno 1858 sulla *Oesterreichische Zeitung* rispose alle obiezioni dello Stephenson relative al pericolo del lago stagnante, appellandosi all'autorità del Paleocapa, che lo aveva già preventato dimostrando in modo schiacciatore l'errore dell'ingegnere inglese.

La polemica fra lo Stephenson e il Negrelli si inacerbì quando l'inglese, non sapendo più che dire, accusò l'italiano di aver accettato di partecipare ai lavori come membro della Commissione in forma commerciale, cioè a pagamento. Il Negrelli ribatté sdegnato il 20 Settembre 1858 con una lettera inserita nella Gazzetta Austriaca, e che diceva: « *L'onore non si vende in Austria, lo sappia l'onorevole signore inglese; nè io nè alcun altro membro della Commissione internazionale, entusiasti dell'idea, non abbiamo preso alcuna indennità* » (²). Purtroppo il Negrelli era obbligato a parlare dell'onore austriaco, invece che dell'onore italiano, essendo il Lombardo-Veneto soggetto all'Austria. Era però assolutamente vero che nessun austriaco aveva mai venduto il proprio onore. Poteva l'Inghilterra fare la stessa affermazione, quando uno scienziato del nome di R. Stephenson non esitava ad affermare cose false e mostruose dal punto di

(¹) *Journal*, 1856, p. 93-96; 107-110; 124-126.

(²) *Journal*, 1858, p. 529 e segg.

vista scientifico, come quella della possibilità d'un lago stagnante per un canale avente alle imboccature due mari, e tutto questo soltanto per aiutare il suo paese a mascherare i suoi bassi interessi? Non si chiama vendere il proprio onore di studioso questo? (1). Appena detta questa ultima sua saggia e sdegnosa parola, il Negrelli morì, il 1º ottobre 1858, a Vienna, dopo pochi giorni di malattia, a soli 59 anni. Morì dunque sette mesi prima che si desse principio ai lavori della grande impresa, alla quale aveva consacrato le sue più belle energie di mente e di cuore. Ma la sua fiaccola fu tenuta alta dal Paleocapa.

* * *

Non abbastanza nota è la bella figura di Pietro Paleocapa, nato nel 1788 a Nese, in provincia di Bergamo, ufficiale del Genio nell'Armata Napoleonica, prigioniero dei Prussiani nel 1813, poi datosi agli studi di idraulica, nella quale scienza, a detta dei competenti, raggiunse fama superiore a tutti. Nel 1848-49 egli fu uno dei più tenaci propugnatori dell'unione di Venezia col Piemonte e ministro dell'Interno e dei Lavori Pubblici con Daniele Manin. Dopo l'assunzione al trono di Vittorio Emanuele II entrò col Lamarmora nel Ministero D'Azeglio, assumendo quel portafoglio dei Lavori Pubblici che tenne per ben dieci anni. Divenuto cieco, continuò tuttavia fino alla più tarda età (mori nel 1869) a prodigare il suo ingegno nello studio delle imprese più utili al Paese, e dei lavori relativi al Canale di Suez fu consulente tecnico e giudice così competente, da precisare che il traffico avrebbe avuto regolare inizio con l'anno 1870. Legò il suo nome alle due imprese pubbliche di maggiore importanza che il Piemonte prima, e poi il giovane Regno d'Italia abbiano attuato, cioè la costruzione della rete ferroviaria italiana nella sua struttura organica, e il Traforo del Moncenisio.

A far conoscere le belle figure della storia giova talvolta il vederle riflesse nel giudizio e nella considerazione dei più illustri personaggi a loro contemporanei. Si leggano queste parole della Principessa Maria di Savoia al Paleocapa, nel Novembre del 1867, erroneamente da lei ritenuto di Venezia: « *Desidero prima di partire per Venezia, far la conoscenza di una persona tanto* »

(1) *Journal*, 1858, p. 542.

insigne quanto è la V. S. Ill.ma che è l'onore non solo della città che è sua patria ed a cui mi reco, ma di tutta Italia. Il Re Vittorio Emanuele II non era meno esplicito e simpatico nel far pervenire al Paleocapa una raccomandazione così concepita: « *Le mando qui compiegata una supplica scritta da mia moglie onde maggiormente cattivare la compassione ministeriale e corrompere la Sua Virtù.* » Abbiamo già visto quale opinione il conte di Cavour avesse del Paleocapa, al quale durante le storiche sedute del Congresso di Parigi nel Marzo 1856 poteva scrivere con tutta libertà delle gelose notizie di carattere politico come queste: « *Non ho mai voluto prendere l'iniziativa della questione dei sequestri con i diplomatici austriaci. Buol tuttavia avandomi chiesto un abboccamento; gliene parlerò francamente, e vi saprò dire il vero stato delle cose... Le conferenze procedono assai celeremente. I Russi sono assai arrendevoli, e non dimostrano astio se non rispetto agli Austriaci. Se quel che dicono fosse vero, sarebbe un gran bene per noi.* »

Fu appunto durante il Congresso di Parigi che Cavour aprì interamente l'animo suo al Paleocapa, allora ministro dei Lavori Pubblici, in una lettera di cui ogni frase è squisitamente storica e che in pochi ed arguti tratti fotografa gli umori dei Congressisti. Essa è importante anche perchè rivela le prime avvisaglie della opposizione inglese al Canale di Suez:

« Caro collega,

Aggiungo due righe confidenziali alla lettera d'ufficio che vi scrivo per accusarvi ricevuta della lettera che mi avete scritto intorno al Ponte di Sasso e di Ramella. Abusate dei vostri trionfi; ma pazienza, la circostanza si presenterà di rendervi la pariglia, giacchè grazie al cielo non siete infallibile! Ho avuto ieri la visita del Sig. St. Hilaire, secretario della Commissione per la costruzione del Canale di Suez, il quale mi chiese di farmi propugnatore del suo progetto nel seno del Congresso. Promisi appoggiarlo se altri ne facesse la menzione, in modo però da non inimicarmi l'Inghilterra, che dicesi ad esso molto avversa. Dissemi avervi mandata la relazione degli ingegneri, la quale è favorevolissima all'impresa, assicura potersi compiere con 150.000.000. Se, come penso, l'avrete letta, ditemi in proposito l'apprezzato vostro parere.

Non vi parlo di politica, ragguagliando intorno ad essa regolarmente il mio capo diretto, il librurio. Poco avrei da aggiungere ai miei dispacci. L'atmosfera

parigina è ultra-pacifica. Se non fosse dell'Imperatore a cui sta altamente a cuore la dignità nazionale, si firmerebbe qualunque cosa per fare cessare la guerra. Anche il rabbioso Hübner è di una cortesia senza pari. Non mi fido gran fatto di questo ex-burocratico, ma credo che Buol sia realmente animato dai sentimenti conciliativi. Parlò a lungo con Waleški dell'amnistia e lo assicurò che sarebbe un fatto più ampio che in parole. Avrei bisogno della vostra accortezza... per navigare in mezzo a questi volponi diplomatici. Temo assai che la mia reputazione faccia naufragio e rimanga infranta dagli scogli che s'incontrano ad ogni passo sotto il terreno. Se ciò accade, vi costringerò ad assumere il portafoglio degli Affari Esteri. Salutate i colleghi e Lamarmora se per avventura non fosse ancora partito ».

L'uomo a cui Cavour si apriva con quel confidente abbandono che viene proprio dal cuore ebbe anche una coscienza unitaria vivissima, che lo avvicina ancora di più alla grande Italia dei nostri giorni. Un giorno la Camera dei Deputati ascoltò queste parole dette dal Paleocapa sorridendo con sottile arguzia: « *Non è più nemmeno il caso di inocularmi la passione municipale perché sono troppo vecchio!* ». Vecchio? Nonostante i suoi 79 anni, era ancora proteso nel futuro, come tutti gli uomini veramente grandi. Perciò oggi più che mai sembra di riudire la sua voce, che nel 1858 ammoniva a « *tener alta la fronte impegno all'Inghilterra* ». Infatti, proprio in quei giorni egli, come vedremo, scriveva: « *Allora soltanto si potrà rimettere in campo il progetto dell'Istmo con fondata speranza di poterlo attuare, quando le migliori condizioni politiche del Continente europeo permetteranno alle grandi Potenze di tener alta la fronte impegno all'Inghilterra e di non lasciarsi spaventare dalla sua opposizione. Ma quanto dovremo ancora aspettare quest'epoca non è facile il presagirlo. Ci pare però che essa sia ancora molto lontana, a meno che l'Inghilterra stessa, troppo ubriata dalla sua grandezza, non riesca ad avvicinarla, dimenticando l'antico proverbio che, « a voler troppo tenderlo, l'arco si spezza ».* ».

Questa la tempra dell'uomo, che noi dobbiamo ora studiare nella parte avuta nella grande impresa di Suez. Ma appunto perchè egli non è così largamente conosciuto dagli Italiani come l'alta sua fama scientifica e le sue benemerenze nazionali meriterebbero, non dispiacerà certo al lettore di trovare comprese nel Carteggio raccolto in questo volume alcune poche lettere del

Paleocapa di carattere tecnico e scientifico non attinenti al Canale di Suez. Esse sono state messe qui per dare alla sua figura tutto il rilievo che le spetta e per fermarla nel modo più completo possibile davanti alla storia. Parecchie di tali lettere sviluppano considerazioni tecniche sul traforo del Luckmanier (Lucomagno) ⁽¹⁾ e sulle difese delle coste italiane ⁽²⁾, o si occupano degli acquedotti, o risolvono importanti questioni ferroviarie. Come per il Torelli, anche per Pietro Paleocapa la bella città della Laguna fu oggetto di sollecitudini continue e direi quasi affettuose. Come liberare P.za San Marco dalle fetide esalazioni del Rio del Canaletto? ⁽³⁾. E come provvedere all'Arsenale di Venezia e alla regolazione del Porto di Malamocco in rapporto al Canale di Suez? Tutta pervasa del grande amore per Venezia è la lunga lettera senza data, ma presumibilmente del 1865, alla Marchesa Peruzzi circa l'opinione richiestagli sul mutamento nel livello del mare. È un documento scintillante d'arguzia. Esso parte da una garbatissima ma inesorabile satira verso « *quei profondi eruditi che non veggono in Egitto altra cosa mirabile fuori delle rovine di Tebe, le piramidi, i templi egizi, i sepolcri degli Dei bovini, le mummie ed altre cose meravigliose che stanno sotterra* », e verso quegli umanitarî che si sono fitti in capo di convertire a un tratto gli Egiziani in una popolazione di squisita civiltà, mentre codesti grandi progressi si limitano a quella turba di forestieri che invadono l'Egitto e dicono di volerlo civilizzare « *perchè le arti della civiltà sono per loro fonte di ricchi guadagni* », ma non credono che « *i lavori per il Canale siano i più opportuni per far nuove scoperte e giovino gran fatto a dirozzare i fellah...* », per giungere poi a rispondere alla domanda rivolta alla Peruzzi da un erudito Bey di avere qualche autorevole opinione sui fenomeni che palesano un mutamento nel livello del mare. La teoria viene dal Paleocapa confermata con lo studio delle spiagge e degli estuari di Venezia e del suolo della città, studio che ha portato a stabilire la misura dell'aumento del livello del mare in 11 centimetri per secolo. A Venezia due prove recenti il Paleocapa rilevava a conferma del fenomeno. La prima era quella della banchina marmorea che fa parte della base dell'antico palazzo dei Dogi, dal lato ove questo è bagnato dalle

⁽¹⁾ V. lettera dell'Agosto 1865.

⁽²⁾ V. lettera 6 Luglio 1864 al Torelli.

⁽³⁾ V. lettera 4 Febbraio 1869.

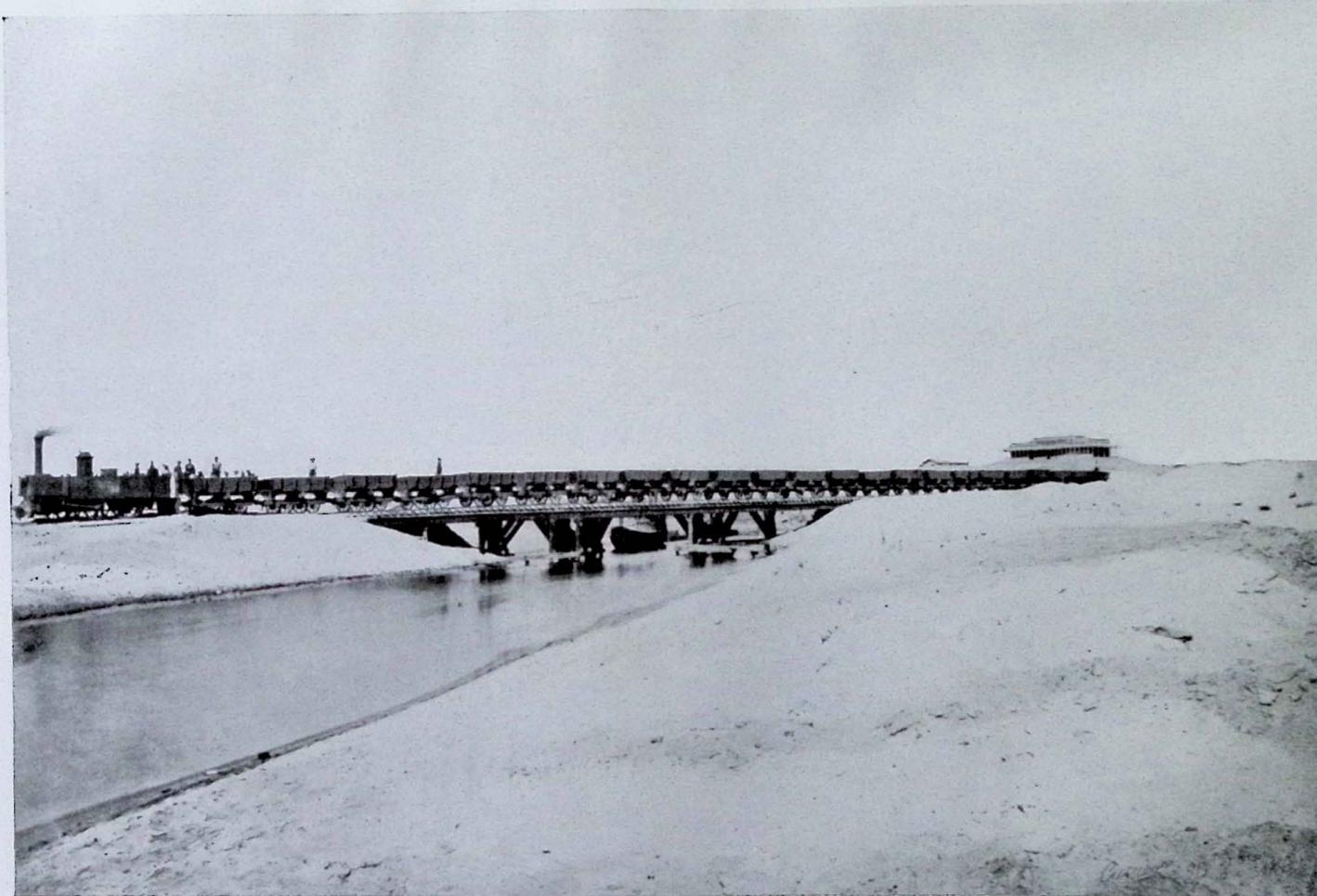
acque del Canale, e che doveva essere sporgente tanto, da potervisi camminare sopra, mentre ai suoi tempi (1865) essa ne era notevolmente più bassa, tanto che, durante l'alta marea, era assolutamente inadatta all'ufficio cui fu destinata. La seconda prova si ebbe, continua il Paleocapa, quando verso il 1825 si scoprì sotto l'antichissimo tempio di San Marco una chiesa la di cui relazione con la struttura del sovrapposto tempio principale mostrava essere stata edificata contemporaneamente col pavimento ad un livello più elevato del mare, mentre allora (1865) tale pavimento era notevolmente soperchiato e l'acqua vi si infiltrava coprendolo a notevole altezza. Il dubbio che, invece che dall'elevarsi del livello del mare, la differenza procedesse dalla successiva, continua depressione del suolo, era stato preliminarmente risolto dall'architetto Zendini nel 1840 eliminando la seconda ipotesi. Non sarà qui fuor di luogo il notare che appunto dallo studio di Venezia e del sistema lagunare veneto il Paleocapa partì per arrivare allo studio dell'arcipelago di Porto Said e del golfo di Pelusio, come più avanti si dimostrerà, derivando anche da quello gli elementi per la sua famosa teoria sul protendimento delle spiagge e sull'insabbiamento dei Porti.

Perchè sia ben conosciuta la nobile figura del Paleocapa parve anche opportuno includere in questo Carteggio, oltre ad alcune lettere scientifiche non relative a Suez, anche qualche lettera politica, che rivela una volta di più la sua dirittura morale, il suo perfetto equilibrio, sia ch'egli stigmatizzi la Pace di Villafranca (¹), e profetizzi fin dal 21 Novembre 1860, dopo la Pace di Zurigo, che Venezia si annetterà all'Italia non per mezzo di una guerra, ma per altra via, o sia che si dolga della mancata insurrezione di Napoli nel 1860 perchè un tale moto, producendosi dall'interno invece d'esservi importato da Garibaldi, poteva togliere all'impresa dei Mille sul Continente il favore morale ottenuto in Sicilia (²). Non fu di coloro che negavano a Torino ogni attenuante per aver protestato contro il trasporto della capitale a Firenze, e dichiarava anzi che le città più pronte a gridar la croce addosso a Torino avrebbero certamente agito lo stesso, o peggio, se fosse toccato a loro di perdere la qualità di città capitale (³). Acu-

(¹) V. lettera 17 Agosto 1859.

(²) V. lettera 15 Agosto 1860.

(³) V. lettera 28 Settembre 1864.



PONTE DI SERVIZIO PER LO SCARICO NEL LAGO TMSAH DELLO STERRO PROVENIENTE DAL CANTIERE D'ASIE.
Da fotografia eseguita nel 1866 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

tissima la lettera 1º Luglio 1865 sulla Convenzione di Settembre, e verissimo, direi lapidario, il giudizio che in essa noi leggiamo su Napoleone III e sulla sua politica: « *Io credo che la protezione che Napoleone accorda al potere temporale sia reale e deliberata. Il che non vuol dire che egli sia un clericale; tutt'altro. Vuol dir solo che, appunto perchè a lui poco cale delle cose sante e solo si occupa dei suoi interessi e di quelli della sua dinastia, fa il devotissimo della Santa Sede perchè ciò gli è necessario per mantenersi in seggio nella sua Francia e perchè in ciò troverà favore in tutta Europa, e non solo nella parte cattolica, ma sì ancora nella dissidente* » (¹). Il Paleocapa, che non era piemontese come molti erroneamente credono, nè veneto, ma lombardo, e precisamente bergamasco (di Nese), uscì nel giudizio forse più storicamente esatto che si potesse esprimere sul Risorgimento in rapporto col Piemonte. Esso può essere ben meditato anche oggi perchè non è detto che gli storici lombardi abbiano tutti disarmato dal regionalismo, che, facendo velo alla realtà storica, può renderli miopi o ingiusti: « *Mi spiace sentire che anche voi siate tratto dalla Perseveranza e da molti altri giornali che favoriscono il ministero Ricasoli quand-même a credere che a Torino domini la reazione. Che a Torino vi siano molti che eccedano nella loro avversione al Barone ed alla sua condotta politica, lo ammetto; ma il dire che Torino e il Piemonte spingano la reazione sino a voler disfatta l'Italia, è aperta ingiustizia, e non è che l'effetto di quell'ira stolta che si seppe far sorgere in tutta Italia contro quel paese a cui, si voglia o non si voglia, è dovuta l'indipendenza e l'unità della nostra Patria. Infatti è veramente ai primi sforzi del Piemonte ed alla insistenza con cui gli sforzi stessi si mantennero con enormi sacrifici e di sangue e di denaro, e non alle Cinque Giornate di Milano, nè alla repubblica di Manin, nè alle conquiste di Garibaldi, che di codesto grande risultato dovremmo essere riconoscenti* » (²).

Era naturale che un tal uomo approvasse la condotta del Governo verso Garibaldi nel 1867; infatti scriveva al Torelli: « *Si comincia già a predire*

(¹) V. anche la lettera 6 Agosto 1865.

(²) V. lettera 1º Marzo 1867.

grandi sventure e si accusa Rattazzi di aver violate le istituzioni nostre facendo arrestare un deputato e mandando in fortezza il Generale Garibaldi, quasichè perchè un pazzo o una canaglia è deputato dovesse essergli lecito di alzare impunemente la bandiera della rivolta, e non si potesse arrestarlo in flagrante nel momento in cui appunto stava per perpetrare i suoi propositi, atti a sovvertire e compromettere lo Stato. Io spero nel buon senso dei cittadini onorati, perchè abbiano quel poco di coraggio civile che si richiede per mostrarsi apertamente avversi alla canaglia. Ma, quand'anche fosse vero che l'atto risoluto del Rattazzi potrà esporci a non lievi inconvenienti, io dico che ciò ci lascia pur la speranza di superarli; mentre, se si seguitava a tollerare che un cittadino qualunque proclamassee la rivolta calpestando gli ordini del Governo e del Re e traendosi seco una massa confusa di giovani inesperti, di fanatici o ignorantissimi, ma di buona fede, o troppo accorti, ma di mala fede, per romper la guerra contro ogni fede di trattati, sarebbe inevitabile la perdita dello Stato ».

Per apprezzare nella sua giusta portata la verità di questo giudizio, basta che noi lo rileggiamo pensando ad oggi, con la nostra coscienza di Italiani viventi nel XV anno dell'Era Fascista ⁽¹⁾, cioè in una atmosfera politica che renderebbe assurdo qualunque tentativo da parte d'un cittadino di sostituirsi alla autorità dello Stato.

* * *

La nomina del Paleocapa a membro della Commissione Superiore degli Ingegneri per il canale di Suez, scelti in Inghilterra, Francia, Austria, Prussia, Italia e Olanda, avvenne con la lettera del Lesseps del Settembre 1855, raccolta in questo Carteggio e che fu mandata uguale a tutti i membri. Si assicurava a ciascuno di essi la qualifica di *membro fondatore del Canale* e un titolo alla ripartizione per 99 anni del 10 % sui prodotti netti dell'impresa, e ciò conformemente al « firmano » del 30 Novembre 1854. Questa lettera di nomina, mentre assicurava agli ingegneri un compenso per gli interventi alle sedute e a titolo di onorario per gli studi che essi avrebbero fatto a vantaggio

⁽¹⁾ V. lettera 25 Settembre 1867 al Torelli.

dell'impresa, dava loro convegno a Parigi il 30 Ottobre 1855 per partire insieme per l'Egitto. Di quella commissione il Paleocapa fu nominato Presidente — « *je considère votre présence comme la plus importante* », gli scriveva il Lesseps ⁽¹⁾. Ma avendo egli rinunciato per la sua posizione di Ministro dei lavori pubblici del Regno di Sardegna e per lo stato della sua vista, già vicina alla cecità, il Lesseps si rimise a lui per la scelta del presidente, che egli indicò nell'Ing. Conrad, olandese ⁽²⁾. Vedremo poi come il Conrad scrivesse al Paleocapa come si scrive a un maestro.

Gli altri membri erano: il Rendel, primo ingegnere inglese per i lavori portuari, il Negrelli e il Leutze, Consigliere del Ministero dei lavori pubblici di Prussia. L'8 Novembre fu fissato come data dell'imbarco della Commissione a Marsiglia. Prima di quel giorno gli ingegneri Linant e Mougel avrebbero preso accordi con ciascuno dei membri per sottomettere il loro piano, piano che fu poi sostituito da quello del Negrelli, come già sappiamo. A Marsiglia ebbe luogo la seconda riunione della Commissione in Novembre. Prima di lasciare Parigi, il 3 Novembre 1855, il Lesseps aveva scritto al Paleocapa per esprimergli « *toute ma reconnaissance ainsi que celle des Membres de la Commission internationale* » per l'appoggio « *scientifique et moral donné par vous à ses travaux* » e lo pregava di voler esprimere a S. M. il Re di Sardegna la gratitudine della Commissione per aver acconsentito a privarsi per qualche tempo degli importanti servizi del Paleocapa « *en faveur de la grande entreprise* ». Questi documenti fissano chiaramente la posizione del Paleocapa nella Commissione internazionale: posizione di membro autorevolissimo, quello che doveva essere, come fu, il consulente più competente e prezioso. Infatti la Commissione non era ancora partita da Marsiglia, che il 7 Novembre il Lesseps pregava il Paleocapa di preparare per il suo ritorno in Europa una memoria sui venti, le correnti e l'insabbiamento dell'Adriatico ⁽³⁾. Da questo invito ebbe origine il meraviglioso studio pubblicato dal Paleocapa a Torino nel 1856 col titolo « *Considerazioni sul potendimento delle spiagge e sull'insabbiamento dei porti dell'Adriatico applicate allo stabilimento di un porto nella rada di Pelusio* »,

⁽¹⁾ Si vedano le lettere 12 Settembre [Settembre], 28 Settembre 1855.

⁽²⁾ Lettera 1º Giugno 1856.

⁽³⁾ Vedasi alla data del 7 Novembre 1855.

studio seguito l'anno dopo da una *Appendice* e nel 1858 da una nuova memoria sull'argomento, in polemica, come vedremo, con l'ing. Cialdi, quest'ultima pubblicata nel fascicolo 15 Maggio 1858 del *Bollettino dell'Istmo di Suez*. Conviene sapere che una delle prime difficoltà opposte dai tecnici inglesi era quella, secondo essi insormontabile, del fondo del mare della rada di Pelusio, ove non potevasi gettar l'ancora perchè, si diceva, un abisso di fango eravi stato prodotto dai sedimenti del Nilo. Le magistrali considerazioni del Paleocapa sul protendimento delle spiagge e l'insabbiamento dei porti fecero anzitutto accettare l'idea, tutta propria del Paleocapa, che il canale dei due mari dovesse essere incassato e liberamente in comunicazione dai due capi col mare. Opinava poi che la rada di Pelusio non si potesse riguardare come sicura contro gli insabbiamenti provenienti direttamente dal mare e contro quelli originati dalle alluvioni del Nilo, quando se ne mutasse la condizione attuale con l'aprirvi un gran porto. Gli Ingegneri del Vicerè, Linant e Mougel, fra gli argomenti che adducevano per giustificare la scelta del sito in cui doveva essere aperto il porto, esponevano questo: doversi riguardare ivi la costa siccome inalterabile, in quanto dinanzi ad essa si era stabilito un perfetto equilibrio fra le cagioni che tendevano a far avanzare la spiaggia e quelle che tendevano a farla accorciare, nè fossero a temersi se non quegli insabbiamenti che sarebbero venuti dal mare in conseguenza dell'essersi tagliata la spiaggia sottile, che già trovavasi stabilita per creare il porto e procurargli la necessaria profondità. Nessun pericolo poi dicevano sovrastare al porto dipendentemente dalle materie versate in mare dal Nilo, le quali consistevano in tenuissime bellette fangose, che le acque tengono lungamente sospese e non depositano sul fondo del mare che molto al largo dove hanno perduta ogni velocità.

Sosteneva invece il Paleocapa che gli interrimenti di un porto aperto in una spiaggia che si trovi, rispetto allo sbocco di fiumi torbidi, in una situazione somigliante a quella in cui trovasi la rada di Pelusio rispetto al Nilo, procedessero essenzialmente dalle materie uscenti dal fiume, poichè la stessa origine avrebbero anche le sabbie gettatevi dentro dai flutti e che impropriamente si dicono sollevate dal fondo del mare. Avvalorò questa sua opinione con due fatti incontestabilmente accertati: il primo nella quantità principalis-

sima di materie che i fiumi travolgono al mare, che non consiste nelle bellette leggere che la corrente mantiene sospese, ma sibbene nelle sabbie trascinate lunghezzo il letto del fiume, le quali, pesando molto e non avendo coerenza coll'acqua, precipitano tosto uscite in mare e vanno a costituire la spiaggia sottile, prima immediatamente dinanzi alle bocche del fiume medesimo, poi trascinate dalla corrente litorale, dinanzi alla costa attigua: il secondo nell'azione delle ondate di spiaggia che sollevano le sabbie, la quale non può esercitarsi che a quella maggior profondità sotto il cavo dell'onda, a cui arrivano i turbamenti burrascosi del mare, e più in giù della quale le acque sono se non affatto tranquille, almeno non agitate in guisa da smuovere e sollevare la spiaggia sottostante.

E se questa teoria poi il Paleocapa credeva potersi applicare alla prima creazione ed al successivo avanzamento di molte spiagge marine, evidentissima e sicura la reputò poi applicabile alle coste d'Egitto che stanno a levante dagli sbocchi del Nilo.

Il piano esecutivo del taglio dell'Istmo, quale fu definitivamente comunicato nell'ultima adunanza tenuta dalla Commissione a Parigi nell'estate del 1856, chiarì come le opinioni di Linant e Mougel, ch'erangli stati oppositori, si fossero accostate alla sua.

Le considerazioni del Paleocapa dimostrarono anche la *insufficienza*, anzi la *inapplicabilità* dei noti progetti Talabot e Barrault a tracciato indiretto, facendo così prevalere il progetto italiano Negrelli a tracciato diretto, cioè da Suez a Porto Saïd, nella rada tanto discussa e paventata. Le conclusioni del Paleocapa si concretavano in queste parole, che riportiamo per la chiara intelligenza dell'argomento: « *A noi sembra che le esposte conclusioni, dedotte dai fenomeni osservati lungo la costa occidentale dell'Adriatico, si possano con giusta analogia applicare in parte alle condizioni della costa africana che si stende dall'ultimo ramo occidentale del Nilo fino ad oltre la rada di Pelusio. Ci sembra cioè non potersi revocare in dubbio che la protrazione in mare di questa spiaggia e la perdita delle profondità dinanzi ad essa dipendano essenzialmente dalle materie che il Nilo getta in gran copia fuori delle sue bocche, delle quali,*

come abbiamo già detto parlando del Po, non è che la minor parte quella che le acque tengono disciolte e sospese, mentre la parte principale consiste nelle sabbie che il fiume trascina lungo il suo letto; il quale fatto, comune altronde a tutti i grandi fiumi, è confermato dalla natura stessa gneognostica del Delta, nel quale sotto gli strati più o meno elevati di fango argilloso si trovano gli strati di sabbia che furono i primi ad essere depositati.

Che se si voglia supporre che attualmente le sabbie che sortono dalle bocche del Nilo non possano più discendere sino alla rada di Pelusio e seguitare ad estenderla, ciò non può dipendere se non dall'essere il capo del Delta arrivato ad un tal punto d'avanzamento, che le suddette sabbie si perdano nelle grandi profondità del mare, e non possano più obbedire all'azione della corrente litorale. In questo caso però non potrebbero discendere sino alla spiaggia di Pelusio nemmeno quelle materie che fossero dal mare tolte per corrosione alla costa d'Africa ad occidente delle bocche del Nilo; perchè anche queste dovrebbero superare il detto capo del Delta, e si perderebbero nelle maggiori profondità, non meno che quelle uscenti dal fiume. E perciò la costa di Pelusio sarebbe in equilibrio, non potendo le lame di fondo gettare contro questa costa se non che le materie che sollevano dalle spiagge; ed una volta che queste spiagge si fossero per tal causa approfondate e fatte più ripide, le onde del mare non avrebbero più alcuna azione sopra di esse, a meno che le nuove materie discendenti col moto litorale non venissero a ristabilire quello stato di poca profondità e di dolce inclinazione sul quale le onde medesime possono agire.

Ma se invece si ammette che questo equilibrio non esista, cioè che la costa di Pelusio sia tuttora soggetta ad un progressivo avanzamento, bisogna anche ammettere che discendono sulle basse spiagge che stanno davanti ad essa nuove materie trasportate dalla corrente litorale, sia poi che queste materie provengano dal Nilo, sia pur che provengano dalla corrosione della costa d'Africa più verso occidente; giacchè, lo ripetiamo, le onde del mare non agiscono sulle grandi profondità, ma solo sulle spiagge basse e dolcemente inclinate.

Questa circostanza però, lungi dal difficultare, agevola il modo di stabilire e proteggere il porto nella rada di Pelusio mediante una prima diga abbastanza avanzata in mare, e situata ad occidente del porto medesimo, la quale in parte arrestando le materie trasportate dal moto radente, in parte costringendole a

gettarsi nelle grandi profondità da cui non possono essere risollevate dalle onde, ne impedirà gli interrimenti.

Noi ammettiamo tuttavolta che per garantire il porto la sola diga occidentale non basti, e che perciò occorrerà anche una seconda diga orientale parallela alla prima, o forse meglio da questa alquanto divergente. Ma tale seconda diga potrà bastare, che sia molto meno avanzata in mare che la diga occidentale; e si renderà così molto più agevole l'entrata nel porto col favore di tutti i rombi di vento che spirano dal nord all'est, e l'uscita in mare coi venti di terra; vantaggio questo che non si potrebbe ottenere quando sussistesse che il progressivo avanzamento della costa fosse l'effetto delle lame di fondo indipendente dalle materie trasportate dalla corrente litorale, perchè allora vi sarebbe ragione per avanzare le dighe più dall'una che dall'altra parte.

D'altronde se, come è nostra opinione, la protrazione della spiaggia sulla costa africana sino a Pelusio ed oltre ha proceduto dalle alluvioni del Nilo trasportate da occidente verso oriente, come pare provato anche dalla conservazione del porto d'Alessandria che per trovarsi a occidente delle bocche del Nilo non è esposto alle alluvioni medesime, si può sperare che portando più verso oriente lo sbocco nel Mediterraneo del Canale dei due mari si possa trovare un punto che, senza mettere in condizioni troppo gravi l'esecuzione del detto canale, offra una maggiore facilità di stabilirvi e conservarvi un buon porto; perchè a maggiore distanza dal Nilo la spiaggia subacqua sarà forse meno estesa, e quindi si potrà raggiungere la necessaria profondità in mare con una diga occidentale molto meno lunga, ed in proporzione si potrà diminuire anche l'altra più breve diga orientale e rendere meno costoso lo scavamento del porto e più facile la sua conservazione.

Queste osservazioni confermano concludentemente la insussistenza degli argomenti addotti in favore del canale indiretto per farlo sboccare nel porto di Alessandria, i quali si appoggiano essenzialmente alla supposizione che un porto situato nella rada di Pelusio non avrebbe potuto mantenersi contro le alluvioni del Nilo trasportate dalla corrente litorale; mentre a noi sembra invece d'aver dimostrato che appunto perchè questi interrimenti derivano dalla corrente litorale, il modo di difendersi contro di essi è facile e sicuro. E dissipata questa supposizione non si potrà più dubitare che il canal diretto non sia da prefe-

rarsi ad un canale indiretto, il quale dal porto d'Alessandria dovendo andare al mar Rosso, dovrà necessariamente attraversare il Nilo qual pur sia il tracciato che per esso s'adotti.

Due sono i tracciati proposti pel sistema di canale indiretto che meritano d'essere presi in speciale considerazione per i pregi che all'uno ed all'altro si vogliono attribuire.

Il primo, quello del signor Talabot, è certamente un concepimento che svela le vaste vedute di un uomo superiore. Ma le opere che si rendono necessarie per metterlo ad esecuzione sono di tal natura e di così grandi difficoltà e tragicone seco inevitabilmente tali ostacoli alla libera e facil navigazione, che noi crediamo non vi potesse essere appunto per la supposta necessità di passare per il porto d'Alessandria che avesse potuto farlo adottare.

Il secondo tracciato, quello del signor Barrault, è un ingegnoso ripiego, mediante il quale trasportando il passaggio del Nilo dalle alte regioni bassissime (sic) dell'Egitto, cioè dal vertice, alla base del Delta, si farebbe correre il ramo inferiore del canale in vicinanza della spiaggia del mare, evitando così quelle gigantesche opere che distinguono il progetto del signor Talabot. Ma non mancano nemmeno in questo progetto molte e gravi difficoltà d'esecuzione; fra le quali ritroviamo assai difficile a superarsi quella di scavare un canale alla profondità di metri 6,50 sotto il livello più basso del mare in tanta prossimità della spiaggia, ed in un suolo di melma e sabbia per la lunghezza di oltre 150 chilometri, che tanta ne avrebbe appunto quella parte del canale medesimo che traversando i rami di Damietta e di Rosetta corre quasi parallelamente alla costa, esclusi pure i tratti nei quali esso percorre i laghi di Bourlos e di Menzalch.

Oltrechè se in questo progetto non incontransi opere così colossali come in quello del sig. Talabot, vi è tuttavolta una così grande quantità di lavori sia per l'escavo di una moltitudine di canali secondarii, sia per arginare questi non meno che il canal principale, ed anche due lunghi tronchi dei rami di Damietta e di Rosetta, che la spesa ed il tempo d'esecuzione ne sarebbero aumentati ben al di là delle previsioni.

Ma queste non sono le obbiezioni principali che possono farsi a questo

progetto. Il suo vizio capitale consiste in un sovvertimento così radicale e compiuto del regime idraulico del Nilo, che ci sembra non potersi avere fiducia che quel regime artificiale che si vorrebbe sostituirci possa sussistere.

Secondo il sistema Barrault, il grande canale di navigazione interseca a livello i due rami principali del Nilo e tutti i rami secondari; e non si concede così più al fiume alcun libero sfogo al mare. Questo canale deve ricevere tutte le acque del Nilo, alimentarsene per mantenere il suo livello ad 8 metri e 50 centimetri sopra il fondo, ossia a metri 2 sulle acque basse del Mediterraneo; e deve poscia scaricarle nel mare per mezzo di canali artificiali di scolo che escono dalla sua sponda destra ».

Sviluppati convenientemente questi argomenti, il Paleocapa giungeva a concretare il suo studio in precise determinazioni:

- « 1. *I punti precisi in cui si stabiliranno i porti della rada di Suez ed in quella di Pelusio;*
- 2. *Il tracciato definitivo da darsi al canale che unisce questi porti a traverso alle terre dell'Istmo ed in mezzo ai suoi laghi;*
- 3. *La sua larghezza;*
- 4. *La sua profondità;*
- 5. *Come convenga sistemerne l'imboccatura nel Mar Rosso, cioè se convenga lasciarla liberamente aperta difendendone con opere murate le sponde per un lungo tratto il più soggetto all'impeto del mare, o se sia migliore partito regolare questa imboccatura con un grande sostegno;*
- 6. *Il sistema di lavoro per lo stabilimento dei due porti, e principalmente di quello del Mediterraneo; esaminando fino a qual punto debbasi spingere al largo la diga occidentale per raggiungere la profondità che sarà giudicata necessaria al libero corso della grande navigazione; e riconoscendo del pari fino a qual punto e sotto qual direzione debba avanzarsi in mare la diga orientale;*
- 7. *Il profilo delle gettate che costituiscono la parte subacquea di queste dighe, mettendolo in armonia colla grossezza dei massi di cui si potrà disporre secondo le cave che sono a migliore portata dell'opera; ed esaminando se, limitato l'impiego dei massi di grossa mole alla testa delle dighe ed alla parte delle loro scarpe più esposta ai colpi di mare, non si possa nel resto, e principalmente*

nel nucleo interno delle gettate, coll'impiego di massi di medio ed anche piccolo volume, ottenere una perfetta stabilità delle gettate medesime, purchè il profilo ne sia bene regolato, e l'esecuzione bene condotta;

8. Finalmente le norme per eseguire la escavazione primitiva e per la successiva osservazione a profondità del canale dei porti.

Ma tutte queste son questioni affatto secondarie; imperciocchè nel sistema del canale diretto non si incontra alcuna opera che sorta dai limiti di quelle di cui l'arte offre altri esempi; e gli studi praticati dalla Commissione sul luogo somministreranno dati bastanti per scioglierle.

Noi intanto ci limitiamo qui ad esprimere l'opinione, che anche quando la spesa di questi lavori avesse a sorpassare alquanto i calcoli fatti, la rendita che se ne avrebbe, valutata sulla base dei dati più ristretti somministrati dalle statistiche commerciali, offrirebbe pur sempre un margine assai largo per poter garantire il prospero successo della grande intrapresa, anche considerata nel suo rispetto di speculazione industriale, e indipendentemente da quel favore che essa troverà presso chiunque ami il progresso della civiltà ed il benessere delle nazioni ».

La Commissione giudicava queste considerazioni del Paleocapa come *preziose e perfette* (¹) e il Lesseps le riproduceva poi nel vol. V dei suoi *Documenti*.

* * *

Mentre il Paleocapa attendeva a questi studi di carattere fondamentale e preliminare, la Commissione proseguiva nel suo viaggio tenendone minutamente informato il membro rimasto in Italia (²). Il 4 Gennaio 1856 gli veniva sottoposto il rapporto degli studi fatti dalla Commissione in Egitto.

Si presenta a questo punto alla nostra meditazione la lettera del Lesseps del 16 Maggio 1856 da Parigi. Essa costituisce la prova più lampante del peso che il Lesseps dava alla guida e ai consigli dell'ingegnere italiano. Si pensi che si era vicini a una nuova riunione della Commissione la quale avrebbe

(¹) V. lettera del Lesseps in data 16 Maggio 1856.

(²) V. Lettere 25 Novembre, 19 Dicembre e 20 Dicembre 1855.

dovuto discutere il programma definitivo dei lavori; a quella riunione il Paleocapa sarebbe intervenuto, ma il Lesseps volle che lo scienziato italiano esaminasse in precedenza tutte le questioni emerse dagli studî fatti in Egitto e ne preparasse la soluzione. I Commissari si associarono poi alle proposte del Paleocapa. Il questionario del Lesseps è diviso in quattro parti: Suez, traversata dell'Istmo, porto nel lago Timsah, e rada di Pelusio:

per Suez, domandava quali dovessero essere:

la direzione del Canale

la profondità

se si dovevano fare delle gettate

se le gettate dovessero essere costruite in muratura;

per la *traversata dell'Istmo*:

il tracciato del canale marittimo

larghezza, profondità;

per il *porto nel lago Timsah*:

quali lavori da farsi sia per le navi giungentivi dai due mari, sia per la comunicazione col Canale d'acqua dolce (il lago di Timsah si trova all'80° chilometro a sud di El Guisr, dove sorse Ismailia, e dove il Canale d'acqua dolce piega ad occidente);

per la *rada di Pelusio*:

determinare bene lo sbocco del Canale;

larghezza, direzione e profondità

dimensioni delle gettate

dove prendere i materiali.

Dopo aver esposti questi punti essenziali, il Lesseps concludeva: « *Telles sont les questions principales que je prends la liberté de recommander à vos méditations avant que la Commission ne se réunisse. La discussion qui aura lieu ensuite pourra par cette préparation être à la fois plus féconde et plus rapide... Plus l'analyse préparatoire des détails aura été poussée loin par chacun en particulier, plus les résolutions de la Commission seront faciles quand elle délibérera en commun* ».

Frattanto, nella seduta del 5 Maggio 1856 della Camera piemontese, Cavour e Paleocapa (il primo nella sua qualità di Ministro delle finanze) presentavano un progetto di legge sul prolungamento per 150 metri del molo nuovo nel porto di Genova, giustificando la proposta con la prospettiva dell'aumento di traffico che sarebbe derivato dall'apertura dell'Istmo di Suez « impresa che noi crediamo meno gigantesca e meno costosa di quanto non si sia creduto ». Si domandava un credito di due milioni da impiegare in sei anni. Il Parlamento votò tale legge in data 9 Giugno 1856⁽¹⁾. Qualche mese prima il Paleocapa aveva chiesto l'appoggio della Camera di Commercio di Genova esponendo i vantaggi che il Canale avrebbe portato all'Italia e particolarmente a Genova⁽²⁾. Il 10 Aprile 1857, in una mirabile lettera al presidente di quella Camera di Commercio, richiamava tutti i provvedimenti di carattere ferroviario e portuario che il governo piemontese, nonostante la difficoltà dei tempi, aveva attuato per dare slancio al commercio genovese, e scolpiva, come meglio non si potrebbe, l'importanza di quel porto di fronte al commercio europeo italiano.

Si era in questo momento così importante e delicato dell'organizzazione e degli studi per l'attuazione del Canale, quando il Paleocapa protestò, con garbo ma con molta fermezza presso il Lesseps, perchè gli statuti, nello stabilire la stesura dei titoli azionari in tutte le principali lingue d'Europa, avevano dimenticato la lingua italiana, e perchè nel fare menzione delle piazze commerciali presso le quali si potevano fare i pagamenti, non era stata fatta menzione di alcuna piazza italiana: « *Voi troverete ragionevole che S. A. il Vice Re, avendo gradito, su vostra proposta, che io facessi parte della Commissione scientifica per rappresentarvi gli interessi italiani, io devo preoccuparmi della detta omissione, che ha fatto del resto una penosa impressione a Torino e a Genova. Ma indipendentemente da questa che potrebbe essere considerata una suscettibilità italiana, che del resto io trovo ben giustificata, penso che l'aver dimenticato la lingua italiana nella preparazione dei titoli è anche contrario agli interessi della Compagnia. Voi saete meglio di me, signore, che*

⁽¹⁾ Lettera 28 Maggio 1856.

⁽²⁾ Lettera 2 Marzo 1856.

di tutte le lingue europee, la lingua italiana è la più conosciuta in tutti gli scali commerciali del Levante, e specialmente fra i Greci e i Giudei che costituiscono la parte più attiva e la più ricca dei mezzi negli affari commerciali dell'Impero Ottomano » (1). Il Lesseps s'affrettò a riconoscere l'errore commesso e vi rimediò (2). A Parigi la Commissione adottò i cambiamenti e i suggerimenti del Paleocapa, dei quali fu tenuto conto anche nella preparazione dell'Atlante (3). La preminenza presa dal nostro grande scienziato su tutta la Commissione di Suez ebbe anche in Italia, proprio in quei giorni, un solenne riconoscimento da parte della R. Accademia di Agricoltura che lo nominava suo membro onorario, mentre nominava membri corrispondenti il Lesseps e il Saint-Hilaire. Alla fine del 1859, per volere del Paleocapa, cessava di uscire il *Bollettino dell'Ismo di Suez*. Il Paleocapa progettava qualche anno dopo di continuare l'opera utilissima con un nuovo giornale intitolato *Il Canale di Suez*, e ne scriveva al Torelli in data 20 Marzo 1864; ma il progetto non ebbe attuazione.

* * *

Già sappiamo come il Paleocapa, impossibilitato ad assumere la presidenza della Commissione Internazionale che si recava in Egitto, avesse proposto l'olandese Ing. Conrad. Identica designazione egli fece nel Giugno del 1856 quando il Lesseps gli aveva comunicato l'incarico della Commissione di presiedere le riunioni di Parigi, che incominciarono il 22 Giugno. Il Paleocapa vi intervenne, ma lasciò che presiedesse il Conrad per non affaticare troppo i suoi occhi alla vigilia di spegnersi. Ora, se noi leggiamo attentamente la lettera del Conrad al Paleocapa da Alessandria in data 26 Febbrizio 1857, durante il suo secondo viaggio in Egitto, vi troviamo i sentimenti più devoti e la stima più deferente verso lo scienziato italiano. È la lettera che si scrive a chi si apprezza come maestro. Il Conrad aveva trovato che durante la sua assenza « une Puissance minait sourdement et avait fait beaucoup de mal à l'avancement des affaires du Canal ». Non occorre dire da quale parte soffiasse il vento contrario. Il Conrad

(1) Lettera 28 Maggio 1856.

(2) Lettera 1º Giugno 1856.

(3) Lettera 9 Dicembre 1856 del Saint-Hilaire.

parla di « ennemis terribles » e di cattiva volontà da parte del Consiglio del governo egiziano, lavorato dalla stessa « *Puissance sourde qui avait déjà fait tant de mal* ». Onde si raccomanda al Paleocapa affinchè induca il Lesseps a portarsi in Inghilterra per sventare le insidiose manovre. Non meno notevole è la lettera del Lesseps in data 13 Ottobre 1856 con la quale veniva inviata al Paleocapa la bozza del rapporto steso dal Conrad dopo le riunioni di Parigi, rapporto che era « *la riproduzione spesso letterale delle nostre discussioni e delle nostre decisioni acquisite al resoconto stenografico delle nostre riunioni* ». Frat-tanto il Paleocapa non ristava dal lottare per conto suo con gli scritti; notevole in questo tempo quello sulla *Rivista Contemporanea* (1) pubblicato anonimo col titolo: « *D'onde procedano e come si possano vincere gli ostacoli che si oppongono all'esecuzione di quest'opera* ». Fu anche questo scritto una grande battaglia, combattuta con giovanile slancio e ardimento. Basti dire che nella conclusione il Paleocapa esortava il Vicerè d'Egitto a tagliare il nodo gordiano della opposizione inglese e della riluttanza del Sultano, impaurito da Palmerston, a ratificare il firmano, col permettere senz'altro l'inizio dei lavori. Così il fatto compiuto avrebbe neutralizzato tutte le opposizioni e tutte le incertezze. Si veda quanta arguzia e quanta vivacità siano in questa pagina che chiude il lungo articolo della *Rivista Contemporanea*:

« *Non ci sembra poter sperare, nè che lord Palmerston muti stile rispetto alla quistione dell'Istmo, nè che per una quistione che non riguarda direttamente gli affari interni dello Stato sia balzato dal potere un uomo che ha reso e rende eminenti servigi al suo paese, e che sa con tanta energia e con tanto accorgimento lusingare l'orgoglio della nazione.*

Dovremo noi dunque disperare della causa dell'Istmo? No certamente. Ma se per vederla trionfare ci convenisse attendere che mutino gli uomini e le opinioni che prevalgono adesso nel gabinetto inglese, ovveramente che estricate le complicazioni politiche che tengono in tanta perplessità i governi che favoriscono cotesta causa, sia loro dato di propugnarla risolutamente; l'aspettazione sarebbe di troppo lunga durata, e noi viviamo in tempo nei quali le popolazioni sono più intolleranti a sopportare l'indugio di anni che si frapponga al soddisfacimento

(1) V. lettere 10 e 31 Marzo 1857.

dei loro bisogni, che nol fossero in altre età a rassegnarsi all'indugio d'intere generazioni.

Se non che a noi sembra che a tor di mezzo questo incomportabile indugio si possa trovar modo in quelle stesse avverse circostanze che minacciano di prolungarlo, nel caos politico cioè di cui abbiamo testè accennate le origini ed in quella mancanza di fermezza nei propositi che pare essere il carattere distintivo dei più possenti governi del nostro tempo; alla quale mancanza basterà che il Vicerè d'Egitto, per riuscire nel suo intento, contrapponga una pronta risoluzione ed una forte volontà.

Noi non conosciamo abbastanza i principî di diritto pubblico che regolano i rapporti del Gran Signore col Vicerè d'Egitto suo vassallo; ma dubitiamo che questi principî possano impedire al vassallo di accrescere la prosperità delle provincie che dipendono direttamente da lui con opere locali e materiali, che sono ad un tempo della maggiore utilità alla generalità dello Stato; e questo è fuor di dubbio il caso di cui qui si tratta. E quand'anche il Vicerè fosse obbligato a domandare il consenso del Gran Signore per eseguire coteste opere, noi crediamo che tal consenso non potrebbe essergli rifiutato per motivi che sono indipendenti dalle relazioni che esistono tra il Gran Signore ed il suo vassallo. Ma supponendo pure che cotesto rifiuto fosse pronunciato, o che il consentimento richiesto si facesse desiderare troppo a lungo, che cosa potrebbe mai accadere, se il Vicerè si ponesse all'opera senza averlo ottenuto? Forse che la Porta dichiarerebbe guerra al Vicerè per distogliernelo? Ciò è impossibile: in primo luogo perchè la Porta non si trova in circostanze da sostenere una nuova guerra; in secondo luogo, perchè quando pur lo potesse, essa non si aviserebbe certamente d'impedire l'attuazione dell'impresa a cui deve invece prestare favore nel suo proprio interesse, assai più che in quello del suo vassallo. E se la Porta non gli dichiara la guerra, oserà forse l'Inghilterra intervenire a mano armata per suo proprio conto, o coll'assurdo pretesto che essa vuol sostenere i diritti del Sultano che non se ne prende pensiero, e a ciò non la chiama? — E la Francia, l'Austria, la Russia, ed infine tutte le potenze d'Europa che favoriscono questa impresa, rimarrebbero esse impossibili allo spettacolo di veder l'Inghilterra immischiarci negli affari della Turchia per opprimer l'Egitto, e per conseguire uno scopo antisociale, e far trionfare il proprio mal calcolato egoismo? Lo ripetiamo:

una pronta e ferma risoluzione del Vicerè taglierebbe il nodo gordiano, e l'Inghilterra stessa dovrebbe rassegnarvisi.

*Rimane però una difficoltà molto grave, ed è che per intraprendere il taglio dell'Istmo avvi bisogno del concorso di grandi capitali; concorso che forse non si otterrebbe se la pubblica opinione venisse commossa dal timore di una dissiden-
sione tra la Porta ed il Vicerè, vedendo quest'ultimo dar principio ai lavori senz'averne ottenuto il firmano d'approvazione del Gran Signore. Questo timore però non potrebbe a parer nostro durar molto tempo. Il Vicerè potrebbe frattanto intraprendere l'opera coi propri fondi, impiegandovi quelle somme che ha già destinate all'attuazione del canale di navigazione e d'irrigazione che deve far comunicare il Nilo col canale dei due mari. Quando poi, e non passerà molto tempo, il governo inglese, convinto dell'inefficacia della sua opposizione, vi desi-
sterà, ed il concorso dei capitali non farà più difetto, si potrà costituire la So-
cietà anonima che pagherà al Vicerè la parte di lavori ch'egli avrà eseguiti coi propri denari.*

Così procedendo l'impresa potrà sollecitamente attuarsi; e la quistione sarà facilmente sciolta in favore del Vicerè senza che ne venga alcun pericolo o turbamento alcuno all'Egitto... Non veggiamo come si possa temere che il Vicerè d'Egitto non abbia a riuscire propugnando ed attuando una impresa utile a tutti, generalmente desiderata, ed eminentemente fautrice di civiltà, e solo avversaria per inveterati pregiudizi e rancori, che non osano confessare, da alcuni uomini, i quali rappresentano in tutt'altro che in ciò l'opinione pubblica del paese che li mantiene al potere.

E al postutto il taglio dell'Istmo, avviato che sia, sarà considerato come un fatto compiuto.... ».

S'accese per questo articolo una cortese polemica far il Saint-Hilaire e il Paleocapa, il primo sostenendo che l'Egitto non era abbastanza forte da potersi opporre al Sultano, senza affrontare l'ostilità di tutte le Potenze europee ⁽¹⁾, il secondo sostenendo ancora con giovanile baldanza il suo punto di vista del fatto compiuto e chiarendo di qual natura fosse il rapporto di vassallaggio fra il Sultano e il Vice Re. Riteneva poi che la Francia avrebbe impedito lo scop-

⁽¹⁾ Lettera del Saint-Hilaire al Torelli, 10 Marzo 1857 e quelle del 15 e 23 Marzo del Paleocapa al Lesseps, e 31 Marzo del Lesseps al Paleocapa.



CANALE DI CONGIUNZIONE E APERTURA DELL'ARGINE, CON OFFICINA DELL'IMPRESA BOREL, LAVALLEY ET C.
AL CHILOMETRO 76 (LAGO TIMSAH)

Da fotografia eseguita nel 1866 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

pio di una guerra fra la Turchia e l'Egitto prendendo appunto come pretesto il fatto compiuto. Anche il Lesseps era sicuro che la Francia non si sarebbe mai unita ai nemici del Canale. In sostanza poi avvenne precisamente come il Paleocapa aveva consigliato di fare: il Vice Re agì, cioè fece iniziare i lavori senza attendere la ratifica del Sultano!

Il 25 Luglio 1857 lo Stephenson pronunciò alla Camera dei Comuni il suo famoso discorso disfattista che mise la Commissione in imbarazzo ⁽¹⁾. Allora il Paleocapa ricevette subito dal Lesseps la preghiera di preparare una risposta ⁽²⁾. Lo stesso Lesseps mandava anzi al Paleocapa un progetto di risposta, che egli però, il 31 Luglio, dichiarava non soddisfacente, perché, ammesso che lo Stephenson aveva pronunciato degli errori e delle sciocchezze (*sottises*), venendo esse da « *un uomo di grande merito e che gode in Inghilterra di sì grande autorità, riconosco che conviene fargli una risposta tale da fare impressione e da mettere in evidenza tutti gli errori e gli inganni onde è pieno il suo discorso* ». Prometteva perciò di stendere fra due o tre giorni la risposta, che la Commissione poteva pubblicare in proprio o col nome dell'autore.

Così uscì nel *Journal* del 25 Agosto 1857 la magnifica risposta del Paleocapa, già ricordata nel capitolo precedente, e che fu una bellissima presa di bavero del presuntuoso inglese. A questa risposta si può aggiungere quella che l'anno dopo il Paleocapa indirizzava ancora allo Stephenson e agli ingegneri Mac-Celan e Manby, annunciata dal *Journal* con queste parole: « *On retrouvera dans ce travail de M. Paleocapa toutes les qualités qui en on fait un des ingénieurs les plus illustres et les plus habiles de l'Europe* » ⁽³⁾. È appena necessario notare che il *Bollettino dell'Istmo di Suez* di Torino fiancheggiava il *Journal*, riportando spesso da questo i più vivaci articoli, e partecipando alle polemiche con articoli originali e molto ponderati del Baruffi, di Fedele Lampertico, di Pasquale Midolo, e di moltissimi altri.

* * *

Già sappiamo che uno dei problemi più gravi presentatisi nella fase prepara-

(¹) V. lettera 22 Luglio 1857.

(²) V. lettera 31 Luglio 1857.

(³) 1858, p. 447.

toria dei lavori fu quello del Canale d'acqua dolce, navigabile a piccoli legni, a scopo irrigatorio e di comunicazione fra il Nilo e il Canale al Lago Timsah, nonchè per fornire d'acqua potabile gli operai. Il canale doveva essere fatto a *forfait* dal Vice Re d'Egitto prima che la Società ponesse mano ai progettati lavori. A questo argomento si riferisce la lunga memoria del Paleocapa compresa nel carteggio, alla data 17 Dicembre 1858, e intitolata: « *Première observation sur l'entreprise des travaux* », e « *Seconde observation sur la distribution des travaux* », memoria che costituisce certo un elemento molto apprezzabile aggiunto da oggi alla bibliografia tecnica e scientifica del Paleocapa. Poteva con ogni ragione il Lesseps dire che i pareri del Paleocapa avevano ai suoi occhi « un valore immenso » ⁽¹⁾. Nella prima parte di quella memoria egli si preoccupava del ritardo frapposto nell'inizio del Canale d'acqua dolce, e dimostrava di non credere agli espedienti coi quali si credeva di supplire alla necessità di provvedere d'acqua gli operai. Non riteneva neppure realizzabile il progetto degli apparecchi distillatori, per i quali si voleva portare l'acqua dal Nilo con barche-cisterne e collocare ogni cinque chilometri un bastimento con riserve d'acqua per gli operai addetti alle draghe. L'acqua sarebbe stata non perfettamente potabile. Nella seconda parte della sua memoria il Paleocapa criticava la distribuzione dei lavori, e prevedeva che essi sarebbero durati ben più di sei anni a datare dal 1856. Su questo chiodo batteva ancora il 21 Novembre 1860. Infatti il Lesseps credeva d'arrivare al compimento dell'opera nel 1861, lusingandosi di veder passare proprio in quell'anno le prime navi attraverso il Canale. « Una fiaba » diceva il Paleocapa, cioè una pazzia. Gli sarebbe bastato che il grande evento si compisse nel 1864, ma considerando la sua tarda età, affermava che non gli sarebbe stato concesso di poter salutare quel giorno fatidico. Infatti morì nel 1869, pochi mesi prima dell'inaugurazione. Il Consiglio direttivo dava anche prova, sempre secondo il Paleocapa, di confusione, di leggerezza e di mancanza di maturità (lettera al Torelli in data 28 Dicembre 1858). Pochi giorni dopo (3 Gennaio 1859) rilevava l'insufficiente numero dei lavoratori addetti al Canale d'acqua dolce, in conseguenza dei « piani immaturi e fallaci » del Mougel, al quale il Lesseps si era abban-

⁽¹⁾ Lettera 30 ottobre 1858. Si veda anche la lettera del Paleocapa al Torelli in data 3 Gennaio 1859 e quella del 17 Settembre 1864.

donato troppo fidente, contrariando il Talabot, che si trovava allora separato dal Mougel da un fiero dissidio (si veda la lettera del Paleocapa in data 20 Agosto 1860).

All'acuta mente del Paleocapa nulla sfuggiva, neppure certe insidie di carattere amministrativo. Infatti, quando nel Settembre del 1861 il Lesseps gli comunicò d'avergli attribuito il tre per mille del dieci per cento riservato ai collaboratori sui prodotti netti dell'impresa, il Paleocapa fu pronto a rilevare in modo garbato ma preciso che l'espressione usata si prestava ad una interpretazione dubbia, potendosi credere che il per mille del dieci per cento fosse da dividere in più parti e che a lui ne fossero assegnate tre di codeste parti. Esempio: posto che il per mille del 10 % avesse dovuto esser diviso in 4 parti, al Paleocapa non sarebbero toccati che i 3/4 di mille, invece di tre millesimi. Colpiva certamente nel segno e sventava un tranello teso, sia pure senza malizia, ai collaboratori, perchè il Lesseps s'affrettava l' 11 ottobre 1861 a scrivergli: «*ces remarques se trouvent très justes attendu que chaque action de fondateur est d'une part de un millième dans le dix pour cent réservés sur les produits nets de l'Entreprise. Il vous sera donc délivré trois de ces titres*». Un uomo così saggio non poteva che riscuotere la più alta stima da parte del Lesseps, che nell'Ottobre 1861 pregava il Paleocapa d'accettare almeno la nomina di Membro onorario della Commissione consultiva, visto che non poteva più ormai partecipare alle sedute per le sue condizioni di salute. Il Paleocapa accettava l'onorifica distinzione, e continuava l'opera sua preziosa di consulenza anche attraverso i rapporti col Torelli. Si legga ad esempio la fondamentale sua lettera del 25 Ottobre 1862, piena di arguzia e di inesauribile logica, lettera che ben si potrebbe chiamare un profondo studio sullo stato dei lavori in quell'anno. In essa criticava fra l'altro il costo eccessivo dei lavori e la mancata esecuzione di scandagli prima dell'inizio dello scavo, così che si trovarono a vincere durissime rocce senza l'adeguato apprestamento dei mezzi. Soprattutto si lagnava della insufficiente larghezza media del Canale, fissata dalla Commissione, dietro suo consiglio, in cento metri, e risultante invece di ottanta, il che obbligò poi, come è noto, l'Impresa ad opere in più con grande dispensio di denaro e di tempo.

Ma se il Lesseps era molto contento del Paleocapa, questi aveva molti mo-

tivi per non essere affatto soddisfatto del modo col quale il Lesseps sovrain-tendeva ai lavori. Un capitolo interessante si potrebbe scrivere sul disordine amministrativo, o sul « disordine economico » come il Paleocapa lo chiamava, e che nell'Ottobre del 1862 era già così grave, nonostante fossero passati solo tre anni dall'inizio dei lavori, da suggerire all'Ing. Gioja il proposito di dimettersi, benchè il posto che egli occupava di direttore del tratto di El-Guisr gli fruttasse lo stipendio, per quei tempi veramente lauto, di 18.000 fr. all'anno. Il Paleocapa in una lettera al Torelli parla del disgusto che il Gioja provava nel vedere lo spreco del denaro. Tale spreco era in parte dovuto anche alle *ciarlatanerie* e alle *ciurmerie*, per usare le parole del Paleocapa nelle sue lettere del 4 Agosto 1863 e 17 Settembre 1864 al Torelli, organizzate dal Mougel, il quale aveva fatto credere al Lesseps che il trasporto della terra si potesse fare con delle prodigiose carriuole con la corda e congiunte con nastro continuo!... Lo stesso Mougel si era ostinato ad aprire il cavo delle rigole o cunetta, con cui dava ad intendere di voler anticipare la piccola navigazione, il che era fallito completamente nel Settembre del 1864. Non meno esplicito nel rilevare il disordine che presiedeva nel 1863-64 all'andamento dei lavori era l'Ing. Martin Franklin, che aveva prestato l'opera sua all'impresa e si trovava in quegli anni a Torino, dove scriveva interessantissime lettere al suo amico ing. Gioja. Il 14 Settembre 1864 il Franklin, riconoscendo pienamente fondato il malcontento del Paleocapa per il modo come i lavori procedevano, scriveva al Gioja che il Lesseps aveva fatto bestialità su bestialità (*bêtises sur bêtises*), e il 26 Novembre di quell'anno, condividendo pienamente i gravi rilievi che il Gioja gli aveva comunicati, scriveva: « *Il canale è male incamminato, occorrerebbe un uomo gagliardo, energico, perfino un po' feroce che sapesse sbarazzarsi del Lesseps pur salvandogli le apparenze del potere supremo.* ». Come si vede, è qui fotografato il Lesseps in uno degli aspetti più caratteristici. Ma come trovare un tale uomo? Il Franklin scherzosamente diceva che si sarebbe potuto mettere un avviso sui giornali così concepito: « *Cercasi un uomo di costituzione robusta, dal pelo sullo stomaco e feroce, capace di aprire l'Istmo di Suez lasciando credere a quell'inetto del Lesseps che è lui che tiene le manche de la percerette* » e soggiungeva che solo l'Ing. Sciama sembrava l'uomo adatto, mentre il Voisin, direttore generale dei lavori in quel momento, era un

infatuato della burocrazia, un tardigrado, un *paperassier*, e che soltanto il dispotismo avrebbe potuto avere ragione delle grandi difficoltà dell' impresa. Come si vede, il Franklin non aveva peli sulla lingua e possiamo quindi credergli anche quando, tessendo l'elogio del Gioja, gli riconosceva fra gli altri il merito di avere saputo organizzare, precisamente usando energia e risolutezza di potere, le provvidenziali *corvées*.

Non era semplicemente il sentimento della colleganza o quello dell'amicizia che induceva il Franklin ad esprimere questi giudizi, ma lo scrupolo della verità. Infatti il 26 Novembre 1864 ebbe a scrivere che il Lesesps, il Voisin, lo Sciama e gli altri membri della Direzione « *facevano troppo parlare di sè* », facendo così « *il più strano contrasto coi loro fratelli* (s'intenda fratelli di lavoro) *del Moncenisio* », cioè con gli Ingegneri italiani che lavoravano alla grande impresa del traforo delle Alpi, la quale per molti riguardi era assai più ardua di quella del Canale di Suez. « *Se il Somieiller —* scriveva il Franklin — *fosse anche soltanto per una quarta parte fantaisiste come il Lesseps, se ne vedrebbero delle belle; ma il Somieiller si accontenta di aprire il suo tronco con poco rumore, più o meno in fretta, ma lo apre. Ne ha già fatto più di quattro chilometri, e alla fine dell'anno venturo sarà arrivato a mezzò cammino* ».

Lasciata la carica di Ministro, ogni preoccupazione del Paleocapa fu per la buona riuscita dell'opera. Lamentava la eccessiva precipitazione dei lavori ⁽¹⁾, diede consigli preziosi sulle macchine da usare negli scavi ⁽²⁾; inneggiò all'atteggiamento di Napoleone III e del Principe Napoleone, ritenendoli favorevoli in modo fattivo al progetto ⁽³⁾; studiò la situazione dei porti italiani in relazione col taglio dell'Istmo ⁽⁴⁾ e presentò nel 1867 una elaborata relazione sullo stato dei lavori alla Camera di commercio di Venezia ed esaminò, confutandola, nel '67 la teoria del Cialdi *sul flusso corrente* per l'applicazione al Canale ⁽⁵⁾. Quando poi il Torelli, in uno dei suoi *Paralleli*, fece una chiara, geniale storia dell'idea del taglio dell'Istmo, riandando gli studî del Ghedini e il viaggio del Pigafetta per documentare come fin dal sec. XVI si credesse alla possibilità

⁽¹⁾ Lettera 28 Dicembre 1858.

⁽²⁾ Lettera 26 Agosto (1864).

⁽³⁾ Lettere 26 Gennaio e 20 Marzo 1864.

⁽⁴⁾ Lettera 4 Giugno 1865.

⁽⁵⁾ Lettere 21 Novembre e 20 Dicembre 1867.

di attuare la grande impresa, il Paleocapa scrisse all'amico, in data 14 Maggio 1868, lodando molto sinceramente quel lavoro, ma dimostrando che il Pigafetta autore del viaggio dal Cairo al Monte Sinai non era Antonio Pigafetta, il compagno di Magellano, ma Filippo Pigafetta. L'interessante argomentazione del Paleocapa è basata sul confronto fra il manoscritto conservato nella Biblioteca Ambrosiana, illustrato dagli studî dell'Amoretti, e un altro libriccino che attribuisce al viaggio del secondo Pigafetta dal Cairo al Sinai la data del 1577, cioè quasi due secoli dopo il viaggio di Antonio Pigafetta attorno al mondo. Filippo Pigafetta fu notissimo come viaggiatore di tutta Europa, visitò Costantinopoli, l'Egitto, la Terra Santa e fece un viaggio da Cairo al Monte Sinai. Era anch'egli vicentino, come il celebre compagno di Magellano, e nacque nel 1533.

* * *

Non si può dire certo che il Lesseps, che appare così pieno di ossequio e di stima verso il Paleocapa nelle sue lettere qui raccolte, sia stato parimenti largo nel riconoscerne l'alta e preziosa competenza nei volumi dei *Rapports à l'assemblée générale*, in quelli di *Lettres journal et documents...* e nei *Documents officiels*, in cui il nome del Paleocapa ricorre poche volte. È vero che nei *Documents* (vol. I) il Lesseps riprodusse la fondamentale memoria del Paleocapa relativa alle spiagge e ai porti dell'Adriatico, come uno dei caposaldi della realizzazione del Canale, ma questo non basta certo a fermare in modo proporzionato la figura del Paleocapa nella storia del Canale di Suez, quale i lettori l'hanno vista delinearsi anche attraverso la semplice illustrazione dei documenti da parte nostra. La pubblicazione di tali documenti appare perciò necessaria a rivendicare il merito che spetta all'Italiano nella « più grande impresa del secolo XIX », quand'anche non si voglia rendere un semplice omaggio al principio dell'*unicuique suum*, che è il cardine fondamentale dell'onestà.

Luigi Torelli nella biografia del Paleocapa, inclusa nell'ottavo dei suoi *Paralleli*, scolpisce in modo chiaro e vivace la parte avuta dal grande idraulico nell'impresa di Suez e accenna alla grande stima che il Lesseps concepì per lui quando nelle sedute della Commissione internazionale a Parigi lo udì trattare in modo meraviglioso i problemi tecnici relativi alla esecuzione del Canale.

Basterebbe, invero, l'idea paleocapiana dell'abolizione delle due gigantesche chiuse all'ingresso nord e sud del Canale per dare la misura del genio di quel grande nostro scienziato. Il Torelli scriveva dunque:

« Vengo ora alla parte ch'ei prese all'opera del Canale di Suez. Io la voglio precisare e constatare con tanto maggior cura, in quanto che in lui si personifica la grande parte di quello ch'io chiamerò il merito dell'Italia, la sua partecipazione intellettuale, alla gigantesca impresa. Negrelli e Paleocapa, ecco i due nomi che un giorno, quando i nostri nepoti, in presenza delle innumerevoli conseguenze di tanta innovazione, narreranno alla storia delle sue vicende, troveranno quali rappresentanti dell'Italia.

Per buona sorte la parte che ebbero non fu piccola. Quella di Negrelli rimonta nullameno che al 1847; egli appartenne alla commissione che in quell'anno studiò il quesito della comunicazione fra un mare e l'altro, quella che constatò il perfetto livello dei due mari. Essa però non venne ad una conclusione definitiva, per discordanza d'opinioni, rapporto al modo preciso di effettuare la comunicazione, ma Negrelli e Linant Bey furono i primi che propugnarono in quell'occasione la comunicazione diretta, ossia il principio che poi trionfò e che doveva essere realizzato 22 anni dopo a traverso tante vicende. Scomparvero quei due campioni che vanta Italia, ma rimarrà la loro memoria. Io più non toccherò di Negrelli, benchè certo approverete il fugace cenno che ho fatto, ma mi occuperò solo di Paleocapa.

Si fu nell'autunno del 1855 che Lesseps, componendo la celebre commissione internazionale, che doveva sciogliere diversi quesiti tecnici relativi alla grande questione, vi accluse Paleocapa. Allorchè ricevette quella lettera di invito fu titubante di accettare, anzi propendeva pel rifiuto, poichè precisamente allora cominciava a spiegarsi la sua malattia d'occhi; ei mi confidò i suoi dubbi, ma io insistetti perchè accettasse, e mi rivolsi anche a Cavour, ch'era tal uomo al quale non poteva sfuggire l'immensa importanza del progetto. Allora non si conosceva ancora l'opposizione inglese, o dirò meglio di Palmerston, che si mostrò apertamente solo nel 1857, che fece poi sì, che Cavour si chiamasse neutrale, avendo bisogno della simpatia di Palmerston. Allora giudicò la convenienza per sè stessa; non fu dubioso un solo istante e Paleocapa accettò. Ei non era nuovo alla questione, ma da quel punto se ne occupò di proposito; il suo

genio pratico ne misurò la portata e l'influenza per l'Italia. Nell'autunno dello stesso anno si recò a Parigi, presenziando a più sedute veramente memorande nella storia del Canale. Fu in una di queste che quell'uomo di genio, trattando di argomento che era il vero suo elemento, spiegò avanti quell'illustre consesso internazionale di tecnici, nel quale non eravi forse un solo, che non avesse attestato la sua valentia con opere rimarchevoli dirette od eseguite nel proprio paese, spiegò, dico, il suo genio pratico, proponendo il primo che venissero tolte le due gran chiuse che erano state ideate all'ingresso del canale nei due mari, per regolare il livello dell'acqua. Non è già che non vi fosse qualche buona ragione anche per quelle, non erano ingegneri volgari che l'avevano profetata; ma desso sostenne e provò che i vantaggi della piena, libera comunicazione coi due mari, come fosse un bosforo naturale, anzichè creato dal genio dell'uomo, erano molto maggiori dei temuti inconvenienti. Oltre il lato essenzialmente tecnico, la questione aveva anche un lato finanziario; le chiuse gigantesche importavano da circa otto milioni, ma è chiaro come la spesa non fosse che questione secondaria. Si fu Lesseps stesso che mi narrò, pochi mesi dopo e quando freschissima era ancor la memoria, i dettagli della commissione. Ei vi assisteva, e mi disse, che se grande era già prima il concetto per quell'uomo da quanto aveva udito per fama, grandissimo lo divenne dopo quella discussione.

La Commissione convenne nella proposta di Paleocapa, e le grandi chiuse furono eliminate. Vi perdette un po' la poesia, perchè, se rammentate, i primi disegni sparsi in tutta Europa, recavano anche quelle gigantesche costruzioni che dovevano essere sostituite da una realtà ben più utile.

Un'altra questione di somma gravità attinente alla località nella quale doveva aprirsi il canale, dal lato del Mediterraneo, venne da lui trattata con somma maestria in apposito scritto pubblicato in quell'anno sotto il titolo: « Considerazioni sul protendimento delle spiagge e sull'insabbiamento dei porti applicate allo stabilimento d'un porto nella rada di Pelusio ». Lo scritto comparve per primo nel giornale dell'Ingegnere-architetto che si stampa a Milano.

Era questione grave e tutta tecnica. Vi ebbero persone di vaglia che non credettero poter dividere le sue opinioni, e fra queste il già vostro collega, il distinto ingegnere Casoni, che in una memoria letta a questo Istituto nel Novembre dello stesso anno 1856 espresse il suo dissenso.

Replicava il Paleocapa con altro scritto intitolato « Appendice alle considerazioni sul protendimento delle spiagge, ecc. ecc. ».

Benchè siano questioni tecniche, le sono trattate con tanta chiarezza che divengono intelligibili anche per i non tecnici.

Allorchè il voto di uomini cotanto stimati ovunque si coltivano le scienze, diede alla grande impresa il carattere di impresa possibile, ed anzi perfino facile relativamente alle difficoltà fisiche da superarsi, e quindi la sua esecuzione più non dipendeva che dalla possibilità di raccogliere i capitali necessarii, scoppì la guerra contro ad essa promossa da Palmerston, ed aprì il fuoco nel 1856 un celebre periodico, la Rivista d'Edimburgo. Io non mi soffermerò certo sui dettagli di quella guerra così nota e già da me menzionata a suo tempo con qualche dettaglio, ma dovetti accennarla anche essa, perchè fra i combattenti troviamo il Paleocapa. È noto come il potente ministro ricorresse alla autorità di Stephenson per combattere il progetto del canale e come, con sorpresa universale, quell'uomo, meritamente stimato e per il suo ingegno e per le sue opere, fra le quali basterebbe quella del ponte tubolare sulla Maine per eternarlo, si facesse a combattere il progetto in pieno Parlamento (1857) come non necessario anzitutto, e poi obiettasse che non essendovi dislivello fra i due mari, il canale, mancando di movimento, si sarebbe convertito in una fossa d'acqua putrida stagnante. Evidentemente l'alleato voleva che il suo principale vincesse ad ogni costo. Se lo screditato lanciato contro il progetto avesse potuto impedire che si raccogliessero i capitali necessari, la vittoria era sicura e si sarebbe ripetuto il motto chi vince, ha sempre ben vinto; ma non si calcolò abbastanza sulla potenza e sulle risorse degli avversari.

Lesseps riconobbe che l'effetto sul pubblico non poteva provenire dagli argomenti in sè stessi, ma dall'autorità del giudice. Ei pensò quindi a contrapporgli altre autorità e fra queste Paleocapa, membro della Commissione internazionale. Ei si trovò in un singolare imbarazzo, ei doveva confutare un uomo veramente grande e per una scienza come la meccanica applicata, che entrava nel dominio di quelle ch'egli stesso aveva coltivato, talchè grandissima era là stima per lui, ma non doveva confutarlo per un'opinione che pure avesse qualche appoggio, che ammettesse una difesa, ma sibbene per un assurdo indegno non già di Stephenson, ma del più volgare ragionatore. Ei si trasse d'imbarazzo con dignità,

protestando la sua deferenza per quell'uomo, ma rifiutando nettamente quelle sue conclusioni, delle quali mostrò la piena insussistenza; ei non si lasciò trascinare ad ironie ed espressioni pungenti, benchè tanto lo invitasse l'argomento così singolare e benchè il flagellare stoltezze non fosse cosa estranea alla sua natura di fuoco e risoluta, ma stimava troppo Stephenson per far questo a suo riguardo, quantunque la sua asserzione fosse fra le più assurde. Il suo carteggio in proposito degli anni 1867 e 1868 è animato, ilare, dell'uomo soddisfatto, che rammenta, ma senza più provar dolore, anche i pericoli passati, e passati per sempre; egli arrivò sino a conoscere il giorno fissato per l'apertura; un leggero dubbio volle ancora esprimerlo, su quel giorno preciso del 1º Ottobre annunciatò tanto tempo prima; ma è un dubbio benevolo, un dubbio che sottrae nulla alla persuasione piena, che presto l'opera sarebbe compita, quel dubbio che si risolve in dire, la questione di mesi non è più questione seria, che sia il 1º Ottobre 1869, od il 1º Gennaio 1870 poco importa. L'essenziale si è che la grand'opera procedette sì bene, che superò ogni aspettativa. La Provvidenza non permise che gioisse udendo anche il fatto compiuto e grande fu il dolore che provarono Lesseps e tutti que' capi dell'impresa, che durante un decennio di lavori e di lotte non avevano mai proferito il nome di Paleocapa, che col sentimento del più grande rispetto. A quel periodo della sua fede rinata nel passato biennio, appartiene l'ultimo suo scritto relativo al Canale di Suez. Nel Novembre del 1867 egli aveva appreso dal giornale dell'Ingegnere-architetto, che l'ingegnere Cialdi aveva diretto una sua lettera a Lesseps nella quale proponeva: che nella costruzione della gran diga di Porto Said s'avesse ad adottare un suo sistema che chiamò del flutto corrente, col quale ei credeva poter tener libero il porto dall'insabbiamento.

Lesseps aveva consultatò due distinti ingegneri i signori Tessam e Chevalier, che non si mostraron troppo persuasi, ma il secondo ammise però, che qualora il sistema fosse attivato con buon esito in qualche altro caso si potesse farne l'applicazione anche a Porto Said. Il signor Cialdi aveva asserito che l'applicazione aveva già avuto un principio di esecuzione a Pesaro, ma che le circostanze politiche e la mancanza di danaro avevano impedita la prosecuzione.

Paleocapa fu allarmato da quell'annuncio; si trattava di materia nella

quale era veramente maestro e di quel porto ch'egli aveva discusso dieci anni prima in compagnia de' più potenti ingegni della Francia. Dall'altro lato non era punto persuaso della teoria del sig. Cialdi ed era poi perfettamente al corrente delle vicende del porto di Pesaro. Ei non pose tempo in mezzo e si rivolse direttamente a Lesseps. In una sua lettera del 15 novembre 1867, espose con quella nitidezza e chiarezza d'idee che gli era propria, anzitutto come ei creda fallace la teoria in sè stessa e ne diede le ragioni; narrò quindi come avvenisse il vero disastro del porto di Pesaro; come idraulici distintissimi, quale il Brighenti, dissuadessero anche colà da quell'applicazione della teoria del sig. Cialdi; come un complesso di circostanze fatali e la piena del torrente Foglia soprattutto, rovinassero quel porto e per nulla vi entrassero le circostanze politiche, nè potevasi punto citare come un esempio d'un felice iniziamento di quella teoria; veniva quindi alla conclusione di dissuadere nel modo più reciso ed assoluto dal far un simile tentativo a Porto Said. — È quello uno scritto tecnico, l'originale come è ben naturale, era in francese, esso fu pubblicato, tradotto in italiano nello stesso giornale dell'Ingegnere architetto di Milano.

La questione tecnica non è di mia competenza per quanto possa essere persuaso delle ragioni del Paleocapa, nè qui sarebbe il luogo di trattarla; ma oltre il convincimento che genera la sua lettera, essa svela l'amore, direi quasi il suo trasporto per la grand'opera. — Non occorre nemmeno il dire, che Lesseps, che tanto stimava Paleocapa, non pensò più ad introdurre quell'innovazione, ma fece proseguire i lavori delle dighe, come erano stati progettati, e che vennero completati alla fine del passato anno.

Fu l'ultimo suo lavoro per quella grand'opera, fu il suo addio e veramente degno di lui e del suo genio. Quando nel volgere degli anni, e posso ben dire anche dei secoli, il famoso Bosforo artificiale avrà reso all'universo que' servizi che le menti chiaroveggenti prevedevano fino dal suo nascere, quando la storia, per l'accumulata materia, non potrà tener conto che dei principali personaggi che più contribuirono al suo successo, essa troverà fra coloro che faranno corona alla grande figura di Lesseps, anche Paleocapa e quanti apprezzavano quel valentissimo, e sono sempre giustamente addolorati di tanta perdita, possono almeno consolarsi e dire che, mercè sua principalmente, l'Italia non fu estranea alla grand'opera ».

Ma in verità i riconoscimenti solenni della fama del Paleocapa incominciarono anche lui vivo perchè il 29 Giugno 1858, nel compleanno dello scienziato, gli amici e gli ammiratori presentavano a Carlotta Federigo, sorella di lui, un busto con questa dedica: « *A Pietro Paleocapa, debole testimonianza di un affetto e di un'alta stima, offerta non all'illustre ingegnere, al Ministro saggiamemente laborioso, al cittadino modello, ma all'amico dai suoi amici, presentata alla sorella sua Carlotta Federigo, che lo consola con pietà nei dolori della cecità, nell'anniversario della sua nascita, il 29 Giugno 1858* » (¹).

* * *

I lettori conoscono già, dai cenni dati nel capitolo I, la figura dell'Ing. Edoardo Gioja, che, presentato da Alessandro Bixio al Lesseps, ne divenne dapprima il segretario tecnico e poi fu segretario generale dell'Impresa, incarico che lasciò per andare a dirigere i lavori del tratto del Canale a El Guisr, vale a dire del tratto più arduo e importante.

Pare che egli sia stato preceduto per breve tempo in tale ufficio dall'Ing. Montaut, ma certamente alla fine del 1861 occupava già la sua carica, e a lui si dovette il grande lavoro fatto in quella località (²). Forse il Montaut, che il Marcantonio Fè trovò a El Guisr nell'estate del 1861, era uno degli ingegneri alle dipendenze del Gioja, ma non il direttore in capo, se il Fè ci fa sapere che dirigeva i lavori « affrontando il sole cocente e gli impetuosi venti del deserto ».

Il dubbio fu sciolto da Olivier Ritt, segretario della impresa nel 1869, che nell'*Histoire de l'Isthme de Suez*, sotto la data del 20 Novembre 1861, accennò alle quattro divisioni fra le quali era ripartito il lavoro e precisamente: quella degli studi, affidata al Larousse, quella di Porto Saïd, affidata al Laroche, quella di El Guisr, « dont le titulaire vien de quitter la Compagnie », e finalmente quella del Canale d'acqua dolce, tenuta dal Cazaux. Il Ritt aggiunge (p. 222) che in quel momento l'Ing. Gioja sovraintendeva al servizio centrale

(¹) Si veda una bella necrologia del Paleocapa in *Politecnico*, 1869, p. 185 e segg.

(²) M. Fè, *Sullo stato delle opere del Canale Marittimo di Suez*. In *Politecnico*, 1862, p. 88.

in Damietta e, poco più avanti, che il Gioja sostituiva già l'Ingegnere in Capo della divisione Viller.

Quando il colera, nel 1865, incominciò a fare strage anche fra gli operai addetti ai lavori, il Ritt notava, sotto la data del 30 Giugno, che si era dovuto evadere in Ismaïlia l'accampamento sito al 42° chilometro, e che il medico di Ismaïlia chiese fosse messa a sua disposizione per i colerosi la casa dell'Ingegnere in capo Sciamma. Il Gioja, che ne aveva preso il posto, rimase nella abitazione assieme ai colerosi, assistendoli con tanta abnegazione, da meritare la Legion d'onore.

Durante il periodo in cui il Gioja fu segretario generale dell'Impresa mandava al Ministro Menabrea dei rapporti sull'andamento dei lavori; notevole fra gli altri quello del 6 Febbraio 1862 in cui descriveva le lotte antipatiche fra la Compagnia e l'Impresa, per sfuggire alle quali egli aveva appunto deciso d'accettare il posto d'ingegnere in capo della divisione di El Guisr. Era un uomo d'azione e detestava gli innumerevoli burocrati della Direzione Generale che si deliziavano delle « scartoffie » (*paperasses*) e scrivevano giornalmente montagne di lettere. Nel predetto rapporto l'ingegnere torinese parlava molto argutamente delle competizioni e delle rivalità che in quel momento s'accentuavano fra l'Ing. Sciamma e l'Ing. Angot. Il primo era tutto per l'Impresa, il secondo tutto per la Compagnia, di cui era intendente generale; doveva essere un uomo trionfo di sè perchè il Gioja così ce lo descrive: « *Egli non capisce il suo impiego, la sua bandiera è la Compagnia; se gli fate osservare che la tal cosa non va, che il tal servizio non arriva, egli scrive due metri quadrati di carta da lettere all'Ing. Voisin e a Lesseps, dicendo che lo si intralcia nella sua marcia, che gli si manca di rispetto, che si dimenticano le sue decorazioni, i suoi capelli bianchi, la sua alta competenza...* ». A El Guisr il Gioja ebbe ad affrontare la costruzione di un tratto di canale lungo 50 chilometri, nel quale fu impiegato il più grande numero di draghe. « *Ci ha reso servizi segnalati e noi lo abbiamo messo in evidenza presso il suo governo* », così dichiarava il Lesseps nel suo rapporto del 30 Marzo 1870 all'Assemblea della Compagnia. Ma tale elogio appare ben modesto e sproporzionato ai meriti del Gioja, se noi lo confrontiamo con quelli rivolti in quel rapporto al Voisin, al Ritt, al Larousse, al Laroche. Più esplicito era stato invece il Lesseps nella sua lettera

del 6 Luglio 1865 al Duca d'Albufera, quando aveva dichiarato che la divisione di El Guisr era « *perfettamente tenuta ed ordinata* ». Ma si era allora ben lontani dal compimento dei lavori, mentre la seduta del 30 Marzo 1870 era la prima che si teneva dopo l'inaugurazione e il Lesseps incominciava a peccare di poca equanimità nei riguardi dei suoi collaboratori, specialmente verso gli Italiani. Infatti, non sarebbe stato per lui doveroso ricordare proprio in quell'occasione, trattandosi di suggellare con dichiarazioni destinate a passare alla storia il trionfo della grande impresa, il Negrelli e il Paleocapa?

Il giornalista piemontese Odetti, redattore della *Sentinella delle Alpi*, di Cuneo, in una sua corrispondenza da Alessandria d'Egitto del 28 Marzo 1867, così presentava ai suoi lettori l'Ing. Gioja, mostrandolo nelle doti caratteristiche degli italiani: abilità, ingegno, gentilezza di sentimenti, buon gusto perfino nel costruire la sua abitazione in una zona desertica: « *Outre M. Covreux, nous avions pour nous guider dans cette très-intéressante excursion le directeur des travaux sur ce point important; ingénieur habile et distingué qui honore hautement le nom italien, notre concitoyen turinois, l'honorabile M. Gioja, qui a toutes les qualités du cœur et de l'esprit joint une exquise amabilité de manières.* »

Venu un des premiers dans le désert, M. Gioja fut aussi un des premiers à se construire une habitation. Elle est ornée avec un goût vraiment artistique, égayée par la verdure d'un jardin qui, sans être grand, est bien cultivé et où l'on trouve entremêlé les roses et les fraises, les légumes et les fleurs, les arbres à fruits et les arbres d'ornement de toutes espèces; et toute cette famille prospère grâce à l'eau bienfaisante et fertilisante du Nil que, dans ce jardin vraiment privilégié, j'ai vu courir en ruisseau ombragé d'arbustes verdoyants formant avec le sable jaune du désert un contraste à la fois étrange et heureux auquel vient se mêler un admirable effet d'optique; car en portant la vue à travers la grille de fer traçant les limites du jardin sur ce désert sans fin, il semble qu'on aperçoit les ondes sinuées de la mer ».

Il rialzo, o le Soeil d'El Guisr, era il punto in cui i due mari, che nei tempi preistorici coprivano tutta la superficie dell'istmo, incominciarono i movimenti del terreno che portarono poi, con un lavoro di molti secoli, alla loro separazione. Conoscere bene questo tratto del canale e la struttura geologica del terreno nelle caratteristiche che lo distinguono dal territorio a nord e a

sud di esso vuol dire apprezzare al suo giusto valore l'opera esplicatavi dal Gioja, il che è tanto più necessario, in quanto il Lesseps non ha messo mai in evidenza che il progetto di realizzazione di quel tratto del Canale fu opera appunto dell'ingegnere torinese. Se parlò del Gioja, fu solo per encomiare la sua valentia di esecutore e di direttore dei lavori del tratto affidatogli. Sarebbe come se il comandante supremo di un esercito passasse sotto silenzio il merito di un generale che in una guerra abbia vinto la battaglia principale.

Tra il lago Ballah ed il lago Timsah il tracciato del canale incontrava due grandi rialzi di terra, quello di El Ferdane e quello più elevato detto la *soglia di El Guisr*. Ad El Guisr fu stabilito l'accampamento maggiore di lavoranti e qui vi in parte a braccia d'uomini, mediante i contingenti di contadini egiziani (fellah) forniti dal Vicerè d'Egitto, in parte colle draghe, si giunse a compire lo scavo del canaletto, sicchè il 17 Novembre 1862 si poterono immettere le acque del Mediterraneo nel lago Timsah.

Era questa una prima e splendida vittoria che l'impresa del canale di Suez riportava, superando le difficoltà materiali più gravi per l'esecuzione dell'opera: L'elevazione media delle alture di El Ferdane sul livello del mare era di circa 4 m. e si estendeva per 6 chilometri in lunghezza, la trincea di El Guisr poi aveva per una larghezza da 8 a 9 chilometri, un'altezza media di 10^m,50; il suo punto culminante era a 19^m s. l. d. m. ed il più depresso a 1^m,50. In 10 mesi di lavoro furono scavati 4.350.000 metri cubi di terra, con una media di 18 mila lavoratori al giorno ed una spesa di 2.750.000 lire, cioè L. 0,68 per metro cubo.

Al di là del lago Timsah il canale incontrava un altro rialzo detto la Soglia del Serapejo, meno importante del rialzo d'El Guisr, indi entrava nel letto dei Laghi Amari, all'estremità dei quali cominciava la pianura di Suez che era di poco elevata sul livello del mare.

I nemici del canale di Suez avendo persuaso il Vicerè ad instare presso la Compagnia perchè riducesse l'effettivo dei contingenti, quella, per far fronte ad ogni evenienza, strinse un contratto con un potente intraprenditore, il quale si assunse di compire lo scavo del canale nel rialzo di El Guisr con macchine ed operai propri e lasciando quindi la Compagnia libera di licenziar una parte dei contingenti. Lo sterro doveva effettuarsi nel termine di 3 anni e mezzo,

ascendeva a 10 milioni di metri cubi ed era pagato in ragione di L. 1,60 al metro cubo; prezzo non eccessivo quando si osservi che quel lavoro (il più arduo di tutta la grande opera del canale) esigeva trasporti di terra fino a 19 m. di altezza sopra al livello dell'acqua e scavi subacquei ad una profondità di 8 m. sopra una larghezza di 56 m.

Le tavole che adornano il presente volume, eseguite su preziose fotografie del 1866-1867, e perciò squisitamente documentarie, illustrano appunto le località più interessanti e i lavori di maggiore rilievo.

Notava il Kramer, nel suo già citato articolo, che il Gioja dovette dar prova di tenace volontà perchè i *fellah* piegandosi difficilmente all'uso delle macchine, che, sebbene semplici, richiedevano però un certo tirocinio, convenne mettere le macchine stesse in disparte, finchè nuove circostanze non ne avessero reso l'uso ancora conveniente. I *fellah* preferivano spesso a qualunque bella invenzione europea l'uso della zappa e della coffa, e si è con questi mezzi primitivi che essi eseguirono una parte di sterro all'asciutto, e soprattutto nella trincea di El Guisr.

Ecco poi come il *Journal* del numero 1°, nell'articolo *Géographie de l'Isthme de Suez*, descriveva il terreno sul quale il Gioja fu chiamato a lavorare:

« *Le plateau d'El-Guisr peut être considéré comme le point culminant de l'isthme. Si, conformément à l'opinion universelle des géologues que viennent de sanctionner des observations récentes, les deux mers avant les temps historiques couvraient toute la superficie de l'isthme; c'est à El-Guisr que se sont opérés les mouvements de terrain qui ont amené leur première séparation. Les études de MM. Linant-Bey et Mongel-Bey nous paraissent avoir jeté sur cette hypothèse le jour le plus lumineux. Nous avons vu qu'au lac Timsah, vers la pente méridionale d'El-Guisr, on rencontre en abondance une espèce de coquillages qui vivent encore dans la mer Rouge et ne se rencontrent point dans la Méditerranée. La plaine qui de Péluse s'étend vers la pente nord du plateau est couverte de débris de coquillages dont les similaires abondent dans la dernière de ces deux mers. Les auteurs de l'Avant-projet du percement de l'isthme pensent que les lames de fond des deux mers, se rencontrant sur cette limite, l'ont successivement exhaussée d'un cordon par les sables et les galets dont elles étaient chargées. Peu à peu, par la lente opération des siècles, ce banc s'est étendu. Les sables poussés par les vents, les graviers, les cailloux et les terres entraînés*

par le torrents dans la saison des pluies, les éboulements naturels d'un étroite rive corrodée par les flots et l'action des tempêtes, auraient achevé et sans cesse agrandi l'oeuvre de cette séparation.

Tout dans l'état géologique du sol et dans les traditions historiques semble confirmer cette théorie de la formation de l'isthme. Les Lacs Amers ne sont évidemment qu'un ancien golfe desséché de la mer Rouge. Le lac Timsah porte aussi d'incontestables vestiges de la présence de cette mer. Du côté opposé le lac Menzaleh est encore rempli par les eaux de la Méditerranée. Quand le vent souffle vivement du large, elle franchit encore l'étroit cordon de sable qui l'en sépare, et va déverser dans son sein les vagues soulevées. La plaine de Péluse est couverte de flaques d'eau salée que la mer y jette également.

Une seule objection est possible à cette déduction des faits observés et constatés. Les plateaux du Sérapéum et d'El-Guisr sont à une hauteur relativement trop élevée pour n'avoir pas été un obstacle à la jonction des deux mers sur la ligne de l'isthme. Est-il possible que leur ancien niveau se soit jamais élevé à 15 ou 16 mètres au-dessus du niveau actuel? Les observations des ingénieurs et des membres de la Commission internationale répondent à cette dernière objection. Les deux monticules du Sérapéum et d'El-Guisr ont été formés sur le terrain primitif et en quelque sorte sur le sol maritime par des accumulations de sables mobiles poussés par les vents du désert, et qui ont fini par former d'assez hautes dunes, comme on en voit plusieurs autres dans les environs. Ces dunes, depuis des temps qui remontent aux premiers âges, se sont fixées par l'effet de la végétation naturelle à cette partie du désert. Elles sont d'une formation postérieure au retrait des eaux ».

I rapporti del Lesseps all'Assemblea Generale della Compagnia registrano spesso elogi al Gioja; più esplicito fu quello del 30 Marzo 1870 alla XII riunione, che così diceva:

« Gioja, ingegnere italiano, capo della divisione di El-Guisr, d'una lunghezza di 50 chilometri, dove lavoravano il maggior numero di draghe, ci ha reso dei servizi preclari. Ci siamo compiaciuti di far conoscere al suo Governo quanto la sua condotta sia stata onorevole, la sua collaborazione intelligente, e

quanto la sua esperienza, acquisita durante l'esecuzione della nostra impresa, poteva essere utilmente impiegata nei lavori pubblici del suo paese».

Si tenga presente che il Gioja, prima di iniziare il lavoro di El Guisr, aveva eseguito un tratto del Canale d'acqua dolce scavato per gli operai del centro dell'Istmo, perpendicolarmente alla linea del Canale verso ovest ⁽¹⁾.

L'inizio dei lavori di El Guisr fu salutato il 1º Febbraio 1861 dal *Journal* con un articolo del Desplaces, il quale diceva:

« Notre correspondance particulière nous apporte, dans toute leur étendue, les plans authentiques et complets du seuil d'El-Guisr et du seuil de Ferdane, qui est comme le contre-fort du premier. Nous espérons être agréable au public en analysant ces documents. »

De leur extrémité septentrionale vers Port-Saïd jusqu'à leur extrémité méridionale, vers Suez, les deux seuils avec divers accidents de terrain, occupent un espace d'environ 14 Kilomètres, ou, 14,030 mètres.

Décrivons-en d'abord la topographie.

A fin de simplifier nos explications, nous indiquerons les différentes hauteurs de terrain à fouiller dans leurs rapports avec la ligne d'eau du canal, c'est-à-dire le niveau de la Méditerranée, qui doit verser ses eaux dans la tranchée. A ces hauteurs il faudra ajouter 2^m,50 pour la profondeur déterminée à la rigole de service et 5^m,50 de plus total 8 mètres, pour la profondeur définitive du canal, quand il sera entièrement achevé.

En partant du lac Ballah, qui baigne ses pieds au nord, le seuil de Ferdane s'élance brusquement du bassin de ce lac par une élévation de 1^m,10 au-dessus du niveau de la Méditerranée.

Immédiatement une ligne ascendante de 400 mètres le conduit à 2^m,60 au-dessus de ce niveau.

Il court ensuite sur un plateau de 800 mètres de long, dont la plus grande hauteur au-dessus du niveau de la mer est de 2^m,10.

Là il se relève sur une ligne d'une longueur de 400 mètres, et atteint à son point culminant une hauteur de 7^m,10.

⁽¹⁾ *Journal*, 1861, p. 191. - Si veda anche la lettera del Gioja in data 27 Dicembre 1861.

Puis il descend, par une pente continue de 1,200 mètres jusqu'à 20 centimètres seulement au-dessus du niveau de la mer.

La dune alors remonte, par une ligne de 400 mètres, jusqu'à 4^m10 de hauteur maxima, pour descendre bientôt jusqu'à 2^m,10 par une pente de 400 mètres.

A cette dépression se rencontre un plateau d'une longueur de 800 mètres ayant, dans sa plus grande hauteur, 1^m,10 et 1^m,40 au-dessus du niveau de la mer.

Alors un relèvement lent de la dune, sur un espace de 1,200 mètres, monte jusqu'à 3^m,70 du niveau.

A ce point, le relèvement de la dune, est plus prolongé et un peu plus vif; il monte par une ligne d'un prolongement de 2.000 mètres jusqu'à une hauteur de 10^m,80 au-dessus de la ligne d'eau.

A cette élévation il s'abaisse par une ligne de 400 mètres jusqu'à 9^m,04, se relève bientôt par une ascension très-douce de 1,000 mètres jusqu'à 10^m,99.

Nous sommes ici à l'extrémité méridionale de la chaîne composant la ligne qui conduit aux escarpements où commence le seuil d'El-Guisr proprement dit, et à 9,000 mètres du lac Ballah.

A ce point, en effet, un brusque escarpement d'une longueur de 200 mètres seulement, porte la première hauteur du seuil d'El-Guisr à 16^m,57 au-dessus du niveau de la mer.

Là, le terrain fléchit le long d'une pente de 400 mètres, jusqu'à la hauteur de 14^m,22 d'où une nouvelle montée le conduit par un escarpement d'une longueur de 800 mètres jusqu'à 16^m,87 au-dessus du niveau, et à cette élévation une forte rampe de 150 mètres seulement le conduit encore jusqu'à la hauteur extrême de 19^m,10.

C'est là le point culminant du seuil.

Aussitôt qu'elle atteint l'extrême hauteur ci-dessus désignée, la dune s'incline par une vive descente de 250 mètres jusqu'à 14^m39 du niveau.

Elle trouve ensuite un étroit plateau de 150 mètres à 14^m,65 de la ligne d'eau, et descend encore rapidement par 250 mètres de pente jusqu'à 4^m,82.

Cette première étendue du seuil d'El-Guisr est de 2.200 mètres.



Une sorte de plaine avec ondulations, dont la profondeur la plus grande, par rapport au niveau, est de 6^m,38, règne ensuite sur la ligne dans une longueur de 1.370 mètres.

Au bout de cette plaine un nouveau redressement brusque de 530 mètres de long porte le sol jusqu'à une élévation de 15 mètres, d'où il décline de nouveau par une autre pente opposée de 530 mètres jusqu'à n'avoir plus qu'une hauteur de 12^m,10.

A ce point, par un talus à angle aigu et qui va s'élargissant jusqu'à sa base, le seuil d'El-Guisr descend et va s'éteindre dans les profondeurs du lac Timsah.

Cette troisième partie de la ligne variant dans sa hauteur, par rapport au niveau de la Méditerranée, du maximum de 15 mètres au minimum de 4^m,82 s'étend sur une ligne de 2830 mètres.

Ces trois fractions réunies forment le total de 14.030 mètres.

Sur cette ligne du lac Timsah au lac Balah, trente-quatre forages ont été pratiqués pénétrant jusqu'au plafond du canal définitif, c'est-à-dire à 8 mètres au moins au-dessous du niveau de la mer; ce qui constitue sur les 14.030 mètres ci-dessus un forage par 400 mètres.

Le sous-sol ainsi vérifié a fourni la preuve de la bonne tenue des terrains les sondages ont donné, en général, de la glaise siliceuse, de l'argile, de la glaise, du gravier, du sable compacte, des sables mêlés de glaise, des sables quartzeux, du carbonate de chaux, et ils ont même au centre de l'isthme dénoncé l'existence de pierres calcaires propres à faire de la chaux.

Dans quelques parties seulement de la ligne la présence de sables plus légers, au niveau du canal, obligera de donner aux berges des pentes plus douces et plus prolongées.

Le cube des terres à déblayer pour la rigole de service de 12 mètres de large au plafond et de 2^m,50 de tirant d'eau s'élève de la Méditerranée au lac Timsah à 6,971,817 mc

Il doit être du lac Timsah à Suez de 5,849,412

Totale pour la rigole de service de la Méditerranée à la mer Rouge 12,821,229 mc

On voit par ces deux chiffres que la tranchée des seuils, entre les lacs Ballah et Timsah, est une très-large moitié de l'œuvre totale, qui doit réaliser la communication des deux mers.

Les nécessités d'un déplacement aussi considérable de terres devaient naturellement provoquer les études et les recherches du Conseil d'administration, des ingénieurs de la Compagnie et de l'entreprise générale. Sans doute, la commission internationale, dans ses devis, M. Ferdinand de Lesseps, dans ses contrats avec le vice-roi, avaient prévu tous les cas: l'une avait alloué à ce travail une somme assez large pour que ses déblais pussent s'exécuter par la seule main des hommes; l'autre s'était assurée tous les ouvriers nécessaires, à un prix qui, dépassant le salaire habituel du terrassier d'Egypte, restait cependant, encore fort au-dessous du prix de la journée du travailleur européen. Mais n'y avait-il pas un grand avantage à ne point accumuler dans les ateliers des masses trop nombreuses d'ouvriers, et à chercher dans des procédés mécaniques, économiques et simples, les moyens de donner à la fois plus de rapidité, d'unité et d'élan à l'œuvre.

Nous avons plusieurs fois fait entendre que de très-sérieuses investigations se poursuivaient à ce sujet; que des expériences avaient été faites, et avaient été couronnées de succès; que des appareils de plus d'une nature étaient expédiés en quantité sur l'isthme pour fonctionner dans le but qu'on se proposait d'atteindre. Aujourd'hui, toutes les déterminations son prises et arrêtées, et nous pouvons dire par quels procédés ingénieux et économiques la tranchée du seuil d'El-Guisir est en ce moment commencée.

Quatre sortes d'instruments mécaniques y seront successivement employés, savoir:

- 1^o *La brouette volante*
- 2^o *La brouette à la corde.*
- 3^o *Le plan incliné ou toile sans fin*
- 4^o *La drague.*

Les trois premiers appareils sont destinés à enlever le cube compris entre la surface du sol et le niveau de l'eau.

Les dragues enlèveront d'abord le cube compris entre le niveau de l'eau et de plafond de la rigole, et opéreront ainsi progressivement jusqu'à ce qu'elles soient parvenues au plafond définitif du canal.

Nous allons essayer de donner une idée aussi exacte que possible de la nature et de l'utilité de ces appareils et de leur mode d'action.

Il Desplaces passava poi a descrivere i quattro strumenti meccanici menzionati.

Fu pure il Gioja a preoccuparsi dello scarso approvvigionamento che l'impresa passava agli operai addetti al faticoso lavoro delle draghe, come risulta dalla sua lettera del 27 Dicembre 1861. Apprendiamo anche da tale documento che il costo dei viveri per ogni operaio era stato fissato in 60 franchi al mese, franco a Porto Said!...

L'importanza dei lavori ai quali provvedeva il Gioja risulta anche dalle sue lettere al ministro Menabrea, e di questi a lui. Egli ne era stato discepolo e in quell'anno dovette a lui la nomina a Cavaliere dei SS. Maurizio e Lazzaro. Non meno chiare nel riconoscere i meriti del Gioja sono le lettere di Ubaldino e di Emilia Peruzzi.

La stima che il Paleocapa ebbe del Gioja risulta molto esplicitamente dalla sua lettera del 30 Dicembre 1862 al Torelli, e da quella del 4 Agosto 1863. Da esse apprendiamo fra l'altro che il Gioja, avendo rilevato che l'Hardon, imprenditore e titolare della ditta concessionaria dei lavori, faceva spese troppo forti in confronto del rendimento effettivo, pensava di dimettersi per non essere implicato in una crisi finanziaria. Egli ebbe il merito di denunciare quello che molto chiaramente il Paleocapa chiamava, come già sappiamo, « disordine finanziario ».

Al Paleocapa faceva poi piacere di trovarsi d'accordo col Gioja nel giudicare un « grande sproposito » il non aver spinto avanti i lavori prima di avere approvvigionato tutta la linea di buona e copiosa acqua potabile, cioè di non avere in precedenza eseguito il canale d'acqua dolce, sproposito non minore di quello di volere sopperire con acqua distillata a tanto bisogno di uomini e di lavori.

Un altro elogio molto esplicito, benchè indiretto, fatto dal Paleocapa al Gioja lo leggiamo nella chiusa della lettera 4 Agosto 1863: « Fu una vera calamità che Lesseps non fosse fin da principio secondato da gente di un merito che si avvicinasse al suo, che è invero assai grande ». Un tale confronto fra i collaboratori del Lesseps era a tutto onore del Gioja, che aveva incominciato solo nel 1861 le sue prestazioni come ingegnere capo della divisione di El Guisr.

Il Miles, colonnello dell'Armata delle Indie, tributava al Gioja l'elogio di « *ingénieur civil d'une grande distinction* » (¹), e infatti basta leggere la descrizione che egli fece della casa e del giardino del Gioja, mentre altri lodava i suoi cantieri (²). Alla vigilia dell'inaugurazione, Luigi Torelli, ministro di Agricoltura e Commercio, comunicava all'Ing. Gioja la sua nomina a Cavaliere Ufficiale dei SS. Maurizio e Lazzaro, in riconoscimento dei servizi da lui resi alla Patria tenendo alto il prestigio là dove egli era uno dei pochissimi ingegneri italiani fra tanti ingegneri francesi.

L'opera di Edoardo Gioja può essere apprezzata nel suo giusto valore anche esaminando le osservazioni che egli fece alla relazione presentata il 5 Ottobre 1865 dal Lesseps al Consiglio d'Amministrazione della Compagnia Universale. La relazione del Lesseps fu stampata a Parigi dalla tipografia Plon, e le osservazioni del Gioja, prima d'essere esposte in un suo rapporto, furono scritte a matita su una copia della relazione a stampa. Ne riproduco i punti più importanti, quelli che meglio servono a metter in rilievo la competenza del Gioja e la sua scrupolosa esattezza. A fianco delle di lui osservazioni riproduco i brani della relazione Lesseps. Gli studiosi e i tecnici della materia vi troveranno argomenti di interessanti deduzioni, tanto più se terranno presente che il Lesseps facevasi nient'altro che portavoce delle notizie fornitegli dal Voisin e dagli altri capi dei lavori.

(¹) *Journal*, 1866, p. 62.

(²) *Journal*, 1866, pagg. 163, 234, 292.

..... SITUATION DES TRAVAUX

Entreprise Dussand frères pour la construction des jetées de Port Saïd
en blocs artificiels, suivant marché en date du 20 Octobre 1863.

RELAZIONE DEL LESSEPS

OSSERVAZIONI DEL GIOJA

Pag. 23:

.... *Le nombre de blocs immergés était à la fin d'août, de 148; avant le mois prochain, le chenal, dans lequel travaillent deux dragues, sera assez large et assez profond pour que l'immersion puisse être conduite de manière à marcher parallèlement avec la fabrication des blocs...*

Pag. 28:

Les chalands qui doivent conduire les blocs à la mer sont faits pour recevoir 3 blocs, mais alors ils tirent plus de 2 mètres. Or dans l'état actuel des choses et ainsi qu'on l'expliquera plus loin en parlant de l'Entreprise du 1^{er} lot de dragage, la barre n'a pas encore été complètement ouverte par les dragues, les chalands ne peuvent donc sortir qu'avec un seul bloc.

Entreprise Borel, Lavally et Cie pour l'exécution du premier lot des dragages entre Port Saïd et le seuil d'El Guisr.

Pag. 26 - 27 - 28:

En vertu d'un marché passé le 13 janvier 1864, un premier lot de dragages du canal maritime avait été concédé à M. Aiton. Une crise financière survenue en Angleterre fit cesser les crédits sur lesquels Aiton comptait. Ce dernier exigea un nouveau mode d'évaluation du déblais, que la Compagnie ne pouvait admettre. L'entrepreneur suspendit les travaux. La Compagnie, après transaction avec Aiton pour avoir son matériel, passa un nouveau marché, le 12 décembre 1864 avec M. M. Borel Lavally, et Cie.

Pag. 28:

En 8 mois M. Aiton n'a exécuté qu'un cube de 195.000 mètres.

Pag 31:

Tout est parfaitement disposé aujourd'hui pour permettre aux entrepreneurs de pousser leurs travaux effectifs avec l'activité et la rapidité désirables.

Pag. 31:

Le cube exécuté par la nouvelle entreprise n'est encore que de 78.000 mètres, mais elle se trouve dans une époque de transaction.

Entreprise Couvreux pour les déblais de la tranchée du seuil d'El Guisr.

Pag. 31:

D'après un premier marché passé avec M. Couvreux le 1^{er} Octobre 1863, cet entrepreneur était chargé de l'ouverture complète du canal maritime à travers le seuil de El Guisr, sur une portait un cube totale de 9 millions de longueur de 15 Km.; l'entreprise commètres tant à sec qu'à la drague...

Pag. 31:

Deux prix avaient été stipulés; l'un de 1f,60 pour terrains ordinaires; l'autre de 3f,50, pour terrains dures. Des difficultés sérieuses ayant sourgi au sujet de la classification des terrains, et application des prix, une nouvelle convention est intervenue stipulant un prix unique moyen de 2f,55 d'un commun accord etc.

Pag. 31 - 32:

D'un commun accord, nous avons passé avec M. Couvreux une nouvelle convention pour limiter son entreprise au percement des grandes hauteurs du seuil sur une longueur d'environ 9 Kilomètres et pour retrancher du marché primitif la majeure partie des déblais à faire sous l'eau de manière à lui permettre de consacrer ses efforts à l'enlèvement des déblais à sec. Il a été stipulé que les travaux seraient dirigés tout d'abord en vue de l'élargissement et de l'approfondissement du chenal actuel de navigation afin de compléter le plus rapidement possible, entre Port Saïd et Ismailia, un canal permettant, malgré la présence des dragues et des

Pag. 32:

Les chantiers sont parfaitement organisés pour satisfaire au nouveau programme; deux excavateurs sont déjà appliqués aux déblais mouillés et ils

Pag. 32:

autres engins, de développer en toute liberté notre navigation de transit.

L'Entreprise de M. Couvreux comporte un cube total de déblais à sec de 4 millions de mètres, et un cube de déblais sous l'eau de 200.000 mètres.

Pag. 32:

donnet des résultats satisfaisants; on en installera d'autres au fur et à mesure des élargissements des tranchées à sec.

Le cube total exécuté au 15 Août était de 771.000 mètres.

Entreprise Borel, Lavalley et Cie pour l'exécution des travaux de terrassements et des dragages entre le seuil d'El-Guisr et la mer Rouge.

Pag. 34 - 35:

Le marché Borel Lavalley a été passé le 26 mars 1864. Il comporte un cube total de 24.500.000 mètres de déblais....

Le mode d'exécution arrêté par les entrepreneurs pour la majeure partie des travaux du deuxième lot consiste à profiter du plan d'eau du canal d'eau douce placé à plusieurs mètres au-dessus du niveau du canal maritime, pour effectuer par voie de dragages la plus grande portions des déblais. A cet effet on doit ouvrir, dans l'emplacement même du canal maritime, un premier chenal mis en communication avec le canal d'eau douce au moyen d'une dérivation déjà construite dans ce but et par laquelle on fera pénétrer les dragues ainsi que tout le matériel acces-

Pag. 35:

Pour la réalisation de ce programme il faut que le matériel soit construit, qu'on puisse le transporter et que les eaux du canal d'eau douce soient abondantes. On devait d'ailleurs et avant tout, creuser rapidement la première rigole par des moyens quelconques n'exigeant pas l'emploi des machines. Afin d'utiliser le temps jusqu'à l'époque incertaine où leur matériel sera prêt à être livré pour l'amélioration de la rigole maritime, l'achèvement des écluses d'Ismaïlia leur permettront de transporter le matériel à pied d'œuvre, où enfin le débit du canal d'eau douce serait régulièrement assez abondant pour assurer l'alimentation de la rigole et des bassins de décharge, les Entrepreneurs ont installé des chantiers à la brouette

Pag. 34-35:

soire et les approvisionnements. D'une autre côté on utilisera des bas fonds existant le long du canal maritime pour créer des bassins artificiels qui seront remplis avec l'eau du canal d'eau douce et où l'on ira déverser, au moyen de barques à clapets, les produits des dragages.

Pag. 35:

etc. Essais malheureux de recrutements à l'étranger, marocains, siriens ect. ont montré beaucoup d'exigeances et puis se sont débauchés laissant les chantiers entre les mains des arabes et gens du désert.

Bréf, les déblais exécutés à ce jour à Sérapéum pour l'ouverture de la première rigole se montent à 157.000 mètres et la rigole est terminée sur 1 Kil. et attaquée sur 2500 mètres.

Ainsi qu'on l'a dit le matériel est en voie de montage à Port Saïd, l'amélioration de la rigole est en bonne voie aussi, les écluses de Ismaïlia ne sont plus un obstacle et tout prévoit de compter que le seuil de Sérapéum pourra être attaqué par les machines à vapeur etc. (suivre).

Canal d'eau douce

Pag. 37:

Vous vous rappelez que le gouvernement Egyptien est chargé de la construction de la première partie du canal d'eau douce depuis le Caire jusqu'à Ouady, y compris la prise du Nil....

... Les travaux ont été entrepris seulement dans les derniers mois de 1864 sur une longueur de 22 Km. Interrrompus pendant 6 semaines à l'époque du

Pag. 37:

jeûne du Ramadan et des fêtes du Bairam, ils ont été repris en mars, puis bientôt complètement suspendus pendant et après le choléra. Les travaux exécutés jusqu'à ce jour ont un cube de déblais dépassant 2 millions de mètres.

Pag. 37:

G. ha cancellato: « *pendant et après le choléra* ».

G. ha cancellato: « *dépassant 2 millions de mètres* » e aggiunto: « *d'environ 700.000 mètres* ».

Pag. 38:

Au moment de l'Etage, le gouvernement égyptien a fait commencer les travaux de prise d'eau du Caire.

Pag. 38:

Les fouilles de cet ouvrage ont malheureusement présenté de telles difficultés qu'il n'a pas été possible de les pousser à profondeur avant le retour des hautes eaux et que l'on a dû abandonner le travail avant d'avoir pu entreprendre la confection de massifs de fondation.

Service de Santé

Pag. 39 - 40:

Nous avons fait imprimer à part, pour vous être distribué, le rapport du médecin en chef le docteur Aubert-Roche, sur l'état sanitaire et médical des travailleurs et des établissements de l'isthme pendant l'exercice 1864-1865.

Ce document et le rapport supplé-

Pag. 40 - 41:

Le rapport de M. Voisin est en original par quelques mots sur l'influence du choléra qui est venu dans l'Isthme au moment où tous les chantiers étaient en pleine activité, à décimé Ismaïlia et rendu désert, tous les chantiers de Sérapéum à Port Saïd, où les

Pag. 39-40:

mentaire au sujet de l'invasion du choléra ont de nouveau constaté la salubrité du territoire de l'isthme.

Pag. 40-41:

populations se réduisaient en fuyant affolées pour rentrer en Europe.

A Port Saïd il y a eu aussi un panique qui a dépeuplé les ateliers et retardé les travaux de toute nature.

Après la disparition du fléau il n'est presque pas resté de trace de son influence. Le mal produit peut être calculé à un mois de retard sur tous les chantiers, qui se sont peu à peu repeuplés sauf celui de Port-Saïd qui a été plus lent à reprendre.

* * *

La rivendicazione del contributo di scienza e di lavoro dato dagli scienziati e dai tecnici italiani all'opera del Canale di Suez, fatta in questo capitolo, non sarebbe completa, se non facessimo un cenno degli operai italiani, i quali riconfermarono anche allora tutte le magnifiche loro virtù e tutta la loro singolare capacità. Anche qui lasceremo parlare poche, ma assai significative testimonianze straniere.

Nel V volume delle *Lettres, journal et documents* del Lesseps, a pag. 13, si narra come ad un certo momento si presentasse a Clalouf, nel tratto fra i Laghi Amari e Suez, un banco di roccia durissimo che si interrava, inclinandosi, fino ad 8 metri di profondità, presentando un blocco di circa 25 mila metri cubi. Era indispensabile ricorrere alla mina, e perciò si chiamarono minatori piemontesi: « MM. Borel et Lavalley qu'ils ont fait recruter dans le Nord de l'Italie. Les Piémontais sont d'excellents mineurs. Aussi a-t-il été possible d'amener, sans retard, sur les lieux, le bataillon dont on avait besoin. Il y a, en ce moment, plus de soixante mineurs, l'attaque est descendue profondément sur plusieurs points... ».

Noi non seguiremo la descrizione che dei lavori continua a fare il Lesseps, Il quale in una conferenza tenuta nel 1864 a Lione affermava che gli operai lavoranti al Canale affluivano incessantemente dal Piemonte, dalla Calabria, dalla Toscana, dall'Adriatico, dalla Dalmazia e dalle isole dell'Arcipelago greco.

Quando a Chalouf corse la voce che i minatori piemontesi volevano fuggire perchè due compagni erano morti d'un male « *fort ordinaire* », il Lesseps si affrettò a telegrafare al Capo del Cantiere di Chalouf di non prestar fede alla notizia, perchè « *les Piémontais qui manqueraient de courage ne seraient certes pas bien reçu dans leurs familles ni dans leur patrie* ».

Riconoscimento più esplicito non si potrebbe certo desiderare. L'Italiano non fugge mai; nè davanti al dovere, nè davanti al pericolo!





CANTIERE DI EL FERDANE (VEDUTA A MONTE) – LAVORI ESEGUITI DALLA COMPAGNIA.
Da fotografia eseguita nel 1866 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

CAPITOLO V.

UN TENACISSIMO PROPAGANDISTA ITALIANO
DEL CANALE DI SUEZ: IL CONTE LUIGI TORELLI



Questo aspetto della singolare personalità del Torelli è stato illustrato dal Manfredi nelle sue più volte citate pubblicazioni (*Luigi Torelli e il Canale di Suez - I collaboratori italiani di Ferdinand Lesseps*) e nel mio volume *Il Conte Luigi Torelli*. I brani tolti dalle sue memorie autobiografiche, riportati nei documenti del presente volume, riassumono in modo molto chiaro la storia dell'impresa e la parte presava dal Torelli. Ma rimane pur molto da dire, soprattutto per dimostrare come egli sia stato il primo e più acuto storiografo dell'impresa. Egli ha saputo dimostrarci che il grande Canale fu il frutto precipuo della volontà italiana e di una continua, tenace opera di propaganda e di convinzione, senza la quale quell'opera, nonostante la genialità degli scienziati e dei tecnici italiani e nonostante la sapiente organizzazione del Lesseps, non avrebbe potuto passare dal pensiero alla realtà. Perchè l'interessamento del pubblico diventasse vero, fattivo, operoso, era necessario che si creasse in Italia e in Europa una *opinione favorevole*, la quale controbilanciasse l'opinione sfavorevole della potente Inghilterra. Era precisamente tale opinione favorevole che doveva procurare le sottoscrizioni alle azioni emesse dalla Compagnia Universale e tradursi perciò nel necessario aiuto concreto di ogni umana impresa: il denaro. Non casualmente ho ricondotto il merito della propaganda torelliana, come l'effetto alla sua causa, alla *volontà*, perchè ho voluto proprio impostare la mia dimostrazione su questo principio: ciò che a noi Italiani interessa sommamente non è tanto il fatto che il Torelli abbia saputo con la sua propaganda cambiare l'animo e convincere i dubbi, quanto il fatto, assai più rimarchevole dal punto di vista morale e nazionale, che egli abbia dato prova di una volontà eccezionale. Il risultato materiale di questo suo sforzo volitivo, cioè il denaro per mezzo

suo affluito nelle casse della Compagnia e tradotto nella rapida realizzazione del Canale di Suez, interessa assai meno dell'esempio morale che il Torelli ha dato. Quando Mussolini in un suo discorso diceva queste semplici parole: *fuori della storia l'uomo è nulla*, assunte subito come programma dalla *Rassegna Storica del Risorgimento*, intendeva probabilmente di esporre un suo principio di prassi politica, ma nello stesso tempo veniva ad indicare a noi studiosi la norma da seguire per ottenere che la storia ridiventи vita, e che l'esperienza storica si rifonda nella vita, da cui la storia ha origine, materia di lavoro, ragione di essere. Ora, che cosa interessa maggiormente nella storia degli uomini? Sono certamente le idee in quanto, trapassando nelle menti dei contemporanei e dei posteri, alimentano la linfa intellettuale della stirpe che deve perpetuarsi, anche come intelligenza. Sono le loro virtù, le forze dello spirito e quelle della volontà che, formando quello che noi diciamo il patrimonio spirituale della nazione, ne rendono possibile un fruttificare continuo con la forza dell'esempio, e diventano così la forza vitale di un popolo, quella che lo spinge ad un progresso indefinito nella via della civiltà e della elevazione morale.

Le cariche coperte da un uomo degno di essere studiato storicamente, lo sbocco delle sue capacità nella effettiva conquista di posti di comando o di responsabilità o della fama e della rinomanza, non sono che indici o espressioni, spesso caduche, di quei sostanziali valori dello spirito e della intelligenza, valori che, appunto perchè reali e sostanziali, e quindi assoluti, non possono alterarsi per le vicissitudini della vita, nè andar distrutti dal tempo. Il tempo distrugge la vita fisica degli uomini e la loro fortuna, ma non ne intacca le virtù, le quali rimangono a far parte del patrimonio spirituale di tutto un popolo. E come una nazione, curando lo sviluppo e il miglioramento fisico della gioventù, prepara nuove generazioni sempre più robuste e sane, così la storia, additando le figure degli uomini che hanno dato esempio preclaro di intelligenza, di volontà e di virtù, perpetua il culto di queste e provvede a rendere la nazione sempre più degna e capace di progredire.

Non sembri questo un discorso poco aderente alla realtà del compito che mi sono prefisso: additare nel Conte Luigi Torelli, in quanto fu assertore e difensore della necessità del Canale di Suez, un esempio di volontà e di infaticabile tenacia.

Già ho accennato come questa sua propaganda venisse svolta mentre lo impegnavano i gravi compiti delle cariche ch'egli occupava come ministro o come prefetto. Non avendo fatto studi scientifici ma legali (era laureato in giurisprudenza) seppe piegare la sua mente alla intelligenza di una materia così difficile quale è la meccanica idraulica in rapporto con la scienza economica, e familiarizzarsi con idee e concetti di carattere perfettamente tecnico, come può rilevarsi dalla memoria edita nel *Bollettino dell'Istmo di Suez* del 1859, col titolo: « *Dell'avvenire del commercio europeo ed in modo speciale di quello degli Stati italiani* ». In tale memoria il Torelli si rivelava anche scrittore di rara efficacia e dialettica, nel ribattere le opinioni inglesi e nel sostenere la necessità del Canale. Sapeva dimostrare e convincere. Merito principale era per lui quello di non cadere nelle esagerazioni e negli errori di coloro, che egli chiamava *economisti-poeti*, pronti sempre a profetizzare cose impossibili a verificarsi, e perciò piuttosto da annoverarsi fra gli oppositori che non fra i sostenitori dell'impresa. Scriveva infatti molto argutamente:

« *Ma a beneficio di chi andranno tanti vantaggi? come si ripartiranno essi? Ecco il punto nel quale io dissento da molti, rapporto specialmente ai vantaggi che deriveranno ai porti d'Italia, date le attuali condizioni.*

Una vera sventura per quel grande progetto si è quella di prestarsi troppo alla poesia: è un'opera colossale, che colpisce l'immaginazione; e siccome di questa vi è grande dovizia, più assai che di solida scienza; siccome è più facile emettere idee e far calcoli ipotetici, che confrontar cifre, pesar circostanze di fatto, e stabilir confronti ne venne, che una falange d'uomini di viva immaginazione si credettero ad un tratto convertiti in economisti pubblici, e si fecero a descrivere coi colori della più calda fantasia gli effetti del taglio dell'Istmo, e queste descrizioni poetiche piacciono al pubblico, che alla sua volta ha più caro leggere per divertirsi che per studiare.

Gli economisti-poeti, basandosi sul fatto della minor distanza, profetizzarono cose impossibili a verificarsi le quali non avrebbero altra conseguenza che di gettare all'estremo opposto della sfiducia, quando la realtà venisse a pronunciare il suo giudizio. Togliere, o dirò meglio combattere queste illusioni, è quindi l'opera per ora la più necessaria; ed a questo mi proverò anch'io, incominciando a collocare stabilire in tesi generale quali sieno le condizioni che danno diritto alla par-

tecipazione dei benefici di quell'opera; e dall'esame di quelle condizioni applicate all'Italia, si scoggerà in qual grado possa essa pure aspirare.

I benefici principali del taglio dell'Istmo di Suez saranno per quei porti, o dirò meglio, per quelle nazioni:

I. Che avranno più merci da recare in Oriente in contraccambio di quelle che trasporteranno in Europa;

II. Che avranno più capitali per dominare sui mercati;

III. Che avranno più pratica di quei mari;

IV. Che avranno più relazioni già stabilite con quei grandi centri».

Il Saint-Hilaire lodava un articolo del Torelli comparso sul *Bullettino dell'Istmo di Suez* nel Febbraio del 1857, con queste parole: «*Votre appui nous est excessivement précieux à bien de titres. Le mérite propre du travail et votre situation personnelle lui donne la plus grande autorité* » (¹).

Nel Dicembre 1863 il Torelli fece fare degli indirizzi in favore dell'Impresa di Suez dalle Camere di Commercio Italiane, e di ciò il Lesseps lo ringraziava il 12 gennaio 1864, dicendogli che quegli indirizzi avevano aumentata di molto la forza che lo aveva sempre sostenuto, cioè l'opinione pubblica italiana. Quando il Torelli nel 1865 ridiventò Ministro, incaricò Biagio Caranti, intervenuto coi delegati delle Camere di Commercio italiane al Congresso di Ismailia, di riferirgli sullo stato dei lavori. A seguito del suo viaggio, il Caranti trasmise al Ministro il 18 Aprile 1865 una relazione in cui esaltava il lavoro del Gioja ad El-Guisr, dove un altipiano elevantesi a 19 metri e mezzo sul livello del mare rendeva assai difficile e faticosa l'opera di escavazione. Colà il Caranti vide in opera un escavatore a secco che lavorava in modo meraviglioso, rimpiazzando l'opera di 200 operai. Di questi escavatori ve n'erano parecchi, ed erano appunto quelli messi in opera per primo da Edoardo Gioja. In quel congresso l'Italia fu rappresentata anche da Arturo Issel, da E. Kramer, dal Sen. T. Cacace, da A. Villa Pernice, da G. Boccardo e da parecchi altri studiosi di scienze economiche.

(¹) V. Lettera 26 Febbrajo 1857.

Amministratore-Fondatore della Compagnia Universale. Tale lo nominò il Lesseps il 19 Agosto 1858 (¹) con l'incarico di assicurare il concorso dell'Italia sotto forma di sottoscrizioni alle azioni. Del Consiglio di Amministrazione divenne poi, nel 1872, vice Presidente (²). Occorre tener presente a questo riguardo che all'Austria e al Lombardo Veneto erano riservati 20 milioni di franchi, mentre 40 milioni erano rispettivamente riservati alla Francia e all'Inghilterra, e 53 al Vice Re d'Egitto.

Il totale dei 200 milioni previsti doveva essere raggiunto in questo modo:

- 12 milioni alla Russia;
- 15 » alla Svezia, Danimarca, Prussia, Svizzera, Paesi Bassi e Belgio;
- 10 » agli Stati Uniti d'America;
- 10 » fra Spagna, Portogallo, Italia e Grecia.

L'Italia, escluso il Lombardo Veneto che era compreso sotto la voce Austria, era rappresentata per 4 milioni. Ogni azione era di 500 franchi. Il Lesseps sapeva di poter contare sulla collaborazione fattiva ed entusiastica del Torelli per raggiungere lo scopo, ch'era quello di farsi pervenire da ogni parte le domande di concorso all'impresa onde il Continente Europeo potesse mostrare all'Inghilterra la sua unione e la sua solidarietà, mentre oltre Manica si cercava di attirare tutti i capitali in Inghilterra e altrove, per dichiarare e far credere che nessuno avrebbe portato aiuto di denaro all'impresa (³). Così incominciò da parte del Torelli il suo immane lavoro: raccolta di sottoscrizioni, articoli sui giornali, discorsi. Si vedano in proposito le lettere in data 23, 25 e 26 Novembre 1858, nella prima delle quali troviamo notizia di una controversia fra il Lesseps e i sottoscrittori di Torino, i quali, per misura precauzionale, volevano limitati a un decimo i versamenti. Era una misura precauzionale consigliata dalle grandi difficoltà dell'impresa e dalla non assoluta fiducia che essa potesse esser compiuta entro il 1864, come erroneamente il Lesseps credeva, contrariamente, come abbiamo visto, all'opinione del Paleocapa. Fra le resistenze più notevoli

(¹) V. lettera 14 Marzo 1872.

(²) Idem.

(³) V. lettera del Lesseps al Torelli, 5 Settembre 1858.

affrontate dal Torelli vi fu quella del Duca di Modena. Non era contrario, ma si opponeva all'apertura delle sottoscrizioni nel suo Stato (si veda la lettera di Salimbeni e Levêque, del 26 Novembre 1858), ma tali resistenze caddero automaticamente pochi mesi dopo, per effetto delle annessioni derivate dalla guerra vittoriosa del 1859.

Per il suo fervido lavoro di propaganda il Torelli meritò la gratitudine della Compagnia ⁽¹⁾ e la nomina a Membro-fondatore nel Settembre del 1861, distinzione riservata a sole 100 persone in tutto il mondo ⁽²⁾.

Quando l'11 Febbraio 1864 venne riunito in Parigi, sotto la presidenza del Principe Napoleone, un grande banchetto per festeggiare l'arrivo delle acque del Nilo nel Mar Rosso (Canale d'acqua dolce) il Torelli non mancò d'esservi invitato dal Lesseps, che divenne anche suo amico, ne conobbe la famiglia e fu con essa sempre in cordiali rapporti.

Nel Marzo 1866 il Lesseps proponeva al Torelli di recarsi, come amministratore della Compagnia, a visitare i lavori dell'Istmo; a visita ultimata, egli scriveva da Alessandria all'Ing. Gioja: « Grande è la mia soddisfazione del viaggio che feci e della convinzione che acquistai che il Canale si farà presto. Voglia la fortuna accordarci di poter fare il prestito (di 100 milioni), e tutto è preparato ed i frutti saranno oltre il credibile d'oggigiorno » ⁽³⁾.

In quell'anno il Torelli era prefetto di Venezia, ed avendo anni prima coperto la medesima carica a Bergamo, dove è tuttora fiorente l'industria della calce idraulica, egli proponeva al Gioja che se ne facesse un oggetto di esportazione per i lavori del Canale. I produttori di Bergamo erano disposti a mandare calce idraulica ad Alessandria d'Egitto a L. 85 la tonnellata, e il cemento idraulico a L. 90; si giudicava il prodotto superiore alla rinomata calce di Theil e al cemento di Trieste, che costava 130 lire la tonnellata! In questo modo non solo egli apriva nuovi e vantaggiosi sbocchi al prodotto italiano approfittando dei lavori del Canale, ma faceva fare ottimi affari anche agli imprenditori del porto di Venezia, dove la calce veniva caricata ⁽⁴⁾. Quasi non

(¹) V. lettera 28 Dicembre 1858.

(²) V. lettera 28 Settembre 1861.

(³) V. lettera 2 Febbraio 1867.

(⁴) V. lettera al Gioja, 12 Giugno 1867.

bastasse al Torelli questo suo multiforme interessamento, compiva viaggi in diverse parti d'Italia per tener desto l'interessamento del paesè (¹), faceva pubblicare nel 1865 dal ministero da lui presieduto — come ho già detto — la carta idraulica del Mar Rosso rilevata dal Moresbey, ottenendo elogi dal Lesseps (²), alla quale carta anche aggiunse nel 1867 le coste del Mediterraneo presso Porto Said, con le misure ridotte al sistema metrico decimale, il Canale di Suez. Questo lavoro fece molto onore alla Ditta Pellas di Genova (³). Misura più di quattro metri, ed è nella scala da 1 a 500 mila.

* * *

A questo punto conviene far cenno di una iniziativa importante del Torelli che documenta una volta ancora la sua grande fede nella riuscita dell'impresa e sulla quale è caduto completamente l'oblio. Ho già detto come il *Bollettino dell'Istmo di Suez*, che pubblicavasi a Torino sotto la direzione di Ugo Calindri, fosse venuto a cessare alla fine del 1859 per volere del Lesseps, che ne faceva sostenere le spese dall'Amministrazione della Compagnia Universale. Evidentemente questa soppressione di un giornale che poteva egregiamente dirigere e coordinare l'opinione pubblica italiana dimostra che il Lesseps non vide l'importanza di tale fatto; forse nel provvedimento entrò anche una certa gelosia verso il giornale italiano, che sotto il punto di vista tecnico e scientifico era talvolta fatto meglio del giornale francese. Il Torelli più degli altri si dolse della cessazione del *Bollettino dell'Istmo di Suez*; non si dava pace che l'Italia disertasse dalla sua posizione di nazione particolarmente interessata a favorire, con l'apertura dell'Istmo di Suez, lo sviluppo della sua politica commerciale e nazionale nel Mediterraneo e nel Mar Rosso. Infatti molte delle sue lettere dirette al Paleocapa rivelano questo malcontento e l'orientamento continuo del suo pensiero verso la creazione di un nuovo giornale.

Ecco perciò sorgere nel febbraio del 1864 in Torino, allora capitale del Regno d'Italia, il giornale intitolato *Il Canale di Suez*, che si stampava dalla

(¹) V. lettera 11 Aprile 1867.

(²) V. lettere 20 Aprile 1868, 19 Marzo 1869.

(³) V. lettera 6 Dicembre 1867.

tipografia Letteraria il 10 e il 25 di ogni mese. Il primo numero porta la data del 10 Febbraio 1864. La testata è costituita da una vignetta rappresentante la veduta panoramica dell'Istmo di Suez, come la si vede anche sul *Journal*, e ai lati di essa sono i nomi delle città marinare del Regno d'Italia con un motto che sintetizza la ragione per cui le singole città avevano interesse a favorire il compimento della grande impresa.

Ecco i motti:

- Genova - « Fui il primo a risorgere »
Livorno - « Fui rifatto grande e pur non basterò »
Napoli - « Ho tanto popolo da mantenere »
Cagliari - « La mia stella è in oriente »
Palermo - « Spero anch'io che tanto soffersi »
Venezia - « Fui sì grande »
Ancona - « Sono così centrale »
Brindisi - « Fui il primo porto romano »
Siracusa - « Fui prima d'ogni altro »
Messina - « È sì bello il mio porto ».

Bisogna ricordare che in quei giorni le Camere di Commercio di Genova, Firenze, Milano, Pavia, Como, Bergamo, Ancona, Valtellina, Siracusa, Cuneo, Pisa e Messina avevano presentato al Ministero dell'Industria e Commercio un indirizzo affinchè esso si facesse patrocinatore dell'opera e concorresse ad appianare le difficoltà « suscite dalla gelosia inglese, o diremo meglio, da alcuni uomini di Stato inglesi ». È notevole il fatto che il nuovo giornale, enunciando il proprio programma, metteva in evidenza come l'indirizzo delle Camere di Commercio fosse l'espressione di una cooperazione unisona per un grande scopo: « quello di istruire l'Italia risorta grande politicamente in un argomento che la può e la deve far risorgere grande commercialmente ».

Questo giornale presenta una particolarità molto degna d'essere rilevata, ed è che, ad eccezione degli articoli riportati da altri giornali, tutta la collaborazione è anonima, il che dimostra come tutte le energie il Torelli volesse fuse, senza competizioni e senza personalismi, nel raggiungimento dello scopo.

Naturalmente anche la sua collaborazione è anonima; basterebbe ricordare il suo studio « Sullo stato attuale dell'Egitto... ».

Figurava come Direttore Celestino Bianchi, nei primi tempi assistito dal gerente responsabile L. Castagnetto, la cui opera cessò col numero 11. Il Bianchi, nato nel 1817 a Marradi e morto nel 1885 a Firenze, ebbe una vita assai varia: fu insegnante, deputato ma specialmente giornalista, diresse il *Nazionale* e la *Nazione* e collaborò a moltissimi giornali, specialmente negli anni più operosi della unificazione politica.

Il Canale di Suez seguiva naturalmente le questioni politiche connesse con l'impresa, ma si occupava specialmente di illustrarne i vari aspetti commerciali e quelli in relazione agli interessi italiani. Che l'anima del giornale fosse il Torelli lo prova anche il fatto che spesso vi si trovano articoli che mettono in evidenza la costanza dei propositi come condizione essenziale alla riuscita dell'opera. Così, ad esempio, nel sommario del numero 10 sett. 1864 troviamo accennato questo articolo: « Due fatti di straordinaria costanza di proposito, l'uno avvenuto nel 1826 sul Lago di Como e l'altro nel 1864 a Suez in Egitto ». Debbo il vantaggio d'aver potuto consultare questo giornale alla Contessa Torelli, che io ho più volte ricordata con gratitudine nel corso di questo volume.

* * *

Il viaggio fatto dal Torelli nei primi mesi del 1867 in Egitto per visitarvi i lavori del Canale, l'impressione di grandiosità che ne riportò, il pensiero che, contemporaneamente a questa impresa, l'Italia ne stava attuando una non meno grande quale era quella del traforo del Moncenisio, gli suggerirono, come sappiamo, l'idea di tener desta l'opinione pubblica coi *Paralleli*, in cui ogni tre mesi pubblicava interessantissimi rapporti e raffronti: « Come vedete — scriveva al Gioja — dico la verità nuda ai cari compatriotti che or sono due anni mettevano in ridicolo il Canale » ⁽¹⁾.

Anche qui è necessario mettere in rilievo, più che l'utilità grande di tali *Paralleli*, l'idea e la forza d'animo che li dettavano. In quel tempo il Torelli

(1) V. lettera 6 Dicembre 1867.

(1867-1869), non poteva forse ancora essere così convinto, come noi siamo, della preponderanza assoluta che nell'ideare, nel preparare e nel condurre a compimento i lavori per il Canale di Suez avevano avuto gli Italiani. Preso anch'egli nel vortice della vasta e febbre organizzazione pratica del Lesseps, e persuaso che l'Italia di così recente e non ancor completa unificazione politica non aveva tempo nè possibilità di partecipare in modo ufficiale a quella grande impresa, era naturalmente portato ad esaltare, forse anche più del bisogno, il Lesseps. Questi era un uomo dinamico, era un organizzatore, un realizzatore, come noi oggi diciamo: meritava perciò tutta l'ammirazione del Torelli. Questo spieghi il tono delle sue lettere al Lesseps. Ma ecco che a questo punto il sentimento nazionale prendeva nel Torelli il sopravvento: era grande l'impresa di Suez in corso di attuazione per merito del francese Lesseps, ma non meno grande, non meno utile allo sviluppo del commercio mondiale il traforo del Moncenisio. Come difficoltà pratiche, poi, nessun dubbio che fossero maggiori queste di quelle, tanto più quando si tengano presenti i mezzi ancora imperfetti di cui potevasi allora disporre, la mancanza delle potenti macchine odierne, la non ancora avvenuta applicazione dell'elettricità alle macchine perforatrici. A giudicare leggermente, il parallelo non poteva reggere, sembrava applicato a due cose diverse, accostate perfino con qualche artificio. Ma, superata la semplicità delle apparenze, il confronto reggeva benissimo perchè era fondato su uno stesso piano di carattere spirituale e morale. Siamo sempre qui, al carattere, all'elemento volitivo. Anche il traforo del Moncenisio andava considerato e seguito dall'opinione pubblica come il frutto della volontà tesa verso il superamento di difficoltà gigantesche. E quella volontà era italiana, esclusivamente italiana. Così la storia del Risorgimento, studiata secondo il concetto mazziniano del progresso indefinito, e vista quindi negli sviluppi anche recentissimi come quello della meravigliosa guerra in Africa Orientale, nella rivoluzione Fascista e nella coscienza della vittoria data dal Fascismo all'Italia esausta e immiserita dell'immediato dopo-guerra, ci si presenta proprio come una successione di atti e di manifestazioni dominate sempre da quelle virtù italiane che, come la forza di volontà, lo spirto di sacrificio, l'amore al lavoro, il volontarismo, sono essenzialmente le qualità caratteristiche della nostra stirpe.

È certo che noi oggi, lontani come siamo dagli anni in cui si lavorava al

Canale di Suez e nella possibilità di abbracciare con uno sguardo solo e di comporre in armonica proporzione tutte le forze che hanno attuato quell'impresa, e quindi sicuri di non sbagliare nell'attribuire *unicuique suum*, noi oggi sentiamo che i *Paralleli* del Torelli stabiliti fra i lavori di Suez e quelli del Moncenisio avevano un fondamento e un'analogia anche più stretta di quanto egli stesso non credesse.

Il Primo *Parallelo* del Torelli si riferisce ai lavori del trimestre luglio-settembre 1867 ed è preceduto da alcune pagine che danno ragione della pubblicazione e lanciano l'idea di integrare la carta idrografica del Mar Rosso. Particolarmente interessante è il quarto *Parallelo* nel quale viene fatta la storia in modo dotto e brillante dell'errore relativo al dislivello del Mar Rosso rispetto a quello del Mediterraneo, riportandolo, sulla testimonianza di Aristotele, a Sesostri. È il più bel contributo che si possa immaginare per la storia dell'idea del Canale di Suez. Venendo a parlare del Ghedini e del merito grande di aver distrutto quell'errore, il Torelli narra che gli studi fatti dal bolognese andarono perduti nel 1822 allorchè egli, tornato in Italia, fu derubato a Livorno della valigia che li conteneva. La via aperta dal Ghedini fu nel 1834 rifatta dall'inglese Chesney che controllava egli pure l'identità del livello dei due mari, ma anche questa seconda constatazione non riuscì a scardinare il famoso errore del Lepère, sul quale è fondato un importante articolo del Letronne del 15 Luglio 1841 sulla *Revue des deux Mondes*. È in questo quarto *Parallelo* del Torelli che noi leggiamo la più spiritosa e garbata satira che sia stata scritta riguardo all'assurda obiezione dello Stephenson del *lago stagnante*; essa è collegata con un graziosissimo ricordo di carattere personale che aumenta l'interesse della satira:

« *Nel 1851 ebbe luogo in Londra, come sapete, la prima esposizione universale; io che non avevo mai visitato l'Inghilterra deliberai di cogliere quell'occasione per vedere l'esposizione ed i tre regni uniti, ma giunto a Londra ed entrato una volta nel palazzo di Cristallo, non mi fu possibile di staccarmi e passai tutto il tempo a Londra, anzi sotto quelle volte di cristallo, volendo sempre andare, ma differendo sempre. Alla fine rinunciai all'idea di visitare qualsiasi altra parte, pensando che l'Inghilterra stava ferma e potevo vederla un'altra volta, mentre invece l'esposizione doveva venire sciolta. A quella costanza a tutta* »

prova feci una sola eccezione e fu per andar a vedere la grand'opera di Stephenson, il ponte tubolare sulla Maine. Mi si disse che per apprezzar bene quell'opera conveniva andar a pernottare a Bangor, e prima di giorno recarsi al ponte, percorrerlo al chiarore di fiaccole e poi salire sul tetto ed aspettar colà l'aurora. Io eseguii puntualmente quelle prescrizioni; pernottai a Bangor, e poi l'indomani prima di giorno mi recai al ponte che traversai al chiaror di fiaccole e salii sul tetto coi primi albòri. Trovai che il consiglio era stato buono. La giornata essendo bellissima, ebbi a godere d'uno spettacolo sublime. Quantunque il sorgere del sole sia spettacolo quotidiano, è sempre grande e quando vi rischiara nuovi paesi per voi, che prima vedete in confuso come nel caos e poi gradatamente vengono illuminati dai primi albòri e solennemente poi dall'arrivo del sole, vi presenta uno di quegli spettacoli che mai non si cancellano dalla memoria. Io mi trovavo fra una delle opere le più gigantesche del genio umano e quella sublime della natura, passeggiav a lungo pel ponte meravigliato di quell'opera di Stephenson e l'abbandonai solo quando, avvicinandosi l'ora del passaggio in Bangor del treno per Londra, dovetti recarmi colà onde ritornare al Palazzo di cristallo. Or potete giudicare in qual conto io teneva Stephenson e come dovesse rimanere meravigliato al leggere quel suo giudizio, pochi anni dopo. Come mai avrei potuto sognare che doveva tacciare anch'io d'assurdo e contrario alle più volgari leggi di natura, una sua asserzione? E tale è il caso. Perchè si avverasse quanto asserì converrebbe che si rinnovasse quotidianamente il miracolo di Mosè. Voi sapete che il Mar Rosso ha maree molto alte, in confronto al Mediterraneo e si alzano fino a m. 1.50 sulla comune media marea. Or ei converrebbe che quando il mar Rosso sta per entrare nel Canale una voce onnipotente gli dicesse: « Fermati o mar Rosso; tu vuoi entrare colla tua alta marea nel Canale, ma vorrai anche sortirne colla bassa, ma questo renderebbe impossibile lo stagnarsi delle acque, come asserisce Stephenson. Per quella via di 100 metri di larghezza il mar Rosso versa ogni giorno molti ma molti milioni di metri cubi di acqua nel canale ogni ventiquattrre, e li ritira; or come si poteva dir sul serio che l'acqua avrebbe stagnato? No, io non ammetto nè ho creduto mai, che quell'uomo di genio pronunciasse quel giudizio, credendovi ei stesso. Trascinato da Palmerston ad ajutarlo colla sua grande autorità, lo volle assecondare nel tentativo di impedire che la società pel canale si for-

masse; se riesciva, il successo avrebbe sanzionato ogni argomento più o meno buono, ogni atto più o meno legale; il gran principio regolatore se non di tutti, ma certo della gran parte dei giudizi umani che chi ha vinto, ha sempre ben vinto, si sarebbe applicato all'atto pratico e non si parlerebbe più del canale. Ma anche Palmerston fece il conto senza l'oste, come suol dirsi, e questa volta vi furono più osti, e si chiamano la Francia, Lesseps e Napoleone III. La prima col suo denaro, il secondo con la sua attività, il terzo colla sua potente volontà sventarono ogni ostacolo; il canale si fece o dirò più esattamente, si fa e si aprirà alla fine dell'anno prossimo salvo casi imprevedibili ».

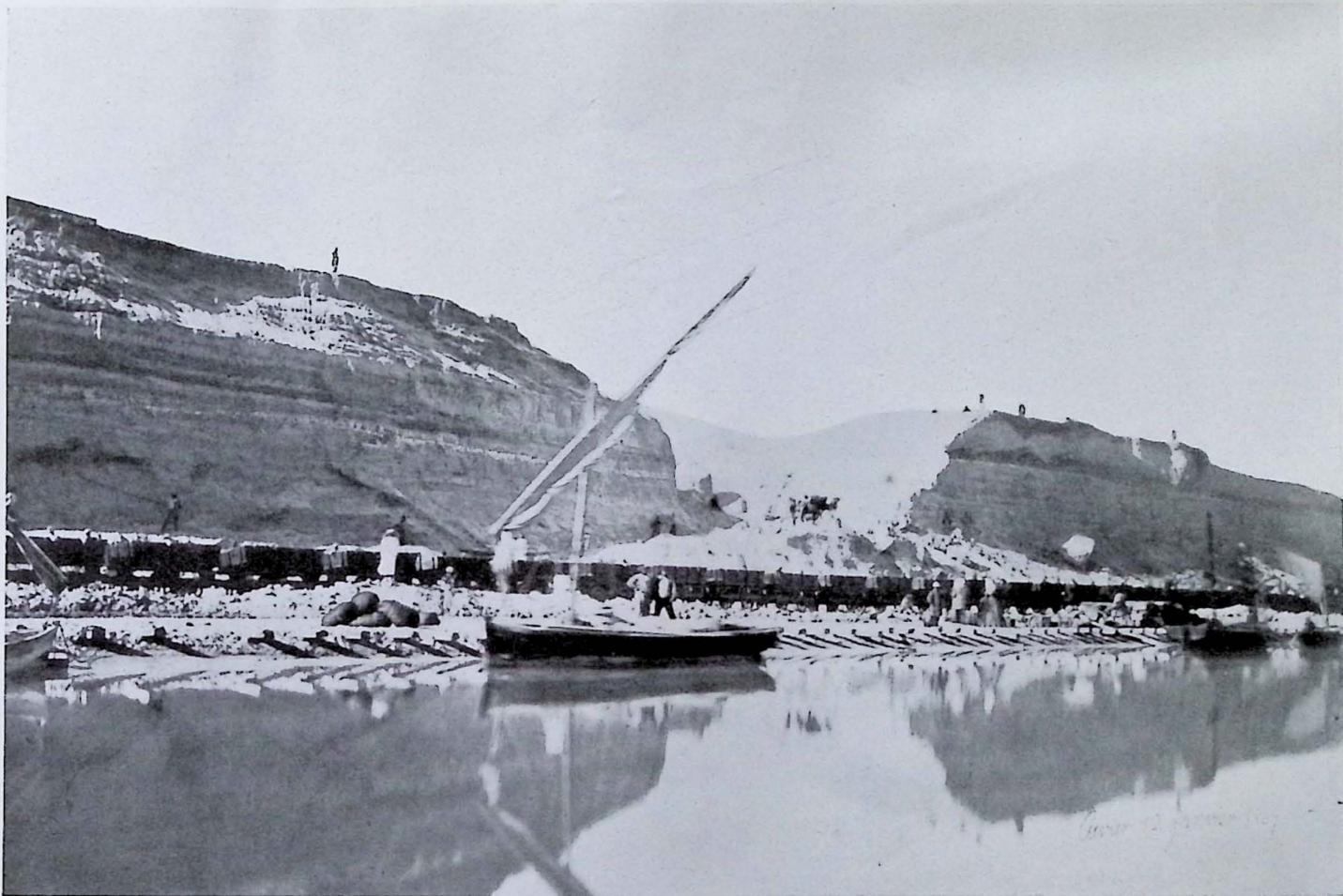
Fra gli osti, come si vede, il Torelli dimenticava in quel momento il più valente di tutti, il Paleocapa, perchè trattandosi di distruggere un madornale errore scientifico, ci voleva uno scienziato, e nè Lesseps nè Napoleone III lo erano.

Il quinto Parallello offre al lettore — sempre nelle pagine introduttive — alcuni dati interessanti di carattere amministrativo e finanziario, e mette in relazione il progresso dei lavori con l'opposizione inglese, come per provare una volta di più a noi che era prevalente in questo italiano la forza dello spirito. La forza contraria si tramutava, attraverso la tenace volontà dei costruttori, in un coefficiente di maggiore risultato. Il Parallello è completato questa volta da una statistica del commercio di Trieste con l'Egitto nel biennio 1866-67. Nel settimo Parallello il Torelli si indugiava ad illustrare i preparativi che le nazioni europee stavano allora facendo (1868) in previsione del compimento del Canale; naturalmente si occupava anche dell'Italia ufficiale, rilevando che poco o nulla di concreto essa faceva. A complemento di questo parallello leggiamo una dissertazione di confronto fra la marina a vela e la marina a vapore, studiate nelle loro future sorti in dipendenza dal compimento del Canale, nonchè la storia della sentenza arbitralmente pronunciata da Napoleone III intorno alle difficoltà insorte fra la Compagnia e il Vicerè a proposito della abolizione del lavoro obbligatorio, il 6 luglio 1864.

Il più importante dei Paralleli è certamente l'ottavo, come già ho avvertito, perchè è seguito da uno scritto intitolato: « *Il traforo del Cenisio, il canale di Suez e Pietro Paleocapa* ». Porta la data del 18 Aprile 1869, dunque è

posteriore alla morte del Paleocapa ed anteriore di sei mesi all'inaugurazione del Canale di Suez. Del dolore per la morte del grande amico vibra appunto la introduzione dello scritto del Torelli che, dopo aver dichiarato come nel computo della feconda anzi favolosa attività del Paleocapa entrassero anche le due opere gigantesche del Cenisio e di Suez, passa a trattarne con amore e insieme con rara precisione di notizie. L'estrema rarità bibliografica dei *Paralleli* del Torelli e la opportunità di far meglio conoscere la figura del Paleocapa; ora che tanta parte del suo carteggio inedito lo porta in primissimo piano fra gli autori dell'impresa di Suez, mi consigliano di riprodurre dalla memoria del Torelli le parti sostanziali. Esse costituiscono anche una lettura interessante e vivace, oltrechè un magnifico contributo alla biografia del Paleocapa. Il Torelli incomincia dal tributare un grande elogio a Carlo Alberto, al quale si deve la prima idea del traforo delle Alpi:

« *L'idea madre, il concetto ardito, gigantesco, di far sparire le Alpi rapporto alla facilità di comunicazione, di domarle con una strada ferrata, appartiene ad un monarca, e si può dire con tutta ragione, che fu idea sovrana in ogni senso; essa appartiene al Re Carlo Alberto, al grande, al vero iniziatore della indipendenza italiana, ed io ci tengo a ripeterlo ogni volta che mi si presenta l'occasione, poichè la riconoscenza è un obbligo anche per le popolazioni e per le nazioni, ed è bene che in Italia si sappia quanto si deve, anche sotto tale rapporto, a quel principe.* Certo vi ebbe dietro di lui un oscuro privato, certo Medail di Bardonecchia, che vagheggiando nella solitudine della sua alpestre dimora l'idea di una grande galleria fra il Piemonte e la Savoja, si pose a studiarne tutti i passi, e gli risultò che la più breve linea l'offriva precisamente il così detto colle di Frejus a poca distanza da Bardonecchia, perforando il quale si sarebbe sboccato nella valle dell'Arc presso Modane. Ei comunicò questa sua idea a Carlo Alberto e la fece poi palese in un opuscolo che si stampò a Lione nel 1841. Strano a dirsi, non pochi anni prima che si aprisse il più breve tronco di strada ferrata nei suoi stati (Torino, Moncalieri, Settembre 1848), quell'uomo vagheggiava il piano il più gigantesco che sia possibile immaginare in materia di strade ferrate, quello di vincere le Alpi dal lato d'oriente ed occidente, ed in epoca nella quale le strade ferrate erano, sul continente, se non nella prima infanzia, certo nella prima giovinezza, ed in Italia si contavano pochissimi chilometri. Molti, ma molti pregiudizi



RAMPA DI EL GUISR

Da fotografia eseguita nel 1867 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

regnavano ancora; piccolo era il numero di quelli che apprezzavano al vero l'importanza, ed è la cosa più positiva che Carlo Alberto era personalmente dei più avanzati. Quando nel 1843 ei fece venire dal Belgio il distinto ingegnere Maus, lo incaricò anche dello studio della questione della congiunzione colla Savoja. Maus percorse i passi con Medail e si convinse che quello indicato dallo stesso era a preferirsi, e lo propose a Carlo Alberto per la sua scelta definitiva, e vi aggiunse qual mezzo per eseguire la gran galleria una sua macchina perforatrice. Il re ordinò al suo ministro dell'interno (Desambrois), che allora riuniva anche la qualità di ministro dei lavori pubblici, di occuparsene, e desso poneva nel bilancio 1846 del piccolo, ma coraggiosissimo Stato Sardo, la somma di Lire 450.000 per gli esperimenti a farsi colla macchina Maus, non già su piccola scala, ma all'ingresso della galleria stessa di Bardonecchia, sì che la prova riuscendo, dava iniziamento ai lavori effettivi. I grandi avvenimenti politici, i quali, se anche scoppiarono solo due anni dopo, già allora si preparavano, fecero sospendere quel progetto. Furono poi quei medesimi che nel Luglio 1848 condussero in Piemonte il Paleocapa coll'onorevole missione di recar il voto di annessione delle Province Venete al Piemonte. Tutti conoscono già gli avvenimenti successivi, e sui quali io non mi soffermerò. Paleocapa, già ben noto anche in Piemonte, fu chiamato poco dopo il suo arrivo a far parte del ministero Casati. Dopo la breve durata di quello, egli entrò nel corpo del Genio civile quale ispettore onorario; ed in tale qualità lo troviamo appunto nel 1849 occuparsi del grande tema del passaggio alpino fra il Piemonte e la Savoja.

Eccomi dunque pienamente in argomento: Paleocapa ed il traforo del Cenizo.

Il ministro dei lavori pubblici del Ministero Pinelli, comm. Galvagno, proseguendo sempre nella grande idea di Carlo Alberto, aveva nominata una Commissione per esaminare il progetto presentato dall'ing. Enrico Maus del traforo delle Alpi, onde poter attivare la comunicazione dell'Italia colla Francia, mediante una strada ferrata attraverso la Savoja. La Commissione, dopo avere avute le più ampie spiegazioni dall'autore del progetto, dopo aver nominata una sub-Commissione, che s'occupasse anche de' dettagli, sceglieva il Paleocapa a relatore e desso presentava il 24 Ottobre dello stesso anno, il suo rapporto. È documento importantissimo. Il progetto Maus essendo steso in fran-

cese e la discussione seco lui avendo avuto luogo in francese, così anche il rapporto fu steso in quella lingua. Siccome si trattava di giudicare un determinato meccanismo, un sistema nuovo per attivare la gran galleria, così è evidente che le due questioni della possibilità dell'esecuzione d'una simile opera e quella del mezzo da impiegarsi, sono confuse l'una coll'altra, formano un tutto. Più tardi ragioni, che qui non importa l'addurre, fecero poi cambiare il mezzo e sostituire al sistema *Maus*, il sistema de' tre ingegneri *Sommeiller, Grandis e Grattoni*.

Ma a noi è lecito il separare le due questioni. La possibilità in genere di fare una galleria di 12,900 metri a traverso delle Alpi senza l'aiuto dei pozzi a 1600 metri sotto il vertice della montagna, e la possibilità di ottenere tale intento con quel determinato mezzo.

Non conviene dimenticare oggi, vent'anni dopo, che molti e non già uomini digiuni della scienza, il cui parere non poteva aver peso alcuno, ma scienziati ben noti, negavano la possibilità in genere, nè qui importa del pari accennar le ragioni che del resto trovansi in più memorie stampate. Se dunque oggigiorno, non può aver un interesse che per le persone dell'arte, ciò che nel rapporto si dice della macchina *Maus*, che *Paleocapa* e la Commissione ritenevano che avrebbe anch'essa raggiunto lo scopo grandissimo, sempre vivo per tutti è l'interesse del rapporto per la soluzione del quesito in genere.

Se il rapporto di *Paleocapa* non recasse firma e si desse a leggere a persona che è famigliare a' suoi scritti, tosto ne indovinerebbe l'autore, tanto esso ha l'impronta caratteristica dei suoi lavori: la logica, la chiarezza, l'assenza d'ogni disgregazione inutile all'argomento e le conclusioni ben precise. Ei finiva propnendo l'approvazione del piano con leggerissime modificazioni. Proponevasi pure di sottoporre la legge relativa al Parlamento, chiedendosi di allogare un fondo di L. 720.009 per incominciare i lavori.

Per quanto grande fosse però il coraggio dei reggitori del piccolo stato, le condizioni economiche dello stesso, nei primi anni della sua costituzione politica, non permisero che si desse seguito al progetto. Lo stesso *Paleocapa* entrato nel ministero *D'Azeglio*, pochi giorni dopo ch'aveva steso quell'importante rapporto, convenne nell'opportunità, o diremo necessità, di dover soprassedere; poichè egli ministro dei lavori pubblici, sarebbe stato precisamente chiamato a dar corso a quel grande progetto.

Ben lo diede però indirettamente, poichè cominciò a proporre la strada ferrata da Torino a Susa, che, costruita nel 1853 e nei primi mesi del 1854, venne aperta nel maggio di detto anno. Il progetto di Carlo Alberto era sempre tenuto vivo e quand'anche quel tronco di 50 chilometri già fosse cosa utile per sè stessa, era in pari tempo un principio del gigantesco concetto ».

Il decimo *Parallelo*, letto dal Torelli il 23 Gennaio 1870 e che avrebbe dovuto essere l'ultimo, mentre fu poi seguito l'anno dopo da un'Appendice, narra le feste dell'inaugurazione ufficiale del Canale di Suez, avvenuta il 17 Novembre 1869.

Con la pubblicazione periodica dei *Paralleli* il Torelli non si ricollegava soltanto, come ho già accennato, alla nota del Menabrea presentata all'Accademia delle scienze francese, nel 1858, ma dava anche maggior credito alle assennate considerazioni esposte da Felice Garelli nella pubblicazione: « *La sezione dell'Istmo di Suez e la perforazione delle Alpi Italiane* », edita a Torino nel 1864 e dedicata al Paleocapa, che infatti ne tratta più volte nelle sue lettere di quell'anno al Torelli⁽¹⁾. Questo abbracciava i termini del problema in un modo più completo ed unitario del Garelli perchè non si limitava a studiare i vantaggi che le due gigantesche opere avrebbero arrecato all'Italia, ma ne seguiva passo passo gli sviluppi con un criterio comparativo che metteva in primo piano la forza di volontà dei dirigenti e l'energia degli operai. Oggi anche il volume del Garelli è pressochè irreperibile, come moltissime altre opere fondamentali sul Canale di Suez, ma meriterebbe ancora d'essere studiato, specialmente nella parte che riguarda l'avvenire del Mediterraneo in dipendenza dal compimento delle due opere. Il Mediterraneo — che il Garelli ricordava essere stato un lago italiano sotto il dominio dei Veneziani, dei Genovesi e dei Pisani — stava per divenire « il gran lago del mondo ». Che sarebbe avvenuto dell'Italia una volta ricomposta a nazione? « Darà essa, come Venezia, l'anello di sposa al suo triplice mare? O ne dividerà pacificamente l'impero fra le nazioni sorelle? O paventerà di spingersi nel largo dei mari e degli oceani, mal sicura di ritrovarsi la via segnata già da' suoi grandi navigatori? Sta in lei l'essere ancilla o regina ».

⁽¹⁾ Torino, Franco, 1864. Si vedano in modo speciale i capitoli della parte II.

Ancella o regina! Era il dilemma che si dibatteva anche nel cuore, più che nella mente, di Luigi Torelli. Oggi l'Italia mussoliniana ha risolto il dubbio e marcia verso quel dominio del Mediterraneo che le è dovuto, come alla nazione che nel Mediterraneo ha compiuto nei secoli cose veramente grandi.

* * *

Non certo coi *Paralleli* poteva cessare la attività del Torelli come storografo dell'opera del Canale di Suez, perchè egli fece loro seguire parecchi altri scritti, ancora sulla navigazione a vela nel Mar Rosso (1871), una interessante *Descrizione di Porto Said, del Canale marittimo e di Suez*, tolta nel 1869 dall'opera: *La guida del navigante nel Mar Rosso* di R. Moresby, mentre poi tutte le sue lettere, qui da me raccolte tesoreggiando anche quelle già edite dal Manfredi, fremono del più vivo interesse per l'opera che aveva trovato in lui il propagandista più convinto, più tenace, quasi implacabile! Bellissima la sua lettera del 10 Settembre 1869 al Gioja.

« Caro Gioja,

è il caso di fare dei calambours col vostro nome. Che gioja davvero deve essere quella di avere preso molta parte in quest'ora gravissima dell'opera comune! Venga o non venga l'Imperatrice, il 17 Novembre sarà un gran giorno. Io sono deciso a venire, se ostacolo insuperabile non mi attraversa. Vi mando il mio IX Parallello. Sono forse il più costante amico che abbia in Italia (intendi del Canale di Suez) e il più fermo nella fede dello stesso Paleocapa. Ma quanto godrei di più se ancor vivesse quell'uomo di genio, pratico, grandissimo! Ma così Dio volle, pazienza! Arrivederci.

Aff. Vostro

L. TORELLI »

Questa lettera unisce in un gruppo cementato dalla reciproca stima ed affetto tre dei più grandi benemeriti del Canale di Suez: Paleocapa, Torelli, Gioja.

Dove erano in quei giorni il Palmerston e lo Stephenson? Essi erano morti, il primo del 1865, il secondo del 1859, ma altri avevano raccolto la loro

consegnava e lavoravano per assicurare all'Inghilterra i vantaggi del Canale così pertinacemente ostacolato.

* * *

Di un altro italiano benemerito propugnatore del Canale di Suez è necessario ricordare il nome: il Prof. G. F. Baruffi, dell'Università di Torino. A lui spettò il compito di far sentire la voce dell'Italia nei Congressi scientifici stranieri.

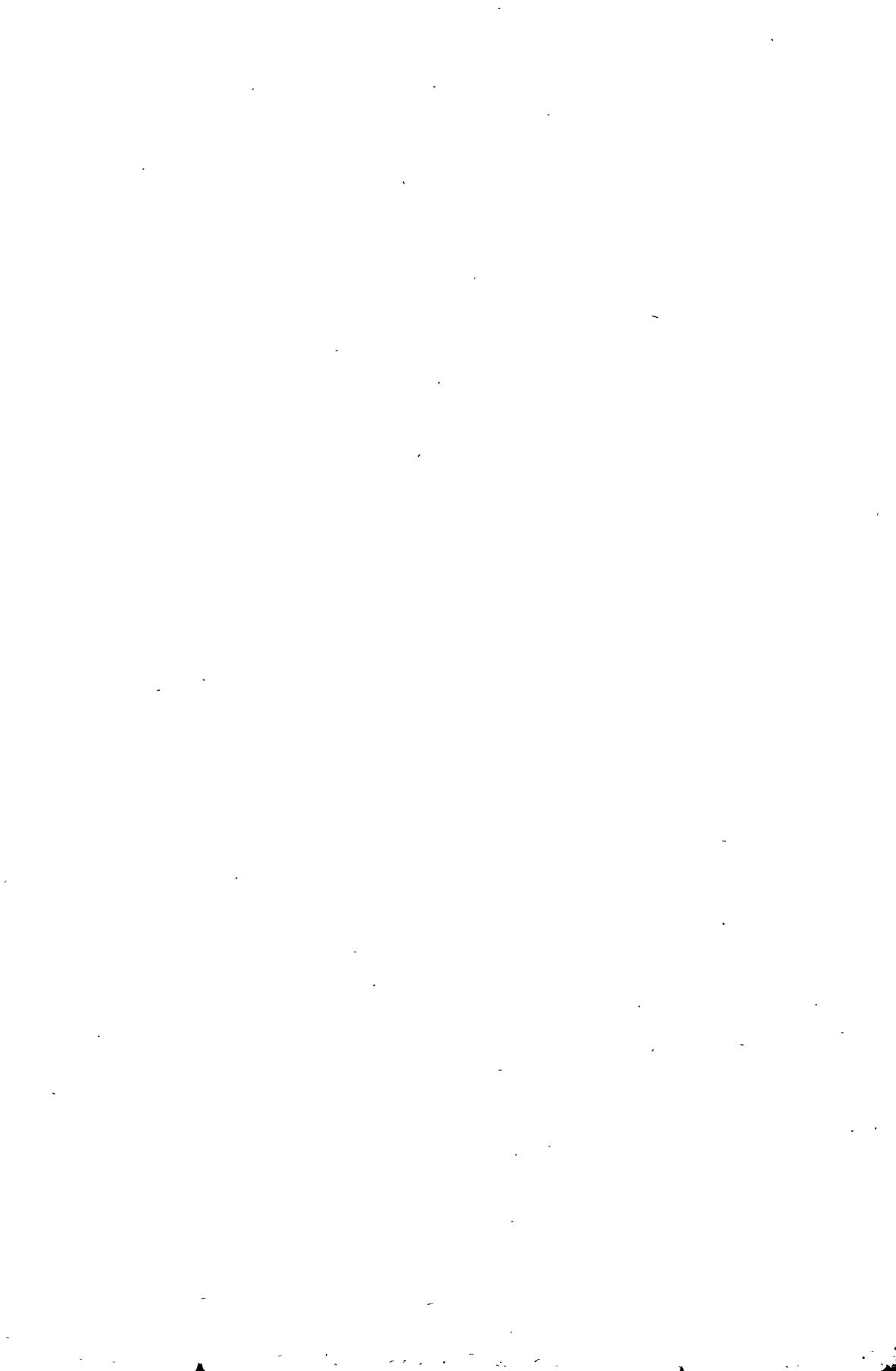
Il 3 Settembre 1856 parlava nel Congresso Scientifico di Francia, a la Rochelle, benchè la questione di Suez non fosse all'ordine del giorno, e sollevava « *le plus ardente enthousiasme* », come dice il resoconto del Congresso, meritando che il discorso venisse riprodotto dal *The International*. L'11 Febbraio 1857 pubblicava sulla *Gazzetta piemontese* un notevole articolo sulle *Comunicazioni internazionali e l'Istmo di Suez*, e in una serie di conferenze tenute in quell'anno a Torino illustrava lo stato tecnico, finanziario e politico della grande impresa ⁽¹⁾. Nel Congresso di quell'anno a Grenoble, dopo un magistrale discorso del Baruffi, veniva votato, su sua proposta, un ordine del giorno che così concludeva: « *Le Congrès scientifique de France... déclare qu'il hâte de tous ses voeux le moment où... les obstacles qui entravent cette noble entreprise seront enfin aplani par une politique éclairé et bienfaisante* (2). Analogà condotta teneva lo scienziato torinese nel Congresso Scientifico francese del 1858 ⁽³⁾ e negli anni seguenti, finchè in quello di Saint-Etienne, del 1862, il Presidente del Congresso ringraziava il Baruffi per aver prestato il concorso della sua attività e della sua intelligenza all'opera del Canale di Suez, appoggiandola per sette anni in tutti i Congressi scientifici di Francia ⁽⁴⁾. Anche stavolta con questo elogio veniva riconosciuta la costanza italiana nel difendere una impresa nobile e altamente civile.

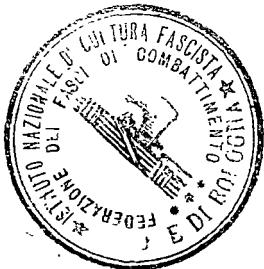
⁽¹⁾ V. *Journal*, 1857, p. 169, 210, 250, 287, 303, 336.

⁽²⁾ V. *Journal*, 1858, p. 355, 389, 437.

⁽³⁾ V. *Journal*, 1858, p. 446, 473, 490, 515.

⁽⁴⁾ V. *Journal*, 1862, p. 299 e segg.





CAPITOLO VI.

IL CANALE DI SUEZ E LA STAMPA ITALIANA CONTEMPORANEA AI LAVORI (1855-1869) L'OPINIONE PUBBLICA



Lo studio dei giornali contemporanei ai lavori del canale di Suez, compresi in tale periodo anche gli anni dal 1856 al 1859 che furono quelli in cui si gettarono le basi dell'impresa, dimostra che l'Italia fu il paese in cui fino dal principio il Canale di Suez trovò la più fervida, sincera e pugnace difesa da parte della stampa quotidiana e periodica. Si pensi alla singolare evidenza di questo fatto: l'Italia non esisteva ancora politicamente come nazione unita, e già dal 1855 al 1861 dava prova della più grande concordia e della più decisa volontà nell'unire gli sforzi giornalistici d'ogni parte della Penisola per sostenere una iniziativa d'interesse europeo e mondiale. Quand'anche l'Italia non avesse dato alla realizzazione dell'idea altro corso che questo, ne avrebbe sempre dato uno di inestimabile valore perché il giornalismo italiano fu concorde, sempre favorevole, mentre il giornalismo estero, anche il francese, si suddivise spesso in opinioni discordi.

Parecchie delle lettere qui raccolte riguardano Ugo Calindri e il suo *Bullettino dell'Istmo di Suez*, anzi fanno la storia dell'origine del giornale e danno ragione della sua cessazione alla fine del 1859 ⁽¹⁾.

Il trattamento fatto dal Lesseps al Calindri non dovette essere molto corretto, se, come risulta dalle lettere del 16 Novembre 1858 e 15 Agosto 1860, il Lesseps, prima di intimare la cessazione del *Bullettino* per ragioni di economia, ridusse arbitrariamente della metà il pattuito compenso di lire 6000

⁽¹⁾ Si vedano i documenti alle date 25 Luglio 1856, 16 Dicembre 1858, 15 Agosto 1860, 31 Ottobre, 16 e 31 Dicembre 1863.

annue al Calindri, senza che il Paleocapa e il Torelli riuscissero a fargli cambiare parere.

Il *Bullettino* pubblicava studi originali ed organici, dava gli Atti ufficiali della Compagnia, si modellava sul *Journal*. Avveniva fra le due riviste un continuo scambio di rubriche. Potrebbe dare materia di studio interessante, specialmente per le rubriche *Opinione Universale*, *Rivista della stampa italiana*, *Italia, Inghilterra, Favore per l'impresa*, *Stati mediterranei*, *Ferrovie*, *Aertura dell'Istmo*. Quanto ai collaboratori della Rivista converrebbe vedere sotto le voci: Paleocapa, Baruffi (¹), Torelli, Lampertico, Calindri, Conrad, Desplacces, Lange, Lesseps, Scarabelli, Zucchi.... Da queste rubriche apprendiamo che nel V Congresso operaio tenutosi in Voghera nel 1857 era stato votato un caldo incoraggiamento ai promotori del Canale. Nel VI Congresso poi, tenuto in Novi dal 22 al 24 Ottobre 1859, Mauro Macchi fece votare un solenne plauso agli iniziatori del Canale di Suez, plauso che il Macchi commentava con queste parole: «Così i soldati del lavoro mostraron anco in questa, come già in troppe altre occasioni, quanto sappiano apprezzare e presentire i vantaggi morali e materiali della grande impresa, assai più che non altre classi di cittadini, le quali avrebbero pur l'obbligo di sapersi mostrare meglio istruite e sollecite del pubblico bene». Nell'XI Congresso dell'Associazione Agraria degli Stati Sardi, tenutosi in Voghera nel Settembre 1857, era stato votato un ordine del giorno, proposto dal Prof. Luciano Scarabelli. E voti pur formularono molte Camere di Commercio.

Il *Bullettino dell'Istmo di Suez* era fatto bene, con metodo, corredata da indici sistematici che ne rendono agevole e feconda la consultazione. Cessato alla fine del 1859, sappiamo che il Paleocapa accarezzò l'idea di un nuovo giornale, ma non potè trovare i mezzi per la fondazione, forse perchè il Canale era ormai entrato nella fase della sua realizzazione e veniva a mancare l'interesse, anche polemico, che aveva dato argomenti inesauribili alla stampa italiana e straniera. Riuscì invece il Torelli a fondare nel 1864 il giornale *Il Canale di Suez*, di cui ho dato larga notizia nel capitolo precedente.

(¹) Il *Journal...* a datare dal 1857 pubblicava frequenti recensioni dei discorsi dell'Ing. Baruffi.

L'opposizione da parte dell'Inghilterra è uno dei temi fondamentali della propaganda giornalistica italiana. Per uno di quei fenomeni che sembrano a tutta prima non avere una ragione molto evidente, la campagna giornalistica italiana in favore del Canale di Suez ebbe uno dei suoi centri più importanti in una non grande città d'Italia, Ferrara, dove la *Gazzetta di Ferrara* e l'*Incorraggiamento* furono sempre sulla breccia dell'opposizione all'opposizione britannica. Forse per i rapporti commerciali e politici sempre esistiti fra Ferrara e Venezia? Chi volesse avere una prova di questo fatto non avrebbe che da consultare le annate del *Bullettino* e del *Journal*, specialmente negli anni 1857 e 1859, che furono i più combattivi da parte degli oppositori inglesi e dei loro contradditori italiani. Nel *Journal* la rubrica *Revue de la presse* è di grandissimo interesse, perchè vi è data sempre molta importanza alla stampa italiana, elencata al primo posto. Il 10 Luglio 1856 la rivista francese tributava alla stampa italiana questo elogio:

« *La prompte intelligence de l'Italie a mesuré dès le premier moment la grandeur de cette entreprise. Sur cette question, tous les antagonismes de localités ont disparu comme tout dissensément d'Etat à Etat: Gênes est d'accord avec Venise et Trieste. Les organes officiels écrivent à Milan comme s'exprime à Turin l'opinion publique: Gênes et Venise ne rivalisent plus que pour réclamer chacune leur part d'association à la Compagnie.* »

Quando alla Camera Britannica R. Stephenson sferrò la sua famosa offensiva fondata sull'assurdo spauracchio del lago stagnante, il *Journal* fu lieto di mettere in evidenza l'ardore con cui i giornali italiani partirono in breccia contro lo scienziato inglese e si espresse in questi termini:

« *Nos lecteurs savent déjà quels défenseurs zélés le canal de Suez possède dans les journaux italiens, surtout ceux du nord de l'Italie; où les ports de Gênes et de Venise se préparent avec ardeur pour la nouvelle ère qui va s'ouvrir au commerce universel. Le nombre de nos amis ne cesse pas d'augmenter; aujourd'hui nous pouvons mettre sur la liste le journal la Sferza, dont l'abîle directeur le chevalier L. Mazzoldi, un des meilleurs écrivains de l'Italie, ouvre avec empressement ses colonnes à notre excellent ami M. Bozoli, en le rémerciant de son article et en exprimant l'espérance qu'il continuera de lui envoyer ses travaux. Nous, de notre côté, nous rémercions M. Mazzoldi du concours*

qu'il nous prête à l'aide de son journal, et nous espérons que tous les voeux et les espérances de la presse italienne se réalisent promptement et pleinement. Quant à l'article de M. Bozoli, il réfute les affirmations de M. Fitz-Gerald dans la Chambre des communes et le fameux discours de M. Stéphenson. « C'est ainsi, dit-il, que les choses se sont passées le 1^{er} Juin dans la Chambre des Communes ». L'oracle a parlé, et les dévots se mettent à genoux. Personne n'élève la voix contre ses erreurs, ses omissions, ses assertions à tort et à travers, et son opinion pitoyable et insoutenable peut être invoquée comme une autorité sans appel. A dire vrai, l'Angleterre agit trop impérieusement envers le continent; et selon nous, il aurait été plus sage de ne pas immoler avec si peu de façon les profondes études de tant d'ingénieurs illustres, le caractère, la réputation et l'honneur de tant de savants, tant d'académies, tant d'administrateurs de premier rang, sur l'autel superstitieux de M. Stéphenson.

Il semble que certains partis en Angleterre cherchent les occasions de se montrer orgueilleux, insolents envers l'Europe. Les sentiments de cette arrogance ferment à présent dans les affaires du continent, et on dirait que certains Anglais s'efforcent de le faire entrer aussi dans les classes éclairées et régnantes. L'attitude de la majorité de la Chambre des Communes en a donnée la preuve la plus claire. Les Anglais ne comprennent pas combien un tel spectacle est propre à irriter les esprits les plus calmes, les plus impartiaux et les plus élevés du continent ».

La Gazette de Ferrare du 16 Juillet contient aussi un long et remarquable article de M. M. G. Bozoli sur la discussion du 1^{er} juin dans le sein du Parlement anglais. L'auteur réfute avec force les arguments de lord Palmerston, et surtout ceux de M. Stéphenson. Il termine en annonçant le voyage de M. Ferd. de Lesseps en Egypte par Trieste ».

Riprodurre dai giornali italiani le ragioni attraverso le quali si svilupperono tutti gli argomenti pro e contro la grande impresa, significherebbe affrontare una trattazione piuttosto monotona.

Sembra invece possa riuscire più interessante il seguente elenco dei giornali italiani che dal 1856 al 1869 si fecero sostenitori del Canale di Suez, disposti in ordine alfabetico.

I competenti apprezzeranno certamente questo catalogo, molto semplice nel

suo apparato esteriore, ma frutto di un grande e paziente lavoro, fatto con la mente sempre rivolta al fine di documentare come l'Italia sia stata in prima linea anche nel creare una opinione pubblica favorevole alla grande impresa. Il catalogo costituisce anche un contributo alla storia del giornalismo italiano, e comprende ben 121 voci che, riferendosi ad un lasso di tempo limitato (1855-1869), danno un quadro interessante dello sviluppo del giornalismo italiano.

ELENCO DEI PRINCIPALI GIORNALI ITALIANI SOSTENITORI
DELL'ISTMO DI SUEZ, DAL 1856 AL 1869.

- Annali commerciali marittimi della Compagnia commerciale di Roma
Annotatore (L') Friulano
Araldo (L') - Lucca
Armonia (L') - Torino
Artiere (L') - Regno Lombardo Veneto (Venezia)
Avvenire (L') - Nizza
Atti del I. R. Istituto Veneto
Atti del R. Istituto Lombardo
Atti della R. Accademia di Torino
Atti del Museo di scienze e lettere - Napoli
Atti dell'Accademia delle scienze - Napoli
Avvisatore (L') Alessandrino
Avvezzatore (L') Mercantile
Bollettino dell'Istmo di Suez - Torino
Buon (Il) senso - Stato Sardo
Canale (Il) di Suez - Torino
Commercio (Il)
Corriere del Lario - Como
Corriere delle Marche
Corriere d'Italia
Corriere mercantile di Genova
Corriere mercantile - Sardegna

Correspondance scientifique de Rome pour le progrès des sciences
Credente (Il) - Stati Sardi
Cronaca (La)
Cronista (Il) - Stati Sardi
Diario (Il) Savonese
Diario Toscano
Diritto (Il) - Torino
Distributore (Il) - Modena
Donna (La) - Regno di Sardegna
Eco (L') della Brianza
Eco d'Italia (L') - New York
Economista (L')
Egitto (L') - Stati Sardi
Enciclopedia Contemporanea - Fano
Espero (L') - Torino
Età (L') presente
Ferroviario (Il) - Milano
Fa per tutti (Il), almanacco di Piacenza
Fischietto (Il) - Stati Sardi
Gazzetta popolare di Cagliari
Gazzetta di Ferrara
Gazzetta di Genova
Gazzetta Ufficiale di Venezia
Gazzeta Officiale di Milano
Gazzetta di Novi
Gazzetta di Palermo
Gazzetta di Parma
Gazzetta del Popolo
Gazzetta Piemontese - Torino
Gazzettadi Savoia (francese pubblicata in Italia)
Gazzetta di Trieste
Gazzetta ufficiale di Venezia
Giornale delle arti e delle industrie - Torino

- Giornale dell'Associazione agraria degli Stati Sardi
Giornale di Catania
Giornale delle strade ferrate - Roma
Giornale di Roma - Stato Pontificio
Giornale del Regno delle Due Sicilie
Giornale di Roma
Giornale ufficiale di Sicilia - Palermo
Guida (La) del popolo - Bastia (Corsica)
Ichnusa (L') - Stato Sardo
Incoraggiamento (L') - Ferrara
Indipendente (L') - Torino
Indicatore (L') bisantino (giornale italiano di Costantinopoli)
Industriale (L') di Genova
Industria (L') di Napoli
Inventore (L') - Stato Sardo
Iride (L') di Napoli
Italia (L') del popolo
Italie (L') (giornale francese pubblicato in Italia)
Mediterraneo (Il) - Malta
Messaggieri (Il) lombardo
Messaggieri (Il) popolare - Malta
Messaggero (Il) di Modena
Mondo (Il) letterario - Stato Sardo
Moniteur (Le) savoisien (giornale francese pubblicato in Italia)
Monitore (Il) toscano
Movimento (Il) - Genova
Museo (Il) di scienze e di letteratura - Napoli
Nizzardo (Il) - Stato Sardo
Opinione (L') - Torino
Osservatore (L') triestino
Osservatore (L') del Trasimeno
Paese (Il) - Stato Sardo
Parenesi politica - Stato Pontificio

- Piceno (Il) - Stato Pontificio
Politecnico (Il) Repertorio mensile di studi applicati alla prosperità e coltura sociale - Milano.
Giornale dell'Ingegnere Architetto civile ed industriale - Milano
Pontida (Il)
Portafoglio (Il) maltese
Progresso (Il) d'Egitto
Ragione (La) - Stato Sardo
Repertorio d'Agricoltura e di Scienze economiche - Stati Sardi
Revue franco-italienne - Piemonte
Riscatto (Il) - Sardegna
Risorgimento (Il)
Rivista Contemporanea - Torino
Rivista Enciclopedica - Torino
Rivista (La) Euganea
Rivista dell'inventore
Rivista settimanale - Stato Pontificio
Rivista Veneta
Rivista (La) - Giornale commerciale - Livorno
Rollente (I) - Stato Sardo
Saggiatore (Il) Stato Sardo
Sferza (La) - Venezia
Specola (La) d'Italia
Spettatore (Lo) egiziano del Cairo
Staffetta (La) - Torino
Statuto (Lo) - Cagliari
Tecnico (Il) - Stato Sardo
Tempo (Il) - Stato Sardo
Tribuna (La) - Stato Sardo
Unione (L') - Torino
Vero (Il) amico del Popolo - Stati Pontifici
Vespa (La) - Voghera

Vessillo (Il) della libertà - Vercelli

Voce (La) della Libertà

Voce (La) del progresso commerciale - Torino

* * *

L'interessamento dell'opinione pubblica italiana non si limitò a trovare manifestazioni interessanti e sincere attraverso i giornali, ma si espresse anche in molte altre forme. Si potrebbe studiare ad esempio il progressivo interessamento delle Camere di Commercio, interessamento che nel 1865 spinse ad inviare un gruppo di rappresentanti in visita ufficiale ai lavori del Canale. Si potrebbero studiare le iniziative dei vari Porti italiani in previsione dell'apertura dell'Istmo, e in questo caso meriterebbe particolare attenzione la proposta Lattes del Maggio 1867 per la costituzione di una Società di navigazione a vapore per il servizio diretto da Venezia a Suez, progetto che riscuoteva l'approvazione immediata del Paleocapa il quale il 28 Giugno 1867 ne scriveva calorosamente al Torelli. Alla linea di navigazione diretta Venezia-Alessandria si riferiscono appunto le lettere di Pini Bey al Torelli ⁽¹⁾. Venezia fu anche delle più pronte a rispondere all'appello per le sottoscrizioni ⁽²⁾, come fu pronta Savona ⁽³⁾. Fin dal 1858 gli studiosi italiani di diritto internazionale portavano il loro contributo allo studio della neutralizzazione del Canale di Suez e del suo regime internazionale. Nè fra le prove di vivo interessamento per la realizzazione della grande impresa fu certo trascurabile quella che è pur documentata dal presente carteggio, cioè l'aver gli Italiani rilevato nel 1862 i disordini amministrativi del Canale di Suez. Questi disordini portarono il 25 Ottobre alle dimissioni dell'ingegnere italiano Gabussi, addetto ai lavori del Canale.

Sunt lacrimae rerum! È vero. Ma è certo notevole che la collaborazione italiana abbia saputo manifestarsi anche in questa forma tutta morale, cioè nel

⁽¹⁾ 16 Ottobre 1867, 27 Aprile 1868, 19 Agosto 1869.

⁽²⁾ 9 Ottobre 1858.

⁽³⁾ 29 Ottobre 1858. Si veda anche il recentissimo scritto di SILIO MANFREDI sui *Sottoscrittori italiani* nella *Rassegna Storica del Risorgimento*, 1936.

rompere l'a responsabilità con gli amministratori malaugurati o disonesti, mantenendo così assolutamente immacolato il buon nome degli Italiani.

* * *

Il lettore può ora seguire, attraverso l'imponente massa dei documenti qui raccolti, le fasi della collaborazione italiana alla « più grande impresa del Secolo XIX » e giudicare quanto essa meriti di essere rivendicata alla storia per pesare su una più equa regolamentazione delle norme e dei privilegi internazionali relativi al Canale di Suez, che ben può definirsi una grande via aperta alla civiltà e al commercio mondiali dal genio e dalla volontà degli Italiani.

PARTE II

CARTEGGIO

PIETRO PALEOCAPA - CONTE LUIGI TORELLI

ING. EDOARDO GIOIA - FERDINANDO DI LESSEPS - B. VOISIN

B. SAINT HILAIRE - MARTIN FRANKLIN

CON L'AGGIUNTA DI LETTERE DI C. CAVOUR - B. RICASOLI - A. BIXIO

F. MENABREA - E. ED U. PERUZZI - U. CALINDRI - ECC.

AVVERTENZA. - Le lettere di cui alle seguenti date furono edite da Silio Manfredi nelle due pubblicazioni: «*I Collaboratori italiani di Ferdinand Lesseps*», Sondrio, Tip. Washington, 1932 e «*Luigi Torelli e il Canale di Suez*», Tip. Arti Graf. Valtellinesi, 1930:

25 nov. 855 - 26 giug. 856 - 23 ott. 857 - 4 ag. 858 - 19 ag. 858 - 26 ag. 858 - 9 ott. 858 - 29 ott. 858 - 4 nov. 858 - 17 nov. 858 - 19 nov. 858 - 23 nov. 858 - 25 nov. 858 - 26 nov. 858 - 30 nov. 858 - 2 dic. 858 - 9 dic. 858 - 16 dic. 858 - 28 dic. 858 - 1 nov. 859 - 17 lug. 861 - 25 ott. 862 - 30 dic. 862 - 4 ag. 863 - 22 nov. 863 - 12 genn. 864 - 6 giug. 864 - 17 febb. 865 - 15 marzo 865 - 18 apr. 865 - 31 magg. 865 - 26 ott. 865 - 31 ott. 865 - 20 apr. 868 - 27 apr. 868 - 27 apr. 869 - ag. 873 - 24 marzo 875 - 14 lug. 876.



I.

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

PARTICULIÈRE.

(Il Sig. Lesseps trovandosi in Egitto ed avendo saputo dal Sig. Lattis che a Venezia aveva avuto rapporti con me per la bonifica della sua tenuta di Altino, si servì del mezzo di lui per offrirmi e sollecitarmi a far parte della Com.ne Scientifica dell'Istmo.
Sottoscritto: PALEOCAPA)

Paris, 12 Septembre 1855.
9, Rue Richepanse.

Monsieur,

M.^r Lattis m'ayant envoyé d'Egypte la lettre que vous lui avez adressée le 20 Août dernier et qui faisait connaître votre disposition à concourir à la grande entreprise du Canal des deux mers, je me suis empressé de vous envoyer pour l'entremise de M. le M.s de Villamarina la proposition du vice Roi d'Egypte de faire partie de la Commission scientifique Européenne appelée à donner son avis sur le projet du Canal.

Depuis lors les ingénieurs du vice Roi d'Egypte Mrs. Linant Bey et Mougel Bey sont venus en France, après m'être entendu avec eux, j'ai adressé à chacun des membres de la Commission scientifique qui m'avaient déjà informé de leur intention de se rendre en Egypte, une circulaire dont je crois d'avoir également vous donné communication.

Je vous serais obligé de me faire savoir s'il vous sera possible de vous trouver à Paris à la réunion du 30 Octobre, ce que vous jugerez sans doute nécessaire dans le cas surtout où vos importantes fonctions ne vous permettraient pas de faire le voyage projeté en Egypte par les autres membres de la Commission.

I. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments de haute estime et d'entier dévouement.

F. DE LESSEPS

P. S. - Dans le cas où nous serions assez heureux pour vous voir nous accompagner en Egypte, ce serait certainement à Marseille qu'il vous serait plus commode de vous réunir à la commission.

F. L. (1)

A Monsieur PALEOCAPA.

(1) Annotazione premessa da Pietro Paleocapa alle lettere a lui dirette da F. de Lesseps:

« Documenti che provano l'essere io Membro della Commissione Scientifica dell'Istmo di Suez e la parte attiva che ho preso nei lavori della Commissione medesima.

« Nelle varie serie dei documenti pubblicati a Parigi dal Sig. de Lesseps nell'argomento si veggano altronde le stesse prove, e nei processi verbali della Commissione vol. 4º risulta come io ne fossi nominato Presidente e come, avendovi io rinunciato per cagione della mia posizione a Torino e del triste stato della mia vista, mi fosse fatto l'onore di rimettere alla mia scelta la nomina di un altro presidente, che io feci nella persona del Sig. Ing. Conrad, Olandese.

« Questi documenti serviranno a suo tempo o per me o per i miei eredi a provare il diritto che ho a partecipare al 10 per cento del prodotto netto riservato ai cento membri fondatori della Compagnia:

F. de Lesseps	Parigi, 12 Settembre 1855.
» »	Chateau de la Chenarie, 28 Settembre 1865.
» »	Parigi, 11 Ottobre 1855.
» »	Parigi, 3 Novembre 1855.
» »	Marseille, 7 Novembre 1855.
» »	Suez, 20 Dicembre 1855.
» »	Alessandria, 4 Gennaio 1856.
» »	Alessandria, 15 Gennaio 1856.
B. Saint Hilaire	Parigi, 6 Maggio 1856.
Ferd. de Lesseps	Parigi, 16 Maggio 1856.
» »	Parigi, 1 Giugno 1856.
B. Saint Hilaire	Parigi, 15 Luglio 1856.
» »	Parigi, 9 Dicembre 1856.
F. de Lesseps	Malta, 12 Marzo 1857.
» »	Parigi, 31 Marzo 1857.
Ch. Lamb Kenney	Londres, 26 Marzo 1857.
Ferd. di Lesseps a S. A.	
Mohamed Said	Parigi, 31 Marzo 1857.
Ferd. de Lesseps	Parigi, Aprile 1857.
» »	Parigi, 8 Agosto 1857.
» »	Parigi, 11 Ottobre 1861.
B. Saint Hilaire	Versailles, 27 Dicembre 1858.
Conrad	Alessandria, 26 Febbraio 1857.
F. de Lesseps a De la Rue	Londres, 20 Aprile 1856.

II

[Settembre 1855].

COPIE.

Je propose à M.....⁽¹⁾ de faire partie de la Commission supérieure des ingénieurs choisis en Angleterre, en France, en Autriche, en Prusse, en Italie et en Hollande.

A l'effet d'examiner l'avant projet des ingénieurs du Vice Roi d'Egypte relatif au percement de l'Isthme de Suez et à la construction d'un Canal Maritime direct propre au passage des grands navires, avec deux entrées sur la Méditerranée et sur la mer Rouge.

Ces Ingénieurs seront inscrits comme membres fondateurs du Canal des deux mers dont le nombre est fixé à cent; ils recevront un titre qui leur assurera pendant les 99 années de la concession un droit à la répartition proportionnelle du dix pour cent sur les produits nets de l'entreprise conformément au firman du 30 novembre dernier. Il leur sera en outre tenu compte des frais de leurs déplacements et de leurs honoraires pour leurs études. La Commission se réunirait vers la fin d'Octobre à Paris suivant l'avis qui lui serait ultérieurement donné; elle se rendrait ensuite en Egypte en partie ou en totalité si elle le jugerait à propos. Toutes les dispositions seront prises pour la recevoir et pour lui faciliter l'exploration de l'Isthme de Suez.

FERD. DE LESSEPS

Ministre Plenipotentiaire Chargé du (parola indecifrabile)
de S. A. le Vice Roi d'Egypte

II. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

III

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

PARTICULIÈRE.

Chateau de la Chenaie par Vatan (Indre), 28 Septembre 1865.

Monsieur,

S. A. le Vice Roi d'Egypte m'ayant délégué ses pouvoirs pour organiser

III. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

une Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, m'a chargé de réunir préalablement à tout commencement d'organisation, une commission composée des plus célèbres ingénieurs de l'Europe dans les travaux hydrauliques, afin de donner à la grande entreprise de la jonction des deux mers la consécration définitive de ce qu'il y a de plus élevé dans la science moderne. Votre nom fut naturellement un des premiers qui se présenta pour faire partie de la commission scientifique d'examen, mais les fonctions que vous exercez m'avaient fait d'abord hésiter à vous adresser le voeu et les propositions du Vice Roi d'Egypte.

Aujourd'hui l'entreprise de la Canalisation de l'Isthme de Suez a rencontré de si hautes sympathies, les ingénieurs les plus connus et les plus occupés dans leurs pays m'ont offert leur coopération avec tant d'empressement que je suis encouragé à venir vous demander de vous joindre à eux et de leur apporter le concours de vos lumières, d'autant plus que, dans le cas même où vous entreprendriez le voyage d'Egypte, il ne s'agirait que d'une absence de deux mois.

La Commission devra se réunir pour s'embarquer à Marseille le 8 Novembre. Avant cette époque les ingénieurs du Vice Roi M.^r Linant Bey et Mougel Bey, que j'attends au commencement d'Octobre, iront se concerter avec chacun des membres et leur soumettront leurs plans.

Les ingénieurs étrangers qui ont accepté de faire partie de la Commission et qui ont déjà obtenu de leurs gouvernements respectifs les autorisations nécessaires sont:

Mr. Rendel, le premier ingénieur de l'Angleterre pour les travaux des ports.

Mr. le chev.^r Conrad, Président de la Société des ingénieurs des Pays Bas.

Mr. le Conseiller de Negrelli, directeur général des travaux publics de la Lombardo-Vénétie.

Mr. le Conseiller privé Lentze, Conseiller du Ministère des travaux publics à Berlin, Président des Commissions établies par le gouvernement Prussien pour les constructions hydrauliques et l'entretien des digues sur la Vistule et la Nogat.

Je joins ici une copie des propositions qui ont été acceptées par ces Messieurs.

J'ai l'espoir que sa Majesté le Roi de Sardaigne, dont les idées sont grandes et généreuses, daignera Vous encourager à accepter une mission temporaire qui ne vous détournera pas pour longtemps de vos importants travaux et qui, au milieu de la plus grande lutte guerrière dont le monde ait été témoin, associera également le noble allié de la France et de l'Angleterre à une œuvre de paix et de civilisation.

Veuillez agréer, Monsieur, l'hommage de mes sentiments de haute estime et d'entier dévouement.

F. DE LESSEPS

P. S. - Vous pourriez me faire parvenir votre réponse par l'entremise de la Légation Sarde à Paris et sous le couvert de mon frère le Comte de Lesseps, directeur au Ministère des Affaires Etrangères.

F.

Vous avez dû recevoir des exemplaires de ma publication récente sur le percement de l'Isthme de Suez.

*A son Excellence Monsieur PALEOCAPA
Ministre des Travaux Publics à Turin.*

IV

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

CIRCULAIRE.

Paris, 11 Octobre 1855.
9, Rue Richepanse.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission Scientifique Européenne appelée à donner son avis sur le projet de Canalisation de l'Isthme de Suez et qui s'honore de Vous compter parmi ses membres se trouve aujourd'hui complétée. Les ingénieurs du vice Roi d'Egypte, Mrs. Linant Bey et Mougel Bey viennent d'arriver à Paris pour s'entendre avec elle et se mettre à sa disposition. En conséquence je viens vous prévenir qu'une première réunion des Membres de la Commission aura lieu à Paris le 30 Octobre à 1 heure, 9. Rue Richepanse.

Une seconde réunion, pour ceux des Membres qui feront le voyage en Egypte, aura lieu à Marseille, à l'Hôtel d'Orient le 6 Novembre; le départ est fixé par le paquebot des Messageries Impériales, le 8 Novembre à 10 heures du matin. Le désir de son Altesse Mohamed Saïd est que tous les membres de la Commission se rendent en Egypte, où les dispositions sont déjà

IV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

prises pour les recevoir. En exprimant de mon côté le même voeu je m'estimerai heureux, Monsieur, des relations plus intimes que la grande entreprise, à laquelle vous voulez bien concourir, me permettra d'entretenir avec vous.

Veuillez agréer, Monsieur, les assurances de ma haute considération et de mon entier dévouement.

FERD. DE LESSEPS.

P. S. - Pendant que l'on prendra au Caire les dernières dispositions pour réunir tout ce qui sera nécessaire à notre caravane d'exploration de l'Isthme, j'ai pensé qu'il pourrait être agréable aux membres de la Commission de visiter, en remontant le cours du Nil, les principaux monuments de l'Antiquité dans la haute Egypte. Dans ce but le vice Roi mettra à leur disposition un bateau à vapeur qui permettra de faire cette excursion si intéressante en douze ou quinze jours au plus. Le voyage de l'Isthme pourra en outre être fort abrégé. Nous partirons de Suez et, arrivés à Péluse un bateau à vapeur qui nous recevra et nous conduira directement à Alexandrie, nous évitera l'obligation de retourner sur nos pas jusqu'au Caire.

FERD. DE LESSEPS

V

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, le 3 Novembre 1855.

Monsieur le Ministre,

Je regrette de ne pas avoir eu l'honneur de vous rencontrer chez vous depuis notre dernière réunion, mais je tiens, au moment de mon départ pour l'Egypte, à vous exprimer toute ma reconnaissance ainsi que celle des Membres de la Commission Internationale pour l'appui scientifique et moral donné par vous à ses travaux.

Oserai-je vous prier de faire agréer à S. M. le Roi de Sardaigne nos hommages respectueux et notre gratitude pour avoir consenti à se priver pendant quelque temps de vos importants services en faveur de la grande entreprise au succès de laquelle nous donnons tous nos efforts?

V. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération et de mon entier dévouement.

FERD. DE LESSEPS

A son Excellence Monsieur PALEOCAPA.

VI

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Marseille, 7 Novembre 1855.

Monsieur le Ministre,

Vos Collègues de la Commission Internationale me chargent de vous prier de vouloir bien faire proposer pour l'époque de leur retour en Europe un mémoire sur les vents, les courants et les ensablements de l'Adriatique.

Nous nous embarquerons demain matin pour l'Egypte et en vous renouvelant nos adieux nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments de haute estime et d'entier dévouement.

FERD. DE LESSEPS

A son Excellence Monsieur PALEOCAPA.

VI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

VII

F. LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

*A Monsieur PALEOCAPA, membre de la Commission Internationale
pour le percement de l'Isthme de Suez.*

Caire, 25 Novembre 1855.

La commission internationale pour le percement de l'Isthme de Suez est partie de Marseille le 8 Novembre, comme on se le rappelle. Arrivée à Ale-

VII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

xandrie le 18 et passant trois jours dans cette ville où Mr. de Negrelli, l'Ingénieur Autrichien, venait de la précéder, elle a fait des excursions, à l'ouest et à l'est, au fort du Marabout et à Ramlé, pour étudier la nature des roches et celle des sables qui s'étendent sur toute la côte jusqu' aux embouchures du Nil. La Commission a élu pour son président Mr. Conrad, ingénieur en chef Hollandais. Le 28 elle a été accueillie avec cordialité par S. A. le Vice Roi d'Egypte au camp du barrage appelé Saïdiéh, où les troupes Egyptiennes, qui ont parfaitement manœuvré devant elle, reçoivent leur instruction sous la direction personnelle du Prince. Consultée par lui sur divers travaux qu'il exécute ou qu'il médite pour la canalisation intérieure du pays, elle doit se rendre d'abord dans la Haute Egypte et remonter jusqu'à la première cataracte. Elle descendra ensuite au Caire pour se transporter à Suez et se livrer à l'exploration scientifique de l'Isthme jusqu'à Péluse.

Pendant ce temps des agents spéciaux continuent sur la digue du canal maritime les nivellements, la pose des jalons, et les sondages, qui, terminés déjà dans la majeure partie du tracé, présentent les résultats les plus satisfaisants, comme nous l'apprennent les dernières nouvelles. D'autres agents travaillent également à l'exploration hydrographique du golfe de Péluse où le Canal doit déboucher. En un mot, la commission internationale, aidée par la munificence de Mohamed Saïd Pacha, qui n'a rien épargné pour faciliter ses études, les poursuit aussi activement qu'on peut le désirer, et le moment approche où elle sera en mesure de prononcer son jugement définitif sur la grande entreprise qui excite à si juste titre l'intérêt de tout le public Européen.

FERD. DE LESSEPS

VIII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Suez, 19 Décembre 1855.

La Commission internationale pour le percement de l'Isthme est arrivée à Suez le 16 de ce mois, après un voyage dans la haute Egypte où le Vice Roi l'avait priée d'étudier le meilleur système d'irrigation de la haute et moyenne Egypte, question sur laquelle elle a déjà remis son rapport.

VIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

A peine arrivée la Commission a parcouru, dans l'après midi, les abords de la rade; et elle a employé les journées du 17, du 18 et du 19 à opérer des sondages dans la partie du golfe où devront aboutir les jetées du Canal projeté. Elle a fixé quelques points de repère faciles à retrouver, et notamment l'emplacement des trois rochers situés à peu près à deux lieues du fond de la baie et à égale distance des deux rives. Ces rochers sont bien connus de marins et n'offrent aucun inconvénient pour la navigation. D'après les observations recueillies et les faits constatés à bord de la corvette anglaise qui stationne depuis trois ans dans le golfe à 8 Kilomètres de la Ville, la rade de Suez peut passer pour l'une des plus sûres du monde. L'ancre y est excellent, et jamais la corvette n'a éprouvé la plus légère avarie. Les vents du nord qui règnent presque toute l'année et ceux du sud qui ne règnent que deux mois tout au plus ne sont point assez violents pour causer des tempêtes; et le stationnaire ne se rappelle pas que depuis trois ans, les communications aient été une seule fois interrompues avec la terre par le mauvais temps. Il n'y a guère de rades, il semble, dont on pût en dire autant. La Commission visite aujourd'hui les carrières de l'Attaka d'où l'on doit tirer les matériaux nécessaires pour les ouvrages d'art du Canal, à trois lieues sud-ouest de la ville. Très prochainement elle partira pour Péluse en traversant l'Isthme de Suez au nord; et tout fait augurer qu'elle terminera son exploration avec les premiers jours de l'année 1856.

Pendant que la Commission est occupée dans le golfe, les sondages se poursuivront dans l'Isthme sur la ligne du futur Canal; et jusqu'à présent les résultats constatés dans les procès verbaux que la Commission commence à vérifier sur les lieux continuent à être des plus satisfaisants.

IX

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Suez, 20 Décembre 1855.

Monsieur le Ministre,

En vous transmettant les compliments de vos Collègues je vous communique une note sur leurs premières opérations à Suez.

L'entrée du Canal sur la Mer Rouge leur a paru offrir les plus grandes

IX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

facilités et j' ai la confiance qu' ils seront également satisfaits de leurs observations sur le reste du parcours.

Notre caravane se mettra en route demain matin pour le désert.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, la nouvelle assurance de ma haute estime et de mon entier dévouement.

FERD. DE LESSEPS

A S. E. Monsieur PALEOCAPA - Turin.

X

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Alexandrie, 4 Janvier 1856.

Monsieur,

La majorité des membres de la Commission Internationale qui, d'accord avec vous, s'est rendue en Egypte pour étudier sur les lieux la question du percement de l'Isthme de Suez, a terminé cette mission. Vos honorables Collègues me chargent de vous envoyer la copie du rapport sommaire qu' ils viennent de remettre sur sa demande à son Altesse le Vice Roi d' Egypte. Vous remarquerez que ces Messieurs, après s' être bornés à établir la question de possibilité de l' entreprise, que l' inspection seule du terrain permettait de résoudre, ont réservé toutes les dispositions de détail et d' exécution concernant le programme des travaux à accomplir.

Ils vont s' occuper de formuler un projet de rapport détaillé, dès qu' ils auront reçu les documents complémentaires que les Ingénieurs du Vice Roi se sont chargés de recueillir. Ce projet vous sera soumis et j' aurai soin de vous faire connaître l' époque et le lieu de la réunion générale où il sera discuté pour être définitivement arrêté.

Veuillez agréer, Monsieur, l' assurance de ma haute considération.

FERD. DE LESSEPS

A Monsieur PALEOCAPA, Ministre des Travaux Publics - Turin.

X. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

XI

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Alexandrie, 4 Janvier 1856.

La Commission Internationale pour le percement de l'Isthme de Suez vient de terminer ses explorations sur le sol Egyptien et de remettre au Vice Roi les conclusions de son rapport.

Partie de Suez le 21 Décembre, après avoir étudié la rade, elle a traversé l'Isthme du sud au nord reconnaissant sur la route les sondages et les nivellements en cours d'exécution depuis trois mois et qui permettront de fixer définitivement dans le thalweg de la vallée, le tracé du Canal maritime. Elle a campé le 28 Décembre sur le rivage de Péluse où elle s'est embarquée le 31 à bord de la frégate à vapeur Egyptienne le Nil.

Ce bâtiment était mouillé ou croisait depuis un mois dans la baie avec une corvette à voile lui servant de magasin de charbon.

La Commission avait laissé, dès son premier passage à Alexandrie, ses instructions à M. Larousse, sous ingénieur de la Marine, qui a relevé en détail avec une activité et une intelligence remarquables 44 Kilomètres de côtes, secondé par M. Darnaud, ingénieur du Vice Roi et par M. Cianciolo, ingénieur italien, il a pu présenter un plan détaillé de la partie de la baie dont l'étude lui avait été confiée. Voici les résultats tout à fait favorables et que l'on peut dire inattendus qu'ont fournis les observations:

En face des rivages de Péluse, les sondages ont donné la profondeur de 8 mètres à la distance déjà connue de 7500 mètres du rivage; mais en se portant vers l'ouest cette profondeur de 8 mètres se rapproche progressivement de la côte et elle se retrouve à 2350 mètres seulement sur une ligne continue qui s'étend parallèlement au rivage pendant 20 Kilomètres. C'était un immense avantage; les Ingénieurs Européens ne pouvaient manquer d'en profiter pour déterminer le point où débouchera dans la Méditerranée le futur Canal.

En se rapprochant de la plage sur cette ligne de 20 Kilomètres, s'étendant entre la bouche d'Om Farèg et celle de Gomiléh, les sondages ont donné dans des fonds excellents et solides de la profondeur de cinq mètres à 750 mètres, de six mètres à 1600 mètres, et de sept mètres à 2300 mètres. Les profondeurs de 9, 10 et 12 mètres et au delà s'obtiennent successivement à des distances de 3000 à 6000 mètres.

XI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

Il ressort de ces faits importants, désormais acquis à l'hydrographie, que les jetées du Canal dans la baie de Péluse, dont l'eau est d'ailleurs parfaitement limpide, ne devront pas avoir la moitié de la longueur que l'on comptait d'abord leur donner.

Il en sera de même dans la rade de Suez que l'on connaissait presque aussi incomplètement que celle de Péluse.

La Commission internationale dans son rapport au Vice Roi se prononce pour le tracé direct regardé par elle comme étant l'unique solution du problème de la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée.

Elle a déclaré à l'unanimité que l'exécution en était facile et le succès assuré.

FERD. DE LESSEPS

XII

RAPPORT A SON ALTESSE MOHAMED SAÏD PACHA VICE ROI D'EGYPTE

Son Altesse nous a appelés en Egypte pour y étudier la question du percement de l'Isthme de Suez. En nous fournissant les moyens de juger sur le terrain du mérite des diverses solutions proposées, elle nous a invités à lui soumettre la plus facile, la plus sûre, la plus avantageuse au commerce de l'Europe.

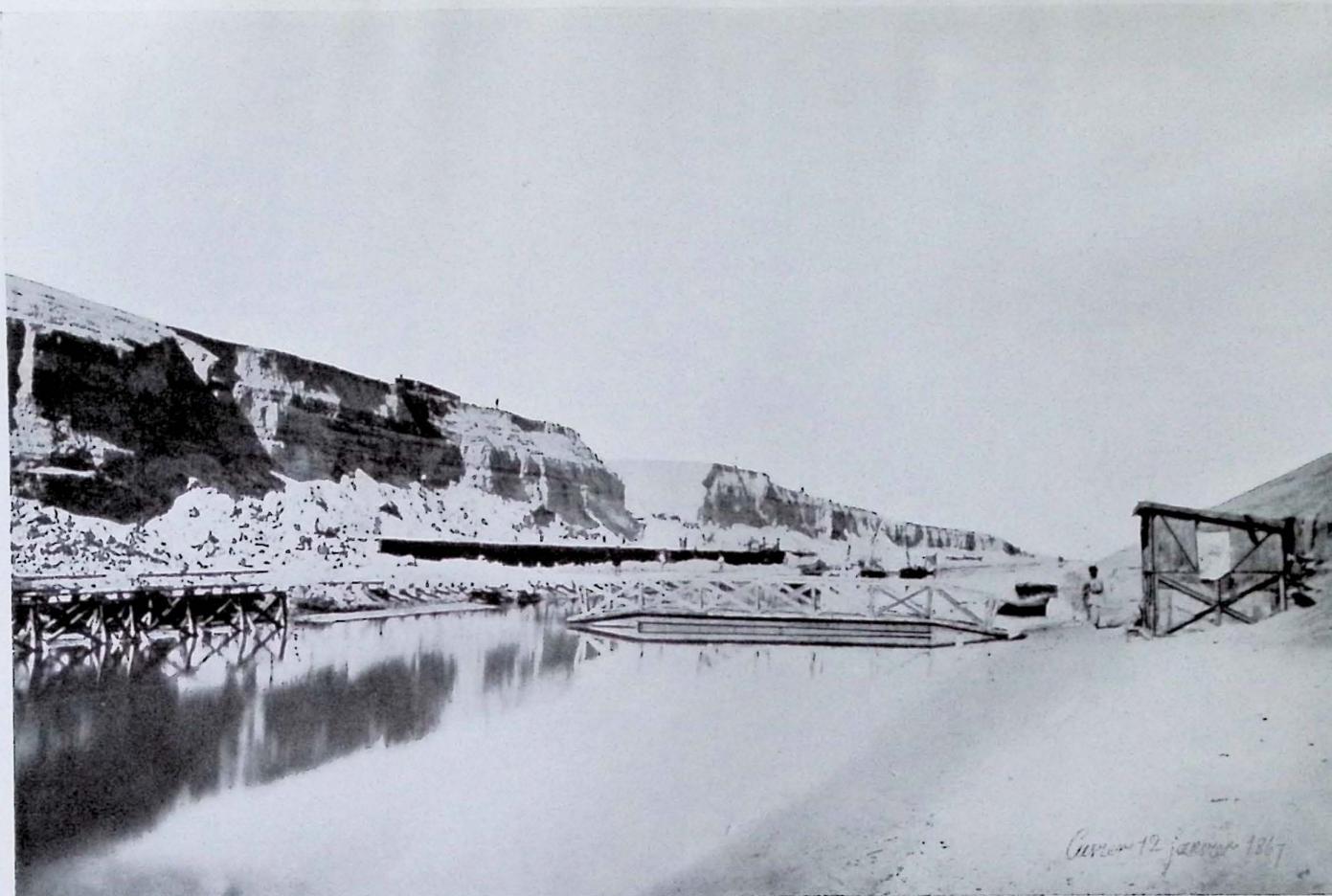
Notre exploration favorisée par un temps à souhait, facilitée et abrégée par l'ampleur des moyens matériels mis à notre disposition, est terminée. Elle nous a fait reconnaître des obstacles sans nombre ou à mieux dire des impossibilités pour diriger le Canal sur Alexandrie et des facilités inattendues pour établir un port dans le golfe de Péluse.

Le Canal direct de Suez vers le golfe de Péluse est donc l'unique solution du problème de la jonction de la Mer Rouge et de la Méditerranée.

L'exécution en est facile, le succès assuré, les résultats immenses pour le commerce du monde. Notre conviction à cet égard est unanime. Nous en développerons les motifs dans un mémoire détaillé, appuyé des plans hydrographiques des baies de Suez et de Péluse, des profils donnant les reliefs du sol et des forages indiquant la nature des terrains traversés par le Canal.

La rédaction de ce mémoire, celle des plans, profils et forages qui doivent

XII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia. Questo rapporto è allegato alla lettera precedente, in data 4 gennaio 1856.



CANTIERE A VALLE DI EL GUISR.

Da fotografia eseguita nel 1867 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.



l'accompagner est un travail de longue haleine dont nous allons nous occuper activement en Europe de manière à pouvoir le soumettre dans quelques mois à S. A. Dès à présent, nous nous empressons de lui faire connaître nos conclusions.

1^o Le tracé sur Alexandrie est inadmissible au point de vue technique et économique.

2^o Le tracé direct offre toute facilité pour l'exécution du Canal maritime proprement dit avec embranchement sur le Nil et des difficultés ordinaires pour la création de deux ports.

3^o Celui de Suez s'ouvrira sur une rade vaste et sûre, accessible en tous temps, où l'on trouve 8 mètres d'eau à 1600 mètres du rivage.

4^o Celui à créer dans le golfe de Péluse que l'avant projet plaçait dans le fond du golfe, sera établi à 18 Kilomètres plus à l'ouest dans la région où l'on trouve 8 mètres d'eau à 2300 mètres du rivage où la tenue est bonne et l'appareillage facile.

5^o La dépense du Canal des deux mers et des travaux qui s'y rattachent ne dépassera pas le chiffre de deux cent millions porté dans l'avant projet des ingénieurs du Vice Roi.

Signé, les membres de la Commission Internationale
pour le percement de l'Isthme de Suez..

J. CONRAD, Président

A. RENAUD

NEGRELLI

J. MAC CLEAN

LILUSSOU, Secrétaire

XIII

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
GABINETTO

Turin, 8 Janvier 1856.

A Mons. DE LESSEPS - *Alexandrie d'Egypte.*

Un grave attaque aux yeux qui a commencé à Paris, a d'abord été cause que j'ais dû renoncer au projet que j'avais de me rendre à Marseille pour

XIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

donner un adieu à mes honorables Collègues de la Commission avant qu' ils s' embarquassent, et m' a forcé après quelques jours de repos, de repartir directement pour Turin en m' excusant auprès le Roi qui m' avait ordonné de l' attendre à Paris. Ce mauvais état de mes yeux, et la cure à laquelle j'ai dû m' assujettir, m' ont presque empêché de lire et d' écrire et m' ont reduit en conséquence à me faire lire et à dicter; et j'eprouve même maintenant la plus grande peine à donner cours aux travaux de mon Ministère dont je suis surchargé. C' est pourquoij e n'ai pu jusqu'à présent m'occuper de l' entreprise qui nous intéresse tous si vivement; d' autant plus que quelques études et quelques observations que j' avais l' intention de soumettre à la Commission relativement aux ensablements de l'Adriatique et à l' établissement des ports de la Vénétie et spécialement de celui de Malamocco, exigeraient dans la position où je me trouve, qui m' empêche de recourir aux documents et aux Ingénieurs dont je pouvais disposer en d' autres temps, que je m' occupasse moi même des détails assez minutieux pour faire un travail qui pût mériter d'être présenté à la Commission.

Malgré cela comme depuis quelques jours je me trouve un peu mieux j' espère pouvoir au moins rédiger un mémoire succinct dans lequel j' exposerai mes souvenirs sur l'objet dont il s' agit, et je tâcherai d' en faire ressortir la relation qui peut y avoir avec l'établissement d' un port dans la rade de Suez; ce qui pourrait peut être aider à faire disparaître les doutes qu' ont fait naître M. Jalubert et d' autres membres de la Commission de 1841 sur la possibilité de cet établissement.

En attendant je vous remercie, Monsieur, des notices que vous avez bien voulu me donner par vos lettres du 26 Novembre et 20 Décembre passés, et j' espère que vous me pardonnerez de ce que je ne vous ai pas répondu plus tôt. J' espérais toujours que l' amélioration de l' état de mes yeux m' aurait permis de donner à ma réponse une étendue convenable à l' importance du sujet; mais je ne peux plus retarder à vous faire avoir de mes nouvelles, et à vous dire que j' ai éprouvé la plus grande satisfaction de l'accueil honorable que la Commission a reçu en Egypte, et de la faveur dont elle jouit près du prince éclairé qui s' efforce par tous ses moyens d'améliorer la condition matérielle et sociale du pays. Ce que vous me dites principalement de la rade de Suez me paraît très favorable à un bon établissement de l'embouchure du canal dans la mer Rouge et pourra faciliter la solution de l'importante question sur le meilleur système à adopter pour la régler. Sous ce rapport il me paraît toujours douteux qu' on puisse penser à profiter des marées de l'Eritrée remplissant les lacs pour s'en servir de chasse au débouché du canal dans la

Méditerranée, et qu' en tous cas la marée emmagasinée dans les lacs ne pourrait être de quelque utilité que pour diminuer la profondeur du Canal. C'est donc la nature du sol qui peut rendre plus ou moins couteux le creusement du canal à une certaine profondeur, qui pourra faire juger du degré d'importance que peut avoir la sus dite diminution dans la profondeur du même canal.

Je pense que vous aurez lu une brochure critique que Mr. l'Ing.^r Sarti a publiée à Paris. Il n'y a que peu de jours que je me la suis fait lire, et j' ai trouvé qu' elle contient à peu-près les mêmes idées qu' il avait exposé dans le mémoire qu' il fit remettre à notre Commission à Paris. Je crois qu' il ne convient pas à la Commission de faire une réponse ni à lui, ni à toute autre personne qui voudrait porter un jugement sur les travaux de la Commission avant de les connaître.

M. Sarti étant très-connu à Gênes où il a établi sa demeure, et où il est engagé en plusieurs entreprises, aurait pu indisposer l' opinion de cette grande ville contre l' entreprise. Un membre des plus éclairés de la Chambre de Commerce de Gênes, qui a été à Turin un de ces jours, m' en a parlé, et j' espère de l' avoir convaincu du peu d' importance que méritent des observations faites contre un projet dans le moment qu' on fait des études pour pouvoir l' arrêter définitivement; et que ces études étant faites sur les lieux par des hommes éminents, M. Sarti aurait dû en attendre les résultats avant de prononcer son avis.

PALEOCAPA

XIV

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Alexandrie, 15 Janvier 1856.

Monsieur,

Je vous envoie un avis que je vous serai obligé de faire publier en Italie. Dès que je serai de retour à Paris je m' empresserai de vous faire connaître à l'avance l'époque précise de la réunion de la Commission à Londres.

Agréez, Monsieur, les nouvelles assurances de ma haute considération et de mes sentiments dévoués.

FERD. DE LESSEPS

*A Son Excellence Monsieur PALEOCAPA
Membre de la Commission Internationale
pour le percement de l'Isthme de Suez - Turin*

XIV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

XV

AVIS.

La Commission internationale pour le percement de l'Isthme de Suez, composée de M. Paleocapa, Conrad, Negrelli, Mac Clean, Rendel, Harry, Herret, Renaud, Leutze et Lieusson, se réunira dans deux mois à Londres pour discuter et arrêter définitivement le programme des travaux à exécuter.

Les personnes qui auraient des projets à soumettre, des propositions à présenter sont priées de s'adreser à M. Barthélémy Saint Hilaire, membre de l'Institut, Secrétaire général de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

9, Rue Richépanse. Paris.
Alexandrie 15. Janvier 1856.

FERD. DE LESSEPS.

XV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

XVI

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

Turin, 24 Janvier 1856.

Lettre de M. Despine
jointe à la présente

Dans les mêmes jours que vous m' adressiez d'Alexandrie votre intéressante lettre du 4 Janvier, à laquelle était joint une copie du rapport que la Commission après ses excursions a fait à S. A. le Vice Roi d'Egypte, je vous écrivais une longue lettre de Turin dans laquelle vous auriez trouvé la justification de mon long retard à répondre à vos premières lettres. Cette lettre ne vous aura plus trouvé à Alexandrie, mais j'espère que M. le Consul Général de S. M. le Roi à qui je l'avais envoyée vous l'aura fait parvenir à Paris; et qu'en conséquence vous serez informé de la pénible maladie des mes yeux dont je suis loin d'être libre quoique je me porte mieux. Je vous parlais dans le même temps

XVI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

d'un succinct mémoire sur la condition des ports naturels et artificiels de la Vénétie que j'avais commencé, mais que j'ai dû suspendre soit à cause des affaires de mon Ministère, soit à cause de la dite maladie de mes yeux qui me rend le travail très-pénible et très-lent. J'en ai cependant repris la rédaction et j'espère d'être à même de la soumettre encore en temps à la Commission.

Nous avions conçu ici l'espoir de vous voir, Monsieur, à Turin dans votre passage pour aller à Paris avec nos camarades de la Commission qui vous ont suivi en Egypte; mais une lettre que Messieurs Renaud et Conrad m'on écrit de Milan en date du 20 de ce mois, m'a ôté cet espoir, ce que je regrette d'autant plus que les plus honorables Ingénieurs Civils et militaires du Piémont, qui se trouvent de résidence à Turin, s'étaient proposés de fêter la Commission et de lui faire l'accueil dû aux personnages distingués qui la composent, comme vous pourrez voir, Monsieur, par la lettre ci-jointe qui m'a été adressée par M. le Command.^r Despine Inspecteur Général des Mines. J'avais même annoncé votre arrivée à Turin à S. M. le Roi qui a eu la bonté de me dire qu'il aurait été charmé de vous voir et vous exprimer lui-même l'intérêt qu'il met à la réussite de la grande entreprise qui doit avoir une si heureuse influence sur le commerce des Etats.

Veuillez agréer, Monsieur, et faire agréer à nos honorables Collègues l'assurance de ma haute considération.

PALEOCAPA

*A Mons. LESSEPS, Ministre plénipotentiaire
Concessionnaire du Canal des deux Mers.*

XVII

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

A Monsieur PALEOCAPA, Ministre des Travaux Publics, à Turin.

Paris, 29 Janvier 1856.

Monsieur le Ministre,

En l'absence de M. Ferdinand de Lesseps, qui est resté provisoirement en Egypte, je réponds à la lettre que vous avez bien voulu lui écrire en date du 24

XVII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

de ce mois. Il regrettera vivement, ainsi que vous, que les Membres de la Commission internationale qui revenaient d'Egypte, n'aient pu s'arrêter à Turin, comme ils le désiraient en partant d'Alexandrie. Mais le mauvais temps que nous avons eu depuis Trieste, et l'indisposition de quelques uns d'entr'eux les ont empêchés de se rendre auprès de vous. La réception cordiale que préparaient messieurs les ingénieurs Civils et Militaires de la Capitale aurait été d'un très bon effet; et M. F. de Lesseps aurait été fort honoré de l'accueil que sa Majesté avait l'intention de lui faire. Je crois pouvoir vous prier de remercier Sa Majesté au nom de M. F. de Lesseps.

Vous recevrez, Monsieur le Ministre, la brochure de M. Emile Barrault qui vous sera envoyée aujourd'hui même. C'est un nouveau tracé indirect par les Lacs amers, le Lac Timsah et le Lac Meuzaleh et toute la côte septentrionale de l'Egypte, parallèlement à la mer jusqu'à Alexandrie. J'espère, Monsieur le Ministre, que l'Ophtalmie dont vous avez souffert est aujourd'hui guérie et que vous pourrez achever l'intéressant mémoire que vous préparez sur les ports de la Vénétie. Il arrivera à temps pour éclairer la Commission internationale dont le rapport demandera encore d'assez longues études.

J'ai l'honneur de vous présenter, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon sincère respect.

BARTHELEMY S.T HILAIRE
Membre de l'Institut
Chez M. F. de Lesseps. Rue Richepanse 9

XVIII

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA..

A Monsieur PALEOCAPA, Ministre des Travaux Publics.

Paris, 8 Février 1856.

Monsieur le Ministre,

En l'absence de Monsieur Ferdinand de Lesseps, qui est encore en Egypte, et comme son représentant et son ami, je prends la liberté de m'adresser à vous pour vous entretenir quelques instants de l'affaire de l'Isthme de Suez.

XVIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Engenia Malmignati Buccchia.

Le Congrès de Paris me paraît une occasion précieuse de faire résoudre la question par les puissances Européennes, et de placer le Canal maritime de Suez à Péluse sous leur garantie Commune. Il serait neutralisé dans la mesure et avec les conditions qu' on trouverait convenables. Il me semble que dans le Conseil des Nations qui vont se réunir, nous serions sûrs de la majorité. Le Piémont, la France, l'Autriche, la Turquie, la Russie même voteront unanimement; et il y a même lieu d'espérer que l'Angleterre renoncera en face de l'opinion générale à une opposition qui ne s'appuie pas sur des arguments très solides. Ainsi la question pourrait être assez aisément résolue dans le sens que nous désirons. La seule difficulté peut-être serait de l'introduire. Mais les plénipotentiaires qui vont se rendre à Paris, pourraient recevoir des instructions dans ce sens. Le percement de l'Isthme de Suez se rattache heureusement à la question d'Orient; et le mouvement commercial qu'il animera dans ces parages, sera un des moyens les plus assurés et les plus irreprochables que la civilisation chrétienne peut employer pour régénérer les malheureux pays. Il faut ajouter qu'au Congrès de Vienne en 1815, des stipulations analogues à celle que j' indique, ont été jointes à la suite de l'acte général et l' on a réglé notamment la libre navigation à l' embouchure des fleuves. Le percement de l'Isthme de Suez est certainement moins éloigné de l'objet spécial du Congrès actuel que ne l' étaient les stipulations que je viens de rappeler de l' objet spécial du Congrès qui les a adoptées.

Je n' insiste pas, Monsieur le Ministre, sur les excellents résultats qu' a obtenu notre excursion dans l'Isthme. Vous les connaissez par les communications que vous a faites Monsieur de Lesseps.

Le Piémont qui vient de verser son sang héroïque dans cette guerre peut réclamer dans le Congrès, pour l'intérêt de Gênes et de son commerce, indépendamment de tant d' autres intérêts généraux. Votre beau port de la Méditerranée doit immensément profiter à l'ouverture de l'Isthme de Suez et l'on peut dès à présent assurer ce magnifique avenir.

Je suis heureux, Monsieur le Ministre, de saisir cette occasion de me rappeler à votre souvenir

Votre respectueux serviteur
B. ST. HILAIRE
Membre de l'Institut de France.
Rue Richépanse 9.

XIX

P. PALEOCAPA AL PRESIDENTE DELLA CAMERA DI COMMERCIO
DI GENOVA.

Torino, 2 Marzo 1856.

Al PRESIDENTE della Camera di Commercio di Genova.

Sarà certamente venuta a cognizione della S. V. Ill.ma la grande intrapresa divisa dal Sig. Di Lesseps di aprire un Canale di navigazione diretto dal Mediterraneo al Mar Rosso attraverso l'Istmo di Suez e di cui egli ottenne la concessione con firmano del Vice Re d'Egitto.

Come Membro della Commissione Internazionale costituitasi per avvisare ai modi e mezzi d'esecuzione, io avrei già da tempo conseguito il gradito ufficio d'intrattenere codesta Camera di Commercio ed invocare il favor suo per questa grandiosa opera, se non avessi stimato più conveniente di conoscere prima i risultamenti delle nuove indagini e dei nuovi studj che la Commissione aveva divisato di eseguire sul sito, per poterlo fare con più fondamento, e con più sicura prospettiva d'un esito felice.

Quantunque la posizione mia ufficiale, e la grave mia età mi distogliessero dal seguire la Commissione in Egitto, e dal prender parte nelle esplorazioni che ella doveva eseguirvi, tuttavolta le relazioni che ricevetti dalla medesima che ben volle tenermi a giorno degli studj che andava facendo, mi mettono ora in misura di poter dichiarare alla S. V., pregandola di farlo conoscere alla Camera da Lei presieduta, che quegli studj conducon a tutta quella certezza di felice riuscita che in opera di tanta mole può esser dato all'ingegno umano di presagire.

Nel volume qui unito che mi onoro di presentare a codesta Camera furono già raccolti molti documenti che chiariscono e parlano in favore della grande impresa; ma essi non erano stati riguardati mai nè dal Sig. Lesseps, nè dalla Commissione, come dati ed argomenti positivi, onde furono intempestive e azzardate le censure che da alcuni vennero fatte a questa pubblicazione. Dopo le ultime ricognizioni fatte sul sito si può però francamente asserire che l'impresa riuscirà di ancor più facile attuazione che non era preveduto, nulla dovendosi però pregiudicare sui dettagli del piano esecutivo a cui si sta lavorando.

XIX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

Chè se nel buon esito della parte materiale e tecnica dell'impresa puossi confidare fondatamente, nella parte economica la sicurezza è ancora maggiore, e non fu da alcuno contrastata; chè anzi è più comune opinione che l'utilità generale ne sarà più grande e il profitto più largo di quanto non sia dapprima stato avvisato.

Tutte le parti, ben può dirsi, del mondo civilizzato ne saranno vantaggiate e l'opera gioverà eziandio ad accelerare la civiltà di ancor barbare e semi-barbare nazioni che abitano i più bei paesi del mondo.

Gli Stati poi che costeggiano il Mediterraneo, l'Adriatico e l'Arcipelago saranno indubbiamente quelli in cui questo vantaggio sarà più immediato e più largo; e quindi l'Italia nostra con l'immenso sviluppo delle sue coste e colla grande opportunità del suo sito, ne trarrà sopra ogni altra contrada il profitto maggiore.

Che se io dovessi discendere a parlare in più particolar modo di quello che ne trarrà il nostro Stato e che si concreta essenzialmente nel grande progresso e sviluppo che ne riceverà questo grande emporio di commercio, io non potrei far meglio che ricordare quanto ne disse il Sig. I. I. Baude nella sua memoria sul taglio dell'Istmo di Suez, così ricca di dati e di considerazioni economiche sui probabili effetti della grande impresa.

« Gênes, dice egli, a sur les autres villes maritimes de l'Italie l'avantage d'être assise sur une côte peuplée de marins dont la hardiesse, la patience, la vigueur ne sont nulle part surpassées. La rivière de Gênes ne compte pas moins de 27.000 matelots. Elle possède un matériel naval de 178/m tonneaux; et sa Métropole est un puissant réservoir de capitaux familiarisés avec les entreprises navales. Les anciens Gênois avaient semés les côtes de la Gaule et de l'Jbérie d'établissements si nombreux que les eaux adjacentes en avaient pris le nom de *Ligusticum mare*, et ce système d'occupation se renouvelle aujourd'hui sur les rives du Brésil et de la Plata. Des associations de parents et de voisins formées tout le long de la rivière de Gênes montant des navires qui leur appartiennent et construits sous leurs yeux, si ce n'est de leurs mains, conduisent une partie de leurs membres de l'autre côté de l'Atlantique. Les uns reçoivent les cargaisons d'Europe et préparent les cargaisons de retour, les autres les transportent; achats, ventes, expéditions, tout se fait sans les intermédiaires, les risques, les retards et les faux frais qui pèsent sur leurs concurrents. De là vient l'immense commerce de Gênes avec l'Amérique du Sud. Cette organisation se fortifie en s'étendant: son activité commence à déborder des Etats Sardes sur les ports étrangers; et si l'isthme de Suez s'ouvrait aujourd'hui, demain les Gênois feraient irruption dans les mers de l'Inde ».

Il Sig. De Lesseps che, venendo da Alessandria giunse a Trieste, mi fa

concepire la speranza ch' egli si rechi fra noi prima di restituirsì a Parigi; ed io confido che allora la S. V. potrà avere da lui stesso più ampie informazioni sullo andamento della grande impresa. E frattanto, sperando che cotesta Rispettabile Camera di Commercio vi sia propizia, ho l'onore di rassegnarmi colla maggiore considerazione

PALEOCAPA (1)

(1) Minuta di lettera.

XX

CONTE DI CAVOUR A PIETRO PALEOCAPA.

[Marzo 1856].

Caro Collega,

Aggiungo due righe confidenziali alla lettera d'ufficio che vi scrivo, per accusarvi ricevuta della lettera che mi avete scritto intorno al Ponte di Sasso del Bagno e di Ramella. Abusate dei vostri trionfi; ma pazienza, la circostanza si presenterà di rendervi la pariglia, giacchè grazie al cielo non siete infallibile. Ho avuto ieri la visita del Sig. St. Hilaire, secretario della commissione per la costruzione dell'Istmo di Suez, il quale mi chiese di farmi propugnatore del suo progetto nel seno del Congresso. Promisi appoggiarlo se altri ne facesse la menzione, in modo però da non inimicarmi l'Inghilterra che dicesi ad esso molto avversa. Dissemi avervi mandata la relazione degli ingegneri, la quale è favorevolissima all'impresa, assicura potersi compiere con 150.000.000. Se, come penso, l'avrete letta, ditemi in proposito l'apprezzato vostro parere.

Non vi parlo di politica, ragguagliando intorno ad essa regolarmente il mio capo diretto, il *librurio*. Poco avrei da aggiungere ai miei dispacci. L'atmosfera parigina è *ultra-pacifica*. Se non fosse dell'Imperatore a cui sta altamente a cuore la dignità nazionale, si fermerebbe qualunque cosa per fare cessare la guerra. I negoziatori tedeschi sono quanto mai ameni. Anche il rabbioso Hübner è di una cortesia senza pari. Non mi fido gran fatto di questo ex-burocratico, ma credo che Buol sia realmente animato dai sentimenti conciliativi.

XX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

Parlò a lungo con Walesky dell'amnistia e lo assicurò che sarebbe un fatto più ampio che in parole. Avrei bisogno della vostra accortezza e malizia ellenica per navigare in mezzo a questi volponi diplomatici. Temo assai che la mia reputazione faccia naufragio e rimanga infranta dagli scogli che s'incontrano ad ogni passo sotto il terreno. Se ciò accade vi costringerò ad assumere il portafoglio degli affari Esteri. Salutate i colleghi e Lamarmora se per avventura non fosse ancora partito.

Credetemi

Vostro af.

C. CAVOUR

XXI

PIETRO PALEOCAPA A B. DE SAINT HILAIRE.

*A Monsieur BARTHELEMY DE ST. HILAIRE
chez M. Ferd. Lesseps, Rue Richépanse 9.*

Turin, 8 Mars 1856.

Monsieur,

Je n'ai pas répondu en temps à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser en date du 8 février, mais je n'ai pas manqué de faire aussitôt près de M. De Cavour l'office que vous m'avez demandé, et je l'ai fait d'autant plus volontier que je suis parfaitement d'accord avec vous que le congrès de Paris pourrait être une excellente occasion pour assurer par rapport à la politique un heureux succès au canal des deux mers, en le plaçant sous la garantie des plus puissantes Nations de l'Europe.

M. De Cavour qui m'écrivait dans le même temps et me parlait de la conversation qu'il avait eu avec vous sur ce sujet, sécondera, je n'en doute pas, les justes vues de M. De Lesseps; je l'ai assuré que dans mon opinion il n'y aurait que des entraves politiques qui pussent faire obstacle, ou du moins retarder cette grande oeuvre; que j'ai toujours pensé que les difficultés

matérielles ou techniques sont bien loin d'être telles à pouvoir en empêcher l'exécution et que la dépense sera largement compensée par les produits directs indépendamment des plus hautes considérations d'intérêt général des Nations et de la Civilisation. J'ai enfin ajouté que si c'était ma conviction avant les dernières explorations que la Commission venait de faire sur les lieux, les heureux résultats qu'on en a obtenu m'ont toujours confirmé d'avantage dans la même conviction.

Quant à l'intérêt que le Piémont a dans cette grande entreprise il est d'une telle évidence qu'il n'a pas besoin de démonstration.

La position non seulement de Gênes et des autres ports de la Rivière; mais encore plus de l'Ile de Sardaigne et de son port de Cagliari nous promettent le plus heureux résultat, et nous fait espérer que l'ouverture de l'Isthme couronnerait les efforts que le Piémont fait pour améliorer la condition de cette Ile qui se trouve dans un état si malheureux et qui est cependant susceptible de la plus grande prospérité. Malgré cela vous concevez, Monsieur, que dans la position de M. de Cavour il ne lui conviendrait pas de prendre l'initiative dans le Congrès; d'autant plus qu'il paraît que l'Angleterre ne consentira qu'entraînée par l'opinion générale; mais je suis sûr que si, comme M. Lesseps m'a fait savoir d'Alexandrie, l'Autriche prendra elle-même cette initiative, et la France l'appuiera, M. De Cavour saura la soutenir avec le talent et la sagacité qui le distinguent.

En tout cas comme la conclusion de la paix aura la plus grande influence pour assurer l'exécution de l'entreprise et pour y rendre favorable l'opinion générale de l'Europe, je crois qu'il serait prudent et convenable que la Commission différât à se rassembler à Londres jusqu'à ce que ce grand résultat politique soit assuré. Je vous serais infiniment obligé si vous pouviez me donner quelques renseignements sur ce point, car si l'état de mes yeux me le permettra je voudrais bien intervenir aux conférences susdites; mais il me serait impossible de le faire avant le retour de M. le Comte de Cavour.

M. de Lesseps m'a fait entrevoir l'espérance qu'il se rendra prochainement à Turin. S'il est de retour à Paris, veuillez, Monsieur, lui dire bien de choses de ma part, et le prier de me prévenir quelques jours d'avance de son arrivée ici s'il persiste, comme j'espère dans l'intention qu'il m'en a montrée.

Veuillez agréer l'assurance de ma considération distinguée.

PALEOCAPA

XXII

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

A Monsieur PALEOCAPA, Ministre des Travaux Publics, à Turin (Sardaigne).

La lettre en date 29 Mars 1856 adressée
à M. Lesseps répond aussi à celle ci.

Paris, 14 Mars 1856.

Monsieur le Ministre,

J' ai reçu la lettre que votre Excellence m' a fait l' honneur de m' écrire le 8 de ce mois; et j' ai été fort heureux des détails qu' elle a bien voulu m' y donner. La réception si bienveillante de S. E. Monsieur le Comte de Cavour m' avait beaucoup flatté; et je le remercie d' avoir attaché assez d' importance à l' entretien que j' ai eu avec lui pour vous en transmettre le résumé. L' opinion de votre Excellence si autorisée en matière d' art aura beaucoup de poids auprès de lui, comme auprès du Congrès quand il aura à s'en occuper. Nous avons tout lieu d' espérer que les conférences ne se termineront pas sans que la question de l' Isthme de Suez lui soit soumise et ne soit résolue par lui au grand avantage de l' Europe et de l' humanité. Je ne saurais dire à votre Excellence toute la sympathie que cette question rencontre ici et qu' elle trouve même en Angleterre, à mesure que l' on l' examine et qu' on l' approfondit. De l' aveu de tout le monde, c' est une question mûre et il est impossible qu' on tarde longtemps encore à la trancher.

Nous sommes tout à fait d' accord avec V. E., Monsieur le Ministre, pour penser que la Commission ne peut se réunir à Londres qu' après la décision du Congrès. C' est une déférence qu' on devrait avoir en tout cas envers les puissances qui y sont représentées, mais de plus les travaux préparatoires du rapport définitif ne sont pas encore achévés; et il faut qu' ils le soient avant qu' on ne puisse penser à une réunion générale..

D' ailleurs, Monsieur le Ministre, V. E. serait toujours prévenue assez longtemps à l' avance pour qu' elle pût préparer son voyage et son absence, de même que la Commission internationale serait bien privée si elle ne pouvait avoir vos avis si éclairés.

XXII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

M. de Lesseps, revenu d'Egypte par Trieste depuis quelques jours, a l'honneur de vous écrire en même temps que moi.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance du profond respect avec lequel je suis votre dévoué serviteur

B. ST. HILAIRE

XXIII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

A S. E. Monsieur PALEOCAPA.

Paris, 15 Mars 1856.

Monsieur le Ministre,

J'ajoute quelques mots à la réponse de M. B. St. Hilaire. Comme il le dit je ne trouve ici que sympathie pour l'entreprise dont nous nous occupons. Les lettres que j'ai reçues de l'Angleterre depuis mon retour en Europe sont des plus satisfaisantes. Votre collègue Anglais de la Commission internationale M. Mac Lean m'écrit: Every person is in favor of the Canal which [sic] you success. Enfin tant à Londres qu'à Paris je suis sollicité pour admettre les capitaux dans une proportion plus considérable que celle qu'il sera possible de résérer pour les deux pays. Cependant il ne faut pas se dissimuler que les répugnances de quelques hommes politiques anglais sont toujours les mêmes, et c'est pour les entraîner par le mouvement de l'opinion que je travaille dans ce moment.

Je charge M. le M^{is} de Villamarina de vous envoyer un pli contenant des exemplaires du firman de concessions, du cahier des charges et des statuts de la Compagnie Universelle tels qu'ils ont été approuvés par le Viceroy de Egypte, et qui sont maintenant définitifs.

J'ai recours à votre intervention pour vous prier de désigner parmi les chefs des principales maisons de Gênes, l'agent que vous considérez comme le plus capable et le plus en position de représenter la Compagnie Universelle dont il sera le correspondant et le banquier. On m'a parlé de la Maison De la Rue comme étant des plus honorables mais ce que je vous dis à ce sujet n'est qu'une simple indication qui ne vous lie en rien. Si vous avez un autre choix

XXIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

à faire car je connais pas personnellement la Maison De la Rue et il n'y a eu avec elle aucune espèce de pourparlers.

Lorsque j'aurai été mis en relation avec la personne que vous désignerez nous conviendrons de la somme qui pourra être réservée aux souscripteurs de l'Italie.

J'ai déjà rencontré plusieurs fois le Comte de Cavour. J'ai été très heureux de faire sa connaissance; j'ai appris avec plaisir par une relation qu'il s'était fait considérer, par la distinction de son esprit, par son instruction variée et par son honorable caractère, comme un des membres les plus influents du Congrès.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mes sentiments de haute considération et d'entier dévouement.

FD. DE LESSEPS
9 Rue Richépanse.

Lorsque la Compagnie Universelle sera constituée les Membres de la Commission scientifique internationale feront partie du premier Conseil d'administration dans lequel ils formeront un comité consultatif des travaux.

L.

XXIV

FERDINANDO DI LESSEPS A DE LA RUE.

*Copie d'une lettre écrite
à M. de la Rue à Gênes.*

Londres, le 20 Avril 1856.

Après m'être mis d'accord avec S. E. M. Paleocapa, j'ai l'honneur de vous proposer de représenter en Italie la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, dont l'organisation m'a été confiée par le Vice Roi d'Egypte. Je vous serai obligé, lorsque vous me transmettrez votre réponse, de me faire savoir quelle est suivant vous la somme qu'il conviendra de résERVER pour Gênes, Livourne, Rome, Naples.

Vous serez chargé de centraliser (sans en faire actuellement l'objet d'an-

XXIV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

nonces publiques) les souscriptions de ces villes que vous feriez recueillir par les correspondants que je vous prie de désigner et de me faire connaître.

Je vous fais expédier de Paris une douzaine d'exemplaires de Firman de concession portant cahier des charges et des statuts. Il est probable qu'il n'y aura pas lieu de faire des versements sur les demandes d'actions avant plusieurs mois; par conséquent il n'est pas nécessaire de prendre, vis à vis des personnes qui souscriront, l'engagement de leur accorder la somme totale dont elles auront fait la demande. Nous nous réservons la faculté de réduire ces demandes dans une certaine proportion, si elles dépassent les besoins. Le maximum que je pourrai résérer à l'Italie sera d'environ dix millions de francs (sans compter la Lombardo-Vénétie qui aura sa répartition à part).

Les actions seront de cinq cent francs; le premier appel de fonds ne sera fait que par décision du conseil d'administration dont je prépare la formation et dans lequel j'ai le désir de vous faire entrer comme représentant, dans l'entreprise, les intérêts financiers de l'Italie.

Cette première lettre ne peut être qu'une entrée en matière qui provoquera nécessairement entre nous des explications réciproques. Je m'empresserai de vous transmettre les renseignements que vous voudrez bien demander et je me félicite de pouvoir entretenir avec une maison aussi honorable que la votre des relations qui me seront fort agréables.

Agréez etc.

Signé FERD. DE LESSEPS

XXV

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, Rue Richépanse, 9.
28 Avril 1856.

Monsieur le Ministre,

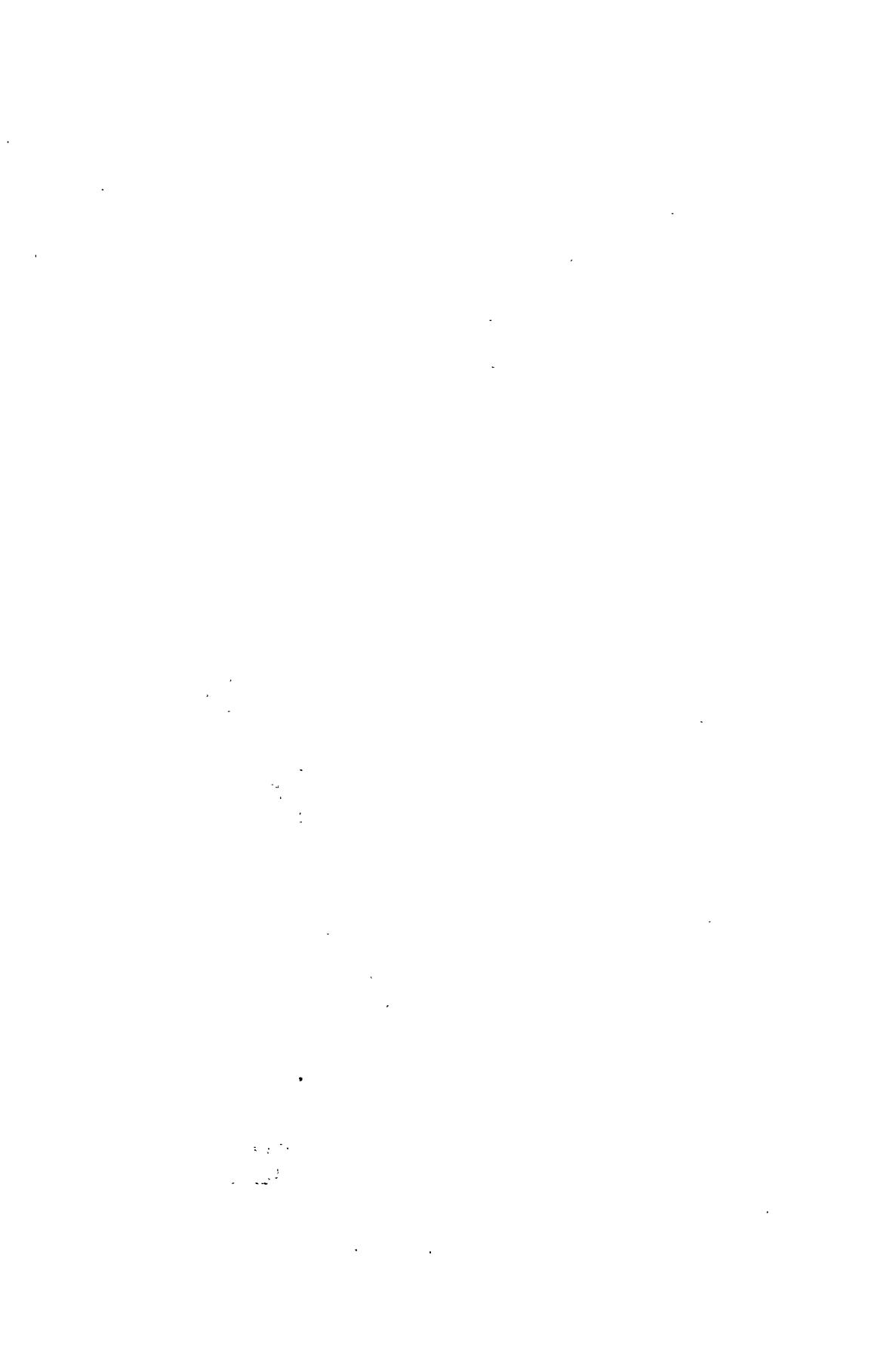
Après avoir attendu quelques jours lors que j'ai eu reçu votre lettre du 14, je me suis adressé à Monsieur le Comte de Villamarina pour réclamer le mémoire que vous m'aviez annoncé. Le 23, Monsieur de Villamarina m'a répondu qu'il me le ferait parvenir dès qu'il l'aurait reçu lui-même. Je n'ai encore rien reçu, et je crois devoir vous faire part de ce retard.

Monsieur de Lesseps est encore à Londres d'où il ne reviendra qu'à la

XXV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.



ACCAMPAMENTO DI EL GUISR – VEDUTA PRESA DALLA RIVA D'ASIE
Da fotografia eseguita nel 1867 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.



fin de cette semaine. Nos affaires y marchent bien malgré les obstacles qu'oppose toujours le cabinet anglais. J'aurai prochainement l'honneur de vous écrire une plus longue lettre sur la situation générale et le résultat de nos démarches dans ces derniers temps.

J'espère, Monsieur le Ministre, que vous continuez à moins souffrir de vos yeux, et je vous prie d'agréer l'assurance de mon profond respect.

Votre dévoué serviteur
B.Y S.T HILAIRE

Monsieur PALEOCAPA.

XXVI

DE LA RUE A

Gênes, 3 Mai 1856.

Copie de la lettre de M. M. de la Rue et Cie.

Nous avons eu, Monsieur, l'avantage de vous écrire le 30 avril pour vous exprimer le doute, où nous étions, de pouvoir nous charger de ce dont vous aviez bien voulu nous entretenir. Nous regrettons beaucoup de devoir aujourd'hui vous le confirmer, non sans vous réitérer l'expression de notre reconnaissance de la manière flatteuse dont il vous a plu vous adresser à nous.

Le paquet de documents que vous nous avez envoyé vient de nous parvenir et nous le tiendrons désormais à votre disposition.

Agréez, etc.

Signe DE LA RUE ET CIE.

XXVI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

XXVII

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, 6 Mai 1856.
Rue Richépanse n. 9.

Monsieur le Ministre,

J'ai reçu avant hier avec la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le rapport que vous nous avez fait parvenir. En attendant que M. de

XXVII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

Lesseps vous écrive lui même, il me charge de vous remercier de cet excellent travail qui sera d'un si grand secours pour le rapport définitif de la Commission, et qui a dû vous coûter tant de recherches et tant de peines. Votre avis, si fortement motivé en faveur du tracé direct, sera d'un grand poids auprès de tous les juges compétents.

Monsieur de Lesseps a eu l'honneur de voir Monsieur de Cavour à Londres; et il lui a raconté les détails d'un conversation très importante qu'a eu l'Empereur le 13 Avril avec Aali Pacha, le grand Visir et avec Lord Clarendon. Sa Majesté a exprimé hautement sa sympathie pour notre grande entreprise et son désir de la voir réussir bientôt. C'est un fait très important dont on ne manquera pas de tenir grand compte à Londres et à Constantinople.

Les derniers documents attendus d'Alexandrie, observations de marée, échantillons, plans, etc. son arrivés avant hier. On va pouvoir procéder au projet de rédaction du rapport définitif.

En attendant, nous aurons l'honneur de vous envoyer prochainement les procès verbaux de la Commission internationale et les statuts de la future Compagnie. J'y joindrai la réponse que j'ai faite à un article hostile de la *Revue d'Edimbourg*.

Cette réponse a paru ici dans la *Revue Britannique* du 1^{er} Mai. Je l'avais envoyée quelques jours, à l'avance à Monsieur Ugo Calindri, ingénieur, pour qu'il eût la complaisance d'en tirer parti pour les journaux Italiens.

On continue à montrer ici la sympathie la plus soutenue et au lieu de 30 Millions que nous pouvons attribuer à Paris, les demandes se montent déjà à 80 Millions et sans aucune publicité.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de mon profond respect.

Votre devoué serviteur
B.Y S.T. HILAIRE

XXVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, 16 Mai 1856.

Monsieur,

Il a été convenu que les membres de la Commission internationale pour

XXVIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

le percement de l'Isthme de Suez seraient prévenus à l'avance de l'époque où ils pourraient se réunir pour discuter et arrêter le programme définitif des travaux à accomplir.

J'ai en conséquence l'honneur de vous informer que les études complémentaires devant servir de base aux délibérations de la Commission étant terminées, je vous propose de vous convoquer pour le 15 Juin.

Vous voudrez bien me faire savoir si l'époque de ce rendez-vous vous convient. Lorsque j'aurai reçu de vous et de chacun de vos Collègues une réponse à ce sujet je m'empresserai de vous faire connaître le jour qui aura été définitivement arrêté en satisfaisant aux convenances de la majorité.

J'avais d'abord indiqué Londres pour le lieu de la réunion, mais d'après le désir exprimé par vos Collègues, Paris a été désigné comme étant un point plus central.

Je vous adresse les procès verbaux des études faites en Egypte, une réponse de M. Barthélémy S.t Hilaire à la *Revue d'Edimbourg* et l'acte de concession du Vice Roi d'Egypte portant cahier des charges, ainsi que les statuts d'organisation de la Compagnie Universelle. Aux termes mêmes de l'acte de concession et conformément à son esprit le Canal maritime de Suez devra satisfaire aux conditions générales de respecter le système hydraulique de l'Egypte d'offrir une navigation économique aux plus grands navires de commerce et un port intérieur dans le bassin du Lac Timsah, de n'avoir point de chômage annuel, d'être d'une conservation facile et d'un entretien peu coûteux avec un tirant d'eau de 8 à 9 mètres sur une largeur à déterminer.

Voici d'un autre côté les questions principales qui me paraissent appeler vos réflexions et votre examen.

Suez

1^o Quelle doit être la direction du chenal, les profondeurs de 8 à 9 mètres se trouvant à l'est de la ville à 1600 mètres du rivage et le fond étant tel que le donnent les deux premiers forages?

2^o Faut-il des jetées?

3^o Quelle doit être la largeur du chenal à la mer?

4^o Quelle longueur des jetées devra être construite en maçonnerie, si le système des jetées doit être adopté?

Traversée de l'Isthme

Le sol et le sous sol de l'Isthme étant tels que le décrit le procès verbal N. 7 :

- 1^o Quel doit être le tracé du Canal maritime?
- 2^o Quelle doit être sa largeur?
- 3^o Quelle doit être sa profondeur?
- 4^o Quels travaux sont nécessaires pour établir le chenal?

Port intérieur dans le lac Timsah

Quels seront les travaux du port intérieur, soit pour les navires venant des deux mers, soit pour la communication avec le canal d'eau douce?

Dans la Baie de Péluse

- 1^o Bien déterminer le débouché du Canal.
- 2^o Quelle doit être de largeur, la direction et l'évasement du Chenal?
- 3^o Quelles doivent être les dimensions des jetées?
- 4^o Où prendra-t-on les matériaux?

Enfin résultera-t-il des facilités indiquées par les procès verbaux, soit pour le creusement du canal, soit pour le débouché sur les deux mers, la possibilité de se dispenser d'établir des écluses aux deux entrées et de faire de l'Isthme un détroit où aucun obstacle n'arrêterait la navigation?

Telles sont les questions principales que je prends la liberté de recommander à vos méditations avant que la Commission ne se réunisse. La discussion qui aura lieu ensuite pourra par cette préparation être à la fois plus féconde et plus rapide.

Il est bien entendu d'ailleurs que les questions qui viennent d'être posées ne sont qu'un cadre préliminaire et que chaque membre de la Commission pourra en accroître le nombre autant qu'il le jugera convenable.

Plus l'analyse préparatoire des détails aura été poussée loin par chacun en particulier, plus les résolutions de la Commission seront faciles quand elle délibérera en commun.

Si vous aviez particulièrement des nouvelles questions à poser je vous serai obligé de me les faire parvenir en les formulant; leur réunion formera les bases principales de la discussion régulière qui précédera le rapport définitif.

On avait d'abord pensé à préparer un projet qui aurait été soumis avant

la réunion, aux membres de la Commission par M. M. Conrad, Renaud et Lieusson, mais nous avons jugé que ce projet ne pouvant pas être l' expression des opinions de tous les membres, il y aurait plus d'inconvénients que d'avantages à s'en occuper dès à présent.

En conséquence nous nous bornons à mettre en ordre les cartes, les plans, les échantillons des forages ainsi que tous les documents qui permettront à la Commission réunie de formuler son opinion.

Veuillez agréer, Monsieur, les assurances de ma haute considération.

Ferd. DE LESSEPS
9. Rue Richepanse à Paris.

P. S. - J'ai reçu avec reconnaissance votre excellent et précieux mémoire. C'est un travail qui a été jugé parfait et tout à fait digne de son auteur par ceux de vos collègues de la Commission qui en ont eu connaissance et nous sommes bien touchés de voir que malgré vos graves et nombreuses occupations, et l'état de votre santé, vous avez pu concourir d'une manière aussi utile aux travaux préparatoires de la Commission.

Ferd. DE LESSEPS

A Monsieur PALEOCAPA, Ingénieur, Ministre
des travaux publics de Sardaigne - Turin.

XXIX

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

28 Mai 1856.

J'ai reçu la lettre du 16 courant que Vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, et j'en avais auparavant reçu une autre de M. de St. Hilaire qui m'annonçait lui être parvenu le mémoire que j'ai présenté à la Commission sur la condition des plages et des ports de l'Adriatique.

Je vous remercie l'un et l'autre des choses flatteuses que vous me dites sur ce travail. Je vous prie de me dire s'il est dans votre intention de le faire imprimer. Si dans ce but vous désiriez la réduction à une plus petite échelle du plus grand des deux plans qui accompagnent le mémoire, je vous l'enverrai.

XXIX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

J' ai aussi reçu tous les documents que Mons. de St. Hilaire m' annonçait: j' ai admiré l'argumentation claire et concluante de sa réponse à la *Revue d' Edimbourg*. L' article que ce journal a publié sur l' Isthme de Suez dévoile une préoccupation trop vive contre une oeuvre qui aurait plutôt mérité les sympathies d'hommes aussi éclairés que les rédacteurs de cette estimable périodique. Dans cet article il y a des assertions si contraires aux faits connus et aux résultats des études de la Commission, que s' il s' agissait d' une question purement scientifique il n' aurait pas mérité une réponse sérieuse. Mais puisque son but était de méconduire l' opinion des masses qui ne s' occupent pas de la science, et croient à toutes les assertions venant de bonne source, si elles ne sont pas contredites, une réponse était nécessaire.

Quant au Résumé des procès verbaux et aux questions qui y sont posées, je m'en occuperai le plus tôt qu' il me sera possible. En attendant j' ai parcouru les statuts qui me paraissent très-bien redigés. Mais je vous avoue que c' est avec un sentiment pénible que j' ai vu qu' on n' y fait aucun cas de la Nationalité Italienne, car à l' Art. 7 tandis qu' on déclare que les titres seront libellés en toutes les principales langues d'Europe, on y voit oubliée la langue Italienne; et à l' article suivant en parlant des places du commerce où les paiements pourraient être faits, on ne fait non plus mention d' aucune place de commerce d' Italie: il est vrai qu' il est dit après qu' on pourra ensuite en désigner d' autres, mais toujours est-il vrai que les places Italienne ont été d' abord oubliées, ce qui pourra conduire à meconnaître les intérêts italiens dans l' exécution de l' art. 24.

Vous trouverez raisonnable que S. A. le Vice Roi ayant, sur votre proposition, agréé que je fisse part de la Commission scientifique pour représenter ces intérêts je doive me préoccuper de la dite omission qui a fait d' ailleurs une assez triste impression à Turin et à Gênes. Mais indépendamment de ce qui pourrait être regardé comme une susceptibilité italienne, que cependant je crois assez bien motivée, je pense qu' avoir oublié la langue italienne dans la formation des titres est même contraire aux intérêts de la Compagnie. Vous savez mieux que moi, Monsieur, que de toutes les langues Européennes la langue italienne est la plus connue dans toutes les échelles commerciales du Levant, et principalement parmi les Grecs et les Juifs qui constituent la partie la plus active et la plus riche de moyens dans les affaires commerciaux de l'Empire Ottoman. Il paraît donc qu' il serait très-utile qu' on les missent à la portée de lire ces titres dans la langue qui leur est plus familière.

A ce propos je ne peux non plus me dispenser de vous faire connaître que j' y suis pressé de toutes côtés de demandes pour savoir quelle partie des actions de l' entreprise serait réservée au Piémont. Je réponds que, membre

de la Commission scientifique, je ne prends aucune ingérence en ce qui regarde la partie économique de l'entreprise qui doit être réglée par l'Administration de la Société lorsqu'elle sera constituée et par la Concessionnaire avant cette constitution, et que je savais seulement que votre intention était de choisir un Banquier qui représentât à Gênes les intérêts de la Compagnie. Cependant comme les demandes ne cessent pas de m'être adressées, Vous m'obligeriez beaucoup si vous vouliez me renseigner sur les dispositions que vous avez pris ou que Vous allez prendre à cet égard.

Quant à ce qui regarde l'époque de la réunion de la Commission à Paris je ne peux qu'exprimer le voeu qu'elle fût retardée autant que possible afin que je puisse y intervenir. La cloture des Chambres n'aura lieu que vers la moitié de Juin, et il me sera indispensable de m'arrêter encore quelque temps à Turin pour faire des dispositions relatives à l'exécution de plusieurs projets de loi qui regardent mon Ministère; ainsi il faudrait pour que je puisse intervenir, que la réunion n'eut lieu que dans le mois de Juillet.

Agréez ecc. ecc.

Signé PALEOCAPA

XXX

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

CIRCULAIRE.

Paris, 1 Juin 1856.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que, conformément au désir exprimé par M. M. les ingénieurs anglais, la réunion générale de la Commission sera retardée de quelques jours; elle aura lieu à Paris, Rue Richépanse N. 9, le 24 Juin à 1 heure.

Ceux des Mrs. les membres de la Commission qui seraient libres et qui voudraient bien devancer l'époque fixée pour les délibérations trouveront ici tous les documents réunis et coordonnés et pourront déjà s'entendre avec ceux de leurs collègues qui ont manifesté l'intention de se rendre dès le 15 Juin à Paris. Ils pourront dès lors former sous la présidence provisoire de M. Conrad

XXX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

une réunion préparatoire qui déterminera les principales questions à examiner et réglera les ordres du jour des séances. M. l'Amiral Rigaud de Genouilly et M. le Capitaine de Vaisseau Jaurès ont été désignés par M. le Ministre de la Marine de France pour être appelés dans le sein de la Commission, à donner leur avis sur les questions nautiques se rattachant à l'exécution du Canal de Suez. J'ai demandé également à l'Amirauté Britannique et à la Cour de la Compagnie des Indes de vouloir bien s'entendre pour désigner de leur côté deux officiers supérieurs de la Marine anglaise.

Veuillez agréer, Monsieur, les nouvelles assurances de ma haute considération et de mon entier dévouement.

FERD. DE LESSEPS

P. S. du 2 Juin. - Je viens de recevoir la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 28 Mai. Vous verrez par celle qui précède que votre voeu a été devancé puisque la convocation de la Commission avait été retardée jusqu'au 24.

Je vous remercie cordialement de la franchise de vos observations sur les statuts et je vous en suis d'autant plus reconnaissant que vos sentiments sont tout à fait d'accord avec les miens. Ce n'est pas moi qui pourrai oublier l'Italie et dans la minute originale des statuts, dont les principales dispositions qui ont été revues et corrigées de ma main se trouvent les désignations 1^e de langue italienne à l'Art. 7 et 2^e des villes de Gênes et de Barcelone à l'Art. 8. Des nouveaux exemplaires des statuts ont même déjà été imprimés depuis quelque jour et ils contiennent la mention dont vous aviez raison de regretter l'omission.

Quant à la Maison de Banque de commerce qui, suivant mon désir, devait centraliser en Sardaigne les souscriptions de l'Italie, si mon désir n'a pas été immédiatement rempli, il n'est pas ma faute, ainsi que vous le verrez par deux lettres échangées entre M. De la Rue et moi.

J'ignore le motif de l'obstination, etc. etc. de M. De la Rue et j'attendais votre réunion à Paris pour vous entretenir à ce sujet, mais puisque l'occasion se présente d'en parler dès à présent, je vous prie de vouloir bien me désigner l'établissement public de Banque ou la maison particulière de Banque ou de Commerce à laquelle il conviendrait de confier la mission si importante et honorable de représenter les intérêts de l'Italie dans l'organisation de la Compagnie Universelle. Lorsque l'époque de l'émission des actions aura lieu,

les commissaires de banque, les correspondants ou banquiers de la Société seront à la charge des premières actions.

FERD. DE LESSEPS

Dans un volume que je publie dans ce moment, où sont réunis tous les documents relatifs à l'Isthme de Suez, se trouvent à la suite des procès verbaux les conclusions de votre intéressant mémoire... (¹).

Je considère votre présence à la réunion de la Commission internationale comme la plus importante. Personne ne pourra mieux que vous présider à ses délibérations. J'aurais voulu pouvoir retarder jusqu' au mois de juillet, mais cette combinaison étant impossible à réaliser, il fallait des motifs d'impossibilité pour pouvoir proposer un nouvel ajournement après la réception de votre dernière lettre.

(¹) Seguono alcune parole indecifrabili, forse: « Qu'on jugerait la meilleure réussie ».

XXXI

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

Turin, 13 Juin 1856.

A M. F. DE LESSEPS - Paris.

J'ai reçu la lettre que Vous m'avez fait l'honneur de m'écrire en date du 2 du courant avec la circulaire que vous avez dirigé à tous les Membres de la Commission scientifique. Puisque la Chambre des Députés a fini ses séances je me trouve en mesure de me rendre à Paris et je compte de partir d'ici le 18 du courant. Ma santé m'empêchant de faire le voyage sans me reposer, je ne serai à Paris que le 21. J'espère trouver chez-vous quelqu'un de nos Collègues qui veuille me donner des renseignements sur les points les plus importants des questions qu'on aura à discuter dans les séances qui s'ouvriront le jour 24.

Le refus de M. De la Rue m'était tout-à-fait inconnu. Les demandes

XXXI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

qui me venaient de Gênes me feraient bien comprendre qu'aucune Maison de Banque n'avait encore été chargée des affaires de la Compagnie de Suez; mais j'en connaissais pas la cause. A mon arrivée à Paris nous pourrons nous entretenir sur cette affaire.

Agréez, Monsieur, l'assurance, ecc.

PALEOCAPA⁽¹⁾,

(¹) Minuta di lettera.

XXXII

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

Turin, 16 Juin 1856.

A M. F. DE LESSEPS - Paris.

En vous adressant ma dernière lettre j'ai oublié de vous dire, Monsieur le Ministre, que j'ai été extrêmement flatté de l'honneur que la Commission veut bien me faire de me charger aussi dans cette occasion de la présidence de ses séances. Ce n'est pas pour faire des protestations banales de modestie qui souvent ne sont rien moins que sincères, que je viens vous prier de m'en dispenser. L'intérêt très-vif que je prends à cette grande oeuvre en raison de son utilité spéciale et générale pour l'Italie et le concours que j'aurais de mes honorables Collègues, me feraient espérer de pouvoir soutenir honorablement la présidence; mais l'état précaire de ma santé et particulièrement de mes yeux qui souvent me rend impossible ou trop pénible une occupation suivie, m'ôte cet espoir; d'autant plus que l'objet spécial de notre Commission exige, séance tenante, l'inspection et l'examen des dessins dont je ne peux prendre connaissance qu'avec beaucoup de patience et de lenteur.

En vous priant de faire part de cette circonstance à mes Collègues, je me permets de vous exprimer, Monsieur le Ministre, la pensée que M. Conrad, qui a présidé la Commission en Egypte, serait, ce me semble, celui qui étant au fait de tous les détails techniques, pourrait la présider aussi à Paris de

XXXII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

la manière la plus convenable à l'ordre des débats et la plus prompte et satisfaisante pour les délibérations à prendre.

Agréez, ecc.

PALEOCAPA

P. S. - Je viens de recevoir les exemplaires des Statuts portants les modifications aux art. 7 et 8 du titre II dont je vous remercie (¹).

(¹) Minuta di lettera.

XXXIII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Parigi, 26 Giugno 1856.

Carissimo amico,

L'interesse che prendete all'impresa dell'istmo di Suez, mi fa pensare che non vi dispiaccia che ve ne anticipi qualche nuova. La commissione si è radunata fino dal giorno 22. Il 23 essa era pienamente completa, non mancando che Reudel, trattenuto a Londra per indisposizione di salute, ma surrogato da Mamby segretario dell'istituto degl' ingegneri. Erano poi alla commissione aggiunti altri membri, cioè il capitano della marina inglese Harris, che è al servizio della compagnia delle Indie, e che ha navigato in quei mari e specialmente nel mar Rosso, non so se per 10 o 12 anni continui l'ammiraglio Rigaud di Genouilly; il capitano di vascello Jaurès Amendere della marina imperiale francese, e praticissimo del mar Rosso e delle coste d'Africa; finalmente il sig. De Montesino, direttore generale dei lavori pubblici di Madrid, stato aggiunto alla Commissione per rappresentare gl' interessi spagnuoli dietro ricerca del governo di Spagna.

Si tennero in tutti questi giorni due sedute al giorno, che durano insieme 7 ore. Le discussioni e le deliberazioni della Commissione hanno sempre proceduto nel modo più soddisfacente, ed io ho la compiacenza di vedere adottati alcuni cambiamenti nel sistema di lavori che mi parevano molto opportuni. Siamo vicini al termine dei nostri lavori, cioè della parte tecnica. Penserà a

XXXIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

chi spetta all'economia. Ma intanto non debbo tacervi che fa non poca sorpresa il vedere che mentre da tutti i porti principali d'Europa vengono al sig. Lesseps domande perchè sia riservata una parte dei capitali per loro, dal porto di Genova, stato fissato come centro degli interessi marittimi italiani (escluso il Regno lombardo-veneto, che fa parte degli Austriaci) non solo non sia pervenuta alcuna domanda, ma abbiamo invece avuto un rifiuto dal banchiere a cui s'era indirizzato il sig. Lesseps, offrendogli di rappresentare a Genova gl'interessi della Compagnia. Prima della mia partenza da costà ho pregato il marchese Spinola, Consigliere di Stato e Deputato, che andava a Genova procurasse di trovare altra reputata casa bancaria ed assumere il detto incarico e voler poi darmene tosto partecipazione onde non esporre Lesseps ad un altro rifiuto. Ma fino ad ora non ebbi alcun riscontro; e ne sono invero dolente e mortificato perchè pare che tra noi non si prenda interesse alcuno a questa grande e bella impresa. Fate, vi prego, di vedere il Marchese Spinola, e domandargli s'egli abbia qualche risposta a darmi.

Temo però ch'esso verrebbe qui troppo tardi, perchè io conto ripartire verso la metà della prossima settimana. Vi mando un secondo volume dei documenti pubblicato dal sig. Lesseps, e vi saluto cordialissimamente.

PALEOCAPA

XXXIV

BOMBRINI AL MARCHESIO SPINOLA.

Genova, 2 Luglio 1856.

Ill.mo Signor Marchese,

Dopo replicati tentativi presso quei banchieri più disposti ad entrare nella nuova impresa, ho finalmente rinvenuto il Sig. Domenico Balduino fu Sebastiano che dietro la mia istanza accetta l'incarico di rappresentare la nota Società nei termini stati proposti al Sig. De la Rue dei quali gli ho dato visione.

Come la S. V. Ill.ma conosce, questo non è banchiere di primo rango, ma primeggia fra i secondi e potrebbe certamente appartenere ai primi per intelligenza, attività ed esattezza. Mi riesce assai gradito poter in tal modo

XXXIV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

soddisfare il desiderio espressomi dalla S. V. Ill.ma a voce, e con sua lettera del 3 giugno spirato.

Gli statuti saranno necessari al Sig. Balduino; mi limito quindi ad accluderLe la nota del Sig. Paleocapa da V. S. lasciatami.

Accetti, Ill.mo Signor Marchese, la nuova espressione della distintissima stima ed ossequio coi quali mi segno

della S. V. Ill.ma dev.mo ed obblig.mo
BOMBRINI

XXXV

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, le 15 Juillet 1856.

9 Rue Richepanse.

Monsieur le Ministre,

J'espère que votre santé n'aura pas souffert de votre rapide voyage et des travaux auxquels vous vous êtes livré pour nous.

Je vous écris aujourd' hui pour vous faire part de la mesure très importante que vient de prendre le gouvernement hollandais. La note ci jointe vous l'expliquera en substance. Mais je donnerai in extenso dans notre journal les deux pièces officielles, c'est à dire le rapport au Roi et l'ordonnance de S. M.

Nous avons reçu de très bonnes nouvelles de M. de Lesseps jusqu'à son départ de Trieste le 10 Juillet; il avait un temps superbe. J'ai écrit à M. l'ingénieur Ugo Calindri de se présenter chez vous, puisque vous avez la bonté de vouloir bien l'entretenir.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, d'agréer la nouvelle assurance de mon dévouement bien respectueux

B.Y S.T HILAIRE

*A Monsieur PALEOCAPA
Ministre des travaux publics de Sardaigne - Turin.*

XXXV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

XXXVI

[1856].

On lit dans le Journal officiel de la Haye:

« Sur un rapport fait au Roi par S. E. M. Simons, Ministre de l'intérieur, Sa M. a nommé par arrêté en date du 10 de ce mois une Commission chargée: 1^o d'examiner les conséquences que peut avoir le percement de l'Isthme de Suez pour le Commerce et la navigation en général et sur le commerce des Pays Bas en particulier. 2^o de proposer les moyens qui d'après les changements de circonstances pourront être adoptés pour conserver notre part dans le commerce et la navigation, ou même pour l'agrandir s'il est possible. 3^o d'indiquer ce que le Gouvernement pourrait faire pour soutenir et favoriser les efforts de nos industriels dans cette entreprise.

Cette Commission est composée de douze membres dont les noms suivent: MM. de Monchy, Président; J. Spengler; A. van Rijckevorsel; Buys't hofd; C. F. Spenger; Iyan Hulst; G. de Clercq; L. M. E. Plate; F. Conrad; P. Van Vlissingen; F. M. H. van Oordt et S. Vissering; M. Gravesande, secrétaire.

Cette Commission tiendra ses séances à la Haye ».

XXXVI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

XXXVII

PIETRO PALEOCAPA A B. DE SAINT HILAIRE.

COPIE

Turin, 25 Juillet 1856.

*A Mons. BARTHELEMY DI S.T HILAIRE - Membre de l'Institut de France
à Paris - Rue Richépanse 9.*

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire en date du 15 courant. La mesure prise par le Gouvernement Hollandais que vous

XXXVII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

m' annoncez lui fait beaucoup d'honneur, et je ne doute pas que les résultats n'en soient très-favorables. Il aurait été bien désirable qu'une telle mesure eut été prise par l'Empereur Napoléon; elle aurait eu une bien plus grande importance économique et politique. Cependant les relations commerciales de la Hollande avec la Mer au de là du Cap, et ses vastes établissements coloniaux lui assurent une importance très-remarquable dans la réussite de la grande entreprise dont il s'agit.

J'ai vu M. Calindri à mon retour; et je lui ai fait observer le peu d'espoir qu'il y avait de donner une publicité assez étendue aux questions relatives au percement de l'Isthme au moyen d'un Journal qui n'eut que ce but très-borné, et qui, écrit en Piémont, ne se répandrait que très difficilement en d'autres parties d'Italie.

J'ai ajouté qu'au contraire on aurait pu obtenir une diffusion bien plus grande en s'associant au *Bulletin du Chemin de fer* qui s'occupant d'un sujet devenu d'intérêt général et immédiat et étant assez bien redigé, avait déjà acquis une belle réputation et était répandu plus que tout autre journal hors du Piémont. M. Calindri m'avait paru convaincu de ce que je lui observai; mais quelques jours après il est venu me parler de je ne sais quelle difficulté qu'il rencontrait pour s'arranger avec l'Editeur du susdit *Bulletin des chemins de fer*. Il m'a dit qu'il allait vous en écrire: quant à moi je n'ai qu'à regretter qu'on ne puisse pas donner suite à la combinaison que j'avais proposée, sans laquelle je crains que il *Bollettino dell'Istmo di Suez* publié par M. Calindri pour remplir son but de publicité en coûtera beaucoup à la Compagnie.

J'ai déjà fait connaître à M. Lesseps avant mon départ de Paris que pour le choix du Banquier qui représenterait à Gênes les intérêts de la Comp.e on m'avait indiqué M. Dominique Balduino fils du feu sénateur; mais que, avant de le proposer définitivement, je voulais prendre d'autres renseignements à mon retour ici. J'ai en effet pris ces renseignements aussitôt qui m'a été possible de m'en occuper et ils sont réussi très-favorables à M. Balduino, qui de son coté acceptera bien volontier la commission. Monsieur le Marquis Spinola de Gênes, Conseiller d'Etat, m'en a donné les meilleures informations et M. Bombrini, Commissaire de Roi auprès de la Banque Nationale de Gênes, m'écrit: « M. Dominique Balduino feu Sébastien n'est pas un Banquier de premier rang, mais on peut le regarder comme le premier de second rang, et mériterait certainement d'appartenir au premier, par son intelligence, son activité et sa ponctualité ». La loyauté avec laquelle il a fait honneur à tous les engagements de son père qui malheureusement a fini tragiquement par un dérangement d'esprit, lui a acquis une très-belle réputation; ainsi je crois pouvoir

le proposer définitivement à M. Lesseps. Quand vous écrivez à M. Lesseps veuillez me rappeler à son souvenir et lui dire que je serais heureux qu'à son retour il puisse venir visiter Gênes et Turin. Rappellez-moi aussi à nos Collègues qui sont au présents à Paris, et agréez l'assurance de ma considération distinguée.

Signé: PALEOCAPA ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Minuta di lettera.

XXXVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, 9, Rue Richelieu.
13, Octobre 1856.

Monsieur,

La Sous-Commission chargée de rédiger le rapport général dont vous avez adopté les conclusions, vient de terminer son travail. J' ai l' honneur de vous envoyer un projet de rapport que votre Président Mr. Conrad me charge de vous faire parvenir avec la lettre ci-jointe. Ce projet élaboré avec le plus grand soin par vos collègues, auxquels vous aviez adjoint M. M. Mougel Bey et Barthélémy St. Hilaire, est la reproduction souvent littérale de vos discussions et de vos décisions consignées dans les comptes-rendus sténographiés de nos réunions. Je viens, Monsieur, vous prier d'examiner le plus promptement possible le document que je vous transmets, et dans le cas où vous auriez des observations ou des rectifications à faire, vous êtes priés de les ajouter en marge, et de me renvoyer l' épreuve avec vos corrections.

Pour que l' impression du rapport puisse avoir lieu en temps convenable, et avant mon départ pour l' Egypte, il est indispensable que l' épreuve me soit renvoyée avant la fin-de ce mois, ou du moins que vous me fassiez connaître d' ici à cette époque si vous n' avez aucune observation à faire, et si vous approuvez le travail de vos collègues.

Ces Messieurs ont jugé à propos de faire imprimer comme annexes du rapport:

1^o Les procès-verbaux des séances tenues en Egypte en 1855 et 1856 par la Commission.

XXXVIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

2^o Les procès-verbaux des réunions générales qui ont eu lieu cette année à Paris.

3^o Les recherches de M. Lieusson sur le régime des eaux dans le canal maritime.

4^o Le décret rendu par le Vice-Roi sur l'organisation et le traitement des ouvriers Egyptiens qui seront employés aux travaux du Canal.

En outre un Atlas sera joint au rapport et contiendra les planches suivantes dont l'exécution ne laissera rien à désirer.

Une carte de l'Isthme de Suez coloriée avec le tracé général des canaux.

Trois cartes indiquant les courbes des marées à Suez.

Une carte du port et de la rade de Suez.

Une carte des sondages exécutés par Mr. Larousse dans la Baie de Péluse avec le débouché du port Saïd.

Cinq cartes donnant les détails des travaux du port, exécutées par les soins de Mr. Conrad.

Dix-neuf tableaux de sondages du sol de l'Isthme.

Je profite de nouveau de cette occasion, Monsieur, pour vous remercier au nom de S. A. le Vice Roi d'Egypte du concours si éclairé que vous avez apporté à la solution d'un des problèmes les plus importants qui pouvaient être soumis à la science des hommes.

Veuillez agréer, Monsieur, les assurances de ma haute considération et de mon entier dévouement.

FERDINAND DE LESSEPS

Monsieur PALEOCAPA, Membre de la Commission

Internationale du Canal de Suez à Turin.

XXXIX

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

GABINETTO PARTICOLARE

Turin, le 14 Novembre 1856.

Monsieur le Ministre,

Ayant été à Gênes j'ai eu occasion d'y voir M. Balduino. Il m'a dit que depuis votre passage par Gênes il n'avait plus reçu de vos nouvelles quoi-

XXXIX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

que il vous aie écrit plusieurs fois. Il pense que votre silence est la conséquence des menées anglaises qui vous laissent dans l'incertitude du moment opportun pour donner toute l'impulsion qu'elle doit avoir à la partie financière de l'entreprise.

Monsieur Balduino s'était entendu avec les membres les plus influents de la Chambre de Commerce pour provoquer une déclaration en faveur du percement de l'Isthme et en démontrant les immenses avantages spéciaux pour Gênes; mais en vue des circonstances actuelles ils ont cru devoir différer et attendre que la confiance puisse renaître. Quant à lui il y est très perseverant; mais il m'a dit qu'elle n'est pas partagée par un grand nombre de personnes; et cela n'est malheureusement que trop vrai. Il faut en attribuer en grande partie la cause aux nouvelles qui arrivent à Gênes de Constantinople où la Colonie gênoise est très bien renseignée et encore plus à ce que le Ministre d'Angleterre près notre Cour, homme d'ailleurs très estimable et très bien vu en Piémont, fait des fréquents et assez longs séjours à Gênes, où étant en relation avec beaucoup de monde, il s'efforce de persuader le Commerce que le percement de l'Isthme est un rêve français et que les anglais, hommes positifs, n'y croient pas; qu'en tout cas son gouvernement s'y opposerait énergiquement, et que l'Empereur Napoléon ne risquera pas de rompre l'alliance avec l'Angleterre pour favoriser une entreprise dont le succès est du moins très douteux soit dans les rapports techniques soit dans les rapports économiques. En tenant ce langage M. Hudson n'exprime peut être pas sa conviction mais il est le porte voix de son gouvernement, qui, et personne ne le sait mieux que vous, par un égoïsme qui est d'autant plus déplorable qu'il est peu éclairé, fait tous les efforts pour entraver les projets du Vice Roi. Avant qu'il fut question du changement du Ministère Turque, que l'on dit avoir eu lieu récemment, des nouvelles qui parvenaient de Constantinople, et qui étaient fournies par des personnes qui par leur position peuvent être très bien renseignées, m'assuraient que les intrigues de l'Ambassade Anglaise devenaient tous les jours plus énergiques, et que l'influence anglaise qui augmentait au détriment de celle de la France, laissait peu d'espoir de voir le Sultan confirmer le firman de Saïd Pacha, d'autant plus que M. Prokech, qui d'abord favorisait l'entreprise, paraissait s'en désister pour seconder l'Angleterre, qui de son côté, et à ce prix, appuyait l'Autriche dans l'affaire de l'occupation des Principautés et dans d'autres querelles avec la Russie. On m'a même assuré que le commerce de Trieste s'était ému de cette condition de choses qui menaçait de faire évanouir ses plus belles espérances, en ayant fait des plain-

tés à M. De Bruck qui a taché de calmer les esprits en déclarant que l'Autriche était bien loin de vouloir abandonner une cause dont elle reconnaissait les grands avantages; mais que le moment n'était pas opportun; que tant qu'un arrangement définitif ne vient aplanir les questions politiques qui divisent les grandes puissances il était trop nécessaire que le Gouvernement Autrichien fit cause commune avec l'Angleterre.

La triste impression causée par ces difficultés a grandement augmentée, principalement à Gênes à cause de la nouvelle du projet du chemin de fer de l'Euphrate et du Golfe Persique que l'Angleterre a fait accepter à la Turquie avec des conditions pour elle ruineuses. Cette acceptation fait penser que le Sultan s'est mis mains et pieds liés à la merci du Gouvernement Anglais. Car s'il en était autrement comment pourrait-il se faire qu'il se laisse imposer des conditions telles que celles que la Compagnie du Chemin de Fer susdit a obtenu pour assurer la réalisation de son projet? Ce projet donnera le dernier coup aux finances déjà si délabrées de l'Empire; et je crois qu'il produira un effet encore plus désastreux. L'Angleterre sous le prétexte de protéger son chemin de fer commencera par établir des postes fortifiés de la côte de la Syrie à l'Euphrate et finira par une vraie occupation militaire de la ligne qui conduit aux Indes.

Malgré cette situation politique assez difficile je crois que la cause du percement de l'Isthme finira par triompher; mais ce que je crains c'est que ce triomphe ne puisse s'obtenir qu'après un retard bien prolongé.

Or n'y aurait-il pas moyen de l'abréger et de vaincre les difficultés politiques après avoir dissipé les doutes qui s'élevaient sous les rapports techniques? Je pense qu'on pourrait parvenir à ce but au moyen d'une forte résolution de la part de S. A. le Vice Roi.

Je ne connais pas assez les principes de droit public qui règlent les rapports entre le Sultan comme Suzerain et le Vice Roi d'Egypte comme Vassal, mais j'ai peine à croire que ces principes puissent empêcher au Vassal d'accroître la prospérité des provinces qui dépendent directement de lui moyennant des opérations matérielles qui sont dans le même temps de la plus grande utilité à la généralité de l'Etat, ce qui est hors de doute le cas dont il s'agit. Et quand même le Vice-Roi serait obligé à en demander le consentement du Grand Seigneur, je crois que ce consentement ne pourrait pas lui être refusé par des motifs indépendants des relations entre le Suzerain et son Vassal. Mais malgré

cela supposant que ce refus fût prononcé ou du moins que le consentement demandé se fit attendre trop longuement, que pourrait-il arriver si le Vice Roi se mît à l'oeuvre sans l'avoir obtenu? La Porte ferait-elle la guerre au Vice Roi pour l'en détourner? Je ne le crois pas; car d'abord elle n'est pas en mesure de soutenir une nouvelle guerre et en second lieu, le pourrait-elle, qu'elle ne s'aviserait pas d'empêcher l'exécution d'une entreprise qu'elle doit au contraire favoriser dans son propre intérêt encore plus que dans l'intérêt de son Vassal. Et si la Porte ne lui déclare pas la guerre, l'Angleterre oserait-elle l'entreprendre pour son compte et sous le prétexte absurde qu'elle veut soutenir les droits du Sultan qui ne s'en soucie pas? Et la France, l'Autriche, la Russie, enfin toutes les puissances de l'Europe qui favorisent cette entreprise resteraient-elles indifférentes à ce spectacle de voir l'Angleterre se mêler dans les affaires de la Turquie pour opprimer l'Egypte et pour parvenir à un but antisocial et faire triompher son égoïsme? Je crois que le fait accompli couperait le noeud gordien et qu'il faudrait bien que l'Angleterre s'y résignât. Reste cependant une difficulté assez grave, c'est que pour entreprendre le percement de l'Isthme il faut le concours de grands capitaux qu'on n'obtiendrait peut-être pas si l'opinion publique fût émuée par la crainte d'une rupture entre la Porte et le Vice Roi, en voyant celui-ci consentir qu'on se mît à l'oeuvre sans en avoir obtenu le firman du Grand Seigneur.

Je crois toutefois que cette crainte ne pourrait pas durer longtemps. Le Vice Roi pourrait donc avec ses propres fonds commencer les travaux en y employant peut-être les sommes qu'il avait destinées à l'exécution du canal de communication entre le Nil et le canal des deux Mers; et lorsque, comme je viens de dire, le fait accompli aurait persuadé l'Angleterre de l'inefficacité de son opposition la crainte se calmerait et le concours des capitaux ne manquant plus on pourrait constituer la Compagnie anonyme qui payerait au Vice Roi la partie des travaux qu'il aurait exécuté à ses propres frais, et qui ne monterait probablement pas à une grande somme, car j'ai la conviction que la question serait bientôt résolue en faveur du Vice Roi d'Egypte par le fait accompli.

Le vif intérêt que je prends à l'heureuse réussite de votre grande entreprise m'a suggéré ces considérations que je soumets à votre appréciation, car vous êtes en position d'en juger mieux que qui que ce soit.

Agreez, Monsieur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

XL

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, 9 Décembre 1856.

9 Rue Richépanse.

Monsieur le Ministre,

Je vous prie de m'excuser si j' ai tant tardé à vous répondre. J' attendais toujours, afin de pouvoir vous annoncer la fin du Rapport et de l'Atlas. C'est seulement aujourd' hui que le tout a été terminé et je vais ces jours-ci vous en faire expédier un certain nombre d'exemplaires. Ils arriveront par l'entremise de M: Balduino de Gênes et de M. Calindri à Turin. Je serai prêt d'ailleurs à vous faire parvenir tous ceux que vous désirerez en outre de ceux-ci. Nous pouvons donner bon nombre de volumes, mais nous devons ménager les Atlas qui n' ont été tirés qu' en petit nombre.

Vous verrez, Monsieur le Ministre, qu' on a tenu compte des observations si judicieuses que vous avez bien voulu nous adresser. Seulement je dois vous faire remarquer que ni M. Daulù, Talabot, ni M. Negrelli n' étaient allés en Egypte; c'est ce dernier qui me l'a dit. M. de Lesseps est parti pour Alexandrie le 13 Novembre. Nous avons eu de ses nouvelles de Malte, mais nous n'en avons pas encore d'Egypte à cause du mauvais temps.

Vous avez peut-être vu que les nouvelles de Constantinople deviennent très favorables. J' attribue ce changement à l' influence du nouveau grand Visir.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de vos bontés pour Monsieur Cosseret. Je le vois digne de votre bienveillance. Agréez, Monsieur le Ministre, mes salutations respectueuses.

Votre dévoué serviteur
BARTHÉLÉMY S.T HILAIRE

*A Monsieur PALEOCAPA
Ministre des travaux Publics - Turin.*

XL. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

XLI

NOMINA DI PIETRO PALEOCAPÀ A MEMBRO ONORARIO
DELLA REALE ACCADEMIA DI AGRICOLTURA.

REALE ACCADEMIA DI AGRICOLTURA

N. 714

Oggetto: Nomina di membro onorario

Torino, addì 30 Dicembre 1856.

Chiarissimo Signor Commendatore,

I grandiosi lavori del taglio dell'Istmo di Suez, dei miglioramenti industriali di ogni genere dell'Egitto [sic], che non possono non spiegare la più benefica influenza sui rapporti agricoli e commerciali del mondo ed in particolare dell'Italia nostra, riscossero in ogni tempo non chè l'approvazione il plauso dell'Accademia.

Ed è perciò che al fine di darne un pubblico attestato essa Accademia sulla proposta dell'Egregio Cav. ed Abate Baruffi, e del Chiarissimo Barone Dacquemond soci, nonchè del benemerentissimo suo Presidente il Commendatore Despine, derogando dal disposto dei Suoi Statuti, nominava unanime a suoi membri corrispondenti collettivamente li signori Conte d'Escayrac de Lanture, la S. V. Ill.ma, Barthélémy di Saint Hilaire e Ferdinando di Lesseps.

Soddisfatto così a quel suo giustissimo voto l'Accademia sulla proposta dello scrivente e del pregiato suo Presidente procedeva in particolare alla nomina della S. V. Chiarissima a suo *Membro Onorario* in omaggio alle alte benemerenze di Lei ed al lustro chè quinci ne deriva all'Accademia stessa.

Nel trasmetterle il relativo Diploma il sottoscritto prega la S. V. Chiariss.ma di aggradire gli ossequiosi suoi sensi della massima considerazione.

Il Segretario dell'Accademia:

Prof. BALESTRIERI

*Al Chiarissimo Signor Ingegnere Comm. PIETRO PALEOCAPÀ
Ministro dei lavori pubblici ecc. ecc.*

*Membro onorario della R. Accademia d'Agricoltura
di Torino.*

XLI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

XLII

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

Paris Rue Richepanse 9.
18 Janvier 1857.

Monsieur le Ministre,

M. F. de Lesseps a reçu votre lettre du 4 mai dernier; mais il n'a pu y répondre lui même parce qu'il était absent à cette époque, comme il l'est encore. Votre Excellence a pu voir par les journaux quels heureux résultats avait produit son voyage en Angleterre. Je puis ajouter ici que le meeting de Londres aura lieu le 24 de ce mois, sous la présidence de M. Duke, Baronnet, le premier des représentants de la Cité. Tout se prépare pour que cette dernière manifestation soit le couronnement de toutes les autres et soit aussi favorable qu'elles.

Je reproduirai dans le prochain numéro de notre journal votre lettre publiée dans la *Gazette officielle*; et je remercie votre Excellence d'avoir pris si énergiquement la défense de M. Rendel, et d'avoir parlé en si bons termes du Gouvernement anglais.

M. de Persigny, l'Ambassadeur français à Londres, que M. F. de Lesseps a vu ces jours-ci, pense que Lord Palmerston est disposé à céder sans trop de résistance à l'expression de l'opinion publique:

Quoi qu'il en puisse être, les 18 meetings qui se sont prononcés en notre faveur sont décisifs; et je regarde notre cause comme gagnée; il ne nous faut plus qu'un peu de persévérance; et votre Excellence doit être bien persuadée que nous n'en manquerons pas.

Je me permets de profiter de cette occasion pour appeler l'attention de votre Excellence et celle du Gouvernement Sard sur une petite affaire qui intéresse une de mes vieilles parentes, Madame Rose St. Hilaire, retirée à Versailles près Paris. La pièce ci-jointe indiquera à votre Excellence ce dont il s'agit. Le père de Madame Rose St. Hilaire a payé en 1796 une somme de 7500 frs. pour l'acquisition d'une partie des biens des Capucins de Moutiers. Il est certain que la vente n'a jamais eu lieu, c'est à dire que M. St. Hilaire n'a jamais reçu les biens qu'il avait payés. Sa fille demanderait s'il n'y aurait pas lieu pour elle à une indemnité ou à une réstitution.

XLII. - Dalla Vedova è dai Figli del Nob. Gustavo Buccia è dalla Contessà Eugenia Malmignati Buccia.

Je prends la liberté de recommander cette requête à l'attention bienveillante de votre Excellence. La réclamation me paraît juste; car je puis vous attester que la personne qui l'a fait est méritante, en ce qu'elle est agée et infirme.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, d'agréer la nouvelle assurance de mon profond respect.

Votre bien dévoué
B.Y S.T HILAIRE

Monsieur PALEOCAPA, Ministre des Travaux, à Turin.

XLIII

PIETRO PALEOCAPA A B. DE SAINT HILAIRE.

A M. DE ST. HILAIRE
Rue Richépanse 9 - Paris.

Turin, 15 Fev. 1857.

Mr. Calindri vous aura donné avis de la réception de la Caisse contenant le rapport de la Commission et le nombre des Atlas que vous m'avez d'abord envoyés. J'ai aussi reçu presque dans le même temps les autres Atlas que vous m'annonciez avec votre honorée lettre du 12^e Janv. passé; mais au lieu de quatre dont vous me parliez je n'en ai trouvé que trois. L'enveloppe cependant était intacte. Je les ai distribués tous les trois, des demandes m'en étant faites de toutes parts: je me dispense cependant d'y répondre avec la distribution faite, j'ai satisfait à celles qui étaient des plus importantes. Toutefois, s'il vous était possible de m'en envoyer un autre exemplaire pour compléter les quatre que vous m'aviez annoncés, vous m'obligeriez beaucoup me mettant à même de satisfaire à la demande qui m'en a faite le Bureau de l'Etat Major Général.

Les nouvelles que vous m'avez données sur le résultat des sondes exécutées par le Tartarus viennent démentir celles qu'on avait voulu répandre ici et à Gênes, comme je vous avais écrit et j'en suis bien content. Je suis aussi charmé d'entendre que l'opinion publique se prononce toujours plus favorable pour l'entreprise de M. Lesseps en Angleterre. Toutefois je vous avoue que je

XLIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

n'espère pas qu'on réussira à faire changer celle de Lord Palmerston et de Lord Clarendon.

Le langâge que continuent à tenir les Diplomates qui sont leur organe m'en paraisse une preuve évidente; et la concession qui parait avoir été faite définitivement par le Gouvernement Turc du chemin de fer de l'Euphrate et de Bassora est un argument très-puissant dont on se servira pour maintenir la Sublime Porte dans le refus du firman demandé par le Vice Roi d'Egypte; car on persuadera les membres les plus ignorantes du Cabinet Turc que ce chemin de fer remplace le canal des deux Mers, et on donnera aux Membres moins ignorantes mais plus corruptibles un assez bon prétexte pour se laisser corrompre en alléguant que si après avoir donné la concession du chemin de fer susdit avec assurance d'un minimum d'intérêt de 5 p. 100 on permît le percement de l'isthme on viendrait à diminuer les produits du chemin de fer au risque de devoir porter à la charge de l'Etat une plus grande somme pour satisfaire à la susdite garantie.

Dans cet état de choses je suis d'avis que quand même on puisse espérer qu'une époque viendra où le firman sera concédé il se fera trop longuement attendre; et que le seul moyen de sortir de cette incertitude et de faire cesser ce trop long délai serait que le Viceroy d'Egypte prît une forte résolution, c'est-à-dire qu'il fit entreprendre les travaux du percement sans attendre ultérieurement le firman du Sultan. J'ai exprimé cette pensée dans un article anonyme que j'ai fait insérer dans un journal scientifique et littéraire qui se publie à Turin sous le titre de *Revue Contemporaine* qui est assez répandu en Italie, et qui jouit d'une belle réputation (¹).

Je vous ferai parvenir un exemplaire de cet article en vous priant cependant de garder le secret sur son auteur pour les motifs qu'il vous sera facile d'apprécier en le lisant.

Dans une lettre que j'avais il y a long-temps adressé à M. Lesseps en Egypte j'avais exprimé la même pensée, mais, n'ayant jamais reçu de réponse, j'ai raison de croire qu'il ne la partage pas.

Agreeez, Monsieur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

Signé PALEOCAPA (²)

(¹) Riprodotta a pag. 198 e segg. del *Bollettino dell'Istmo di Suez*, 1857.

(²) Minuta di lettera.

XLIV

J. CONRAD A PIETRO PALEOCAPA.

Alexandrie, 26 Février 1857.

Mon cher Ministre,

Je prends la liberté d'adresser quelques lignes à votre Excellence, avant mon départ d'ici, qui est fixé au commencement de Mars. Ayant l'intention de retourner en Hollande en passant par l'Italie, je tâcherai de passer par Turin, où je ne manquerai pas de vous rendre une visite, ce qui depuis longtemps était dans mes intentions. Je n'ai pas voulu me faire ce plaisir sans me faire précéder de quelques lignes.

Votre Excellence sait que je suis en Egypte depuis le mois d'octobre de l'année passée. Sa Majesté le Roi des Pays Bas avait témoigné une vive sympathie pour notre grande oeuvre du Canal en me donnant de nouveau un congé illimité et en me nommant Commandeur de son ordre. En même temps il avait donné la permission à un de ses aides de camp, M.^r le Baron Van Amerlengen, de m'accompagner dans cette seconde excursion en Egypte, ainsi qu'à un des ingénieurs du Waterstaat M.^r Schneitter pour m'assister pour le travail dont j'aurais pu être chargé. Ceci peut vous prouver que notre gouvernement pense favorablement aux affaires du Canal. En arrivant ici j'ai trouvé beaucoup de déceptions et une puissance qui minait sourdement, et qui avait fait beaucoup de mal à l'avancement des affaires du Canal. Je n'ai pas besoin de vous dire d'où soufflait le vent contraire. J'arrivais juste à temps pour pouvoir avoir encore une audience du Vice Roi avant son départ pour l'expédition dans le Soudan.

Cette malencontreuse expédition arrivait dans de mauvais moments pour les affaires du canal, mais on n'y pouvait rien. Il était temps que M. de Lesseps arriva. Heureusement M. de Lesseps arriva en Egypte le 22 novembre, deux ou trois jours avant le départ du Vice Roi pour la Haute Egypte. Nous avions donc, alors, encore une paire de jours pour nous consulter sur ce qu'il y aurait à faire et Mr. de Lesseps pouvait faire changer un peu la face des choses, ce qui arriva aussi bientôt. Le Vice Roi partit en laissant des ordres qui pouvaient nous contenter, et M. de Lesseps partit avec Son Altesse pour le Soudan, où ils ont été jusqu'à présent. Le Vice Roi est retourné au Caire le 21 de ce

XLIV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

mois, il est attendu demain ici à Alexandrie et M. de Lesseps est attendu dans deux ou trois jours. Pendant le voyage du Vice Roi dans la Haute Egypte, je me suis remis dans le désert avec Linant Bey.

Premièrement nous avons été à Suez pour revoir les détails du terrain. Revenus au Caire, j'ai fait le voyage par le désert du Caire, par le Onaddé Fou-melat jusqu'au lac Timsah, en suivant la ligne du Canal d'eau douce, la seule partie que la Commission n'avait pas vue l'année passée. Nous avons passé 15 jours dans le désert et nous avons fait une inspection minutieuse du terrain par où passera le canal d'eau douce.

Revenus au Caire nous avons dressé un rapport de notre excursion, et nous avons fixé définitivement les places des écluses, leurs dimension, la longueur des biefs et leurs niveaux, enfin tout ce qui est nécessaire pour pouvoir commencer les travaux.

Je vous donnerai une copie de ce rapport qui sera donné à M. de Lesseps, et envoyé à M. Saint Hilaire. D'après le programme de la conférence que nous avions tenue au Caire avec M. de Lesseps, avant son départ pour le Soudan, et avec Linant et Mougel Bey et Mr. Ruyssenaers, Agent de la Compagnie; les travaux du Canal d'eau douce devraient être commencés immédiatement après que notre rapport aurait été fait. Nous étions donc bientôt en règle, mais alors ont commencé dès ennuis terribles pour moi, par un mauvais vouloir du Conseil du gouvernement Egyptien, travaillé par cette même puissance sourde qui avait déjà fait tant de mal, et qui retrouva une nouvelle force par l'absence du Vice Roi et de M. de Lesseps. Mais nous n'avons pas lâché la chose et nous attaquions tous les jours le Conseil pour faire donner les ordres nécessaires. Enfin, après bien de déceptions, de lenteur et d'entraves, nous avons gagné du terrain et l'on n'a pu plus retenir les ordres que nous demandions. Enfin dans le commencement du mois de janvier on nous a donné les travailleurs nécessaires pour faire le tracé du canal d'eau douce.

Le 12 Janvier la première brèche a été faite pour le canal dans la direction duquel nous faisons creuser deux fossés ou sillons parallèles qui indiquent la largeur du canal. Ces deux fossés ont assez de largeur pour pouvoir le nommer un véritable commencement du travail. Il y a à présent de fait à peu près 50.000 mètres et cette oeuvre se poursuit journellement. Tout cela va assez lentement mais enfin le travail a commencé et c'est une chose principale. Aussi les matériaux pour les tuyaux de conduite et les hangars pour les ouvriers arrivent et j'espère qu'à présent le travail se poursuivra sans relâche. Ma mission était de présenter le rapport de la Commission internationale au Vice Roi et de régler les détails du canal d'eau douce. La première partie de ma mission

a dû se faire par l'envoi du rapport au Vice Roi dans le Soudan, et la seconde partie de ma mission était finie par le commencement des travaux du Canal d'eau douce. Rien ne me retient donc plus en Egypte que le retour du Vice Roi et de M. de Lesseps. Heureusement qu'à la fin le Vice Roi vient de retourner, comme je vous ai dit, et qu'il est attendu demain à Alexandrie.

Je puis donc avoir mon audience de congé, et je compte alors retourner avec le bateau à vapeur, et, s'il se peut, je passerai par l'Italie, en ayant l'honneur de vous rendre visite à Turin. Il est grandement temps que M. de Lesseps retourne en Europe et particulièrement qu'il aille ou en Angleterre ou à Constantinople, car malheureusement ce n'est que là que notre grande affaire peut se terminer victorieusement, et il faut un homme de la capacité de M. de Lesseps et son infatigabilité pour vaincre les menées des Messieurs les Anglais ou plutôt l'entêtement de Lord Palmerston et de Lord Stratford de Radcliff. J'ai toujours la même confiance que nous triompherons, mais il faudra encore beaucoup d'habileté pour conquérir le firman tant désiré. Si la France voulait se montrer un peu plus ouvertement, et si toutes les autres puissances la secondaient alors il me semble que l'Angleterre devrait céder à la fin, de plus que la nation anglaise commence à penser beaucoup plus favorablement. Enfin la partie politique est en bonnes mains; espérons que tout aura une bonne fin.

Recevez l'expression de ma considération distinguée et croyez-moi de Votre Excellence le serviteur très humble

CONRAD

Les rapports du Capitaine Philigret qui avec une corvette est en station dans le golfe de Péluse pendant cet hiver sont extrêmement satisfaisant. La Corvette a tenu pendant les plus fortes tempêtes. Voilà la réponse au dernier argument des anglais.

XLV

B. ST. HILAIRE A LUIGI TORELLI.

Paris, 9 rue Richépanse, 26 Février 1857.

Monsieur,

J'ai lu avec le plus grand intérêt l'excellent article que vous avez bien voulu publier dans le dernier numéro du *Bollettino dell'Istmo di Suez*. Votre appui nous est excessivement précieux à bien de titres. Le mérite propre du travail et

vosre situation personnelle lui donne la plus grande autorité. Vous verrez que j'ai essayé de faire ressortir cette considération dans un article de notre numéro qui paraîtra le 10 Mars. Mais je tiens à vous remercier particulièrement, tant au nom de M. Lesseps qu'au mien de ce que vous avez fait pour notre grande entreprise.

Les dernières nouvelles de M. de Lesseps sont du 4 Janvier, Ber-Ber, Nubie supérieure. Il a dû rejoindre le Vice Roi et partir avec lui pour Kartoum. Il se portait fort bien et il était depuis longtemps remis des brûlures accidentelles qu'il avait eues. On l'attendait de retour avec S. A. le Vice Roi à la fin de ce mois au Caire.

Agréez, Monsieur, mes salutations cordiales, et mes remerciements sincères.

Votre dévoué serviteur
B.Y S.T HILAIRE

XLVI

B. S.T HILAIRE A LUIGI TORELLI.

Paris, 9 rue Richépanse, 10 Mars 1857.

Monsieur,

J'ai reçu votre lettre du 5 Mars, et je vous remercie de tous les sentiments qu'elle exprime à mon égard.

Je vous remercie également de l'article de la *Rivista Contemporanea*; et j'en admire, comme vous, le talent et l'énergie. Mais je ne puis pour ma part en accepter la conclusion. Je ne crois pas que l'Egypte soit assez forte à elle seule pour entreprendre une pareille lutte. Elle aurait contr'elle à peu près toutes les puissances. Elle manquerait de déférence envers la Turquie sa Suzeraine, en se passant de la ratification après la lui avoir demandée pendant plus de deux ans. L'Angleterre ne manquerait pas de saisir ce prétexte pour en couvrir sa flagrante hostilité; la France n'approuverait certainement pas le procédé de l'Egypte; enfin les autres puissance, quelque sympathiques qu'elles soient, le Piémont, la Hollande, l'Autriche, l'Espagne, Naples, le Pape, etc., ne pourraient rien d'efficace du moment qu'elles n'auraient pas les grandes puissances avec elles.

Voilà, Monsieur, mes objections principales contre un projet qui pourrait être fort dangereux pour l'Egypte, en la poussant à des extrémités où son exi-

stence pourrait même être compromise, et que ses finances auraient grand' peine à supporter.

J'écris en ce sens à M. Paléocapa.

Je vous prie, Monsieur, d'agréer mes salutations bien cordiales et tous mes remerciements.

Votre dévoué serviteur
B.Y S.T HILAIRE

XLVII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Malte, le 12 Mars 1857.

Monsieur le Ministre,

En me séparant ici de M. Conrad qui va suivre la côte de l'Italie et qui ira vous faire visite à Turin, je ne veux pas manquer cette bonne occasion de me rappeler à votre bon souvenir.

Votre excellente lettre du 14 Novembre qui me donnait de très intéressantes informations m'a été remise seulement ces jours derniers au Caire, à mon retour du long voyage que j'ai fait jusqu'au Sarmaar avec le Vice Roi d'Egypte. Depuis lors le temps et la force des choses aussi bien que l'impression causée par le rapport de la Commission internationale ont avancé notre affaire en produisant sur l'opinion publique de l'Europe une impatience et une irritation contre l'opposition anglaise sur laquelle je comptais. Toutes mes correspondances de Constantinople s'accordent à me montrer le Grand Visir Rechid Pacha ainsi que ses collègues comme étant très disposés à faire ratifier la concession du Vice Roi d'Egypte.

Mais d'une autre côté l'hostilité de Lord Stratford n'ayant point diminué, je n'ai pas jugé qu'il eût lieu encore d'agir..... (1) d'une manière décisive, du moment que nous faisons en Egypte tout ce qui est possible, que nous accomplissons le fait avec les ressources du Vice Roi et que nous ne pourrions pas faire d'avantage, eussions-nous actuellement à notre disposition les 200 millions de la Compagnie.

Les inscriptions que j'ai déjà faites du concours d'apporter des capitaux

XLVII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

(1) 13 parole indecifrabili.

Européens dépassent ce qui m'est nécessaire pour être assuré des moyens financiers d'exécution; toutefois je persiste à m'abstenir de les engager avant d'avoir obtenu la sanction de Constantinople. Je suis toujours d'avis que cette sanction n'était pas indispensable pour le Vice Roi d'après le principe qui a été ouvertement soutenu par l'ambassade anglaise elle-même lors des négociations relatives à l'exécution du chemin de fer Egyptien de Suez, mais, prévoyant les résistances britanniques à l'endroit du Canal de Suez et connaissant les moyens plus ou moins loyaux que le cabinet anglais a l'habitude d'employer pour étouffer les projets qui peuvent lui porter ombrage, je n'ai pas voulu dès le principe exposer les capitaux disposés à suivre mon appel à des chances de fluctuation ou de discrédit pouvant provenir des manoeuvres imprévues d'une politique peu scrupuleuse. Il me fallait attendre d'être en mesure d'attaquer l'ennemi chez lui. Maintenant mes dispositions sont prises et je vais faire une campagne en Angleterre où l'esprit public est aujourd'hui suffisamment préparé et où mes amis du parlement qui ne peuvent pas croire à la conduite hostile de leur gouvernement, me demandent de leur fournir la preuve d'une opposition regardée par eux comme insensée et injustifiable. Ce sera seulement après cette campagne que je m'occuperai du Divan de Constantinople qui, dit-on, commence à s'inquiéter d'être un peu laissé de côté et qui fait exprimer par son ambassadeur à Paris le désir que la France lui demande quelque chose afin qu'on lui donne le moyen de prouver sa bonne volonté. En effet la Porte se sent gênée d'avoir tout accordé aux capitaux anglais et aux exigences de Lord Stratford sans avoir encore rien fait pour les intérêts légitimes des autres Puissances auxquelles elle ne doit pas moins d'égard et de reconnaissance qu'à la Grande Bretagne. Lorsque la question de Constantinople sera réglée ce qui ne peut manquer d'arriver avec de la persévérance et une prudente énergie, nous serons à temps de donner la dernière main à la solution de la question financière déjà étudiée et bien proposée. Grâce aux mesures prises avec le Vice Roi, ce résultat pourra être atteint sans qu'il y ait eu jusque là un moment de perdu dans la marche régulière de l'entreprise. L'affaire pécuniaire est d'ailleurs celle qui me préoccupe le moins car j'ai chaque jour la preuve de plus en plus certaine qu'une seule difficulté sera de satisfaire le grand nombre de personnes désireuses de concourir par leurs capitaux à l'exécution de l'entreprise.

Je vous serai obligé de faire mes compliments au comte de Cavour et de lui communiquer ce que vous jugerez à propos dans ce que je vous écris.

Chargez vous, je vous prie, de toutes mes amitiées pour M. Louis Torelli. Je donne à M. Conrad un mot d'introduction auprès de M. Balduino à Gênes.

Veuillez, Monsieur le Ministre, agréer l'hommage de ma plus haute estime et l'expression de mes sentiments bien dévoués.

FERD. DE LESSEPS

XLVIII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

16 Marzo 1857.

Caro Torelli,

Vi mando la lettera di S. Hilaire, e la risposta che gli ho fatta. Aggiungo una lettera che ho ricevuta stamattina da Conrad, e che mi pare molto interessante ⁽¹⁾.

Aff.mo Amico
PALEOCAPA

XLVIII. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle.

(¹) Si riferisce evidentemente alle lettere 26 Febbraio e la seguente in data 15 Marzo.

XLIX

PIETRO PALEOCAPA A B. DE S. HILAIRE.

Turin, 15 Mars 1857.

A M. DE S.T HILAIRE - Paris

Je viens de recevoir votre honorée lettre du 12 courant. Point de doute que si l'Egypte, en acceptant les conclusions de l'Article de la *Rivista Contemporanea* dût soutenir une lutte contre les puissances Européennes et contre son souverain, cette conclusion, au lieu de servir à notre cause, pourrait faire sa ruine; mais c'est précisément parce que je me flattais qu'il aurait évité cette lutte que je croyais cette conclusion loin de pouvoir compromettre le Viceroy. J'ai exposé dans le dit Article, sans que je le répète ici, les raisons auxquelles j'appuyais cette opinion. Mais, si vous, qui êtes mieux que moi en cas de connaître les intentions du Gouvernement français, croyez que non seulement il ne serait pas

XLIX. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle.



DRAGHE E MACCHINE ELEVATRICI AL CHILOMETRO 54 VERSO CARRIÈRE DE PLATRE.
Da fotografia eseguita nel 1867 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

disposé à soutenir le droit du V. Roi, mais qu'il se mettrait d'accord avec l'Angleterre pour agir contre lui, aussi bien que contre ses propres intérêts, il est certain qu'il faut que l'Egypte se résigne au bon vouloir de cette dernière puissance.

Ce dont je ne peux pas me persuader c'est qu'on pût regarder comme un mauvais procédé de la part du Vice Roi d'Egypte sa résolution de commencer les travaux du percement du canal sans le firman de la Porte après l'avoir attendu inutilement pendant deux ans.

Je crois qu'on a commis une faute lorsqu'on a demandé ce firman, et qu'on serait après un si long intervalle en droit d'y réparer, d'autant plus que la Porte ne verrait peut-être pas de mauvais oeil que son Vassal se mît à l'exécution d'une œuvre dont elle retirera une immense utilité.

Le mauvais procédé vien évidemment de l'Angleterre; mais, je le répète, si la France n'est pas disposée à empêcher que l'Egypte soit soumis au bon vouloir de Lord Palmerston et de Lord Clarendon, il n'y a plus rien à espérer, car je ne suis pas d'avis que l'opinion publique en Angleterre puisse s'émouvoir à tel point en notre faveur à faire changer celle du Cabinet. Le dernier échec qu'a reçu Lord Palmerston n'aura autre conséquence que de fortifier toujours davantage son autorité et de lui procurer une nouvelle Chambre des Communes dans laquelle il sera tout puissant, et trouvera le moyen d'éviter l'opinion favorable au percement de l'isthme avec des arguments qui flattent toujours John Bull, en le persuadant que ce percement voudrait être fatal à la prépondérance qui veut conserver aux Indes Orientales, à laquelle, au contraire, le chemin de fer de l'Euphrate entre les mains d'une Compagnie Anglaise sera de la plus grande utilité.

La Chambre de Commerce de Gênes s'est finalement, quoiqu'un peu tard, décidée à se prononcer ouvertement en faveur du canal des deux mers.

L'adresse de cette Chambre à M. De Lesseps que j'ai l'honneur de vous transmettre et la lettre de son V. Président qui l'accompagne vous prouveront l'intérêt qu'on met à Gênes à la grande entreprise.

J'ai raison de croire que cette tardive déclaration a été la conséquence d'une certaine irritation produite dans le commerce de Gênes par les discours d'un haut personnage qui s'efforce de faire regarder comme absurde et inexécutable l'entreprise de Mons. De Lesseps.

Comme je pense qu'il sera bientôt de retour en France, j'envoie cette adresse à Paris pour la lui faire parvenir selon les désirs de la dite Chambre de Commerce qui m'en a prié.

Agréez, Monsieur, ecc.

L

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

Turin, 23 Mars 1857..

A M. LESSEPS.

Monsieur Conrad, qui vous conseignera cette lettre, m'a porté celle que vous m'avez écrit de Malte et m'a donné des détails bien intéressants sur le long séjour qu'il a fait en Egypte et sur l'état des travaux du canal d'eau douce. Tout irait à merveille si nous ne rencontrions pas cette sourde opposition dont tout le monde connaît désormais la source - Vous vous proposez de faire une excursion en Angleterre pour tâcher de la vaincre, et je suis convaincu que s'il y a un homme capable de réussir dans ce but, cet homme c'est vous qui dans cette grande affaire a donné tant de preuves d'activité, d'intelligence et de persévérance. Cependant je ne peux pas me délivrer des craintes que les difficultés soient plus fortes que le talent et la justesse des arguments que vous et vos amis de France et même d'Angleterre sauraient employer pour les vaincre.

Après ce que je vous ai écrit en Egypte, et un article de la *Rivista Contemporanea*, dont M. de St. Hilaire vous donnera connaissance, il serait superflu que je vous repétasse ici les motifs qui ont fait que cette crainte s'empare de mon esprit et qui m'ont conduit à proposer cet extrême remède du fait accompli que je n'aurai certainement pas proposé si j'avais pu penser un seul instant qu'il put entraîner l'Egypte dans une lutte dangereuse, principalement avec la France. J'aurais cru que cette grande Puissance sans soutenir ouvertement la cause du Viceroy n'aurait cependant pas vu de mauvais œil qu'il prit une résolution énergique, et n'aurait en aucun cas permis que l'Angleterre s'y opposât de vive force; et comme l'Autriche, la Russie et les Etats Unis d'Amérique, aurait suivi l'exemple de la France, c'est à dire que sans pousser le Viceroy à exécuter son grand œuvre ils auraient au moins empêché les hostilités anglaises. Le fait aurait pu s'accomplir sans engager l'Egypte dans une lutte trop inégale.

Ce qui me ferait persister dans cette idée c'est que la situation actuelle me paraît peu propre à vaincre l'opposition de l'Angleterre en tâchant d'agir sur l'opinion publique des différents pays et sur la résolution de la Porte pour en obtenir le firman, d'abord parce que l'échec que vient d'éprouver Lord

Palmerston à la Chambre des Communes va accomplir son triomphe et la Nation qui le soutient, n'acceptera pas volontier dans ce moment qu'on discute dans les *Bustings* une question dans laquelle il ne pourrait pas sortir victorieux; en second lieu parce que le rapprochement qui s'est fait entre l'Angleterre et l'Autriche fera que celle-ci renoncera à influencer sur la Porte pour obtenir le firman, bien contente cependant si elle verra le Viceroi d'Egypte s'en passer; en troisième lieu finalement parce que l'Angleterre étant réussie à faire accepter par la Porte le plan pour elle ruineux du chemin de fer de l'Euphrate cela lui sera un excellent prétexte pour continuer à refuser son approbation à une entreprise que l'Angleterre lui représente comme rivale.

Je suis disposé à croire que malgré tous ces motifs votre belle et grande conception n'ait pas à se réaliser lorsque les conditions politiques de l'Europe pourront lui être plus favorables. Mais je crains que le moment en soit encore trop éloigné, et on doit pardonner à l'impatience d'un homme qui, arrivé à l'âge de 70 ans et menacé de devénir tout à fait aveugle n'a pas long temps à attendre.

Agréez, Monsieur, ecc. (1)

PALEOCAPA

(1) Minuta di lettera.

LI

FERDINANDO DI LESSEPS A CH. LAMB KENNEY.

Cette lettre a été publiée dans les journaux anglais.

Londres, 26 Mars 1857.

M. CH. LAMB KENNEY - Londres.

Au retour d'un voyage que je viens de faire au Soudan j'ai eu connaissance d'une brochure que vous avez publiée sous le titre de « Gâte of the East » et que j'ai lue avec le plus grand intérêt.

En défendant la question sous le point de vue Britannique et dans un intérêt patriotique, vous avez apporté le plus puissant concours à l'entreprise

LI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

due à l'intelligence initiative du Vice Roi d'Egypte et au succès de laquelle j'ai consacré tous mes efforts depuis plus de deux ans.

Permettez moi de vous féliciter et de vous remercier.

Comme j'espère que dans l'avenir vous voudrez bien continuer à servir une cause digne des sympathies de tout homme de coeur et d'intelligence, je crois devoir appeler votre attention sur un des côtés de la question qui a été indiqué dans votre brochure.

On a essayé de présenter le chemin de fer de l'Euphrate et le Canal de Suez comme deux entreprises rivales et hostiles et par suite les partis sans être convaincus du Canal de Suez ont été quelquefois amenés pour soutenir la cause qu'ils avaient embrassé ou pour répondre à des attaques à se servir d'arguments qui, si ce n'est dans leur pensée, au moins en apparence, pouvaient donner prétexte à la croyance commune de la rivalité des deux entreprises.

Bien que vous ayez évité cet écueil, je juge utile de vous faire connaître mon opinion formelle. Les deux entreprises sont indépendantes l'une de l'autre par l'exécution et par les résultats que chacune d'elles a en vue. Elles seront utiles toutes les deux au progrès et à la civilisation du Monde et, loin de se nuire, elles ne pourront que se fortifier mutuellement par leur égale réussite.

J'ai personnellement soutenu et je continuerai à soutenir que le chemin de fer de l'Euphrate sera un bienfait pour des contrées déshéritées et, qui plus est, mon expérience des Arabes et des déserts me donne la persuasion, contrairement à ce que l'on croit généralement, que les difficultés prétendues de l'entretien et de la sûreté du Chemin de l'Euphrate sont des préjugés aussi peu fondés que les craintes de l'ensablement du Canal de Suez, de l'impraticabilité de la Baie de Péluse et des dangers de la mer Rouge.

Il est bon que l'on sache en Angleterre que si l'ambassadeur de France à Constantinople s'était opposé au firman de concession du chemin de l'Euphrate, l'Ambassadeur anglais ne l'aurait point obtenu. Quant au canal de Suez, le Gouvernement de l'Empereur a eu le bon esprit, le tact, et la sagesse de ne pas le patronner; il a ainsi évité que l'on pût faire de cette question une cause d'antagonisme et il a mieux aimé passer aux yeux de ses nationaux pour user d'une trop grande condescendance envers le représentant Britannique ouvertement opposé à l'entreprise que de renouveler des luttes d'influence appartenant à d'autres époques. Il a donc donné avec un courage peu commun, la meilleure preuve de la loyauté et de la sincérité de ses sentiments pour l'alliance de deux peuples qui doivent resserrer dans les œuvres de la paix les liens contractés au milieu de la guerre.

Que n'aurait-on pas dit en Angleterre si l'Ambassadeur de France avait

empêché le Sultan d'accorder le firman du chemin de fer de l'Euphrate, et par contre que doivent penser toutes les nations de l'Europe et de l'Amérique de l'opposition faite par un ambassadeur anglais à l'exécution du Canal de Suez, entreprise conçue dans un but universel avec des capitaux particuliers de tous les pays et en dehors de l'action des Gouvernements?

Il est temps que l'opinion publique de la Grande Bretagne mette fin à une semblable situation, et il serait vraiment pas trop contradictoire, dans un moment où le Cabinet Anglais s'entend, dit-on, avec la France et les Etats Unis pour faire ouvrir la Chine par tous les moyens possibles, de prétendre mettre obstacle à l'ouverture de la route qui doit la rapprocher des peuples civilisés.

Signé FERD. DE LESSEPS

LII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, 31 Mars 1857.

Monsieur le Ministre et bien honorable collaborateur,

Je m'empresse à mon retour de Londres de répondre à votre lettre du 25 Mars et de vous transmettre, pour les faire parvenir à leur destination, mes réponses à la Chambre de Commerce de Gênes et à son Vice Président.

Permettez moi de vous faire mes compliments pour votre article de la *Revue Contemporaine*. Il est évident que vos conclusions devront être adoptées par le Vice Roi d'Egypte si la campagne que je fais dans ce moment en Angleterre n'avait pas les résultats décisifs sur lesquels j'ai le droit de compter. Soyez d'un autre côté certain que jamais dans aucune circonstance le gouvernement Français ne se joindrait aux ennemis du Canal. Je tiens à vous donner particulièrement cette assurance avec *parfaite connaissance de cause*.

Vous continuez à vous mettre bien au courant de la situation. Je vous remets la copie d'une lettre que j'ai adressée à Londres à M. Ch. Lamb. Kenney et d'une autre lettre que j'ai envoyée au Vice Roi.

Vous verrez que nous sommes en bonne vie, et qu'à mon retour en Angle-

LII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

terre, qui aura lieu après Pâques, je puis espérer, sans me faire illusions, que nos affaires s'avanceront rapidement.

Ainsi vos voeux seront comblés et l'oeuvre à laquelle vous avez apporté un concours si éclairé et si important s'achevra sous vos yeux.

Veuillez agréer la nouvelle expression de mes sentiments les plus distingués et les plus dévoués.

FERD. DE LESSEPS

P. S. - Je ne vous envoie pas la copie de la note remise à l'Empereur parce qu'elle contenait les mêmes idées que je vous ai exprimées dans ma lettre de Malte.

Veuillez ne pas m'oublier auprès de notre ami M. Torelli auquel je vous serai obligé de faire part de mes espérances et de mes démarches actuelles.

LIII

FERDINANDO DI LESSEPS A S. A. MOHAMED SAÏD.

Paris, 31 Mars 1857.

A mon arrivée à Paris j'ai eu l'honneur d'entretenir S. M. l'Empereur de l'état de la question du Canal de Suez et je lui ai remis la note dont la copie est ci-jointe en ajoutant que je n'étais pas encore dans la nécessité de solliciter l'appui de son gouvernement à Constantinople.

J'ai eu en même temps l'occasion de donner de nombreux détails qui m'avaient été demandés avec beaucoup d'intérêt sur Votre Altesse, sur le voyage qu'elle vient de faire au Soudan et sur les excellents résultats obtenus par les remarquables mesures prises par V. A. dans ses Etats d'Egypte et d'Ethiopie. Les documents relatifs à ces mesures qui ont été publiés par le *Journal de l'Isthme de Suez*, ont été reproduits avec les commentaires les plus honorables pour V. A. par tous les journaux de l'Europe et ont produit le meilleur effet sur l'opinion publique.

Je me suis ensuite rendu à Londres où j'ai reconnu que depuis plusieurs mois la question du Canal de Suez avait fait des progrès extraordinaires. Le haut commerce et les principaux banquiers de la cité m'ont parfaitement accueilli et

LIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

m' ont remis des lettres d' introduction et de recommandation pour les notabilités commerçantes, manufacturières et maritimes des autres villes importantes de l'Angleterre, au nombre de quinze. Les chambres de commerce, les négociants, les fabricants, les armateurs de ces villes sont actuellement prévenus que vers le milieu d' avril, je commencerai à faire une tournée parmi eux.

Tout se prépare pour que cette tournée soit décisive. Mon but est de recueillir des déclarations collectives et signées par lesquelles il sera formellement établi que l'entreprise du Percement de l'Isthme de Suez profitera aux intérêts de l'Angleterre comme à ceux des autres peuples et qu' aucun gouvernement n'a le droit d'y mettre obstacle.

De cette manière la glorieuse entreprise de V. A. aura pour base l' opinion de toute l'Angleterre, comme elle a déjà eu celle de toute l'Europe et de l' Amérique. En faisant tous mes efforts et en ne négligeant aucun soin pour arriver à ce résultat, je remplis mes promesses et mon devoir d'éviter tout ce qui pourrait dans le présent ou dans l' avenir causer le moindre embarras à la politique de V. A. et à sa tranquillité sur ses bonnes relations avec toutes les puissances.

J' ai l' honneur de communiquer à V. A. une lettre que j' ai adressée de Londres à M. Ch. Lamb Kenney, publiciste anglais qui avait pris la défense de la question du Canal et que je viens d' attacher spécialement au Service de la Compagnie du Canal. Cette lettre va être publiée dans les journaux de Londres parce qu' elle définit la situation de l' entreprise dans son rapport actuel avec l' opinion anglaise.

D'après ce qui j' ai constaté moi-même à Paris et à Londres, et après ce que m' écrivent M. de Negrelli et M. Paleocapa, tout le monde loue V. A. du commencement des travaux du Canal d'eau douce et je puis, avec toute confiance, lui garantir qu' elle peut poursuivre les travaux comme elle le jugera convenable, sans aucune espèce d'inquiétude, si la saison, les besoins de l'agriculture et les ressources de son Gouvernement lui permettent de leur donner toute l' impulsion désirale, de manière à voir le creusement achevé jusqu' au lac Timsah, avant l' inondation prochaine. Quoi qu' il en soit, ce que V. A. jugera à propos de faire sera pour le mieux et j' aurai soin, lorsque ma tournée en Angleterre sera terminée, et lorsque je serai en mesure de me présenter à Constantinople avec l' adhésion de tous les gouvernements, de passer par l' Egypte pour prendre les ordres de V. A.

Signé: FERD. DE LESSEPS

A. S. A. MOHAMED SAID - Vice Roi d'Egypte.

LIV

PIETRO PALEOCAPA A BALDUINO.

Torino, 10 Aprile 1857.

*Al Sig. BALDUINO - Banchiere
Genova.*

Il Sig. Di Lesseps mi fece pervenire la risposta da lui fatta all'indirizzo rivoltogli dalla Camera di Commercio di cotesta Città con una lettera al Sig. V. Presidente Lavagnino in cui lo prega di presentarla alla suddetta Camera.

Una risposta feci anch'io all'altro indirizzo di cui fui nella stessa occasione onorato, trasmettendola pure al suddetto V. Presidente perchè ne faccia la presentazione. Ho però stimato opportuno di inviare tutte queste lettere a suggello alzato alla S. V. che prese e prende tanto vivo interesse nell'affare di cui si tratta, parendomi opportuno che Ella ne abbia cognizione, e pregandola poi di consegnare il tutto all'Onorevole Sig. Vice Presidente sullodato.

Accolga i sensi della mia predistinta stima.

Sott. PALEOCAPA ⁽¹⁾

LIV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

⁽¹⁾ Minuta di lettera.

LV

PIETRO PALEOCAPA AL VICE PRESIDENTE
(DELLA CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA)

Torino, 10 aprile 1857.

Egregio Signor V. Presidente,

Soddisfo al grato incarico datomi dal Signor Di Lesseps di trasmetterle la risposta ch' egli fece all' indirizzo rivoltogli da cotesta Onorevole Camera di Commercio; e vi aggiungo pure altra risposta da me fatta a quello di cui

LV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

nell' occasione stessa mi onora la prelodata Camera. Nella fiducia che ho, che i sensi del Sig. Lesseps ed i miei valgano a persuadere cotesto Illustrer Consesso dell'alta considerazione in cui lo teniamo, e del desiderio vivissimo di poter giovare al Commercio di Genova, io rinnovo intanto alla S. V. Ill.ma l'espressione della mia distintissima stima.

Il Membro della Comm.e Internazionale
PALEOCAPA (¹)

(¹) Minuta di lettera.

LVI

PIETRO PALEOCAPA ALLA CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA.

Torino, 10 Aprile 1857.

Alla CAMERÀ DI COMMERCIO della Città di Genova.

Le lusinghiere parole rivoltemi da codesta Onorevole Camera in occasione ch'essa mi trasmetteva l'indirizzo esprimente al Sig. di Lesseps il vivo interesse che il Commercio di Genova prende nella mondiale impresa da lui promossa, mi hanno colmato l'animo della più sincera riconoscenza. Assai piccolo è il profitto che il mio concorso abbia potuto o possa in seguito recare all'attuazione del taglio dell'Istmo e solo posso francamente asserire che a nessuno fui né sarò secondo nell'ardente desiderio di veder coronata di felice successo codesta grande opera da cui tengo per fermo abbia a scaturirne una fonte copiosissima di prosperità pel commercio di tutta Italia e specialmente per quello di Genova, al quale s'apre una via che potrà ricondurlo all'antico splendore. E se a malgrado della mia età quasi settuagenaria, e della affranta salute, e ad onta delle gravi cure del Ministero non mi peritai ad assumere il carico di Membro della commissione internazionale del Canale dei due mari, da altro non fui mosso che dal non voler perdere l'occasione che mi si offeriva di attestare coll'opera mia, qual pur si fosse, la riconoscenza che professò alla generosa ospitalità offertami da questa mia patria novella.

La risposta che fa il Sig. di Lesseps al nobile indirizzo di codesta Camera, le dimostrerà in quanto pregio egli tenga i sensi che a suo onore vi sono espressi,

LVI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

e i luminosi pensieri che lo dettavano; e quanta importanza egli dia all'appoggio morale di codesto illustre Consesso.

I ragguagli poi contenuti in codesta risposta ci sono argomento a sperare che, rimosse le difficoltà che s'opposero fin qui ai generosi intendimenti del Vicerè d'Egitto, possa egli, fra non molto, metterli ad atto. La quale speranza mi è pure di grande conforto ripensando che mi sia ancor dato di vedere, se non più, iniziata l'era novella di prosperità che dobbiamo con fondamento aspettarcene.

Ben giudica però codesta Camera quando riconosce che altri importanti provvedimenti si richiedono affinchè dalla grand' opera di cui discorriamo possa il Commercio di Genova trarre tutto il profitto che può aspettarne.

Ma se essa vorrà por mente a ciò che in un non lungo periodo di anni fu fatto cioè alle strade ferrate dello stato condotte a Genova da Torino e dal Lago Maggiore, alla navigazione a vapore di codesto lago che ne prolunga il passo sino ai confini della Svizzera Orientale — allo avviato prolungamento del Molo Nuovo — alla estensione e all'ampliazione data in parte, ed in parte intrapresa, delle calate e dei ponti d'approdo — alla precedente escavazione del porto — al divisato ed iniziato tramutamento della Marina Militare alla Spezia, mercè il quale nel mentre stesso che si procurerà alla forze navali dello Stato una sede di cui nessun'altra Marina del Mediterraneo può vantare l'eventuale, si otterrà di lasciar libero alla Marina Mercantile ed alle operazioni e stabilimenti commerciali tutto il bacino del porto — alla rete di strade ferrate della Savoja concessa con tanto aggravio delle finanze e modificata nel suo tracciato in guisa che giovi nel miglior modo possibile alle relazioni di Genova con Ginevra e cogli altri cantoni della Svizzera Occidentale — alla persistenza con cui il Governo promuove nello stesso intento il traforo della grande catena alpina del Moncenisio; persistenza che possiamo sperare di veder coronata da felice successo — alla legge presentata nella concessione della strada ferrata da Annecy a Ginevra con notevole aggravio, ma necessario per assicurarne la riuscita, e pur sempre nello stesso scopo di abbreviare il viaggio da Genova a Ginevra — all'altra proposta legge colla quale si aprirebbe un concorso per la concessione della ferrovia del Varo al confine Modenese con garanzia che esporrà l'erario a gravi sacrifici per parecchi anni — al sussidio di dieci milioni che fu già nel 1854 assegnato per legge ad una strada ferrata da aprirsi in paese estero col fine di assicurare al Commercio di Genova una prevalente concorrenza sui mercati della Svizzera Orientale e su quelli dei paesi alemanni che accostano il Lago di Costanza; sussidio il quale se rimase senza applicazione vuolsi accagionarne le tristi vicende dei tempi, e che giova sperare abbia ad essere rinnovato dal Parlamento ora che

sembra la meditata impresa del Lucmanier potersi fondare sopra più solide basi — alla iniziata congiunzione delle strade ferrate, che partono dal Porto di Genova, con quelle della Lombardia e dei Ducati, la quale congiunzione, se non ha ancora potuto venire a maturità, non è uopo spendere parole per farne conoscere la vera cagione — alla navigazione Transatlantica largamente sussidiata dall'Erario Nazionale, la quale se malgrado ciò è minacciata da una fine assai triste, non sarà alcuno che voglia attribuirne la colpa al Governo: quando, diciamo, codesta Camera consideri il valore di tanti provvedimenti attuati in mezzo alle più gravi difficoltà economiche e politiche, essa riconoscerà certamente come s'apprezzi dal Governo e dal Parlamento l'importanza del Commercio Genovese, e da quel che fu fatto e si sta facendo avrà arra di quanto possa aspettarsi per l'avvenire. Per le quali cose a me pare potersi tanto meno revocare in dubbio il prospero avvenire di codesto grande e principalissimo emporio del commercio nazionale, in quanto che io tengo per fermo che il Governo troverà nel Commercio di Genova quell'efficace concorso senza del quale ogni suo sforzo sarebbe insufficiente; e quel consenso di opinioni che valga a far cessare le intempestive opposizioni e proposte che coll'apparente mira di promuovere un ottimo d'impossibile o insperata attuazione non hanno in sostanza altro effetto che quello di perpetuare le discussioni, o d'impedire o indefinitamente ritardare quei provvedimenti che son pure di grande utilità e di non dubbia riuscita.

Per ciò poi che mi riguarda individualmente io non posso che assicurare cotesta Camera, che di nulla mi compiaccio più che dal potermi adoperare ad accrescere il lustro di codesta Città e a promuovere i vari interessi del suo commercio ⁽¹⁾.

PALEOCAPA

(¹) Minuta incompleta di lettera.

LVII

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, Rue Richépance 9
21 Avril 1857.

Monsieur le Ministre,

M.^r F. de Lesseps est parti hier soir pour Londres. Il compte faire

LVII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

une tournée dans toutes le principales villes d'Angleterre pour y éclairer et y agiter l'opinion en faveur de notre grande entreprise.

J'espère les meilleurs résultats du voyage qu'a préparé la discussion dont le Canal de Suez a été l'objet dans la plupart des journaux anglais.

Votre Excellence aura vu sans doute dans le *Moniteur Universel* la lettre de M. F. de Lesseps, extraite du *Daily News*. Cette publication dans l'organe officiel de notre gouvernement nous parait avoir une grande importance, surtout en se reportant aux détails délicats et graves de cette lettre. L'insertion du *Moniteur* a d'autant plus de valeur qu'elle a été spontanée et que nous ne l'avions pas demandée.

J'espère, Monsieur le Ministre, que votre santé se soutient, et je vous prie d'agréer l'expression de mes voeux bien sincères.

Votre dévoué serviteur

B.Y S.T HILAIRE

LVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

[Ho risposto a Lesseps che accettavo
l'incarico di Membro del Comitato
Consultivo dei lavori propostomi dal
Vice Re].

PALEOCAPA.

Paris, [21] Avril 1857.

9, Rue Richépanse

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser la copie du règlement qui vien d'être concerté avec son Altesse le Vice Roi d'Egypte pour l'organisation provisoire des travaux du Canal de Suez.

S. A., qui m'a chargé de vous exprimer ses remerciements et sa satisfaction, pour votre importante collaboration, en qualité de Membre de la Commission scientifique internationale, espère que vous voudrez bien continuer à apporter votre concours à l'entreprise qui va s'exécuter sous son patronnage en acceptant les fonctions de membre du comité consultatif des travaux.

LVIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

Agréez, Monsieur, l' expression de mes sentiments les plus distinguées et dévoués.

FERD. DE LESSEPS

*A Son Excellence Monsieur PALEOCAPA
Ministre des Travaux Publics, à Turin.*

LIX

CANAL MARITIME DE SUEZ

RÈGLEMENT

POUR L' ORGANISATION PROVISOIRE DES TRAVAUX.

Art. 1^{er}. Les travaux de la construction sont divisés en deux services; Savoir:

- I^o Les travaux de terrassement.
- II^o Les travaux d'art.

Chaque service est dirigé par un ingénieur qui prend le titre d' ingénieur en chef des travaux, première ou seconde division.

Les désignations de première ou de seconde division n'impliquent aucune supériorité ou infériorité dans la situation relative des deux ingénieurs en chef soit entre eux, soit envers le personnel, soit vis-à-vis de l' administration de la compagnie ou du gouvernement Egyptien.

Art. 2. - Toutes études, tous projets ou devis non prévus et réglés par le rapport de la Commission internationale feront l'objet de rapports élaborés et signés par les deux ingénieurs en chef.

Dans le cas où leurs opinions seraient divergentes, chacun d' eux consignera son avis et les motifs à l' appui dans un rapport spécial qu' il adressera à l' agent supérieur délégué pour représenter l'Administration Centrale de la Compagnie en Egypte. Chaque ingénieur en chef remettra en outre à l' agent supérieur de la Compagnie un rapport mensuel sur l' état des travaux dont la direction lui est confiée.

Art. 3. - L'Agent supérieur représentant l'Administration Centrale de la Compagnie en Egypte, est chargé de convoquer, toutes les fois qu'il y a lieu,

L.IX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

un comité pour l'exécution des travaux. Ce comité se réunit sous la présidence de l'agent supérieur de la Compagnie et se compose avec lui:

I^e Des deux ingénieurs en chef.

II^e De l'Inspecteur général des travaux délégué par l'Administration Centrale.

III^e Du Commissaire de S. A. le Vice Roi.

Art. 4. - La présence de trois membres, dont l'agent supérieur de la Compagnie, suffit pour valider les délibérations du Comité.

Art. 5. - L'Agent supérieur de la Compagnie rend compte des délibérations du comité d'exécution des travaux à l'Administration Centrale qui les soumet, s'il y a lieu, à l'avis d'un comité consultatif organisé conformément aux dispositions ci-après, il lui adresse en outre les rapports des ingénieurs en chef avec ses observations.

Art. 6. - Aucun travail de construction ne sera mis en exécution avant d'avoir été autorisé par l'Administration Centrale de la Compagnie. Toutefois dans les cas d'urgence constatés par un procès verbal du comité d'exécution et seulement si les deux ingénieurs en chef sont d'accord sur le projet présenté, l'agent supérieur de la Compagnie pourra autoriser d'office la mise en oeuvre en rendant immédiatement compte à l'Administration Centrale des motifs qui auront déterminé sa décision.

Art. 7. - Pour l'application des dispositions qui précèdent, sont nommés ou confirmés dans les fonctions ci-après, savoir:

Agent Supérieur de la Compagnie en Egypte: M. S. M.^m RUYSENNAERS.

Ingénieur en chef des travaux.

— (Première Division): M. LINANT BEY
Ingénieur en chef des travaux.

— (Deuxième Division): M. MOUGEL BEY

— Inspécteur général des travaux délégué par la Compagnie: M. DE NEGRELLI.

Commissaire de S. A. le Vice Roi: M. CONRAD.

Membres du Comité consultatif des travaux:

MM. LIEUSSON

» MAC CLEAN

» MAMBY

» PALEOCAPA

» RENAUD.

Art. 8. - L'inspecteur général des travaux délégué par la Compagnie et le Commissaire de S. A. le Vice Roi sont adjoints au Comité consultatif et assistent à ses délibérations lorsque leurs fonctions le leur permettent.

Fait à Paris, le 3 Avril 1857.

signé: FERD. DE LESSEPS

pour copie conforme:

FERD. DE LESSEPS.

LX

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Gabinetto particolare

Torino, 4 Maggio 1857.

A M. F. DE LESSEPS - Paris.

J'ai reçu votre lettre du 21 Avril passé avec laquelle vous avez adressé la copie du Règlement qui vient d'être concerté avec S. A. le Vice Roi d'Egypte pour l'organisation provisoire des travaux du Canal de Suez; et j'avais reçu en son temps celle du 31 Mars avec laquelle vous avez bien voulu me communiquer les nouvelles que vous aviez donné au Viceroy d'Egypte sur les heureux résultats de votre première excursion en Angleterre, et aussi la copie de votre lettre à Mr. le Chev. Ing.r Lamb Kenney. Cette lettre me paraît un chef d'œuvre de logique et de finesse; vous y avez mis en évidence qu'aucun Gouvernement n'a le droit de s'opposer au grand œuvre de civilisation et d'intérêt général que le Viceroy d'Egypte veut entreprendre, et vous avez su le faire sans blesser personne.

LX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

La publication spontanée que le *Moniteur* a fait de cette lettre est d'un très bon augure; elle prouve que si la résistance du Cabinet Anglais rend nécessaire d'adopter le parti extrême que j'avais proposé, le Viceroy d'Egypte pourrait le faire sans danger.

En attendant espérons que la nouvelle tournée que vous faites à présent en Angleterre pour y éclairer et y agiter l'opinion en faveur de la grande entreprise, aura le résultat reclamé de toute l'Europe.

J'ai été très-flatté de l'importance que S. A. le Viceroy a bien voulu donner à la faible coopération que j'ai pris dans les travaux de la Commission scientifique, et de l'offre qu'il me fait d'être un des Membres du Comité consultatif, offre que j'accepte avec la plus vive satisfaction et les sentiments de la plus sincère reconnaissance.

Veuillez, Monsieur, présenter mes hommages et mes remerciements à S. A. et lui dire que je regrette seulement que mon age et ma santé ne me permettent de lui démontrer plus efficacement combien est grande mon admiration et mon dévouement pour le prince éclairé qui entreprend avec tant d'énergie l'œuvre éminemment humanitaire de la régénération de l'ancien berceau des sciences et des lettres.

La Chambre de Commerce de Gênes, à qui j'ai fait parvenir la réponse à l'adresse qu'elle vous avait envoyé en a été très-flattée, et M. Balduino m'a chargé de la part de Son Vice président de vous le faire connaître.

Agréez, M. le Ministre, l'assurance de ma considération très-distinguée.

PALEOCAPA ⁽¹⁾

(¹) Minuta di lettera.

LXI

B.Y S.T HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, 9 Rue Richepanse.
22 Juillet 1857.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, de la part de M.r Ferdinand de Lesseps, la traduction exacte du discours de M.r Stéphenson, d'après le *Times* du 18 Juillet. M.r de Lesseps vous prie d'examiner les arguments de M.r

LXI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.



OFFICINA DELL'IMPRESA COUVREUX.

Da fotografia eseguita nel 1867 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

Stéphenson et de vouloir bien y préparer une réponse. Je vous communiquerai le plus tôt possible le projet de réponse demandé à M. M. Renaud et Lieusson.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma parfaite considération.

Votre très devoué serviteur

B.Y S.T HILAIRE

*M.r PALEOCAPA, Ministre des Travaux publics
du Royaume de Sardaigne à Turin.*

LXII

PIETRO PALEOCAPA A B. DE SAINT HILAIRE.

*A M. BARTHELEMY DE ST. HILAIRE
9, Rue Richelieu - Paris.*

Turin, 31 Juillet 1857.

J' ai reçu vos lettres du 22 et du 27 courant et j' avais déjà lu les discours de Lord Palmerston et celui de M. Stephenson. Les premiers m' ont donné du chagrin, mais ne m' ont pas surpris. Vous savez que je prevoyais d' avance que l' opposition de Lord Palmerston, loin de cesser, se serait faite plus violente et plus manifeste.

C'est à cause de cela que je proposais au Vice Roi d' Egypte de prendre une forte résolution et de commencer les travaux du grand canal sans attendre plus longtemps le firman de la Porte qu' il n' aurait pas obtenu tant que les intrigues anglaises auraient à Constantinople l' influence qu' elles ont actuellement. Il paraît que mon conseil n' a pas été compris en France, où l' on a dit que j' aurais voulu brouiller le Vice Roi avec toute l' Europe et compromettre sa domination. Cependant c' etait tout au contraire; car je croyais avoir démontré à l' évidence que la résolution de Saïd Pacha aurait été bien accueillie par toutes les Puissances de l' Europe et l' Angleterre elle même, qui jusqu' à lors ne s' était pas prononcée, n' aurait pas osé s' y opposer ouvertement.

A présent que le Gouvernement Anglais s' est prononcé, la situation est bien différente et à moins que l' Empereur ne se déclare aussi ouvertement en faveur du percement de l' Isthme que Lord Palmerston s' y est déclaré contre, nous n' en viendrons pas à bout. On a beau dire que dans cette question

LXII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

la Nation n'est pas d'accord avec le noble Lord, j'en doute, mais quand même cela fût vrai pourrons nous croire que cela suffira pour produire la chute de ce ministre dont la popularité et l'autorité sont si grandes? Nous avons vu comment ont été reçus dans la Chambre des Communes les discours des orateurs qui étaient favorables au percement de l'Isthme malgré la réserve avec laquelle ils ont osé de prononcer leur opinion et avec quel faveur on a accueilli les erreurs, je dirai même les sottises qu'a prononcé M. Stéphenson en sens contraire.

A propos du discours de ce célèbre Ingénieur je vous avouerai franchement que le projet de réponse que vous avez bien voulu m'envoyer ne me satisfait point du tout; si ce discours eut été prononcé par toute autre personne, il n'aurait pas mérité qu'on y fit attention, mais venant d'un homme d'un si grand mérite et qui jouit en Angleterre d'une si grande autorité, je reconnaissais qu'il convient de lui faire une réponse, mais il faut qu'elle soit telle à faire ressortir et mettre en évidence toutes les fautes et les méprises dont son discours est rempli; j'essaierai d'y faire une réponse plus complète dans ce sens; car je le répète il faudrait ou ne pas répondre, ou répondre plus complètement. Sans cela on n'aurait pas garde de dire que la Commission s'est trouvée embarrassée par le jugement de M. Stéphenson.

Je vous enverrai cette réponse en deux ou trois jours et si M. de Lesseps et les membres de la Commission qui se trouvent à Paris jugeront qu'elle puisse être publiée en leur nom et au mien, on pourra le faire; dans le cas contraire je me propose de la faire insérer en mon nom particulier dans quelque journal de Turin.

J'ai reçu en son temps la lettre par laquelle vous m'avez demandé de faire des recherches à l'égard d'une ancienne créance qu'un de vos parents croit avoir envers l'Etat Sarde; j'ai fait examiner la question par un de mes amis, juge très compétent; car il a été président de la Commission chargée de liquider les créances de l'Etat envers la France après la restauration de 1814; mais je suis fâché de vous devoir dire qu'à l'état des choses il n'y a pas à espérer un bon résultat en faveur de votre parent; je vous transmet l'opinion que mon ami m'a donné par écrit afin que vous voyez sur quel motif son opinion est fondée et si votre parent pourrait présenter des documents qui puissent changer l'état de la question.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

PALÉOCAPA

LXIII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, 8 Août 1857.

Monsieur,

De retour à Paris depuis deux jours, j' ai reçù hier l' excellent travail que vous avez bien voulu nous envoyer en réponse au discours de M. Stéphenson, vos observations si concluantes et si bien présentées ont été naturellement approuvées par vos collègues de la Commission scientifique; ils y adhèrent complètement. Je vous enverrai l' épreuve de votre travail que je viens de faire envoyer à l' imprimerie. Je suis déjà autorisé par M. de Negrelli et Conrad ainsi que par M. Renaud et Lentze à mettre leurs signatures à la suite de la vôtre. Votre concours, votre nom et votre autorité auront rendu dans cette circonstance un nouveau et important service à notre grande entreprise que tant d' efforts réunis et la sympathie universelle nous feront conduire à bon fin.

Dans le dernier voyage que je viens de faire en Angleterre, je me suis assuré que toutes les corporations maritimes maintiendront leur opinion, malgré les déclarations de Lord Palmerston, et que les hommes politiques les plus considérés dans les deux chambres ne craindront pas de désapprouver hautement la conduite et les discours supérieurs... (*3 parole indecifrabi*l*i*) dans la question du Canal de Suez.

Je vous ai envoyé aujourd' hui sous bande un article du journal le *Constitutionnel* qui a une origine à peu près officielle et qui à ce titre mérite d' être remarqué. Il est d' ailleurs très sensé et très bien fait.

Mr. Barthélémy Saint Hilaire se joint à moi pour vous remercier de la manière admirable avec laquelle vous avez répondu à Stéphenson; c' est un travail sérieux et concluant. J' en suis d' autant plus heureux que je n' étais pas été satisfait du projet qui vous avait été envoyé.

Je vous prie de ne pas m' oublier auprès de notre ami M. Torelli auquel je dois écrire bientôt.

Veuillez agréer l' expression de mes sentiments de haute considération et d' entier dévouement.

FERD. DE LESSEPS

LXIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

LXIV

FERDINADO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Paris, 23 Octobre 1857.

Monsieur,

Permettez moi de vous prier de recommander particulièrement à Mr. le C.te de Cavour l'objet de la lettre ci-jointe que je lui adresse en même temps qu'aux différents Ministres des Affaires Etrangères des pays qui s'intéressent à la réussite de notre entreprise.

Je compte partir dans dix jours pour Constantinople où l'appui de l'Am-bassadeur de France m'est assuré.

Nous serions arrivés probablement plus tôt si votre idée avait pu être suivie. Je l'aurais bien voulu, mais *entre nous*, je dois vous avouer que le vice roi d'Egypte *ne l'osait pas*; j'ai la conviction que nous n'en arriverons pas moins sérieusement au but désiré.

Mes amitiés a Mr. Torelli auquel j'écrirai avant mon départ.

Agréez, Monsieur et digne Ministre, l'hommage de mes sentiments de haute estime et d'entier dévouement.

FERD. DE LESSEPS

LXV

PIETRO PALEOCAPA A [B. SAINT-HILAIRE]

[1857].

Signore,

Ho ricevuti con la vostra lettera del 14 corrente i due documenti, che il Sig. di Lesseps mi ha fatto l'onore di comunicarmi. Me li sono fatti leggere da un mio segretario, in cui posso riporre piena confidenza, e quindi sono certo che da questa parte il segreto desiderato dal Sig. di Lesseps sarà mantenuto. Ma io temo che sia impossibile ottenere che il contenuto dei detti documenti passati sotto tanti occhi non si divulghi, principalmente perchè dal Ministero degli esteri mi era già stato comunicato antecedentemente una lettera che nello

LXV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccia.

stesso tempo il Sig. di Lesseps scrisse da Corfú al Sig. D. Q. Lange, Agente della Compagnia a Londra, e della quale egli aveva pure data copia ai Consoli d'Alessandria, e quindi anche al nostro. Il tenore di questa lettera, che non dubito essere conosciuto da voi, Signore, è tale da far desiderare che ne fosse riservata la cognizione a pochi, come appunto raccomandava il Sig. di Lesseps al suddetto Agente della Compagnia. Ma lascio pensare a voi, Signore, se ciò possa credersi possibile quando essa è passata per tante mani.

La dichiarazione che il Sig. di Lesseps fece al Sig. Bulwer, che ove il Governo Inglese persista ad opporsi *officiellement*, ma, come fece sempre, con tanta energia, alla sua impresa, *il va solliciter en sa qualité de Français lésé dans ses droits, la haute protection de l'Empereur*, non può certamente essere disapprovata e sarà da ognuno trovato giustissimo il desiderio da lui espresso *d'éviter, autant qu'il dépendra de lui et de M. Bulwer, un antagonisme entre les deux pays dans une question, dont l'heureuse solution ne sera pas moins profitable aux intérêts commerciaux et maritimes de l'Angleterre qu'à ceux de la France et des autres peuples*. Ma ciò che temo possa essere pericoloso, si è il far venire in cognizione dell'attuale Ministero Inglese che il Sig. Bulwer divide le opinioni del Sig. di Lesseps. Non potrebbe egli darsi che il viaggio di Lord Stratford de Radchis a Costantinopoli, a cui si dà il pretesto di andar a fare una visita di congedo al Sultano, non sia invece una vera missione con incarico di mantenere il Divano nell'opposizione alla concessione del Firmano, appunto perchè non si abbia in ciò abbastanza confidenza nel Sig. Bulwer?

Sull'opportunità d'invocare l'alta ed efficace protezione dell'Imperatore Napoleone, io ho già da molto tempo esternata la mia opinione e persisto sempre a credere che il Sig. di Lesseps non riuscirà a sventare le mene dell'Inghilterra, se non otterrà che l'Imperatore medesimo faccia sentire apertamente e risolutamente che egli non è disposto ad ammettere di buon grado che il Ministero Inglese, comandando in casa d'altri, si creda in diritto d'impedire l'esecuzione d'una opera desiderata dalla Francia e da tutte le altre nazioni civili del Mondo.

La questione dunque sta sempre nel vedere se l'Imperatore Napoleone sarà disposto a questo energico e risoluto modo di procedere.

Lasciando però da parte la questione politica nella quale, come dissi, io ho già esposto il mio parere, e non intendo ingerirmi di più, vengo, o Signore, a farvi qualche cenno sulla questione tecnica.

Ho letto con non poca sorpresa nel Giornale dell'Istmo di Suez, da voi con tanto talento compilato, la corrispondenza che ha avuto luogo fra i Signori

Mamby e Mac Clean da una parte et il Sig. di Lesséps e voi dall'altra, in proposito dei discorsi del Sig. Stephenson nella Camera dei Comuni. L'interpretazione che i Sigg. Mamby e Mac Clean vorrebbero dare a questi discorsi è affatto strana. Ma, come giustamente osservò il Sig. di Lesséps in una sua risposta, essa giova a ristabilire la questione nel suo vero aspetto, che sarebbe quello di decidere quale dei due progetti della Commissione Scientifica internazionale, e del Sig. Mac Clean, meriti la preferenza.

Io stava aspettando che la Commissione, a cui il Sig. di Lesséps diceva aver sottomesso questa questione, facesse una risposta ai Sigg. Mamby e Mac Clean. Ma vedendo passar tanto tempo senza che nulla siasi fatto di ciò, e d'altra parte essendo io stato in special modo, e nominativamente preso di mira in una lettera del Sig. Mamby, ho creduto non poter astenermi dal presentare alcune giustificazioni sull'accusa che mi veniva fatta d'aver male inteso il primo discorso del Sig. Stephenson, e di esporre molto più distesamente le ragioni tecniche, per le quali in seno alla Commissione ho sostenuto che il progetto del Signor Mac Clean non era accettabile, e che dovevasi preferire il sistema proposto dagli ingegneri del Vice-Re colle modificazioni introdottevi dalla Commissione.

Questa risposta essendo individuale e dovendone io assumere la responsabilità, poichè non conosco se i miei Colleghi sarebbero disposti ad aderirvi, ho creduto dovermi limitare a farla pubblicare in italiano, col mio nome, nel Giornale dell'Istmo che sorte qui a Torino. Voi vedrete, Signore, se possa essere conveniente riprodurla in Francese nel Giornale vostro, che ha tanta maggiore diffusione e tanta maggiore autorità. Mi limiterò qui a soggiungere che ad ogni modo, o con le mie osservazioni, o con altre migliori, crederei conveniente rispondere nel rispetto tecnico ai Sigg. Mamby e Mac Clean, perchè non deggio dissimularvi che la sicurezza con cui sostengono la facilità d'esecuzione del loro progetto, e l'appoggio che vi danno del voto del Sig. Rendel, hanno fatto molta impressione sopra uomini d'arte assai riputati e in Italia ed anche a Vienna; ed è appunto perciò che ho stimato opportuno estendermi alquanto diffusamente sugli inconvenienti gravissimi di questo progetto, e sull'insussistenza di quelli che invece si vorrebbero attribuire al progetto della Commissione.

Aggradite, Signore, i sensi della distinta mia stima e considerazione.

V. devot.mo Servitore
PALEOCAPA

LXVI

FERDINANDO DI LESSEPS A D. A. LANGE.

*Copie d'une lettre adressée par Mr. Ferd. de Lesseps à Mr. D. A. Lange,
Agent de la Compagnie du Canal Maritime de Suez à Londres.*

Mer Adriatique, 28 Juin 1858.

Je vous ai fait envoyer le *Constitutionnel* du 22 qui contenait, sous forme de correspondance de Constantinople, des renseignements fort exacts dont vous aurez tiré parti auprès de nos amis politiques.

Déjà les communications que je leur avais faites à Londres démolissaient le système imaginé par nos adversaires de la prétendue indifférence du Gouvernement français.

Les dernières révélations démontrent que la seconde assertion sur l'opposition de la Porte à notre projet est également fausse, et que c'est le Gouvernement anglais, représentant d'un peuple puissant, civilisé et loyal, qui n'a pas honte d'employer les moyens des faibles et des barbares, c'est à dire l'hypocrisie, la ruse et le mensonge et de cacher sa propre opposition à l'abri d'une Porte qu'il croit pouvoir ouvrir et fermer à son gré. Maintenant il me reste à réduire à néant la troisième assertion concernant la connivence de la diplomatie Autrichienne avec les manœuvres hostiles de la politique Britannique.

J'ai vu à mon passage à Vienne plusieurs Ministres de l'Empereur et divers personnages dont le renseignements me permettent de vous mettre exactement au courant de la situation de notre affaire en Autriche. Voici ce qui s'est passé il y a très peu de jours:

En conséquence de la déclaration faite au Parlement Anglais que le Gouvernement Autrichien ne s'intéressait pas à l'exécution du Canal de Suez, l'attention des Ministres a été appelée en Conseil sur cette question; ils ont tous été d'avis qu'il serait facheux pour leur politique de mériter l'accusation formulée à la Chambre des Communes, et que pour lever toute espèce de doute à ce sujet, cette politique devait désormais se dessiner nettement en faveur d'une entreprise traditionnellement réclamée par les intérêts vitaux du Pays. On a produit dans cette séance des correspondances officielles témoignant que

LXVI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

depuis plus de trente ans l'Autriche avait, dans différentes circonstances réclamé l'ouverture de la nouvelle voie maritime. Enfin il a été unanimement décidé par le Conseil des Ministres:

1^o Que l'Ambassade d'Autriche à Constantinople recevrait l'ordre d'appuyer d'une manière efficace mes démarches tendant à obtenir le plus promptement possible la ratification de l'acte de concession;

2^o Que le Gouvernement Autrichien prendrait l'initiative d'une proposition aux principales Puissances maritimes pour consacrer la neutralité du passage du Canal.

Je vous prie de communiquer ces renseignements à nos amis du Parlement, *mais de ne pas les livrer à la publicité.*

Je me suis rencontré à Vienne avec Sir H. L. Bulwer qui partait pour Constantinople. Il m'a dit qu'il se rendait à son poste avec le plus ferme désir de s'entendre sur toutes les questions avec son collègue de France, qu'il était plus convaincu que personne de la nécessité d'un accord complet et sincère entre les deux Ambassades; et qu'en ce qui le concernait, il ne négligerait rien pour prouver que les véritables intérêts de l'Angleterre n'étaient pas opposés à ceux de la France dans les questions Orientales.

Je lui ai répondu que tels étaient aussi les sentiments de M. Thouvenet. Il m'a entretenu le premier de la question du Canal en m'assurant que je ne trouverais pas en lui un adversaire personnel et exprimant l'espoir que ses instructions lui permettraient de suivre ses inspirations et ses sympathies pour mon entreprise. Il m'a demandé comment j'avais envisagé le dernier vote de la Chambre des Communes ajoutant qu'il ignorait encore ce qu'en pensait son Gouvernement ni quelle serait sa nouvelle attitude.

Je lui ai fait part de l'impression que j'avais rapportée d'Angleterre et que vous partagez. En résultat, lui ai-je-dit, tout le monde chez vous me semble d'accord sur ce point c'est que vous n'avez ni le droit ni la possibilité de vous opposer à l'exécution d'une entreprise particulière et commerciale qui ne s'effectue pas sur le territoire de la Grande Bretagne et qu'en continuant à marcher comme je le fais et à poursuivre pratiquement l'exécution, je ne puis pas manquer de réussir parce que je répondrai aux voeux de toutes les Nations y compris ceux de l'Angleterre elle-même et que devant ces voeux déjà suffisamment manifestés la mauvaise volonté de tout Gouvernement est réduite à l'impuissance.

M. Bulwer est convenu avec moi que j'avais adopté une marche tout à fait conforme aux habitudes de ses propres compatriotes et que j'étais plus

fort à leurs yeux en agissant au nom d'une entreprise particulière que si j'agissais sous l'inspiration ou l'impulsion d'un Gouvernement. Mais, ai-je répliqué, cette situation ne m'empêchera pas d'invoquer la protection de mon Gouvernement si, en ma qualité de concessionnaire, je puis établir que je suis lésé dans mes droits par l'action irrégulière d'un autre Gouvernement.

Je crois qu'il est utile que vous causiez de nouveau de cette situation avec vos amis du Parlement qui, malgré la dispersion d'une partie de leurs Collègues, jugeront sans doute à propos d'interpeller le Gouvernement à l'occasion de la demande de production de correspondance ou sous tout autre prétexte.

Il est évident que la Chambre et le pays ont été trompés dans la séance du 1^{er} Juin non seulement par l'effronterie de Stephenson, mais encore par le langage des orateurs du Cabinet Derby-Disraeli. Il ne faut pas que le vote de la majorité, escamoté par des subterfuges, malgré les admirables discours des orateurs de la minorité, autorise le Ministère Anglais à continuer à Constantinople des manœuvres contre lesquelles je suis décidé à agir fort énergiquement et qui pourraient, si elles se renouvelaient le mois prochain pendant les négociations que je vais recommencer avec la Porte, amener un conflit fâcheux par l'obligation qu'on m'imposerait alors de faire défendre mes droits par le représentant de mon pays, mon protecteur naturel. Dans ce cas et quelque soit la jalouse que le nom français inspire à l'école Palmerstonienne, il est heureux que je sois français au lieu d'être sujet du Roi de Naples. Il va sans dire que les représentants d'autres Puissances se joindront nécessairement à l'Ambassadeur de France dans une circonstance prévue par leurs instructions.

Je vous charge expressément de faire en sorte parmi vos compatriotes qu'il ne puisse jamais m'être reproché de ne pas avoir fait tout ce qui dépendait de moi pour éviter des conflits et de ne pas avoir prévenu à l'avance mes amis d'Angleterre des inconvenients de toute nature que pourrait attirer à leur pays la politique absurde et insoutenable de leur gouvernement envers l'entreprise commerciale du canal de Suez.

Nous devons entrer demain matin à Corfou où je laisserai cette lettre et d'où je poursuivrai ma navigation jusqu'à Alexandrie; j'espère pouvoir être ensuite à Constantinople du 20 au 25 Juillet. Tout en négociant je dispose mes batteries pour faire fonctionner la Compagnie et commencer les travaux avant la fin de l'année.

LXVII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Constantinople, 19 Août 1858.

A Monsieur LOUIS TORELLI Député à Turin.

En vertu des pouvoirs qui m'ont été donnés par S. A. le Vice Roi d'Egypte, j'ai l'honneur de vous informer que vous êtes désigné comme administrateur fondateur de la Compagnie Universelle du Canal de Suez (titre X, art. 77 des Statuts).

Vous serez en outre délégué en Italie — à la résidence de Turin — pour assurer le concours de votre pays à l'exécution et à la bonne marche de l'entreprise.

La part des actions réservée à chaque pays a été en principe distribuée de la manière suivante:

S. A. le Vice Roi d'Egypte	53 millions de Frs
France	40 " "
Angleterre	40 " "
Autriche et Lombard Vénitien	20 " "
Russie	12 " "
Nord de l'Allemagne, Suède, Danemark, Villes Asiatiques, Prusse, Suisse, Pays-Bas et Belgique . . .	15 " "
Etats Unis d'Amérique	10 " "
Espagne, Portugal, Italie et Grèce	10 " "
4 mill 1 mill 4 mill 1 mill	_____
	Capital Social 200 Millions

de francs représentés par 400.000 actions de 500 Frs chacune. Je vous autorise à recevoir les inscriptions des personnes qui désireraient obtenir des actions sans toutefois faire à ce sujet aucun appel spécial par la voie des journaux.

Si les capitalistes de l'Italie n'étaient point disposés à prendre part à l'entreprise dans la proportion prévue, il n'y aura pas lieu de vous préoccuper du soin de compléter la somme qui leur a été réservée et dont la partie qui restera disponible, après l'envoi de votre liste d'inscriptions, sera partagée entre les souscripteurs des autres pays dont les demandes ont déjà dépassé leur total de répartition.

Les demandes spontanées de concours financier résultantes des listes d'un

rapport que j' ai reçues depuis trois ans de la France, de la Turquie et de l' Egypte seulement et au sujet desquelles aucun engagement n' a été pris de ma part, dépassent déjà le chiffre de 150 millions de francs.

Je vous remets ci-joint un modèle d' inscription à remplir en double exemplaire dont l' une restera entre vos mains et l' autre sera rendue par vous aux souscripteurs avec votre annotation datée.

Vous voudrez bien clore votre liste de manière à ce qu' elle puisse m' être envoyée à Paris, Rue Richépanse N. 9, avant la fin d' octobre prochain.

La question économique ou financière du Canal peut, selon moi, se résumer ainsi:

Capital social 200 millions de Francs: Dépense totale d' exécution de tous les travaux indiqués par la Commission Scientifique Internationale et à terminer en cinq ou six ans, 160 millions; non compris les intérêts annuels, à cinq pour cent, des versements opérés successivement par les actionnaires avant l' ouverture du Canal.

Le revenu brut du canal a été évalué annuellement à trente millions de francs pour le seul droit de passage des bâtiments, à raison de trois millions de tonneaux de charge et de 10 Francs par tonneau. Ce revenu sera augmenté par l' accroissement obligé de la navigation générale ainsi que par les droits de navigation sur le Canal secondaire d' eau douce et par le produit des terrains cultivés, bâties ou boisés.

Le bénéfice de la navigation générale obtenu par l' abréviation de la distance est de 25 fr. par mille lieues et par tonneau. L' abréviation moyenne, pour tous les pays est de 3000 lieues jusqu' à Bombay ou Ceylon. Elle est de 3600 pour Gênes.

Il faut observer que le tonnage des navires de commerce doublant aujourd' hui le Cap de Bonne Espérance dépasse le chiffre de quatre millions de tonneaux, que l' année dernière 3.600.000 tonneaux ont transité par les détroits des Dardanelles et du Bosphore et que cette même année le seul port de Liverpool, en Angleterre, a eu un mouvement de quatre millions de tonneaux.

Les terrains concédés à la Compagnie s' élèvent à 63.000 hectares immédiatement cultivables après l' exécution du canal d' eau douce et à environ 70.000 hectares à construire, à boiser ou à faire cultiver dans l' avenir.

Quatre-ving-dix cartes catastales élaborées avec le plus grand soin depuis quatre ans et sur lesquelles ont été relevées 30.000 côtes de nivelllements, viennent d' être terminées et sont annexées à un procès verbal de réception qui a été également dressé en Egypte. Je suis d' opinion que le canal d' eau douce dont la prise d' eau sera au Caire et qui viendra s' arrêter au lac Timsah avec em-

branchement d' irrigation sur Suez et sur Péluse, pourra être accompli en une année, qu' ensuite il sera possible, en deux années, d'établir une ouverture ou une communication maritime entre les deux mers, suffisante pour les neuf dixièmes de la navigation commerciale actuelle et que par conséquent avec quatre vingt millions de francs ou les deux cinquièmes du Capital social, nous pourrons arriver à obtenir de revenus importants avant le complet achèvement de tous les travaux projetés.

J'espère que le premier conseil d' administration pourra se réunir à Paris dans les premiers jours de novembre pour fixer la quotité des appels de fonds ainsi que pour décider le commencement d'exécution.

Je m'empresserai d'ailleurs, dès qu'il me sera possible, de vous faire connaître à l'avance, la date précise de cette réunion où votre concours me sera très précieux.

Vous pourrez m'adresser vos lettres à Paris où, pendant mes absences, M. Barthélémy St. Hilaire, membre de l'Institut Impérial de France, secrétaire général de la Compagnie, correspondra avec vous et vous transmettra régulièrement tous les avis et documents qui seront de nature à vous intéresser.

Vous êtes autorisé, si vous le jugez utile, à faire publier en langue Italienne et distribuer l'acte de concession et les statuts de la Compagnie Universelle du Canal de Suez.

Je vous tiendrai compte des dépenses que vous serez dans le cas de faire à cette occasion ou pour tout autre objet relatif à notre entreprise.

Agréez, Monsieur, l'expression de mes sentiments bien distingués et dévoués.

FERD. DE LESSEPS

P. S. - M. Domenico Balduino, qui est également administrateur pour l'Italie est autorisé à s'assurer une liste de souscription pour Gênes et Livourne; vous vous concerterez avec lui.

M. le Comte Louis Giusso est adjoint de la Compagnie pour Naples et les Etats Romaines.

FERD. DE LESSEPS

LXVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

En mer devant Trieste, 26 Août 1858.

Mon cher ami. Je commence pour vous prier de bien remercier notre excel-

lent ami Mr. Paleocapa pour les sages et judicieuses observations et la lettre du 12 Juin, que j'ai lue et relue plusieurs fois. Les appréciations sont toujours fort importantes pour moi et j'en fais mon profit. Aussi depuis quelques mois le but constant de mes efforts a-t-il été d'une part d'isoler l'opposition gouvernementale anglaise et non seulement dans son propre pays, mais sur tout le continent et de bien constater l'adhésion de la Turquie. La solution de la question politique relative à la résistance de l'Angleterre a été déférée par moi à l'Empereur des Français dont le gouvernement sera courtoisement appuyé, s'il est nécessaire, dans cette circonstance par les autres Cabinets.

Je vais faire copier, pour que vous les communiquiez à M. Paleocapa, deux notes adressées par moi à Constantinople aux ambassadeurs de France et d'Angleterre.

Les lettres que j'ai reçu de Paris ne me laissent aucun doute sur l'efficacité de l'appui, que me donnera mon Gouvernement....

La question financière est la moindre des choses, la France seule suffirait pour remplir toutes les souscriptions dans le cas où les autres pays s'abstinent.

Le Vice Roi d'Egypte est plus ferme que jamais et dans tous les cas son capital suffirait pour commencer.

Jusqu'à présent pour faire exécuter les travaux préparatoires pendant quatre ans, il est bon de noter que nous n'avons pas perdu un seul jour et que si la compagnie la plus puissante avait été organisée dès le principe, elle n'aurait pas pu faire plus de besogné, que nous n'en avons fait maintenant avec nos seules ressources.

Je vais parcourir l'Allemagne, la Prusse, la Hollande et la Belgique et s'il m'est possible, après m'être un peu arrêté à Paris, vers la fin de septembre j'irai à Genève, à Turin, à Gênes et à Barcelone.

Je vous préviendrai à l'avance si je mets ce projet à exécution.

Vous trouverez ci-joint une lettre officielle pour vous.

Lorsque nous aurons la réunion du premier conseil d'administration, je désire que les membres de la commission scientifique internationale puissent en faire partie. Pensez vous que M. Paleocapa puisse être des nôtres; il nous serait bien utile, nous en causerons, je l'espère, à Turin le mois prochain.

Rappelez moi à votre bon souvenir en attendant et agréez, mon cher et honorable ami, l'expression de mes sentiments d'amitié et d'affection.

FERD. DE LESSEPS

En débarquant hier à Trieste j'ai trouvé une dépêche télégraphique qui m'empêche pour le moment de faire la tournée que je projétais et qui m'oblige à me rendre immédiatement à Paris où ma belle mère madame de la Mulles (?) dont M. Paleocapa pourra vous parler, est dans un état de santé des plus alarmants.

J'ai eu hier dans la soirée une séance à la Chambre de Commerce de Trieste. La Chambre de Venise se réunit aujourd'hui à deux heures pour une séance. Elle m'a invité à un grande dîner pour aujourd'hui. Je prendrai ensuite le chemin de fer et je passerai devant Turin sans m'arrêter. J'ai des raisons de croire que l'Ambassadeur d'Angleterre à Paris a cherché d'engager l'Ambassadeur de Sardaigne à écrire confidentiellement à son gouvernement afin que le Cabinet de Turin ne fasse pas de démonstration en faveur du Canal de Suez.

Je n'ai pas eu le temps de faire copier les deux notes dont je vous parle; je vous les enverrai de Paris.

FERD. DE LESSEPS

LXIX

DOMENICO BALDUINO A LUIGI TORELLI.

Genova, 4 Settembre 1858.

Ill.mo Sig. Cav. TORELLI Deputato - Torino.

Vengo di ricevere la di Lei preg.ma 2. And.te e La ringrazio di quanto Ella si compiace comunicarmi relativamente alle prese determinazioni per aprire al più presto possibile la sottoscrizione delle Azioni pel Taglio del Istmo di Suez, attendendo dalla di Lei gentilezza l'invio degli Statuti stampati e delle obbligazioni per subito farne la distribuzione.

Quanto ai passi da farsi con questa Camera di Commercio di cui sono membro, dal canto mio cercherò di fare tutto il possibile affinchè la medesima si occupi con impegno e calore in favore della colossale Impresa, spiacendomi solamente che il Presidente Sig. Ellena, che è il solo che può radunare la Commissione incaricata di studiare la pratica, trovisi attualmente assente da Genova ove non sarà di ritorno che fra 15 o 20 giorni.

Frattanto però si potrà preparare il terreno ed appena giunto il sulodato Presidente non mancherò di adoperarmi con tutto l'impegno affinchè la cosa prenda il dovuto impulso.

Se nel frattempo la S. V. decidesse di presentare qualche memoria per iscritto a codesta Camera di Commercio, le sarò grato se vorrà farmene cenno per regolarmi io pure di conformità.

Colgo intanto l'occasione per rinnovarle i segni della mia più distinta stima con cui mi ripeto

Della S. V. Ill.ma

Dev.mo Obb.mo D.co BALDUINO

LXX

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, 5 Septembre 1858.

Mon cher ami,

Je vous remercie de vos trois lettres du 1^{er} et du 3. Je m'empresse de répondre à vos questions.

En vous priant de recevoir des *inscriptions*, comme j'en ai reçu en France depuis 3 ans, il était bien entendu qu'il ne s'agissait pas dans ce moment de souscription en règle comportant un engagement formel et réciproque, mais simplement de *demandes d'actions*, afin que je sois en mesure lors de la réunion du premier Conseil d'Administration de présenter mes listes de répartitions du capital social par division de pays. En un mot je désire amener une situation telle que de toutes parts *l'on me demande de concourir à l'entreprise* et que le Continent puisse montrer à l'Angleterre son union et sa solidarité dans une circonstance où tous les efforts de l'opposition d'outre Manche se concentrent dans ce plan; *effrayer par tous les moyens possibles les capitaux en Angleterre et ailleurs et comme on a été vaincu dans les deux Campagnes précédentes sur la prétendue résistance du Grand Seigneur, déclarer et faire croire que personne n'apportera de contingent pécuniaire à l'entreprise.*

Je suis parfaitement sûr du concours matériel de la France qui, à lui seul, suffirait avec celui de l'Egypte pour nous faire marcher, mais dans d'autres pays où les capitaux sont moins abondants et peu habitués à prendre part à des opérations étrangères, il y a lieu d'essayer le terrain avec prudence afin que si le concours matériel ne répondait pas au concours moral nos ennemis ne puissent pas en tirer parti, comme s'il s'agissait d'un échec ou d'un refus d'un offre

qui aurait été faite publiquement. Ces observations faites, je vous laisse tout à fait le juge d'agir en Sardaigne, d'accord avec Mr. Paleocapa, comme vous l'entendrez, dans la mesure et dans le moment qui vous conviendront. Je compte d'ailleurs aller faire une tournée le mois prochain à Gênes et à Turin.

D'ici là je ne puis résoudre les trois points indiqués dans votre lettre du 3. Vous pouvez seulement dire à ceux qui vous les ont posés que le Conseil d'Administration sera appelé à décider l'époque du 1^{er} versement, sa quotité, ainsi que les versements successifs. Quant à mon opinion personnelle, je suis d'avis que les deux cinquièmes du capital devront être versés dans la première année, un premier cinquième d'abord en poursuivant, à la suite de l'appel officiel, et le second cinquième deux ou trois mois après. Ce sera la seule manière de montrer que toutes les souscriptions sont réellement sérieuses et telles que la grandeur de l'entreprise a le droit de les réclamer.

Lorsque l'apport des fonds se feront en vertu des décisions du Conseil d'Administration, chacun saura alors à quoi s'en tenir pour les conditions qu'il aura à remplir et sur les garanties desquelles il fera dépendre sa participation.

Ne craignez pas de me faire en toute circonstance des questionnaires, au besoin des observations.

Toutes vos appréciations ou celles de Mr. Paleocapa me sont fort utiles. J'ai profité de ce que vous m'avez dit au sujet de la durée présumée des premiers travaux et bien que je n'aie auprès ceci qu'une opinion personnelle, fondée sur les dernières études locales des Ingénieurs du Vice Roi d'Egypte, je reconnaiss qu'il ne convient pas de s'exprimer d'une manière aussi précise.

Aussi, dans la plus part des lettres que j'ai adressées aux agents de la Compagnie à l'étranger, j'ai modifié le passage qui avait donné lieu aux justes observations de Mr. Paleocapa.

Votre bien dévoué
FERDINAND DE LESSEPS

LXXI

LUIGI TORELLI ALLA DIREZIONE
DEL « BOLLETTINO DELL' ISTMO DI SUEZ »

Turin, 15 Septembre 1858.

Monsieur le Rédacteur,

Ayant appris par les feuilles publiques que dans beaucoup d'endroits on

procède activement à la souscription aux actions de la Compagnie universelle de l'isthme de Suez, et qu'à Venise surtout la somme qui lui a été assignée est déjà couverte, je vous adresse une circulaire qu'en ma qualité de représentant de la Compagnie j'ai cru opportun d'envoyer pour donner une idée de l'état de la question, et qui était destinée à rester dans les cercles privés.

Loin de vouloir faire du bruit, je me borne à exposer les éléments de son succès, ainsi que le côté financier.

Si l'on a pensé à Venise que prendre part à la souscription serait aussi employer ses capitaux avec avantage, j'ose espérer que l'on pensera de même chez nous, et la grande oeuvre ne sera pas seulement glorifiée par des paroles, mais encouragée aussi par des moyens réels. Mais je ne m'étends pas davantage, afin que l'on ne croie pas que l'entreprise ait besoin de panégyriques.

Agréez etc.

LUIGI TORELLI

LXXII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris - 9, Rue Richépanse.
25 Septembre 1858.

Mon cher ami,

J'ai pensé qu'il serait utile de nommer à Nice Maritimé un agent correspondant de la Compagnie universelle. Je vous serai obligé de choisir une des notabilités de cette ville et lorsque vous vous serez entendu, de lui envoyer la lettre ci-jointe de nomination. Si vous jugez à propos que nous ayons en outre un agent correspondant à Cagliari, faites comme pour Nice. À cet effet, je vous enverrai une seconde lettre de nomination.

Je pense pourtant pour l'avenir qu'il sera utile que la Compagnie du Canal soit bien représentée dans les villes les plus importantes du bassin de la Méditerranée.

La marche de notre entreprise en France va à merveille.

Votre bien dévoué
FERD. DE LESSEPS

Je vous enverrai sous bande un article relatif au mémoire de notre Paléocapa sur les bouches du Danube.

LXXII. - Archivio della Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

LXXIII

G. REALI A LUIGI TORELLI.

*All'Illustre e Distintissimo Signore
Sig. Cavaliere LUIGI TORELLI
Depulato al Parlamento in Torino.*

Venezia, 9 Ottobre 1858.

Illustre e Distintissimo Signor Cavaliere,

Onorato dal di Lei foglio 6 corrente conviene ch'io cominci dal rettificare le cose riguardo alle sottoscrizioni di questo nostro Ceto Mercantile alla Mondiale Impresa del Canale dei due mari e ciò premettendole un cenno sommario storico sull' argomento.

La Veneta Camera di Commercio, cui ho l'onore di presiedere sino dal 1847 ebbe il felice pensiero di assumere un'azione nella società per gli studi sul taglio dell'Istmo di Suez composta di tre gruppi, tedesco, francese ed inglese; ed, avendo regolarmente contribuito il proprio quoto di spesa ebbe a godere la conseguente ammissione fra i preferiti allorquando venne a formarsi in via preliminare quella Società appunto che attualmente si sta costituendo.

Fedele infatti alle sue viste la Camera stessa tosto che seppe della concessione avuta dal Cavaliere di Lesseps non tardò di rivolgersi a lui e successivamente anche al Ministero con analoghi ufficii intesi a conservare al commercio di Venezia quel diritto che colla primitiva annessione la Camera gli aveva procurato; ed anzi avuta notizia ufficiale che 25 milioni erano dal prelodato concessionario stati assegnati all'Austria, aperse una sottoscrizione che venne accolta con animato favore e sorpassò il milione e mezzo.

In base ai risultati ottenuti fu fatta ufficiale domanda al Ministero perchè facendo ragione al diritto di preferenza, acquistato dalla Camera pel Ceto da essa rappresentato, nel futuro riparto le fossero riservati due Milioni.

La risposta avuta per incarico del Ministero fu essere stata precoce la sottoscrizione, coll'assicurazione però che il titolo della nostra piazza non sarebbe obbliterato a tempo opportuno e che l'avanzata domanda di partecipazione era stata prenotata, salve quelle riduzioni che il concorso generale render potesse necessarie.

Da allora che eravamo nell'Aprile 1856, sino ad oggi corse troppo tempo perchè quelle sottoscrizioni preliminari non abbiano se non perduto affatto il lor valore, almeno subita un'alterazione non lieve in forza di morti, cessazioni, e sinistri delle Ditte accedenti; per cui converrà ch'io, accorato pure dal

Cav. Lesseps dell' incarico di altro dei rappresentanti la Società pel taglio dell'Istmo, mi faccia a riaprire le sottoscrizioni sul di cui esito però, devo confessarlo, non so farmi pieni, come il vorrei, gli auguri, dacchè le condizioni attuali della nostra piazza dopo le politiche recenti vicende, sono tutt'altro che prospere.

Ciò espostole a rettifica storica, le aggiungerò che non intendo respingere il di Lei commendevolissimo desiderio; tutt'altro; anzi mi faccio debito assicurarLa che ove le sottoscrizioni ch' io sarò a raccogliere non mi facciano disfatta, ed ove le riduzioni ministeriali possano lasciarmene adito, avrò a cuore la di lei giusta premura, ed ascriverò ad onore il potermi adoperare per soddisfarla, come ascrivo a grato piacere ed ambita distinzione il potermi protestare con tutta stima ed osservanza

Di Lei Uml.mo Devot. Servo
G. REALI

LXXIV

G. REALI A PIETRO PALEOCAPA.

*Distintiss. ed Egregio Signore
Signor Cavaliere PALEOCAPA
Ministro dei Lavori Pubblici - Torino.*

Venezia, 9 Ottobre 1858.

Signor Cavaliere e Amico Pregiatissimo,

Ho l'onore di porger riscontro al riverito suo foglio 7 and. col quale mi accompagna una lettera del Cav. Torelli deputato meritissimo a codesto Parlamento, alla cui domanda non posso che corrispondere in parte colla acclusa che vorrà avere la compiacenza di far recapitare.

Nella grande opera che a mio avviso interessa l'Europa più che la scoperta del nuovo mondo, Venezia vide sempre l'unica ancora di salvezza per il suo derelitto commercio, per cui la Camera prese parte negli studi sino al primo momento che la Commissione Internazionale composta dei Ing. Tabalot, Negrelli ecc. si è recata sul luogo, sottostando a quest'effetto ad un caratto di spesa.

Riconosciutasi la possibilità dell'effettuazione, si aprì tosto una pubblica sottoscrizione che ammontò a fr. 1.700.000 che il Ministro trovò precoce, e assicurò che a tempo opportuno, non venuto peranco, avrebbe avvisato e assegnato un quanto a Venezia. In causa delle circostanze politiche economiche

generali e particolari, converrà a tempo opportuno richiamare i sottoscrittori, e fare un nuovo appello, e in allora se la cifra ricercata sormonterà la somma fissata a questa Piazza mi sarà ben grato di poter incontrare i desideri del sullodato Signore. Dio voglia che ciò presto si verifichi e che si trasfonda la civiltà antica colla moderna.

Ritengo che Genova e Venezia saranno li Porti che più ne potranno approfittare; così fosse pari alla prima nella seconda e l'ardor mercantile e la voglia della speculazione.

Nulla Ella mi dice di sua salute, ma da pochi giorni ebbi sue notizie dal tanto stimato e bravissimo nostro Professor Buccchia, e di tutto cuore desidero ch'Ella possa conservarsi per molti e molti anni in sì florida salute e con mente sì lucida e pronta; dolentissimi noi tutti d'averla perduta e per le rare doti dell'animo suo, e pel gravissimo danino che ne soffre la nostra Provincia.

Mi conservi la preziosa sua benevolenza e mi creda colla più sincera stima, venerazione ed affetto

Di Lei
Devt. Affez.mo Servo ed Amico
G. REALI

LXXV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, 9 rue Richepanse.
15 Octobre 1858.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que la plupart des agents correspondants de la Compagnie à l'étranger ne trouvant pas suffisants les délais que je leur avais assignés, je me suis décidé à ajourner l'ouverture de la souscription générale ainsi que la réunion du Conseil d'administration.

En conséquence la souscription sera ouverte simultanément à Paris, dans les départements et à l'étranger le 5 novembre prochain et sera close le 30 du même mois.

Un acompte de 50 francs par action sera versé en souscrivant.

Des annonces insérées dans les journaux de tous les pays formuleront les conditions de cette souscription par un avis dont je joins ici le spécimen.

Vous remarquerez que, d'après cet avis, les personnes qui ont déjà formé des demandes d'actions devront, pour les valider, se conformer aux prescriptions qu'il renferme.

Vous jugerez s'il sera utile, ainsi que l'ont déjà fait plusieurs de vos collègues, de faire connaître à l'avance, par une circulaire explicative et au besoin par un avis inséré dans le journaux de votre résidence, la mission dont vous avez bien voulu vous charger. Si vous avez besoin d'un certain nombre d'exemplaires des statuts et de mes notes sur le résultats économiques et financiers de l'entreprise, je m'empresserai de vous en faire un nouvel envoi.

Je ne sais, Monsieur, si dans le concours que vous me prêtez en acceptant le titre d'agent correspondant de la compagnie et auquel j'attache le plus grand prix, vous consentiriez à comprendre l'encaissement du produit des versements à opérer par les souscripteurs.

Je vous transmets une instruction qui vous indiquera la marche à suivre pour cette opération.

Dans le cas où il ne vous conviendrait pas de vous charger de cette commission spéciale, je vous prierai d'avoir la bonté de choisir le banquier de votre ville que vous jugeriez le plus propre à la remplir convenablement, de lui remettre l'instruction ci-jointe et de vouloir bien, le plus promptement possible, me faire connaître son nom et l'engageant à se mettre immédiatement en rapport avec moi pour concerter les moyens d'exécution.

Permettez moi, d'ailleurs, dans l'un et l'autre cas, de compter sur la continuation de tous vos bons offices, et spécialement sur votre active sollicitude pour éclairer l'opinion dans votre pays sur le but et les avantages de notre entreprise, sur son caractère éminemment utile, pacifique, et civilisateur, sur l'intérêt commercial qui s'attache à sa réalisation et sur l'importance des produits assurés à l'ensemble de son exploitation.

Je vous prie de prendre note que les correspondances et documents concernants la souscription générale seront signés par moi ou, en mon nom, par M. Albert Rostand, l'un de mes collaborateurs, membre fondateur de l'entreprise, ancien directeur à Marseille des services maritimes des Messageries Impériales.

Veuillez agréer, Monsieur, les nouvelles assurances de ma considération la plus distinguée.

FERD. DE LESSEPS

P. S. - Les bureaux de la compagnie sont installés place Vendôme n. 16.

A Monsieur LOUIS TORELLI, Turin, Sardaigne
Agent correspondant de la Compagnie du Canal de Suez.

LXXVI

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, 9 Rue Richépanse

le 16 Octobre 1858.

Mon cher ami,

Je vous remercie de vos bonnes lettres datées de Florence le 29 7bre, de Gênes le 2 8bre, et de Turin le 13. Toutes vos démarches sont excellentes. Je me hâte de vous adresser une circulaire aux agents de la Compagnie.

Vous remarquerez que nous entrons dans le voie de l'exécution, et que les demandes provisoires d'actions, vont être converties en demandes effectives avec versement.

Je pars demain pour Barcelone; mon absence ne durera que huit jours. Je laisse ici pour me supplier dans toutes les questions relatives à la souscription, M. Albert Rostand avec lequel vous pourrez, s'il y a lieu, correspondre à ce sujet.

Dans le cas probable où d'après les informations que vous me donnez, M.r Charles Balduino n'aurait plus d'établissement commercial à Nice, il convient d'avoir dans cette ville un banquier; M.r Charles Balduino conserverait le titre d'agent correspondant de la compagnie et nous désignerions comme banquier M. le Chevalier Avigdor, avec lequel je suis déjà en relation, qui a témoigné la plus grande sympathie en faveur de l'entreprise, et qui a depuis longtemps demandé à être un de nos actionnaires. Je vous envoie à cet effet une nomination en blanc que vous lui ferez transmettre s'il y a lieu.

J'approuve tout à fait vos observations au sujet de la lettre écrite par M. Calindri qui, je le savais d'avance, avait du être envoyée sans votre participation.

Je vous renouvelle, mon cher ami, l'expression de mes sentiments affectueux et dévoués.

Ferd. de Lesseps

Monsieur LOUIS TORELLI
Représentant de la Compagnie
Universelle du canal maritime de Suez
Turin - Sardaigne

LXXVII

ANGELO PONZONE A LUIGI TORELLI.

TRIBUNALE DI COMMERCIO

Gabinetto del Presidente

*Ill.mo Sig. Cav. LUIGI TORELLI
Deputato al Parlamento - Torino.*

Savona, il 29 d'Ottobre 1858.

Ill.mo Signore,

Chieggio scusa all'Onorevole S. V. del non avere più prontamente dato riscontro al gentile e grazioso suo foglio del 18 del mese che scade: ne fui proprio distolto ed impedito da incessanti e molteplici cure e pensieri che si accumulano nella mia persona oltre ogni credere.

È per la S. V. assai soddisfacente e lusinghiero il doppio motivo (e della relazione col Signor Lesseps e di quella del Sig. Ministro Paleocapa) pel quale Ella accettava l'incarico di rappresentare il primo in Piemonte; incarico che appunto per la sua intrinseca difficoltà e delicatezza non poteva ad altrui meglio che a Lei essere confidato e la cui buona riuscita, anche sotto i vari rapporti dai quali Ella si piace considerarlo sarà per essere verace testimonio e conferma della mia opinione.

Mi riesce oltremodo grato e consolante il sentire il buon effetto morale che a S. V. apportava la nota delle prime sottoscrizioni che mi fu dato riunire per la veramente grand'opera del taglio dell'Istmo di Suez; e mi è dolce eziandio lo intendere che anche l'egregio nostro Paleocapa di ciò abbia avuto piacere. In paragone della somma importanza del progetto il nostro parziale e ristretto concorso è veramente meschina cosa; ma varrà se non altro di vero argomento che il ceto commerciale di Savona prosegue con amore i prodigiosi progressi del tempo, ed anela al compimento effettivo di tutto che tende a liberare il commercio mondiale dalle antiche pastoie e vietni monopoli, ed a stringere dippiù i rapporti che vicendevolmente legano le sparse membra dell'umana famiglia.

In attesa di ricevere le polizze, cui accenna in fine della gradita sua, chiuderò questa mia coll'annunciarle che queste sottoscrizioni contano oggi 255 azioni, essendo che l'Ingegnere Sig. Pélard egli solo diede il suo nome per 200 azioni.

Mi creda quale mi pregio essere con tutto ossequio

Dell'Onorevole S. V. Dev.mo Obb.mo Servitore
ANGELO PONZONE

LXXVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

CANAL MARITIME DE SUEZ

16, Place Vendôme

Paris, le 30 Octobre 1858.

N. 157

Monsieur et honorable ami,

Je ne veux point tarder à répondre à la lettre en date du 28 courant qui m'est parvenue de votre part, par le courrier de ce matin. Vos appréciations et celles de M. Paleocapa, ont à mes yeux une valeur immense, et mes sentiments à ce sujet me font désirer plus vivement encore de vous faire bien connaître où en est dans ce moment la question du percement de l'Isthme de Suez.

Les craintes sous l'impression désquelles vous m'écrivez peuvent se résumer en deux points: 1^o Pourquoi constituer la société, sans avoir obtenu le firman — 2^o Que fera-t-on des capitaux réunis jusqu'à concurrence de 80 Millions si par la peur de la non émission du firman les opérations de la compagnie doivent se borner à la construction du canal d'eau douce et à l'irrigation d'une certaine quantité de terres?

La concession qui m'a été faite par S. A. le Vice-Roi d'Egypte détermine ainsi l'ordre des principales opérations que je dois poursuivre.

1^o La nomination d'une commission scientifique d'études; 2^o la constitution de la société; 3^o l'exécution des travaux après approbation de la Sublime Porte.

Le premier de ces soins a été accompli. La constitution de la Société est à la veille de se réaliser. Quant aux travaux précédés de l'autorisation, rien ne dit que cette autorisation ne puisse se produire que sous la forme d'un firman. Or quelle est la situation officielle prise jusqu'à ce jour par la Sublime Porte dans cette affaire?

Deux faits seulement la constatent: ce sont: 1^o Une lettre viziriale adressée à S. A. Mohamed Saïd Pacha; 2^o Les déclarations faites par les ministres Turcs en présence de l'Ambassadeur de France. Ces deux faits sont explicites quant à l'utilité de l'entreprise, quant à l'approbation dont elle est dès à présent l'objet, et quant au consentement donné d'avance à l'exécution des travaux.

Mais dans l'ordre même de l'acte de concession, cette approbation n'a pu avoir de consécration officielle parce que la société n'a pas été constituée, et je suis tellement sûr que ce fait de la constitution entraîne et le concours officiel de la France et l'approbation formelle de la Turquie et l'abstention nécessaire de l'Angleterre que les obstacles politiques que vous prévoyez me paraissent aplatis par le fait seul de cette constitution.

D'ailleurs, Monsieur et honorable ami, qu'y avait-il à faire dans la situation stationnaire que l'entreprise tendait à prendre?

Attendre éternellement c'était arrêter l'élan universel, c'était lasser la patience des gouvernements que l'entreprise intéresse, directement ou indirectement, c'était soumettre S. A. le Vice Roi d'Egypte à une épreuve qui eût fini par être au-dessus de ses forces, c'était en un mot enterrer l'affaire.

Combien la marche que je suis me paraît-elle plus favorable à la solution prochaine de cette grande question? Soyez persuadé, Cher Monsieur et Ami, que la grande manifestation qui se prépare n'aura pas seulement pour résultat la constitution du fond social; mais qu'elle va entraîner par sa puissance et dans une question aussi peu complexe, toutes les indifférences, tous les mauvais vouloirs tant en Occident qu'en Orient.

Je ne doute pas, Monsieur et honorable ami, que si vous puisiez comme moi votre confiance, dans l'ensemble de faits dont je suis à chaque instant le témoin, l'ouverture de la souscription publique ne se présentât à votre esprit comme l'unique chance de succès certain qu'il me fut permis d'entrevoir.

Mais, me direz-vous, si l'entreprise ne peut se poursuivre, qu'elle sera la situation des actionnaires et pourquoi porter le versement exigé dès le principe au-delà de la somme nécessaire à la réalisation des premiers travaux?

Je vous répondrai à ce sujet que si par impossibilité les travaux ne pouvaient comprendre la création du canal maritime de grande navigation, rien ne serait plus simple que de réduire l'entreprise à des proportions plus modestes et de restituer l'excédent des sommes versées dans les caisses de la Compagnie. Mais cette considération n'a pas préoccupé les personnes que j'ai consultées sur ce point de la question non seulement parce qu'elles ne partageaient pas vos craintes, mais surtout parcequ'elles étaient dominées par le désir de voir notre entreprise constituée sur des bases inébranlables et à l'abri de tous les événements qui peuvent se produire dans le monde financier...

C'est une grande chose que de pouvoir dès l'abord, constituer pour l'achèvement d'une œuvre ainsi importante, une organisation à l'abri des épreuves que traversent péniblement la plus part des œuvres industrielles.

On doit agir ainsi quand on le peut et l'explication de ce que nous avons fait c'est l'intime conviction que nous le pourrons.

J' espère, Monsieur et honorable ami, que ces explications tout en vous prouvant le point de vué entièrement différent du vôtre auquel nous nous plaçons, vous donneront quelque confiance.

Le concours du Piémont, concours si naturel, est aussi à mes yeux le plus grand prix. Mais quand bien même certaines nations sur lesquelles je croyais avoir le droit de compter se trouveraient par suite de leur situation particulière, en arrière du mouvement général, serait-ce une raison pour méconnaître les lois de mouvement et pour ne pas en profiter dans des circonstances éminemment opportunes et qui peuvent ne plus se représenter de long-temps.

Veuillez en communiquant cette lettre à M. Paleocapa, lui offrir l'expression de mon meilleur souvenir et recevoir vous-même, Monsieur et honorable ami, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

FERD. DE LESSEPS

Monsieur le Chevalier LOUIS TORELLI, à Turin.

LXXIX

L' ING. LEONARDO SALIMBENI A PIETRO PALEOCAPA.

*A S. E. il Comm. PIETRO PALEOCAPA
Ministro di S. M. il Re di Sardegna - Torino.*

Modena, 4 Novembre 1858.

Carissimo Paleocapa,

La mia gita a Bologna è riuscita quale io desideravo, non trovandosi per parte dell'Ing. in Capo alcuna difficoltà a che io accetti l'incarico, restando sempre a disposizione della Compagnia delle Strade Ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale. Il Duca sta per ritornare e allora potrà dire se nel nostro Stato venga data facoltà agli Agenti della Compagnia dell'Istmo, di adoperarsi per raccogliere sottoscrizioni nel momento preciso in cui viene effettuato il versamento del 1º decimo, come appare dalla circolare del 15 Ottobre di M. Lesseps.

Per non perder tempo vengo a consigliare al Sig. Cav. Torelli di nominare ad agente per gli Stati Estensi anche un mio amico molto stimato e persona di raro merito il quale è pieno di buona volontà e coopererebbe meco o in caso

io fossi impedito ad ottenere il miglior risultato attendibile. Questi è l'Ingegnere Pietro Levêque, il quale pure accetterebbe di buon grado l'incarico. Credo poi che trattandosi di effettuare un primo versamento sarà bene di scegliere una Casa Bancaria che prenda i pagamenti ed io suggerirei nel caso la Ditta Eredi di Giovanni Gilli e Compagni. A me e all'amico Levêque resterà allora l'incarico di dare alla sottoscrizione pubblica la maggiore possibile diffusione e colla parola e colla stampa.

Il Sig. Cav. Torelli mi spedirà frattanto un certo numero di polizze e se è possibile qualche Copia dei Tipi Planimetrici allegati allo Statuto Sociale. Sono persuaso che la garanzia del 3 per cento sarà un ottimo incentivo per l'allocazione dei Capitali reperibili.

Appena io sappia le intenzioni di S. A. R. scriverò immediatamente a Lei, oppure se crede, per economia di tempo allo stesso Cav. Torelli che favorirà prevenire di quanto sopra.

Saluti caramente la Carlotta e mi dia le sue preziose notizie. Un abbraccio di cuore

Suo Aff.mo Cugino
Ing. LEONARDO SALIMBENI

LXXX

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration

Place Vendôme, n. 16

Paris, le 15 Novembre 1858.

Monsieur et Illustre Collaborateur,

Je viens d'écrire au Ministre des Travaux Publics de France pour autoriser M.r Renaud à faire partie d'un *conseil de travaux* qui étudiera dès à présent toutes les questions d'exécution du Canal Maritime de Suez et préparera les moyens de faire mettre le plus promptement possible la main à l'oeuvre.

LXXX. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

J'espère que vous voudrez bien faire partie de ce conseil et concourir soit ici, soit par correspondance, à ses études comme vous l'avez déjà fait d'une manière si lumineuse et si utile, en qualité de membre de la commission internationale dont la mission est aujourd'hui terminée.

Si vous voulez bien accepter, notre conseil des travaux se composerait avec vous:

de M.r Conrad, Inspecteur général du Waterstaat du Royaume des Pays-Bas.

de M.r Renaud, Inspecteur général et membre du Conseil G.al des Ponts et Chaussées de France.

de M.r Charles de Fourcy, Ingénieur en chef et secrétaire du Conseil G.al des Ponts et Chaussées.

de M.r Pascal, Ingénieur en chef des ports de Marseille.

Et, comme membre adjoint, de M. Larousse, Ingénieur hydrographe de la Marine Impériale.

Les réunions préparatoires du Conseil des travaux commenceront à partir du 22 de ce mois. Je n'ose pas dans cette saison vous prier de participer à ses premières réunions, mais nous recevrons avec un immense intérêt tous les travaux ou études que vous voudriez bien nous communiquer et nous ne manquerons pas de vous tenir exactement au courant de nos délibérations, en appellant sur elles votre examen et vos savants conseils.

Je n'ai pas reçu depuis quelque temps des lettres de notre ami Luigi Torelli, dites-lui que notre souscription publique marche supérieurement en France, où les petits capitaux affluent chez les 120 agents des Départements; cette base essentielle de toute entreprise financière s'élargit tous les jours, et j'ai la certitude que dans les derniers jours du mois, les gros capitalistes et rentiers viendront en France seulement, compléter et même dépasser la somme nécessaire à la constitution du capital social dont la souscription effectuée entraîne aux termes des statuts la constitution de la société.

Veuillez agréer, Monsieur et illustre Collaborateur, l'expression renouvelée des mes sentiments de haute estime et d'entier dévouement.

FERD. DE LESSEPS

Monsieur PALEOCAPA, ancien Ministre des travaux Publics,
Ministre d'Etat à Turin.

LXXXI.

P. REVOLTELLA A LUIGI TORELLI.

*Allo Stim.mo Sig. Cav. LUIGI TORELLI
Deputato al Parlamento Sardo - Torino*

Parigi, 17 Novembre 1858.

Preg.mo Sig. Cavaliere,

In analogia di quanto Le esposi allorchè ebbi l'inapprezzabile vantaggio di fare la di Lei personale conoscenza, due soggetti eccitavano sommamente la mia impazienza ed affrettavano il mio giungere a Parigi, cioè:

Tentare d'inspirare miglior consiglio al Comune Amico Sig. di Lesseps, onde portare rimedio alle eventuali conseguenze che la sua precipitazione poteva ingenerare, pretermettendo nel suo atto il patronaggio di un preventivo Consiglio d'Amministrazione ed un peggio di sicurezza a sottoscrittori pel versamento a farsi.

Conoscere il risultato dell'aperta soscrizione, se corrispondeva o meno, alla arditezza colla quale fu concepita onde sapermi regolare nel mio contegno.

Il Sig. Cav. di Lesseps accolse con ineffabile compitezza i miei consigli ed osservazioni, apprezzò inoltre l'utilità del mio, e di lei concorso, onde appoggiare, anzi direi sostenere un soggetto di si grandiosa portata; a giustificazione però del suo operato osservava che un'arma di sicurezza per gli azionisti si aveva in ciò, che il Seggio di Amministrazione della Compagnia veniva stabilito a Parigi e che quindi gli interessi sociali venivano tutelati dalla saggezza delle leggi francesi, ed appena chiusa la soscrizione verrebbe eletto il Consiglio d'Amministrazione, fra le notabilità finanziarie ed industriali d'Europa, il quale formerebbe per così dire una vigilanza Internazionale, annuendo egli frattanto, che l'ammontare dell'effettuatosi versamento abbia a giacere nelle Casse delle Case Bancarie elette sopra luogo da sottoscrittori, ed il Consiglio d'Amministrazione disporrà dei fondi sociali soltanto al momento dell'attuazione dei lavori verificandosi implicitamente a quell'epoca l'emissione del firmano per parte della Sublime Porta.

Di leggeri Ella comprenderà Sig. Cav. che le ferme ma piuttosto evasive dichiarazioni del Sig. di Lesseps portando nessuna variazione, né menda a difetti che si riscontrano nel emesso Programma di soscrizione, non erano

tali da farmi deviare dalla condotta che per effetto della mia convinzione, ed in relazione alle altre istruzioni ricevute mi proponevo di mantenere, per cui mi dichiarai pel momento qual semplice spettatore, per modellare in seguito agli avvenimenti il mio contegno sia qual Superiore Incaricato sia nel mio speciale interesse.

Spettatore infatti da alcuni giorni in relazione colle notorietà, bancarie, industriali e politiche non escluso il Sig. Thiers coi quali simpatizzai in ordine al prudenziale contegno avrebbei dovuto nell'attualità mantenere dal Sig. di Lesseps, confidava nella mia presunzione, cioè che l'opinione generale non le sarebbe stata favorevole, e le soscrizioni non avrebbero ottenuto il bramato successo.

Esaltato però il pubblico francese dal giornalismo, che lo spinge a favorire il sublime Concetto, confidente anche forse nel presunto imperiale appoggio, eccitato d'altronde dalla mania d'operare alla borsa, accorre in folla alla ferma delle azioni, talchè vuolsi che la sola Marsiglia concorrevra forse per la somma di 25 milioni che potrà anche elevarsi alle 30. Nè in Francia soltanto manifestasi l'effervesenza, ma bensì nelle forze commerciali estere, e persino Trieste e Venezia incominciano a dichiararsi disposte alla firma d'Azioni, quantunque non sia colà pubblicato il Programma in via regolare.

La possibilità che il Sig. di Lesseps conseguisca il suo scopo ottenendo incondizionatamente la completa o quasi completa soscrizione di 200 milioni mi ha indotto ad adottare il piano seguente, onde sottrarmi eziandio ad una responsabilità in cui avrebbe potuto implicarmi un fatto il quale divenuto compito potrebbe accagionare la taccia di soverchia sofistichezza a chi era incaricato di sorvegliare e dirigere l'interesse Austriaco in tale vertenza.

Ho messo in guardia li miei Mandanti contro il crescente entusiasmo a concorrere alla soscrizione dell'Intrapresa dell'Istmo di Suez onde a scanso della mia responsabilità mi vengano, avanti che spiri l'epoca della chiusura delle soscrizioni, trasmessi ordini precisi onde sapermi contenere nel caso d'un luminoso successo.

Mi tratterò tutto il mese, per indi rimpatriarmi prendendo la via di Vienna, pregandomi e prendendo l'occasione di riverirLa distintamente

Suo Devotissimo
P. REVOLTELLA

LXXXII

L'ING. LEONARDO SALIMBENI A PIETRO PALEOCAPA.

STRADE FERRATE LOMBARDO-VENETE

E

DELL'ITALIA CENTRALE

Rete dell'Italia Centrale

Servizio della Costruzione

Risposta alla lettera del

Si prega di trattare un solo oggetto
in una lettera,

A S E. il Comm.re PIETRO PALEOCAPA
Ministro di S M. il Re di Sardegna - Torino

Modena, 19 Novembre 1858.

Carissimo Cugino,

Ieri mattina è ritornato S. A. da Massa ed oggi qualcuno è incaricato di sentire se egli sia o no favorevole all'Impresa dell'Istmo di Suez. In caso affermativo conferei di abbocarmi col Sovrano per avere anche la sua cooperazione che mi renderà assai più facile di ottenere qualche firma anche fra le famiglie del ceto nobile. Prima però aspetto sua risposta, giacchè chiedendosi per ora i registri di soscrizione pel riparto finale delle somme non so quanto possa rimanere per noi. In tutti i modi la prego di scrivermi colla massima sollecitudine se il Cav. Torelli abbia o non abbia assegnato qualche somma in vista dei futuri concorrenti.

Ultimamente Le scrissi affinchè suggerisse al medesimo Cav. Torelli di associarci altra persona in qualità di agente e precisamente proposi il mio eccellente amico Ingegnere Pietro Levêque. Non so se Ella abbia ricevuto quella lettera nella quale faceva anche parola della Banca Eredi di Giovanni Gilli e Compagni che avrei scelta pei versamenti, Ditta che ha molto credito in paese.

Dunque mi scriva che cosa mi resti a fare e se vuole mi dia anche le istruzioni del Cav. Torelli che sono qua in anima e corpo tutto pronto a dare la mia piccola spinta al grandioso progetto.

Saluti caramente la Carlotta e riceva mille saluti cordiali da tutta la nostra famiglia e un abbraccio del

Suo Aff.mo Cugino
Ing. LEONARDO SALIMBENI

LXXXIII

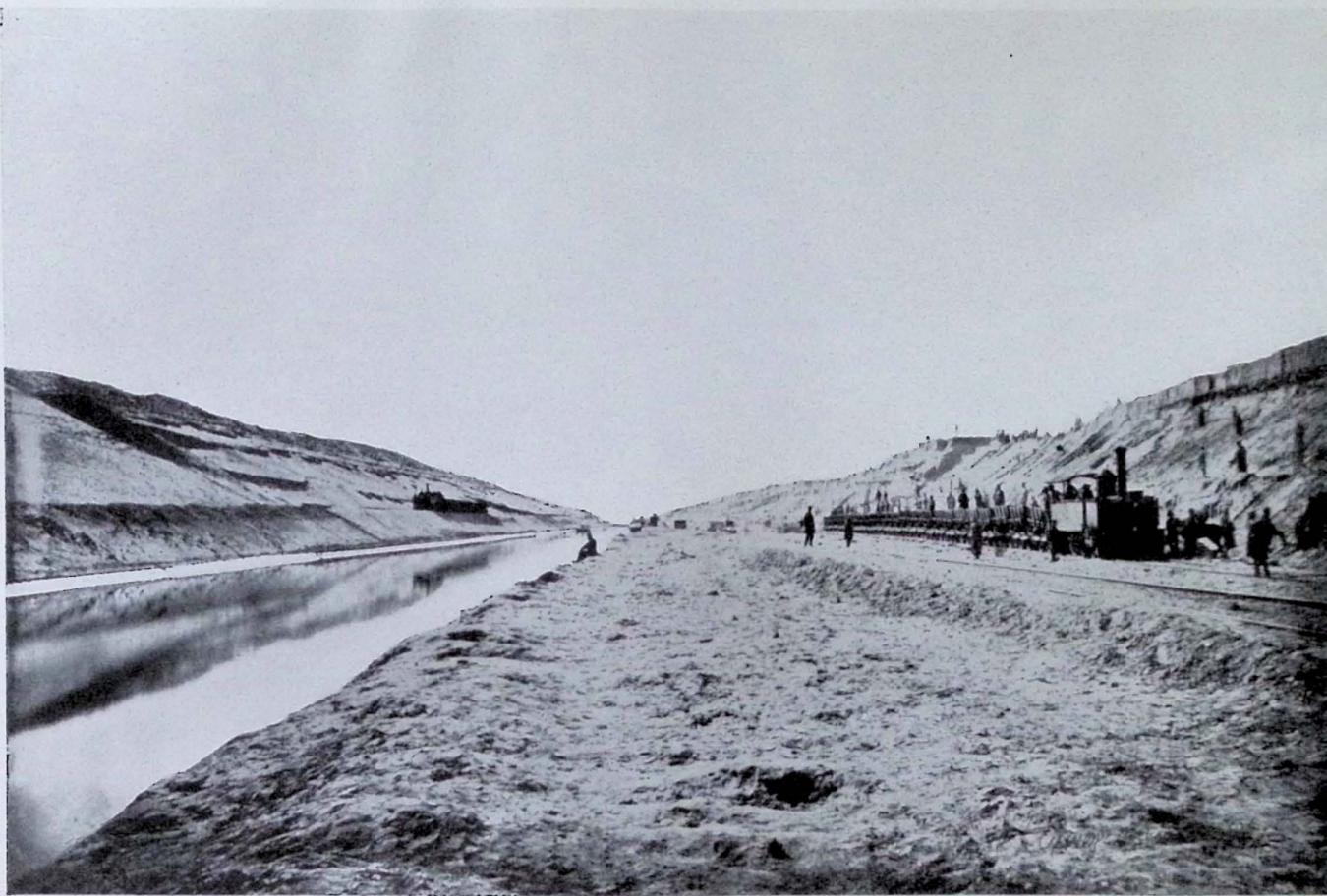
PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

Turin, 19 Novembre 1858.

Monsieur,

Je me tiens hautement honoré de la demande que vous me faites de faire partie du Conseil chargé d'organiser le plan des travaux pour l'ouverture de l'Isthme de Suez. Et rien ne me serait plus agréable que de pouvoir vous rendre quelques services dans cette grande et belle entreprise. Mais je dois vous rappeler que j' ai été frappé d' une cécité tout à fait complète. Cela me rend tout travail extrêmement pénible et fait que je dois douter moi-même de la justesse de mes conceptions, qui ne peuvent pas être aidées par des calculs et des dessins, dont l'inspection m' est interdite. Cependant si vous croyez que mes conseils sur des questions qui peuvent se soulever ou sur des doutes à éclaircir, puissent vous être de quelque utilité, je suis prêt à accepter de faire part du Conseil susdit, et je ne manquerai pas de répondre de mon mieux à la confiance dont vous m' honorez. Vous avez déjà prévu que l'état de ma santé ne m'aurait pas permis dans la saison qui court et dans le facheux état où je me trouve, d' abandonner à présent mon chez-moi, et j' attendrai en conséquence ici les communications que vous croirez opportun de me faire, et sur lesquelles vous jugerez à propos de demander mon avis. Je ne manquerai pas non plus de vous exposer les idées qui pourraient m' être suggérées par ces communications et dont les hommes éminents qui composent le Conseil pourront faire le cas qu' elles peuvent meriter.

LXXXIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.



CANTIERE N. 6 A NORD OVEST DEL CHILOMETRO 75, A CHALET DU VICE ROI,
APPARTENENTE ALL'IMPRESA BOREL, LAVALLEY ET C.

Da fotografia eseguita nel 1867 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

Agréez, Monsieur, l'expression renouvelée de mes sentiments de haute estime et d'entier dévouement.

PALEOCAPA

LXXXIV

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

A M. FERDINAND DE LESSEPS - Paris.

Turin, 21 Novembre 1858.

Monsieur le Ministre,

J' ai eu l' honneur de vous écrire une lettre ostensible pour vous annoncer que je conviens à faire partie du Conseil des travaux relatifs au canal des deux mers, parce que j'ai pensé que vous mettriez cette lettre sous les yeux des autres Membres du Conseil c' est pourquoi je n' ai rien ajouté concernant la partie économique de l' entreprise et l' ouverture des souscriptions.

Vous connaissez déjà mon opinion par rapport au Firman qu' on a cru devoir demander à la Porte pour autoriser le Vice-Roi à l'exécution de l'oeuvre. J' eusse désiré que dès le principe, on eût considéré ce Firman comme superflu, et qu' on eût admis le droit du Vice-Roi à agir de sa propre autorité; mais puisque la demande était faite et qu' on voyait qu' elle était entraînée par l'Angleterre avec autant d' habilité que d' énergie, j' aurais voulu qu' on eût suivi la voie du fait accompli. A l' époque où je faisais cette proposition il me semblait que l' accord de toutes les autres Nations de l'Europe et de l'Amérique pour favoriser l' entreprise, était de nature à placer l'Angleterre dans l' impossibilité de s' y opposer par la force, d' autant plus que elle était alors gravement menacée par l'insurrection des Indes. Néanmoins, malgré toutes ces circonstances favorables, je croyais que après avoir persisté pendant plusieurs années à solliciter le Firman de la Porte et à le reconnaître comme nécessaire, on ne pourrait plus, d'un seul trait, le déclarer inutile. Je ne pouvais donc espérer qu' on pût obtenir de l' industrie privée les capitaux nécessaires

LXXXIV. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

jusqu'à ce que le public eût acquis la persuasion que les travaux pourraient être continués tranquillement, c'est à dire que l'Angleterre aurait dû plier la tête devant la faveur générale que cette grande oeuvre obtenait dans le monde civilisé.

Il me paraissait en conséquence que le Vice-Roi aurait dû la commencer avec ses propres ressources, non pas pour développer les travaux sur une grande échelle et y employer des capitaux disproportionnés avec l'état des ses finances, mais seulement pour démontrer suffisamment qu'il était résolu à accomplir l'oeuvre, et démontrer à l'Europe que l'Angleterre aurait dû se résigner bon gré mal gré. De cette manière, après l'échange de plusieurs notes diplomatiques, plus ou moins énergiques, mais qui eussent été sans conséquence, l'entreprise aurait promptement acquis le caractère du fait accompli et on aurait pu ouvrir la souscription des actions, sans que le défaut du Firman Impérial y eût apporté aucun obstacle. Je ne doute pas que toute l'Europe n'y eût apporté alors un concours bien au delà des besoins. Mais les circonstances me paraissent bien changées. La tendance évidente de l'Autriche à se lier étroitement à l'Angleterre et les bonnes dispositions qu'elle trouve dans cette dernière Puissance pour favoriser ses intérêts, la mettent dans la impossibilité de rien faire qui puisse déplaire à son allié. Déjà je vous avais écrit, il y a quelques mois, que je ne croyais pas qu'on pût compter sur l'appui de l'Autriche toujours prête à sacrifier les intérêts de son commerce à ceux de sa politique. J'éprouve aujourd'hui la même crainte du côté de la Prusse et plus encore du côté des Etats Italiens attachés à l'Autriche, ou qui subissent sa pression.

La mission de M. Revoltella, avec qui vous aurez sans doute conféré, vous aura convaincu, je le présume, qu'on peut guère compter sur la sincère coopération de l'Autriche. Je suis porté à croire qu'elle voudrait, comme dit le proverbe, sauver la chèvre et les choux, c'est à dire que tout en désirant ne pas se compromettre avec l'Angleterre, elle ne voudrait cependant pas renoncer à toute influence active dans l'entreprise de l'Isthme. Le fait est que d'après ce que M. Reali a écrit à Venise, et les renseignements qui me parviennent de Milan, le Gouvernement Autrichien, n'a donné aucune disposition pour appeler le concours des capitaux du Royaume Lombardo-Venétien. Dans cet état de choses, si l'on considère que l'on ne peut espérer un concours efficace ni de la Russie où les capitaux n'abondent pas, et qui se trouve engagée dans de

grandes entreprises sur son territoire, ni même de l'Espagne, je doutais que la souscription ne pût être remplie, parce qu'il ne restait presque que la France pour porter un appui sincère et énergique à l'entreprise. Et je craignais que la France ne se décidât à fournir, prèsqu'en totalité, le capital nécessaire avant que l'Empereur n'eût fait quelque déclaration explicite démontrant sa ferme et puissante volonté de soutenir l'entreprise, malgré l'opposition de l'Angleterre, avec laquelle il exprime l'intention de maintenir les relations les plus cordiales.

Ces considérations tardent à justifier ce que M. Torelli vous a écrit sur mon opinion à cet égard. Je vous avoue sincèrement que les renseignements que vous m'avez communiqués ces jours derniers sur l'heureux succès des souscriptions en France ont beaucoup surpassé mon attente, puisqu'il en résulte que la France fournirait elle seule les capitaux nécessaires. Malgré cela je pense que dans les conditions politiques de l'Europe il ne suffit pas d'avoir obtenu ces capitaux mais qu'il faut encore avoir la certitude que l'Empereur Napoléon fasse connaître ouvertement sa ferme volonté de soutenir l'entreprise. On a lieu de penser que lorsque l'Empereur verra, par le fait l'appui que toute la Nation accorde à votre entreprise, puisque elle fournit à elle seule les énormes capitaux qui doivent la conduire à terme, l'Empereur dis-je, doué d'une si haute intelligence et promoteur des véritables intérêts de la Nation Française, reconnaîtra le besoin d'agir avec énergie pour la faire réussir.

Passant à la partie technique je ne puis que applaudir au choix que vous avez fait pour le Conseil d'art des Membres Français et de M. Conrad, tous hommes d'un savoir distingué et d'une capacité reconnue; mais je ne comprends pas pourquoi vous n'avez pas remplacé M. Negrelli par un sujet Autrichien, afin de enlever à l'Autriche tout prétexte de froideur. Il me paraît aussi qu'il eût été convenable d'adoindre au conseil un membre de la Nation Anglaise, pour démontrer que le procédé peu honorable de M. Stephenson et de ses amis n'a diminué point l'estime qui méritent tant d'autres savants Ingénieurs de cette Nation, qui ne partagent point l'avis de M. Stephenson. Enfin je crois qu'il serait à propos d'appeler au Conseil l'un des Ingénieurs les plus renommés de l'Amérique, dont on pourra obtenir encore plus que des ingénieurs anglais, des lumières et des conseils très précieux, habitués, comme ils sont, aux con-

ceptions gigantesques, toujours prêts à affronter les plus grandes difficultés et à chercher les moyens de les surmonter.

Quelle que soit la valeur que vous attacherez à ces réflexions, j'espère que vous voudrez bien les accueillir comme une nouvelle preuve de mon zèle et de mon dévouement pour le succès de votre grande entreprise.

Je vous prie d'agréer, M. le Ministre, l'assurance de ma considération très distinguée et l'expression de mon amitié bien sincère.

Signé: PALÉOCAPA

LXXXV

P. REVOLTELLA A LUIGI TORELLI.

*Allo Stim. S.re Cav. LUIGI TORELLI
Deputato al P.to Sardo*

Hôtel Westminster 13 Rue la Paix
Paris, le 23 Novembre 1858.

Signore Pregiatissimo.

Nel formare rescritto al cortese di Lei foglio 20 C.te mi pregio d'annunziarle, che continuative e non meno soddisfacenti sono le dimostrazioni, che dalle Città Marittime e Commerciali francesi e dalle Comuni vengono prestate in appoggio morale e materiale al grandioso concetto del S. di Lesseps.

Come ebbi diggià l'onore di esporle, la Francia non sola concorre alle soscrizioni, ma anche all'estero spontaneo e caloroso è invalso il desiderio di prendervi parte, talchè non passa giorno, che non pervengano alla Sede della Società trasmessevi da propri Agenti liste copiose di novelli inscritti dei quali è permesso di asserire non essere indotti dalla smania speculativa, ma corrispondere in essi un dignitoso sentimento europeo, avegnacchè si verificano a quest'ora impegnate N. 70 m. Azioni in circa N. 6000 soscrittenti; locchè conduce a ritenere che avvenendo nella ventura settimana la Corte delle contabilità Finanziarie ed Industriali, verrà completato il fondo speciale richiesto dal Promotore.

Tale si è formata la mia opinione per cui in forza della medesima, ed a tenore degli ordini ricevuti dai miei Mandanti spingo possentemente la situazione onde contribuire al suo compimento.

In una famigliare conversazione tenuta col S. di Lesseps volli interloquirlo qual fondamento avesse la voce sparsasi d'un progetto in nuova scala, se incom-

pleta avesse a riuscire la soscrizione, limitando le opere da intraprendersi al solo Canale d'acqua dolce. Il mio illustre amico mi assicurò che tale gretta idea non è mai entrata nel suo capo, nè sa come, e da chi abbiasi potuto concepirla; per ciò la S. V. può tranquillizzare li soscriventi Sardi.

Ho fondata lusinga, che nella ventura settimana si avrà la soddisfazione di ritenere come assicurata l'attuazione della grandiosa opera che a ragione Ella qualifica per Cosmopolitica.

Il giornalismo francese asseconda con fervorosi articoli la soscrizione; degno di rimarco si è quello contenuto nel Journal des Débats di ieri.

Aggradisca, o Signore, l'assicurazione della mia distinta stima e considerazione.

Suo Devotissimo
P. REVOLTELLA

LXXXVI

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration
Place Vendôme, n. 6
Nº 1405

Paris, le 23 Novembre 1858.

Monsieur le Chevalier LOUIS TORELLI à Turin.

Monsieur,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 17 c.t.

Je ne puis vraiment m'expliquer la discussion qui a eu lieu à votre chambre de commerce. En effet quelle espèce de valeur peut avoir une souscription quand elle n'est accompagnée d'aucun versement de fonds? quel est l'exemple que l'on puisse citer dans le monde entier d'une affaire de 200 millions faite sans que le caractère sérieux des souscripteurs fût démontré par un dépôt?

Qu'y a-t-il de commun entre les statuts régissant une société qui est constituée et qui fonctionne et les engagements parfaitement libres de part et d'autre qui se contractent entre une personne qui souscrit et ceux qui, sous leur responsabilité, reçoivent leur souscription?

Veuillez remarquer à ce sujet, Monsieur, combien ma situation personnelle

eût été engagée si, par la forme imprudente et inusitée de la souscription, les actionnaires s'étaient trouvés associés à des actionnaires insolubles qui à un moment donné se seraient trouvés dans l'impossibilité de réaliser leurs engagements.

Il est vraiment difficile de comprendre comment un corps considérable, dans un pays tel que le Piémont, dont l'intérêt maritime et commercial se trouve si largement engagé dans le percement de l'Isthme de Suez, puisse aller puiser dans des articles malveilleurs d'un journal allemand, les éléments de sa conviction.

Dans cette voie fâcheuse où votre pays s'est engagé, il est à craindre qu'une seule chose puisse le convaincre de son erreur, c'est le succès de la souscription. Mais il sera sans doute trop tard alors pour s'associer à l'entreprise et pour y prendre une part honorable. Quoi qu'il en soit, je vous prie de démentir formellement l'opinion de ceux qui disent que la société pourrait bien n'avoir pour objet que la construction du canal d'eau douce.

J'ignore où ils peuvent avoir puisé ce renseignement qui n'a absolument aucune base et qui se trouve en contradiction directe avec tous les faits qui se sont passés ou qui doivent se produire.

Le capital sera souscrit, le canal maritime sera creusé, voilà, Monsieur, les deux points essentiels de la question sur lesquels je me crois en mesure de rassurer les plus timorés de mes amis.

Les capitalistes français, gros et petits, ont les premiers partagé ma confiance, à laquelle l'Espagne, l'Autriche, la Russie, la Hollande, la Belgique, la Prusse, la Suisse, etc. paraissent devoir s'associer. Le Royaume de Sardaigne restera-t-il étranger à ce mouvement général dans lequel l'absence de l'Angleterre seule se fait jusqu'ici remarquer? S'il devait en être ainsi, ce résultat serait sans doute bien regrettable; mais ce n'est pas à moi qu'il devrait être imputé.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

FERD. DE LESSEPS

Je suis certain, cher ami, que vous approuverez cette lettre officielle qui est bien dans le vrai. Aussi je ne vous classe pas parmi mes amis trop timorés et je vous sais très bon gré d'avoir tenu contre les propositions inadmissibles, qui vous avaient été faites et qui auraient produit un déplorable effet.

FERD. DE LESSEPS

LXXXVII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration

Place Vendôme, n. 6

Nº 1519

Rappeler en marge
de la réponse le Nº ci-dessus

Paris, le 25 Novembre 1858.

Objet de la lettre:

Monsieur LOUIS TORELLI à Turin.

Monsieur et Ami,

Je m'empresse de répondre à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 22^e br^e ct. Les nouvelles que vous m'y donnez de l'opposition de Messieurs les membres de la Chambre de commerce, à l'entreprise que je poursuis m'ont affligé; mais l'élan général de la souscription en France me dédommage de ce contre temps; et j'espère que la nouvelle du succès que je suis à la veille d'obtenir ici, décidera les esprits les plus timorés à s'enhardir, et à m'apporter leur contingent, qui sera toujours bien reçu, quoique tardif.

En effet, le résultat de la souscription est déjà très satisfaisant à Paris et dans les Provinces, et non seulement je considère la souscription comme couverte, mais encore je ne serais pas surpris que le capital fût encore beaucoup plus couvert avant la clôture du 30.

Les nouvelles d'Autriche, d'Espagne, de Russie, etc. sont également très satisfaisantes.

Il est bien entendu que si vous avez connaissance seulement après le 30 Novembre, de souscriptions faites avant le *délai de rigueur*, soit à Modène soit à Parme, soit ailleurs, que ces souscriptions seront parfaitement valables.

Ce qui me surprend et me contrarie particulièrement c'est l'indifférence de Gênes dans une question qui touche à ses intérêts les plus vitaux, et dont la popularité à Marseille, à Trieste à Barcelone et dans tous les ports de la Méditerranée s'accroît de jour en jour.

Veuillez agréer, Monsieur et ami, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

FERD. DE LESSEPS

Je répondrai, mon cher ami, après la souscription à votre lettre particulière et nous nous entendrons.

F. L.

LXXXVIII

R. CAMERA DI AGRICOLTURA E DI COMMERCIO
di Torino

CIRCOLARE

Soscrizione alla Compagnia Universale
per il Canale marittimo di Suez.

Torino, li 26 Novembre 1858.

Pregiatissimo Signore,

Per dispaccio telegrafico del 21 corrente il signor Di Lesseps ebbe a dichiarare al signor cavaliere Torelli, suo rappresentante in Torino, ch'egli preferisce nessun concorso al concorso ristrettivo, e che nessuna condizione nelle soscrizioni sarà ammissibile all'infuori delle sue istruzioni.

Siccome la Regia Camera nel ricevere le soscrizioni ed i versamenti del primo decimo delle azioni che sarebbero chieste dai capitalisti piemontesi, aveva creduto di adottare alcune riserve per ovviare ai dubbi insorti nell'interesse dei soscrittori medesimi, dopo aver ricevuto la comunicazione di quel dispaccio, che venne più ampiamente spiegato da una lettera d'oggi del predetto signor cavaliere Torelli, il quale soggiunge che la soscrizione progrediva non solo in Francia ma negli altri paesi e superò l'aspettazione, il sottoscritto crede debito suo il portare le surriferite dichiarazioni a cognizione di quei soscrittori che confermarono la loro domanda col versamento del primo decimo e si troverebbero per tal modo nelle condizioni volute dalle istruzioni date dal signor Di Lesseps.

Se non che non potendo essere ammessa alcuna riserva è uopo dichiarino i signori aspiranti allo acquisto di azioni della Compagnia Universale del Canale Marittimo di Suez se acconsentano a lasciare incondizionata la propria domanda, unico mezzo perchè possa essere ricevibile, ovvero se amino meglio persistere nelle riserve precedenti, in conseguenza delle quali non sarebbero essi più compresi fra gli azionisti di quella grande intrapresa.

Il sottoscritto chiede perciò alla S. V. Ill.ma il suo esplicito riscontro prima del 30 corrente, giorno prefisso per la chiusura del registro delle soscrizioni, ponendola in avvertenza che saranno considerati siccome annuenti alle determinazioni del signor Di Lesseps i soscrittori che prima dello scadere del giorno suddetto non abbiano manifestato un contrario divisamento.

Intanto il sottoscritto ha l'onore di offrire alla S. V. Ill.ma i sensi della distinta sua considerazione.

Il Vice-Presidente della Regia Camera
Di POLLONE

*Al Preg.mo Sig.
Soscrittore della Società anonima del
taglio dell'Istmo di Suez.*

LXXXIX

LEONARDO SALIMBENI E PIETRO LEVÈQUE A LUIGI TORELLI.

Preg. Sig. Cavaliere LUIGI TORELLI - Torino.

Modena, 26 Novembre 1858.

Preg.mo Signore,

Appena ricevute le gentilissime sue lettere del 21 corrente che giunsero contemporaneamente a quella da Lei diretta alla Casa Gilli Eredi di Giovanni e Compagni, ci consultammo immediatamente sul da farsi. Non essendosi creduto il pubblico Ministero autorizzato a permettere che si aprissero le sottoscrizioni senza prima interpellare la mente Sovrana, noi pensammo di presentarci a S. A. R. per sentire formalmente il suo parere. Noi lo abbiamo trovato poco propenso a questo progetto: affatto contrario a prendervi parte; non disse di opporsi alle pubbliche soscrizioni; ma volle prender tempo ed esaminare accuratamente la cosa prima di pronunciarsi.

Facemmo osservare a S. A. R. la ristrettezza di tempo in cui ci troviamo e lo pregammo di occuparsi attivamente di questo affare: però ci parve opportuno soggiungere che noi avremmo aperte le sottoscrizioni anche nel Dicembre p. giacchè una certa somma sarebbe rimasta scoperta, nè ci era possibile anche col suo pronto assenso potere altrimenti impegnarci in così breve termine a dare la maggiore pubblicità possibile alle sottoscrizioni.

Abbiamo partecipato alla Casa Gilli quanto sopra e attendiamo la superiore determinazione della quale daremo a Lei pronto avviso.

Ci duole immensamente che questo inaspettato contrattempo ci impedisca di corrispondere con ogni prontezza e zelo alla fiducia ch'Ella in noi ripone

e di soddisfare il vivissimo desiderio che abbiamo di adoperarci a raccogliere quanto il nostro paese può offrire all'attuazione di questa grande impresa.

Abbiamo il piacere di dichiararci con tutta la considerazione

Dev.mi ed Obb.mi Servitori

Ing. LEONARDO SALIMBENI

Ing. PIETRO LEVÈQUE

XC

PIETRO LEVÈQUE A LUIGI TORELLI.

Modena, 29 Novembre 1858.

Illustre Signor Cavaliere,

Ella avrà, Ottimo Sig. Cavaliere, a quest'ora ricevuto la lettera che le scrivemmo l'Ing. Salimbeni ed io, per rispondere alla gentilissima di Lei del 21, e per farle manifesta la cagione del ritardo che ci fa perdere forse irreparabilmente i pochi giorni che rimangono a raccogliere le sottoscrizioni.

L'Ing. Salimbeni, avendo all'udienza conosciuto la circospetta intenzione di S. A., sentì la necessità di aggiungere che si sarebbe protratto al Dicembre il termine ora fissato al 30 del cadente Novembre, per evitare che il Principe, veduta la strettezza del tempo, dichiarasse inutile il consentire; oppure che lasciati passare i pochi giorni restanti, desse poi un *beneplacet* fuori di tempo.

Questo arbitrio però non poteva condurre a nessun inconveniente perchè all'atto di agire, non ci saremmo allontanati in nessun modo dalle norme prescritte.

Abbiamo apprezzata la sagace e previdente considerazione della S. V. I. di rendere la sottoscrizione come propria del ducato e se potremo essere messi in tempo, vi potremo dare opera; la Banca Gilli e C. alla quale abbiamo già partecipate queste disposizioni vi si conformerà interamente.

Si legge anche qui in molti giornali, che la sottoscrizione progredisce con alacrità grandissima in Francia. È da aspettarsi che di là dove è nato il progetto, venga anche l'impulso più poderoso per eseguirlo, ma è forse da desiderarsi che altre Nazioni potenti se ne dividano con essa il peso.

Ricevetti dall'amico Salimbeni lo Statuto della Società Universale, e dalla posta la *Semaine financière* che le piacque di spedire al mio indirizzo. La ringrazio di sincerissimo cuore di ogni sua gentilezza; non so se per questa volta le condizioni fatte al nostro paese ci permetteranno di dimostrarlesi zelanti coa-

diuvatori; in ogni caso mi resterà il desiderio, e glielo protesto di cuore, di potere in altre occasioni provarLe chi io sono.

Della S. V. I.

Devot. e buon servo
LEVÉQUE

XCI

CARLO FRANCESCO NOCCA A LUIGI TORELLI.

Pavia, 30 Novembre 1858.

Ill.mo Sig. Cavaliere,

Ho l'onore di compiegarle la lettera che prego V. S. Ill.ma di avere la bontà di comunicare al Sig. Balduino in Genova per ogni effetto in proposito.

In quanto all'affare delle italiane lire 50 da me pagate al Sig. Balduino a titolo di aggio della mezza per cento sulle monete senza rilascio di ricevuta, è un affare assai delicato; mi riserbo a scriverne al Sig. Balduino convenientemente.

Ciò che mi preme soprattutto si è chè venga accettata a Parigi la soscrizione da me fatta in Genova presso il Sig. Balduino; epperciò rimuovendo ogni condizione, ritengo incondizionata detta mia soscrizione.

Io soscrissi un rilevante numero di azioni non già per mero scopo di speculazione, ma per coadiuvare colle mie poche forze ad una Impresa utile allo sviluppo della civiltà di tutto il mondo, impresa che io da molto tempo vagheggio e per la quale fo voti di felice riescita.

S'io conoscessi personalmente il Sig. di Lesseps farei le mie congratulazioni al medesimo per il felice esito della soscrizione che sembra ormai garantita, e che corona de' più lieti auspici le lunghe sue fatiche durate nel vincere tanti ostacoli e lo rendono sommamente benemerito della posterità.

La ringrazio nuovamente, Sig. Cavaliere, di tante gentilezze a me usate nel darmi ragguagli di ogni maniera in tutto ciò che mi occorse e della particolare cordialità addimostrata verso di me in ogni occasione che io ebbi la fortuna di trovarmi seco lei.

Riconosco ch'Ella mi volle considerare veramente come amico e ne sento in contracambio la più viva gratitudine.

Nella speranza di presto rivederLa in una prossima gita a Torino ho l'onore infrattanto di riverirla distintamente e di dirmi

Suo Devot.mo ed Obbl.mo servo ed amico
CARLO FRANCESCO NOCCA

R. Camera di Agricoltura e di Commercio di Torino

NOTA dei Sottoscrittori di Azioni della Compagnia Universale Canale Marittimo di Suez, che hanno fatto il versamento nella Cassa di questa Regia Camera.

N. d'ord.	COGNOME E NOME	DOMICILIO	N. azioni richieste	MONTARE	
				delle azioni	del 1º decimo
1	Mattey avv. Augusto	Torino, via Finanze, 16	3	1.500	150
2	Baruffi cav. prof. Giuseppe F.	Torino, via di Po, 14	1	500	50
3	Scrivano Giacinto	Susa	5	2.500	250
4	Boglione cav. Carlo E., Luog. Colonnello in ritiro	Torino, via Brocca, Casa Passera, vic. al Polig.	1	500	50
5	Oddini G., Magg. Comandan.	Varallo	1	500	50
6	Nocca Carlo Francesco	Broni per Barbianello	240	120.000	12.000
7	Menabrea cav. L., Dep. al P.	Torino	1	500	50
8	Pastoris Onor. di Casatrosso	Torino, presso notaio Perussia, via Alfieri, 7	2	1.000	100
9	Bes ing. Giovanni	Domodossola	2	1.000	100
10	Casari Francesco Angelo	Novara	3	1.500	150
11	Anguissola M. Filippo	Piacenza (Rappr. dal sig. G. Defernex e C. Torino, via Provv., 31	80	40.000	4.000
12	Degli Antoni Ang. Francesco fu Lodovico	Torino, pres. l'ing. Piotti via di Po, 58	6	3.000	300
13	Davico Giovanni Annibale	Torino, via Rocca, 22	1	500	50
14	Jacquemond barone Giuseppe, Sen. del Regno, V. Presid. R. Camera Agr. di Ciamberì	Torino, via Alfieri, 10	10	5.000	500
15	Giordano Felice	Torino, p. il sig. Barabino C., v. de' Macelli, 9	1	500	50
16	Forni cav. Ugolino	Torino, via S. Tomaso, 14	2	1.000	100
17	Pedretti Giov. Antonio	Torino, pr. L. Pantaleone	2	1.000	100
18	Pantaleone Luigi	Via Doragrossa vic. n. 2	2	1.000	100
19	Mottura cav. Agostino fu Dom. Dirett. della Banca Nazionale	Torino	10	5.000	500
20	Picca notaio C. M., sindaco di Paesana		1	500	50
21	Lory Cesare Edoardo	Torino, pr. Leg. di Francia	7	3.500	350

N. d'ord.	COGNOME e NOME	DOMICILIO	N. azioni richieste	MONTARE	
				delle azioni	del 1° decimo
22	Lory Madamigella Anna Laura	Pr. il padre lord Cesare	3	1.500	150
23	Ricasoli Barone Bettino . . .	Firenze, presso il cav. Torelli in Torino	25	12.500	1.250
24	Marengo avv. C. sost. Avv. G.	Cagliari, presso cav. Serra in Torino via Amb. 6	1	500	50
25	Nocca Carlo Francesco . . .	Broni per Barbianello	60	30.000	3.000
26	Blan Domenico	Torino, v. S. Dalmazzo 19	2	1.000	100
27	Belli Carlo	Domodossola	4	2.000	200
28	Rizzetti dott. Giuseppe . . .	Torino, via Ospedale, 11	2	1.000	100
29	Cesano cav. G. prof. di legge .	» » » »	2	1.000	100
30	Zavateri Bartolomeo avv. Cost. .	» » » »	1	500	50
31	Torelli cav. L., Deput. al Par. .	Torino, via Mecca, 35	100	50.000	5.000
32	Oddini G., Magg. Com. Milit. .	Varallo	1	500	50
33	Gianazzo di Pampar. conte C. .	Torino, piazza S. Carlo	20	10.000	1.000
TOTALE			602	301.000	30.100

Chiusa la presente sottoscrizione alla mezzanotte del dì 30-11-1858

IL SEGRETARIO DELLA R. CAMERA

Avv. G. Ferrero

V°. IL VICE PRESIDENTE

Di Pollone

Inscritti direttamente da me sottoscritto nella sera del 30 novembre i sigg.:

34	Conte F. Annoni, Dep. al Parl.	Torino, Piazza Esagono	10	5.000	500
35	Avv. F. De Ferrari, Cons. d'Int.	Cuneo	2	1.000	100
36	Comba cav. Giuseppe . . .	Torino	1	500	50
<i>Totali Generale inscritti a Torino</i>			615	307.500	30.750

Torino, 1 dicembre 1858

LUIGI TORELLI, Rapp. del sig. Lesseps

37	Agg. per antica dimanda confermata il 2 dicemb., avv. J. B. Cassinis per un'azione . . .	Torino	1	500	50
<i>TOTALE GENERALE</i>			616	308.000	30.800

LUIGI TORELLI

XCIII

FERDINANDO DI LESSEPS AL BARONE DE BRUCK.

CONFIDENTIELLE.

Paris, le 2 Décembre 1858.

Son Excellence Monsieur le Baron DE BRUCK
Ministre des Finances à Vienne.

Monsieur et cher Baron,

Le Chevalier Revoltella vous a tenu au courant de tout ce qui s'est passé à Paris pendant la durée de la souscription aux actions du Canal de Suez et il m'a montré dans sa correspondance reçue de l'Autriche avec quel intérêt et quelle sollicitude bienveillante vous aviez suivi cette phase si importante et si décisive de notre grande entreprise.

J'ai parfaitement compris que les formes d'une souscription publique ne pouvait point s'adapter aux moeurs, aux habitudes et aux traditions de tous les pays; aussi, lorsque M. Revoltella m'a fait connaître que la souscription en Autriche ne pourrait pas marcher comme en France, je n'en ai pas été étonné, mais je me suis empressé de me mettre d'accord avec lui pour que l'Autriche si intéressée à l'ouverture du Canal des Deux mers, ne restât pas en dehors du mouvement financier qui devait réaliser l'entreprise.

Il suffisait d'ailleurs que ce désir fût manifesté par vous, Monsieur le Baron, pour que je fisse tous les sacrifices possibles, en engageant ma propre responsabilité, afin de remplir le but indiqué par vos sages conseils.

M. Le Chevalier Revoltella a signé en sa qualité privée de banquier, un engagement dont son pays devra lui être bien reconnaissant dans l'avenir, et je vais moi-même me porter fort pour lui, dans la déclaration légale et judiciaire de la Constitution de la Compagnie, en garantissant la solidité et la réalité de la Convention passée avec M. Revoltella.

Vous savez maintenant le résultat de la souscription:
220.000 actions en France.

80.000 (Environ) en Egypte en tenant compte du désistement sur lequel je compte, d'anciens souscripteurs agioteurs et insolubles.

50.000 pour l'Autriche.

24.000 pour la Russie.

5.000 Etats Unis.

5.000 Angleterre.

30.000 Autres pays dont les chiffres ne sont pas définitifs.

414.000 Actions.

Ainsi le capital social est souscrit et la Compagnie, aux termes de l'article IV des Statuts, va être légalement constituée en vertu d'un acte qui sera passé chez M^c. Mocquart, notaire de l'Empereur. Les membres du conseil d'administration, dont je vous remets ci joint la liste, figureront dans cet acte.

Je réunirai ensuite, le plus promptement possible, les membres qui seront présents à Paris, dans une première session qui aura principalement pour objet de régler tout ce qui concerne les capitaux qui viennent d'être versés par la France et qui sont déposés, sans intérêt, à la Banque Impériale.

Je convoquerai en suite, dans le courant de Janvier, une seconde session, vu, j'espère, que les membres autrichiens pourront se rendre, si ce n'est tous, au moins une partie et j'aurai soin de leur faire connaître à l'avance les questions qui leur seront soumises, afin que ceux qui ne pourraient pas s'absenter de chez eux, soient en mesure de nous faire parvenir leur opinion.

Pendant ce temps je vais m'occuper dès à présent de continuer les négociations suivies en dernier lieu par moi-même et pendant six mois à Constantinople d'où je suis parti dans une parfaite entente avec Aali Pacha, le Grand Vizir et les autres conseillers du Sultan.

Le Vice Roi, de son côté, agira d'accord avec la Compagnie pour que rien ne vienne troubler le commencement des travaux dès que nous serons en mesure de les exécuter et soit que l'autorisation de la Porte nous arrive sous forme de lettre au Vice Roi, soit sous toute autre forme, la diplomatie d'*aucun pays* ne devra nullement s'en occuper dans ce moment ni intervenir spontanément sans s'exposer à nous nuire au lieu de nous aider.

Mr. Revoltella vous expliquera longuement tout ce que je lui ai dit de confidentiel et de concluant à ce sujet. Je ne saurais trop insister auprès de vous, M. Le Baron, sur les dangers d'une ingérence politique prématuée et périlleuse qui ne serait pas sollicitée par les intéressés. M. Revoltella vous communiquera les motifs qui ont engagé l'Empereur et son gouvernement à maintenir rigoureusement un système de réserve et de non intervention. Il est bien à désirer que le gouvernement autrichien agisse de même. Cette politique est d'ailleurs la plus facile et la moins compromettante.

Quant à la question de neutralité du passage maritime de Suez j'ai toujours été d'avis qu'il fallait que ce passage fût un fait accompli ou s'accomplissant avant que les gouvernements étrangers, qui ne sont pas les maîtres du territoire qu'il traverse, aient à s'occuper de cette question sur laquelle ils ne s'entendraient pas certainement tous de premier coup.

Lorsque l'exécution du Canal sera une question bien résolue et incontestable, le Sultan ne manquera sans doute pas d'appeler les autres puissances à con-

certer entre elles les moyens de consacrer la neutralité d'un passage commercial et maritime ouvert par l'industrie et les capitaux privés de tous les pays.

Je suis plus que jamais d'opinion que si l'on commençait par là au lieu de marcher résolument à l'exécution, ce serait apporter un obstacle déplorable à l'entreprise qui, d'accord avec Constantinople, sera bientôt un fait accompli.

Agréez, Monsieur et Cher Baron, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

FERD. DE LESSEPS

XCIV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration

Place Vendôme, n. 16

N° 2376

Rappeler en marge
de la réponse le N° ci-dessus

Paris, le 9 Décembre 1858.

Objet de la lettre:

Monsieur LOUIS TORELLI à Turin.

Mon cher Ami,

Je vous adresse confidentiellement sous ce pli copie d'une lettre que j'ai écrite à Mr. le Baron de Bruck, ministre des finances de l'empire d'Autriche.

Je ne puis mieux que par cette communication vous faire connaître la situation des affaires du canal de Suez.

Vous saviez déjà quel succès la souscription avait eu en France. La lettre que je vous communique contient le chiffre exact des actions souscrites dans les divers états, et tous les éléments dont est formé le capital social qui, comme vous le verrez, se trouve dépassé. Les mesures qui vont suivre, c'est à dire la constitution légale de la société et la réunion du conseil d'administration sont indiquées dans la même lettre, ainsi que l'objet des délibérations de cette assemblée, lors de sa première session qui aura lieu vers le 20 de ce mois. Enfin la même lettre pose les règles politiques à suivre dans l'intérêt de l'exécution prompte et continue du canal jusqu'à son complet achèvement.



CHIATTA SUL CANALE MARITTIMO AL CHILOMETRO 76 SULLA RIVA ORIENTALE DEL LAGO TIMSAH.
Da fotografia eseguita nel 1867 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.



À ces titres, permettez moi de la recommander à toute votre attention et à celle de Paleocapa.

Recevez, Mon cher Ami, l'expression de mes sentiments affectueux.

FERD. DE LESSEPS

XCV

Torino, 16 Dicembre 1858.

Ricordi al Chiarissimo Signor Cavaliere Torelli, sui rapporti esistenti fra l'ingegnere Calindri Ugo ed il Signor Comm.re Ferdinando di Lesseps, quale Presidente della Compagnia Universale del Bosforo egiziano.

Nel 1855 l'*Industriale* di Genova fu il primo a rispondere alle pubblicazioni del Signor Ferdinando di Lesseps con articoli dell'ingegnere Calindri.

Portati a conoscenza dell'illustre Promotore a mezzo di un comune amico, il Signor Comm.^{re} Eugenio Ponjade agente diplomatico francese, il Signor di Lesseps mostrò desiderio di veder tradotto il primo volume dei documenti, incaricandosi delle spese, mentre esprimeva la propria soddisfazione.

L'ingegnere Calindri abbandonò le scuole del Collegio commerciale di Genova, alcuni speciali e lucrosi incarichi del Municipio genovese, e altre occupazioni per recarsi a Torino onde attendere da colà alla predetta traduzione, e meglio ottenere la popolarità dell'intrapresa.

Nel mentre dirigeva la *Rivista dell'Inventore* a Torino e pubblicava sulla medesima nuovi articoli sul Bosforo egiziano, usciva la traduzione dei primi documenti uniti a lavori italiani ed alle lettere già pubblicate dal Signor Barthélemy Saint Hilaire sull'Egitto. Il volume soddisfece assai al Sig. di Lesseps, che direttamente e a mezzo del Signor Comm.^{re} Ponjade lo considerava come meritevole di ricompensa del Vicerè, e come un importante antecedente, il quale dava un titolo all'ingegnere Calindri nel momento della realizzazione dell'impresa; al tempo stesso faceva sentire che il figlio del Calindri sarebbe collocato e raccomandato in Egitto.

L'ingegnere Calindri scriveva al Signor di Lesseps sulla convenienza di veder rappresentata l'Italia nella Commissione scientifica internazionale, e come controrisposta alla sola nomina del Signor Negrelli, osservava che l'Italia mancava tuttora nella predetta rappresentanza; in allora ebbe la soddisfazione di vedere aggregato l'illustre Paleocapa a quell'autorevole Consesso.

La corrispondenza col Signor di Lesseps era continuata, e l'idea di un organo della stampa francese e italiana nacque e s'incrociava fra il predetto Signore e l'ingegnere Calindri. A mezzo del Signor Commendatore Ponjade

veniva proposta all'ingegnere Calindri la redazione di un giornale italiano, che fu poi il *Bollettino dell'Istmo di Suez*.

L'ingegnere Calindri abbandonò allora ogni altra occupazione, fra cui anche la collaborazione all'*Economista* di Milano, per attendere esclusivamente alla redazione del *Bollettino* come principio di un sicuro avvenire fondato sulle onorevoli assicurazioni del Signor Ferdinando di Lesseps. Questi, venuto a Torino, parlò genericamente sull'onorario e si assunse di fare le spese, attendendo sapere dal Calindri quanto desiderava per tale incarico. I consigli del Signor Barthélemy Saint Hilaire, e le interpellanze del Signor Ponjade, ebbero per risultato un'annua retribuzione al Calindri di 6.000 fr., oltre le spese di stamperia e di posta. Dopo il 1º anno queste vennero limitate a 300 fr. mensili, dimodochè lo assegnamento andava interamente per le spese di stamperia aumentate coll'aumentare dei fogli, di posta, di cambi, di corrispondenze anche fuori d'Europa, di cancelleria, distribuzione etc. etc., e l'assegnamento effettivo discese così a meno che 300 fr.

L'ingegnere Calindri ebbe in dono da S. A. il Vicerè un anello con la sua cifra.

Al momento della costituzione della Compagnia universale, l'ingegnere Calindri fa presente tali passi al Chiarissimo Signor Cavaliere Torelli, onde voglia porli sott'occhio all'Illustre Promotore, e conoscere dal medesimo l'avvenire che gli è riserbato nelle numerose attribuzioni, che saranno assegnate a chi concorse con l'opera sua intiera, coscienziosa e continua, a sostenere il Canale marittimo di Suez, e renderlo popolare.

Ugo CALINDRI

XCVI

CANAL DE SUEZ

Turin, le 17 Décembre 1858.

OSSERVAZIONI DI P. PALEOCAPA SULL' INIZIO DEI LAVORI E SULLA LORO DISTRIBUZIONE.

Première observation sur l'entreprise des travaux.

Il avait été dit, dans les projets, que le canal d'irrigation et de navigation intérieure du Nil au Lac de Timsah devrait être exécuté à forfait par le Vice-

XCVI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

Roi d'Egypte, ayant que la Société mit la main aux grands travaux, soit pour ouvrir le Canal entre les deux mers, soit pour l'établissement des ports.

Bien plus, avant d'entreprendre tous ces travaux, on devait d'abord achever la rigole entre le Canal de navigation intérieure et Suez et faire arriver par des tubes l'eau douce jusqu'aux rives de la Méditerranée. Les travaux préliminaires auraient assuré l'approvisionnement de l'eau douce pour les ouvriers employés au grand canal, et il me paraît que cette mesure était de la plus haute importance. Le changement des circonstances et les motifs exprimés dans les procès-verbaux font connaître que la Société se charge maintenant, elle même, de tous les travaux relatifs au Canal de navigation, et à la fourniture de l'eau potable. Je ne pense pas qu'on puisse rien objecter à cette résolution, d'autant plus qu'on vien de reconnaître qu'il est plus avantageux de dériver directement du Nil l'eau qui doit alimenter le Canal de navigation, que de se la procurer au moyen de pompes. Mais je crains qu'on n'éprouve des graves inconvenients pour avoir renoncé à l'idée d'assurer de l'eau douce aux ouvriers, avant de commencer l'excavation du grand Canal, s'agissant surtout d'un climat aussi brûlant que celui de l'Egypte.

Quoique la Société ait eu des justes motifs de reconnaître qu'il lui convient de se charger de l'exécution de tous les travaux, les considérations qui avaient déterminé à assurer l'eau douce aux ouvriers avant de les réunir sur les chantiers, n'ont rien perdu de leur force. Bien plus, je crois que, dans la distribution des travaux entre les différentes phases de l'entreprise, dans la première, qui comprend deux ans, on se proposerait de faire aussi beaucoup de travail au grand Canal entre les deux mers, en même temps qu'on exécuterait le canal de navigation, et par conséquent avant d'avoir assuré l'eau potable aux ouvriers. Il est vrai qu'on se propose de leurs en procurer par divers expédients, savoir:

« 1^o Avec des puits existants dans la vallée du Nil et dans l'Ourdée-Tournilat et avec le secours de *norrias* échelonnées de distance en distance, et amenant l'eau à des réservoirs, qui seraient reliés entre eux par des tuyaux de poterie.

2^o En ouvrant un Canal avec une écluse en bois qui ferait communiquer le Nil au dessus de Damiette avec le Lac Meuzalch, et permettrait de faire arriver des barques jusqu'aux chantiers.

3^o Avec des appareils distillatoires, en portant l'eau du Nil avec des barges-citernes, ou en creusant des puits aux environs de Salaich, et faisant remonter l'eau pour la verser, avec la charge nécessaire, dans une conduite rejoignant le Canal Maritime par la ligne la plus courte, et longeant ensuite ce

Canal jusqu'à Saïd, et faisant traverser cette conduite par le lac Meuzalch sur une ligne de pieux avec un chapeau et des traverses.

En disposant tous les 5000 mètres un bâtiment avec réservoirs pour les ouvriers employés aux dragues ».

On croit pouvoir, à l'aide de ces expédients, non seulement se dispenser d'une manière absolue de procurer, au moyen de tubes, un cours d'eau potable aux ouvriers du grand Canal des deux mers entre le canal de navigation intérieure et les plages de la Méditerranée, mais encore retarder longtemps l'exécution de la rigole qui devait fournir l'eau du même canal de navigation jusqu'à Suez; parce que je crois que le travail de cette rigole ne sera entrepris que dans la 4ème année pour être terminée dans la 5ème.

J'avoue que je ne puis avoir confiance dans le succès de ces expédients, qui me semblent tout à fait insuffisants, et d'ailleurs incertains, indéterminés et, je crois même, très dispendieux sans un avantage correspondant. C'est pourquoi il me semble que le premier système proposé était préférable.

Je vois bien que la raison, pour laquelle on a rénoncé à assurer, avant tout, l'eau potable aux ouvriers, provient du désir de ne pas retarder davantage l'excavation du grand Canal, mais je crains qu'en agissant ainsi on ne perde du temps au lieu d'en gagner; car s'il arrivait que, dans les premières campagnes des travaux, le manque d'eau fut nuisible à la santé, et même fatal à l'existence d'un grand nombre de ouvriers, et fit désérer les travaux, il en résulterait des désordres et des retards, dont on ne peut prévoir les conséquences. Il importe d'observer qu'il s'agit d'un ouvrage exécuté par une Société Européenne, et non directement par le Prince Souverain de l'Egypte, qui pourrait, peut-être, sans de grands inconvénients, sacrifier la vie de plusieurs ouvriers pour atteindre le grand but qu'il se propose. Cette observation mérite d'autant plus d'être ponderée, que nous nous trouvons à une époque où le fanatisme mahométan se réveille avec la plus grande violence contre les chrétiens. J'ajouterais encore que l'œuvre est tellement grande et que le pays, où elle doit s'exécuter, offre si peu de ressources, qu'on ne saurait espérer de pouvoir la conduire à terme avec facilité et énergie, si l'on ne fait auparavant de grands approvisionnements, et si l'on n'établit de grands chantiers, abondamment fournis de toutes les machines, outils, magasins, abris, hôpitaux, etc., etc. ce qui exige beaucoup de temps et de dépenses et qu'on pourrait préparer sur le local en même temps qu'on exécuterait le canal navigable du Nil, et les deux conduites d'eau potable, l'une dirigée vers Suez, et l'autre vers la Méditerranée. Je suis convaincu qu'en agissant avec cette réserve pru-

dente, au lieu de perdre du temps, on en gagnerait beaucoup, non seulement pour l'achèvement complet de l'oeuvre, mais encore pour ce premier succès auquel on aspire pour anticiper l'époque de l'ouverture du Canal entre les deux mers pouvant servir au passage des bâtiments de moindre portée. Je dirais à cette occasion qu'on ne devrait pas donner à ce Canal plus de 6 mètres de profondeur, ce qui suffit amplement pour les bateaux à vapeur, et même pour les bâtiments à voile d'un tonnage moyen.

J'observerais encore qu'en retardant le commencement de l'excavation du grand Canal entre les deux mers, cela n'empêcherait pas que, pendant qu'on pousserait les travaux du Canal de navigation et des conduites d'eau, on ne pût travailler aux digues des ports et creuser les premières sections des canaux à l'embouchure des deux mers.

Enfin, en achevant avant tout le canal de navigation intérieure pour conduire l'eau du Nil jusqu'au grand Canal, on pourrait s'en servir pour introduire plus facilement et plus vite dans des bassins peu profonds creusés par les ouvriers sur l'axe du grand Canal, de l'eau en quantité suffisante pour faire flotter des dragues, et les mettre plus promptement en oeuvre.

Or la grande importance que j'attache à ce qu'on prépare avant tout les moyens d'exécution nécessaire, et spécialement à ce que l'eau potable ne manque pas on pourrait objecter que ce même inconvenient se présentera pour les ouvriers qui travailleront au Canal de navigation et d'irrigation inférieur. A cela je répondrai, en premier lieu, que ce serait toujours un moindre mal d'avoir cet inconvenient seulement pour une moindre partie de l'oeuvre, que pour cette même partie et pour la partie principale en même temps. En second lieu, qu'en commençant les travaux vers le Nil, on pourra encore, même avant d'avoir creusé suffisamment le Canal pour recevoir l'eau du grand fleuve, établir latéralement à ce canal une conduite d'eau, au moyen de tubes en poterie, qui pourrait très bien être alimentée par une petite pompe à vapeur, qui puiserait dans le Nil la quantité d'eau nécessaire pour la consommation journalière des ouvriers. Cette conduite d'eau serait prolongée à mesure de l'avancement des travaux, et alimenterait des réservoirs disposés de distance en distance.

*Seconde observation sur la distribution des travaux
dans leurs différentes phases.*

Si l'on trouvait que les observations précédentes méritent d'être prises en considération, cela entraînerait la nécessité d'apporter des modifications dans

la distribution des travaux telle qu' elle est indiquée dans les procès-verbaux, dont j'ai reçu la communication, et dans le prospectus qui y est joint.

Mais, indépendamment de cela, il me paraît que la susdite distribution des travaux dans les diverses campagnes, ou dans les diverses années de la période, est faite d'une manière tellement disproportionnée, qu'il serait difficile, et je pourrais même dire presque impossible de la conserver dans l'exécution pratique de l'œuvre. Et vraiment on ne comprend pas par quel motif on a introduit une aussi grande différence dans les sommes affectées annuellement pour la dépense pendant l'intervalle de 6 ans, dans lequel on a l'espérance, que je ne partage cependant point, de voir l'œuvre entièrement achevée.

En effet on voit, par le prospectus, qu'on devrait dépenser 33.232.828 frs. dans les deux premières années, c'est à dire en moyenne 16.600.000 frs. par an. Ensuite dans la 3.ème année seulement on propose la dépense de 70.000.000 frs. environ. Dans la 4.ème année on ne dépenserait plus que 14.500.000 frs. Dans la 5.ème année 15.600.000 frs. Et enfin dans la 6.ème on dépenserait encore la somme énorme de 67.000.000 frs.

N'ayant pas assisté à la discussion, je ne connais pas les motifs qui ont pu déterminer le Conseil des travaux à établir la répartition de la dépense avec des variations aussi grandes d'une année à l'autre. Mais j'avoue qu'il me paraît impossible qu'on puisse la maintenir.

Et si, comme j'en suis persuadé, il est impossible d'achever l'œuvre en 6 ans, même avec une plus juste répartition des travaux et de la dépense, cette impossibilité sera encore plus grande pour atteindre le but proposé si l'on conserve une si grande différence dans la distribution des travaux et des sommes assignées entre une année et l'autre.

Signé: PALÉOCAPA

XCVII

B. SAINT HILAIRE A PIETRO PALEOCAPA.

Versailles, 27 Décembre 1858.
121, Boulevard de la Reine.

Monsieur le Ministre,

Je me tiens très honoré de la lettre que vous avez bien voulu m'écrire le

CXVII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

17 de ce mois et que m'a remise hier Mr. le Chevalier Louis Torelli. J'ai consacré depuis trois ans passés tous mes efforts à l'affaire de Suez, et je suis heureux de voir qu'ils sont appréciés par un juge tel que vous avec tant de bienveillance.

Les difficultés politiques dont vous parlez m'ont frappé comme vous; et, à mon avis, elles subsistent encore toutes entières, malgré le succès inespéré de la souscription en France. On ne peut pas croire que la Porte se laisse si facilement braver et je souhaite.... (*parola indecifrable*) trop l'espérer qu'il y ait une puissance prête à contrebalancer l'opposition, d'ailleurs si blamable, de l'Angleterre. L'appel des capitaux ne fera qu'augmenter les complications sans le résoudre; et je doute que la politique se laisse faire violence dans une question où il fallait avant tout le bon accord.

Je crois qu'on aurait obtenu cet accord avec une discussion nouvelle dans le parlement Anglais où nous avons déjà de si puissants défenseurs.

Ce sont là les considérations qui m'ont déterminé à la retraite; et c'est avec grand regret que je me suis séparé de M. Ferdinand de Lesseps, avec qui je reste d'ailleurs dans d'excellents termes, et dont personne plus que moi n'apprécie les rares qualités. Je me permets de penser comme vous qu'on précipite un peu les choses en fait de travaux; et autant que j'en ai pu juger, d'après les procès verbaux récemment publiés, je crains qu'on soit passé au delà de ce que la prudence recommande. Mais vos conseils si expérimentés pourront sans doute exercer une heureuse influence. Quand on exécute on peut et l'on doit se hâter; mais il faut toujours délibérer mûrement et il faut examiner sans la moindre hâte toutes les conséquences des décisions que l'on prend.

Je désire d'ailleurs me tromper en ce qui concerne l'exécution des travaux, comme je me suis trompé pour la souscription; car après ce qui vient de se passer en France, je crois qu'on peut la regarder comme faite, bien qu'elle ne soit pas encore terminée à l'étranger.

Je vous remercie de nouveau, Monsieur le Ministre, et je vous prie d'agréer l'assurance de ma bien profonde et bien respectueuse considération.

Votre tout dévoué serviteur

B.Y S.T HILAIRE

XCVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration Place Vendôme, n. 6
N.

Rappeler en marge de la réponse
le N° ci-dessus

Paris, le 28 Décembre 1858.

Objet de la lettre:

Monsieur,

Lorsqu'au mois de septembre dernier je me suis adressé à vous pour patroner de votre honorable influence l'entreprise déjà si populaire du percement de l'Isthme de Suez, vous m'avez prêté un concours si loyal et si désintéressé que je dois m'empresser de vous informer du succès qui nous est commun. J'ai donc l'honneur de vous annoncer qu'en conséquence de la souscription publique où s'est manifesté ce même esprit national qui caractérisa les emprunts de 1854 et 1855, la compagnie universelle du Canal maritime de Suez a été constituée le 15 de ce mois et a son existence légale.

Le 20 décembre, le conseil d'administration de la compagnie s'est réuni sous ma présidence; et, dans cette séance où les principaux Etats de l'Europe et de l'Amérique étaient représentés il a voté à l'unanimité des remerciements aux collaborateurs de l'entreprise et m'a chargé de leur en transmettre l'expression. C'est donc à titre d'interprète des sentiments du conseil d'administration que je viens vous apporter le juste tribut de gratitude de la Compagnie Universelle pour la part que vous avez prise à sa constitution.

Vous me permettrez; je l'espère, après avoir rempli ma mission auprès de vous, de compter sur la continuation de votre concours et de vous offrir l'hommage tout particulier de ma reconnaissance personnelle.

Veuillez agréer, Monsieur, les nouvelles assurances de ma haute considération et de mon entier dévouement.

Le Président du Conseil d'Adm.on
FERD. DE LESSEPS

XCIX

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 28 Dicembre 1858.

Preg.mo Amico,

Ho ricevuto ieri la vostra lettera del 25 corrente, e voi ne avrete intanto ricevuta una mia della stessa data, in cui erano anche inserite alcune righe di vostra moglie.

Da codesta mia lettera vedrete quale fosse l'opinione mia sulle precipitate risoluzioni prese dal vostro Consiglio amministrativo, nella prima sua seduta; e potrete quindi arguirne la soddisfazione che io provo, scorgendo come la parte più sana del Consiglio medesimo abbia riconosciuto l'errore commesso e vi abbia in gran parte rimediato; dico in gran parte, perchè, a costo di sentirmi dire dell'incontentabile, vi confesserò che mi sarebbe piaciuto che si mettesse un indugio alquanto maggiore anche al versamento del 2º decimo.

Per ciò poi che riguarda l'altro precipizio, cioè quello che vuolsi mettere nell'attuazione dei lavori, ho sentito con soddisfazione gli schiarimenti e le buone novelle che mi date, raccolte dalla viva voce di Mongel-Bey e da quel membro di quel vostro Consiglio Amministrativo che è venuto d'Egitto e che non posso sapere in quale relazione si trovi collo' stesso Mongel. Ma vi confesso che tutto ciò mi soddisfa abbastanza e che mi ostino a credere che nelle mie osservazioni mandate a Lesseps, vi sia qualche cosa di vero. Leggete, vi prego, i processi verbali del Consiglio dei lavori, e ditemi se non vi si scorge una leggerezza nelle proposizioni, una confusione ed una mancanza di maturità che possan far temere del buon avviamento della grande impresa.

Nè ciò che mi scrivete della confidenza che ha Lesseps nel suo incaricato a Costantinopoli e della sicurezza che mette di ottenere il consentimento, almeno tacito, del Sultano, basta a tranquillare l'animo mio. In questo proposito, oltre a quello che vi scrissi nell'antecedente mia, vorrei che consultaste la Presse di Pàrigi del 24 corr., dove troverete una sua corrispondenza da Costantinopoli del 15 corr. che conferma quella specie di protesta che la Porta mandò circolarmente ai suoi incaricati d'affari presso le varie Potenze d'Europa per metterle in avvertenza sul richiamo dei fondi che stava facendo il Sig. de Lesseps. In questa stessa corrispondenza della Presse, vedrete anche tolto ogni dubbio sopra quel cambiamento avvenuto nell'animo del Vicerè d'Egitto per ri-

spetto all'impresa dell'Istmo, cambiamento che si era voluto far passare come una maligna invenzione degli avversatori dell'impresa medesima. È vero che seguono ragionamenti coi quali si intende provare che il Vicerè è rinvenuto da quel mutamento che ha restituito all'impresa di Lesseps, il primitivo favore. Ma, se ciò è vero, come avviene che non se ne presentino prove più positive?

E come avviene che, invece nel *Progresso* di Egitto, si annunzino proteste fatte dai sottoscrittori egiziani contro i versamenti domandati dal Sig. di Lesseps? Come potrete rilevare da un articolo della *Lit Zeitung*, riportato anche dalla *Gazzetta* di Venezia, di cui vi mando il numero. Finalmente vi confesso che, in questo proposito delle opposizioni politiche, mi dà molto a pensare l'assenza dei due Commissari Austriaci, membri del Vostro Consiglio Amministrativo, cioè dei Sig. Revoltella e Reali.

Voi direte che io voglia fare il covo delle male nuove, e forse avrete ragione, ma io intanto vi ringrazio di avermi permesso di limitare la mia confidenza ad 1/10 di quella che ne hanno concepito i Commissari e Direttori parigini.

Colgo la buona opportunità che mi offre la venuta a Parigi del Regis per consegnargli questa mia lettera insieme a quella che mi avete chiesto per l'Ingegnere Pascal, ed una copia delle mie osservazioni. Se farò in tempo a trovarlo, vi aggiungerò anche quel numero della *Gazzetta* di Venezia, e di cui vi ho fatto qui sopra parola.

Calindri, a cui ho ripetuto le parole che mi scrivete per lui, vi è molto riconoscente dell'interesse che vi prendete alla sua posizione. Sarò anch'io molto contento, s'egli potrà ottenere una conveniente posizione nella grande impresa che si sta attuando.

Conservatemi la cara vostra amicizia credetemi

Vostro aff.mo Amico
PALEOCAPA

C

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 3 del '59.

Amico carissimo,

Ricevo in questo momento la vostra lettera del 1º corrente e non metto tempo in mezzo a rispondervi poche righe, per dirvi che nessuno è più con-

tento di me che l'opinione generale si faccia favorevole, tanto ai divisamenti della Commissione tecnica come a quelli della Commissione amministrativa. Ma, quanto a me, vi confesso che non capisco quelle parole della vostra lettera ove dite che io aveva approvato le idee del Consiglio e che le spiegazioni in rapporto ai lavori mi avevano soddisfatto. A me pare che quanto vi ho scritto ultimamente mostrasse chiaramente che io mi rassegnavo all'opinione più matura degli altri, ma non già che ne fossi soddisfatto; confesso che non so capire come il modo con cui si divisa di fornir l'acqua potabile lungo la linea dei lavori sia giustificato pienamente dal cambiamento radicale fatto nel modo di eseguire i lavori medesimi, perchè la questione era sempre di sapere se si dovesse anticipare il canale dell'acqua dolce, come pareva a me, nè questa anticipazione era vietata dall'esser l'opera assunta dalla Società, anzichè dal Vicerè, nè molto meno dal modo e dal punto diverso in cui ora si riconosce doversi estrarre dal Nilo.

Il canale di comunicazione fra il gran fiume ed il Canale marittimo, se si divisa di spingere l'escavazione del gran Canale marittimo medesimo colle macchine in grandissimo numero, è appunto quello che io ho riconosciuto non solo utile ma necessario. Ma ciò non toglie che d'acqua dolce in gran copia non s'abbia d'abisognare lungo la linea dei lavori, e d'altronde, qualunque sia il sistema dei meccanismi che si vogliono adottare, il prepararli esigerà un tempo assai lungo. Questa sarà una ragione di più perchè si potesse intanto avviare la condotta dell'acqua dolce in quel modo che a me pareva potersi adottare per riuscire nell'intento con più facilità. Si dice ora che basteranno da 6 a 7 mila lavoratori pel grande canale marittimo, ma, lo ripeto, a questa riduzione di numero di lavoratori pel grande canale marittimo non si perverrà se non quando non solo le macchine escavatrici siano preparate e condotte sul sito, ma sia anche aperto il piccolo canale sull'asse del Bosforo nel quale posson esser messe in lavoro. Una delle due cose dunque: o si vuol aspettare che tutti questi preparativi sian fatti ed allora tornerà sempre vero quel che ho detto, che, intanto, si potrebbe dar opera al Canale d'acqua dolce, o si vuol subito dar sviluppo grande anche agli scavi del canale marittimo e allora occorrerà del tempo prima che le macchine siano pronte e possan essere messe in lavoro, e non basteranno certo i 6 o 7 mila uomini. È appunto per ciò che è in aperta contraddizione con quanto dichiara ora il Sig. Mougel-Bey.

I processi verbali della commissione tecnica ed il progetto che vi va aggiunto, mostravano che si voleva cominciare l'opera con 30000 lavoratori, riservandosi in seguito di operare con le macchine.

D'altra parte veggo che lo stesso Mougel Bey dice adesso che il piccolo canale che si vuole anticipatamente aprire fra Suez e Pelusio (?) sarà essen-



zialmente destinato a poter mettere in azione le macchine effossorie ed al trasporto dei materiali, e questo è pur stata sempre la mia idea, perchè ben sapete che pochissima, anzi dirò nessuna confidenza io aveva in un anticipato corso di navigazione fra i due mari. Ma, se così è, come avviene che si sia promesso di anticipare una navigazione dentro due anni, se non per grandi bastimenti, almeno per bastimenti della portata da 120 a 150 tonnellate? e che si sia di più nel Consiglio Superiore dei lavori discusso se questo Canale anticipato doveva avere 6 o 7 metri di profondità? Quanto alla distribuzione delle somme nei vari periodi, vi confessò pure che poco mi appaga l'asseverazione di Mougel-Bey sulla grandissima differenza che vi sarà nell'erogazione della somma per causa principalmente dello sviluppo crescente dei mezzi coi quali si arriverà a mettere in opera 100 macchine ad un tratto.

Ma per avere una così grande quantità di macchine non sarà egli necessario anticipare le spese? E non saranno quindi le spese stesse distribuite in più anni anzichè andare in aggravio di quel primo anno in cui esse si potranno tutte adoperare?

D'altra parte questa osservazione varrebbe pel 3º anno nel quale si conta dover spendere 70 milioni e più, ma non varrebbe per l'ultimo anno in cui si conta spendere 67 milioni circa, e che viene dopo che si è già dovuto annuire, e quindi pagare tutti i mezzi di costruzione che facilitar deggiono l'opera.

A me pare che, anche nella supposizione che si possa ad ogni modo corrispondere al fatto, si avrebbe almeno dovuto assegnare una assai grossa somma all'anno susseguente al compimento dell'opera, nel quale si faranno le collaudazioni, le liquidazioni ed i pagamenti finali.

Finalmente veggo che si è disposti a riconoscere che anche nella supposizione che le contrarietà e le opposizioni suscite dall'Inghilterra non abbiano ad avere più gravi conseguenze, esse saranno però tali da non potere sperare che siano sciolte se non dentro 5 o 6 mesi. Come si può dunque promettere ed affidarsi che i lavori cominceranno dentro febbraio?

E come, ammesso pure che vi siano molte e vantaggiose offerte d'appaltatori, si potrà credere che questi siano già pronti con tutti i mezzi occorrenti sul sito per attuare così presto il lavoro?

E che bisogno c'era, in conseguenza, di chiamare in cassa 40 milioni dentro il mese di gennaio nel quale io credo che pochissimo si potrà spendere effettivamente? Forse passeranno più e più mesi senza che vi abbiano ad erogare spese notevoli, e certo non per lavori, ma per preparativi d'ogni specie, ai quali certo non conviene d'esaminare prima di aver la certezza di condur l'opera tranquillamente.

Io vi faccio queste considerazioni per quel caso che credete di farne voi,

ma vi prego di non parlarne nè a Lesseps nè ad altri, perchè non voglio aver l'aria di fare una superflua opposizione, dappoichè veggio il fermo proposito d'andare innanzi a costo di precipitare, ed io non voglio farmi giudice in una questione nella quale Lesseps, per la parte politica, e l'ing. Mougel-Bey, per la parte tecnica, dimostrano tanta sicurezza, avranno buoni argomenti per stabilirla, che a me non posson esser noti.

Ho piacere che venga anche Pascal a prender parte nei Consigli dell'impresa, e mi farete cosa grata se mi comunicherete il suo modo di vedere sull'esecuzione dei lavori. Ho avuto anch'io lettere da Saint-Hilaire il quale, pur riconoscendo essersi ingannato sull'esito ch'ebbe la chiamata dei fondi, non mi pare però ancora molto tranquillo sull'andamento dell'impresa.

Salutatemi Regis e ditegli che non ho più bisogno del libro di cui gli parlai, perchè l'ho trovato qui. Vi dò le buone nuove di vostra moglie e dei figli, che mi hanno fatto ieri sera una visita graditissima.

Conservatemi la vostra amicizia e credetemi

Vostro aff.mo amico

PALEOCAPA

CI

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration

N. 2565

Paris, 6 Janvier 1859.

Monsieur,

Le Journal *Le Constitutionnel*, du 6 Janvier, que j'ai l'honneur de vous adresser contient une correspondance d'Alexandriè. Le *Journal des Débats* l'insère également dans ses colonnes. J'appelle votre attention sur cette publication. Les faits qui y sont rapportés ont toute l'authenticité désirable.

Il n'est pas besoin de vous en signaler l'importance. Ils répondent victorieusement à tous les faux bruits qui ont été répandus, dans ces derniers temps,

au sujet d'un prétendu défaut de concours de Mohamed-Sid Pacha à l'entreprise du percement de l'Isthme de Suez.

Le langage si noble et l'attitude si ferme de Son Altesse sont un nouveau gage du succès de la grande œuvre à laquelle vous vous êtes associé.

Veuillez agréer l'assurance de ma considération distinguée.

FERD. DE LESSEPS

CII

LUIGI TORELLI A BETTINO RICASOLI.

Parigi, 9 Gennaio 1859.

Carissimo amico,

È la terza lettera che ti scrivo dalla regal Senna. Speravo tue lettere, ma forse il dubbio sul tempo del mio soggiorno ti trattenne dallo scrivermi qui.

Il nostro affare di Suez va benissimo. Avrai appresa la risposta del Vice Re d'Egitto all'insolente dimanda del Console inglese. Qui fece gran senso pel piacere dello schiaffo sonoro che s'ebbero gli Inglesi, perchè della loro opposizione non si davano fastidio. Ma non termineranno di brigare per questo. Oh l'orribile egoismo che sta in fondo a quegli uomini di Stato che hanno fatto fare sì tristissima figura a tutta la nazione!

Ma un'altra cosa va più di quello che credevamo, tu segnatamente, ed è la guerra. Qui, dopo il primo dell'anno, la si crede sul serio; non è popolare in tutti gli uomini d'affari, ma è temuta anche da loro; il militare, come sempre il militar francese, la desidera.

Ed io poveretto che ho finito ieri il mio lavoro! Non mi duole della causa che lo seppellirà per ora almeno di certo, perchè è causa che vale centomila de' miei lavori, anzi miriadi; ma fosse almen certa quella via e non vi fosse precipitazione. La sortita di Napoleone (¹) ha avuto per primo effetto di mettere in orgasmo il gabinetto inglese e stringerlo alla Prussia e vedi che non si guadagna nulla con questo. Ma alla fine la Provvidenza è dessa che

(¹) Le parole al Von Hübner, nel ricevimento del Corpo Diplomatico il 1º gennaio.

conduce il mondo e pare che la misura delle infamie austriache sia al colmo e spinti il giorno della sua resa di conti.

Sarà in aprile, in maggio '59? o sarà nel '60?

Ora non si può dire, ma la tensione d'animo qui è grande e se dev'essere la guerra, la desiderano subito.

Ma veniamo a noi.

Dalle lettere avute da mia moglie e da Gargano ho fondamento di credere che mi sbrigherà presto del seme. Ho deciso di non fermarmi una sol ora di più del bisogno qui a Parigi. Il 16 finiscono le sedute del Consiglio ed il 17 io parto e spero essere a Torino il 19 ed occuparmi a vista del seme e mandarti quanto è già in cassa.

A quell'epoca ti sarà pervenuto il grosso plico del mio manoscritto colla benedizione del padre. L'ho diretto a te per mezzo delle Messaggerie Imperiali che mi dissero impiegare sei giorni al più, talchè dovrebbe arrivare il 16 o 17. Volevo pagare l'importo ma mi dissero non poterlo precisare che sino a Torino, laonde ho detto che lasciassero pure che pagasse il destinatario e mi farai questo favore e mi dirai pel rimborso ne' conti nostri.

A Parigi ho riformato e ripulito il lavoro di Brolio; però ho fatto un breve lavoro e sunto sul progetto del taglio dell'istmo di Panama, interessante esso pure pel commercio mondiale.

Infine, tale fu il mio lavoro nei giorni di congedo che dal 20 dicembre a ieri 8 gennaio io non sortii dalla stanza che per andare al mio ufficio di Amministratore e alla sera da Lesseps; del resto fui al lavoro. Quello che mando è il più esatto; il povero Bianchi non avrà da impazzire⁽¹⁾. Scrissi naturalmente anche a lui e gli manderò ora qualche articolo.

Quello che pregherei per il mio povero lavoro si è di accelerarne la stampa. Ora non ho più nulla da aggiungere. Non è molto quello che mando e può procedere celeremente per essere il più chiaro. O prima o dopo la guerra, quella idea deve essere attuata.

Addio, mio caro, scrivimi a Torino perchè non credo che mi arriverebbe una tua da costi. I saluti a Cencio. Di cuore

Aff.mo amico L. TORELLI

⁽¹⁾ Uno dei componenti la Società Editrice « Barbera, Bianchi e C. », che stampò l'opera *Dell'avvenire del commercio europeo*.

CIII

Bordereau de Débit A

Compagnie Universelle
du
Canal Maritime de Suez

M. A. PONZONE
Correspondant À
Savona

Liste des Actionnaires ayant effectué leurs versements à la date du 31 gennaio 1859 chez le Correspondant soussigné.

Récep. provis. de soussigné	NOMS ET PRÉNOMS	Profession	Domicile	N. d'action sur lesquelles il a été encaissé			TOTAL des versements
				50 Fr.s.	100 Fr.s.	150 Fr.s.	
1	Emanuele Martinengo	Negoziante	Savona	10			500
2	Fratelli Ponzone	»	»	2			100
3	Frat. Giusti (fu Franc.)	Cambisti	»	2			100
4	Frat. Bandini (fu Sam.)	Spedizionieri	»	2			100
5	Angelo Frugoni	Proprietario	»	3			150
6	Cont. Ved. Lamarmora	»	»	2			100
7	Bar. G. Dell'Isola-Molo	»	»	2			100
8	Andrea Bandini	Capit. Marittimo	»	2			100
9	Pietro Bozzano	»	»	2			100
10	Giovanni Ferro	Negoziante	»	2			100
11	Giuseppe Santagata	»	»	2			100
12	Fratelli Baglietto	»	»	2			100
13	Giulio Diano	»	»	2			100
14	Fratelli Miralta	»	»	2			100
15	Felice Gonin	V. Cons. di Franc.	»	2			100
16	Frugone e Noberasco	Negozianti	»	2			100
17	Frat. Bottaro (fu Carlo)	Commissionari	»	1			50
18	Gaetano Sante	Droghiere	»	1			50
19	Luigi Astengo	Proprietario	»	1			50
20	Giov. Battista Becchi	Capit. Marittimo	»	1			50
21	Fratelli Zino	Negoziante	»	1			50

Récep. provis. de souscript.	NOMS ET PRÉNOMS	Profession	Domicile	N. d'action sur lesquelles il a été encaissé			TOTAL des versements
				50 Fr.s.	100 Fr.s.	150 Fr.s.	
22	G. Battista Bertolotto	Negoziante	Savona	1			50
23	Giacomo Verando	Meditatore	»	1			50
24	Carlo Nervi	Capit. Marittimo	»	1			50
25	Elia Cappa	»	»	1			50
26	Gio. Batista Fava	»	»	1			50
27	Frat. Minuto fu Gius.	Negoziante	»	1			50
28	G. B. Alessandro Folco	»	»	1			50
29	Noceto e Toguasso	Spedizionieri	»	1			50
30	Nicol. Galleano Astengo	Drogheria	»	1			50
31	Nicoletta Lottero	Negoziante	»	1			50
32	Giuseppe Viglienzoni	»	»	1			50
33	Luigi Noberasco	»	»	1			50
34	Luigi Sambolino	Tipografo	»	1			50
35	Benedetto Lanaro	Negoziante	»	1			50
36	Pietro Miralta	Tipografo	»	1			50
37	Vincenzo Minuto	Capit. Marittimo	»	1			50
38	Vincenzo Noberasco	Negoziante	»	1			50
39	Giuseppe Martinengo	Proprietario	»	1			50
				64			

Savona, 31 gennaio 1859

Il Sindaco
A. PONZONE

CIV

Bordereau de Débit A

Compagnie Universelle
du
Canal Maritime de Suez

M. DUPRÉ
Correspondant À
Torino

Liste des Actionnaires ayant effectué leurs versements à la date du 31 Janvier 1859 chez le Correspondant soussigné.

Récp. provis. de souscript.	NOMS ET PRÉNOMS	Profession	Domicile	N. d'action sur lesquelles il a été encaissé			TOTAL de versements
				50 Fr.	100 Fr.	150 Fr.	
31	Louis Torelli	Député au P. Sarde	Turin		100		10.000
2	Ioseph Baruffi	Chev. Prof.	»	1			50
3	Hyacinte Scrivano	Propriétaire	Suse		5		500
5/52	Gerôme Oddini	Major	Varallo			2	300
6/25	Charles Francois Nocca	Propriétaire dit dit <i>sur la liste de Génés inscrit pour</i>	Broni	300	200		15.000
8	Pastoris Honorine	Propriétaire	Casabrosso	2			100
9	Bes Jean	Ingénieur	Domodossola			2	300
11	Anguissola Philippe M.	Propriétaire	Plaisance	80			4.000
12	De Antoni Ange F.	»	Turin	6			300
13	Davico Jean Annibale	»	»		1		100
14	Jacquemond Joseph	Bar. Sén. de R.	»	10			500
16	Forni Ugolin Ch.	Propriétaire	»	2			100
19	Mottura Augustin Ch.	Directeur de la Boue N.	»		10		1.000
20	Picca Marie	Notaire	Paesane	1			50
23	Ricasoli Bettino Baron	Propriétaire	Florence		25		2.500
24	Marengo Charles	Avocat	Cagliari	1			50
26	Blan Dominique	Propriétaire	Turin	2			100

Récep. provis. de souscript.	Noms et Prénoms	Profession	Domicile	N. d'action sur lesquelles il a été encaissé			TOTAL des versements
				50 Fr.	100 Fr.	150 Fr.	
27	Belli Charles	Propriétaire	Domodossola		4		400
28	Rizzetti Joseph	Docteur	Turin	2			100
29	Cesano Gaspare Chev. . . .	Prof. de Droit	»	2			100
30	Zavatteri Barthèlemi . . .	Avocat	»	1			50
33	Giannazzo comte C.	Propriétaire	»	20			1.000
34	Annone Fran. Comte	Député Prop.	»	10			500
35	Deferrari Philippe Av. . .	Cons. à l'Int.	Cuneo	2			100
4	Boglione Charles Eman. . .	Chev. L. Col.	Turin	1			50
38	Pelard Emile	Ingénieur	Savone	200			10.000
37	Cassinis Jean Baph	Avocat Député au Par. Sarde	Turin		1		100
1	Mattey Auguste	Avccat	»	3			150
							57.500
							3.200
							60.700
17	Pedretti G. Antonio	Possidente	Torino		2		200
18	Pantaleoni Luigi	»	»		2		200
7	Menabrea cav. Luigi	Cl. G. Dep.	»	1			
0	Casari Franc. Angelo	Possidente	Novara	3			
15	Giordano Felice	»	Torino	7			
22	Lory Anna Laura figlia . .	»	»	3			
21	Lory Cesare Ed.	»	»	7			
36	Pomba cav. Giuseppe . . .	Negoz. libraio	»	1			
78	Cagliari Città		Azion	10			
79	Zimon Antonio	Negoziante		6			
80	Roglie Bar. Francesco . .	Gross.	B.				
81	Morel Console On.			1			

più il rimanente delle liste di Savona qui unite

CV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

CANAL MARITIME

DE SUEZ

Administration

Place Vendôme 16

Berlin, le 19 Février 1859.

Mon cher ami,

Votre lettre du 8 m'étant arrivée le 11 au moment où j'allais réunir le Conseil d'Administration, c'est pourquoi je me suis borné à vous répondre par le télégraphe et depuis lors les préparatifs de mon départ m'ont absorbé.

Je me mets en route de Paris le 16 pour Berlin, Vienne, Trieste et l'Egypte; Mr. de Chancel qui viendra me rejoindre à Trieste par Turin, (*parola indecifrabile*) le 22.

Il est évident que votre Consul (*parola indecifrabile*) a subi des influences et l'on voit dans sa lettre qu'il ne s'exprime pas convenablement à l'égard du Vice Roi dont il suspecte le courage. Il est évident qu'il n'est que l'écho des malveillants.

M. Gobbi n'est par lui même malveillant, j'en suis sûr, mais, malgré ses bonnes qualités personnelles, c'est d'une faiblesse de caractère que chacun connaît à Alexandrie. Il est dans l'erreur la plus complète lorsqu'il dit que les mandataires Consulaires ont reçu des réclamations des *actionnaires*. Il y a eu des réclamations de *demandeurs d'actions* qui n'ont pas osé envoyer légalement la moindre réclamation au siège judiciaire de l'Administration à Paris, mais sans une seule réclamation de véritables *actionnaires*, ce qui est bien différent.

Les faits démontrent d'ailleurs l'absurdité des cancans d'Alexandrie répétés par les correspondants de certain Consul qui au lieu de s'adresser directement au Vice Roi ou qui n'ayant pas assez d'influence pour connaître sa véritable pensée, se rendent l'écho des discours de ses propres ennemis ou de quelques uns de ses hauts fonctionnaires qui ne sont pas plus au courant du fond des choses qu'eux mêmes. Je vous donnerai de mes nouvelles d'Egypte. Il m'était

impossible de vous écrire dans les derniers jours qu'ont précédé mon départ de Paris.

Mille compliments à M. Paleocapa.

Tout à vous.

FERDINAND DE LESSEPS

Je partage l'avis avec Paleocapa; il est aussi inutile que vous écriviez à votre Consul en Egypte.

CVI

LUIGI TORELLI A BETTINO RICASOLI.

[. . . .], 6 Aprile 1859.

..... Il nostro Hudson, del resto sì ragionevole, è divenuto intrattabile. Io non ci vado più nè tanto nè poco, ma mi dicono che ebbe l'imprudenza di asserire sul serio che nessuno de' compromessi aveva cosa alcuna a temere, perchè si sarebbe pattuita un'amnistia. Figurati un'amnistia austriaca!!! e trovare diplomatici che ne parlano come di cosa seria! ma così sono gli inglesi. Essi credono che la guerra leda i loro interessi, quindi perisca il mondo intero ma non si faccia guerra. Governo più scellerato per sfacciato egoismo, io non ne conosco; l'Austria stessa non è così impudente, sente di più la dignità. Essa come saprai, tergiversa (¹) ancor sempre il nostro povero Canale; Lesseps non ha potuto incominciare come credeva perchè l'opposizione inglese agì talmente sull'animo di quel principe che non ardì permettere che incominciassero. Io non ne sono punto sorpreso e non credevo alla vantata facilità come tanti altri; ma sono certo che verrà giorno nel quale questi ostacoli saranno tolti e frattanto la condotta de' inglesi irriterà in sommo grado i francesi e potrebbe giovare dal lato politico. La grande opera non può perire e sarà un gran monumento di infamia inglese.

Nel prossimo mese vi sarà la riunione generale degli Azionisti a Parigi. Non so se potrò andarvi: tutto dipenderà dagli avvenimenti politici; ma se anche non potessi andare, voglio mandare il mio parere sulle disposizioni a prendersi in sì grave emergenza.

(¹) Essa, cioè l'Inghilterra, avversa ecc.

CVII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 17 Agosto 1859.

Carissimo amico,

Ho ricevuto la vostra lettera da Rimini, e poichè seppi da vostra moglie che oggi o domani sareste arrivato a Firenze, vi scrivo dirigendo costà la mia lettera. Ho provato un vivo dispiacere sentendovi sempre oppresso da tanti e così disgustosi affari senza poter nutrire qualche fondata speranza che le vostre zelanti ed intelligenti fatiche possano condurre ad un esito felice. Io vi confesso che sono scorato e tristissimo pensando alla rovinosa condizione nella quale la così detta pace di Villafranca ha precipitate le povere provincie della Venezia. E vi confesso dippiù che posso poco sperare anche per i destini dell'Italia Centrale. Benissimo procedono i vari stati che costituiscono codesta bellissima parte dell'Italia nostra, perchè gioverà almeno a provare come sia in essa generale e fermo il proposito di ottenere indipendenza e libertà. Ma riusciranno essi nell'intento? Io ne dubito assai, perchè le malvagi arti della diplomazia e la malafede di chi si decanta nostro protettore non hanno, io credo, altro scopo che quello di sacrificare ad egoistiche vedute gli interessi veri e le giuste aspirazioni dei popoli. Io non mi dilungherò molto per esporvi i motivi di questo mio scoramento. Mi limiterò a invitarvi a leggere un articolo inserito non so da chi, nella *Staffetta*, di Torino di Domenica, 14 corrente, nel quale trovo espresso appuntino il mio pensiero.

Senonchè la conclusione di questo articolo contraddice troppo alle premesse, poichè esprime un desiderio di cui le premesse stesse mostrano essere impossibile l'adempimento. Qui siamo immersi, se non nella confusione, certo nella titubanza e nell'incertezza. Le conferenze di Zurigo procedono in guisa che a mio parere mostrano chiaramente due cose. La prima che i due Imperatori vogliono decidere tutto fra di loro mettendo, se non affatto in disparte, il Piemonte, non lasciandogli però che quella ingerenza che basti a poter dire che la pace è fatta da tutti e tre. La seconda che si cerca di finir tutto a Zurigo onde evitare che altri stati europei vengano a immisschiarsene. Dio faccia che non sia una Cassandra veridica, ma io credo che la conclusione delle conferenze di Zurigo non farà altro che ribadire i ceppi che S. M. l'Imperatore dei Francesi à voluto preparare un'altra volta all'infelice patria nostra.

Ho sentito con molto piacere che vi sia stato dato almeno un segno di gratitudine per quanto avete con tanta lealtà, tanto coraggio, e tanto disinteresse, operato sin da lontana epoca per il nostro paese. Voglio sperare che al vostro ritorno vi si diano prove più solide e più sicure di gratitudine.

Ho scritto a Lesseps, facendogli sapere essermi impossibile d'intervenire alle sedute che oggi appunto si aprono del Consiglio Superiore dei lavori. Mi son permesso però di fargli alcune considerazioni sulla necessità di non impegnarsi troppo precocemente nella intrapresa dei lavori, e di assicurare prima che ogni mezzo d'opera sia pronto ed il sistema bene studiato e maturato in mezzo a tante difficoltà materiali e morali.

Nella speranza di rivedervi fra pochi giorni vi mando intanto un cordiale saluto, e vi do le buone nuove della famiglia vostra che è visitato anche ieri.

Vostro aff. Amico

PALEOCAPA

CVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

CONFIDENTIELLE

Paris, le 1.er Novembre 1859.

Mon cher et honorable ami,

Les journaux vous auront appris que la députation du Conseil à obtenu son audience de l'Empereur. *Le terme de la convocation* était trop court pour me donner le temps de vous appeler. Le numéro de ce matin du *Journal de l'Isthme de Suez* vous donnera les détails que j'ai pu faire connaître au public, mais à vous et à notre excellent ami Paléocapa, j'en dirai davantage. Vous apprendrez avec grand plaisir que l'Empereur ne s'est pas contenté de nous promettre son appui, mai qu'il nous l'a déjà prêté avec une promptitude et une efficacité sur lesquelles je n'osais pas moi-même compter.

Les Ambassadeurs des Puissances qui nous sont favorables ont été invités à demander à leur gouvernements de joindre leurs démarches à celles du gouvernement Français pour obtenir à Constantinople les autorisations nécessaires et pour assurer définitivement le libre exercice des droits de la Compagnie. Des dépêches sont déjà parties pour le Consul général de France à Alexandrie et pour notre ambassadeur à Constantinople, à qui l'on a fait connaître que l'appui donné à la Compagnie du Canal était indépendant de la bonne ou de la mau-

vaise volonté du cabinet Anglais, et que l'on était décidé à passer outre dans le cas où l'ancienne opposition britannique se maintiendrait. Le Comte Walewski avait commencé par faire des ouvertures à la cour de Londres. Ces ouvertures avaient été d'abord mal accueillies et l'Empereur en nous en parlant lui-même dans notre audience avait qualifié de *raide* la réponse des Ministres Anglais; mais lorsque sur de nouvelles communications de notre Ambassadeur à Londres, nos chers et peu aimables voisins ont acquis la certitude que l'Empereur était parfaitement décidé à nous soutenir, ils se sont montrés disposés à entrer en accommodement, en exprimant le désir de s'entendre de bon accord. Avec les Anglais, vous le savez, le meilleur moyen de conserver de bonnes relations est de se faire respecter, et de ne pas faiblir devant leurs moyens habituels d'intimidation.

Lorsque l'on a raison et qu'on les a mis dans le cas de ne pas trouver d'appui en dehors de leur pays pour soutenir leurs injustes prétentions, ils se résignent très-bien et l'on peut être certain qu'ils céderont toujours. Je me suis permis de dire à l'Empereur que la principale force de leur opposition avait consisté dans l'opinion qu'ils avaient cherché à répandre partout que l'Empereur restait indifférent et que nous trouvant privés de l'appui des divers gouvernements, leur veto suffisait pour nous écraser. Ils sont aujourd'hui détrompés et par conséquent le triomphe de notre cause est désormais assuré. Ainsi les difficultés que nous avons rencontrées jusqu'ici n'auront fait que nous grandir et nous fortifier. Et en dernier lieu la mission de Mouktar Bey en Egypte, qui aux yeux des adversaires semble devoir nous porter le dernier coup, a été au contraire l'occasion pour nous de sortir d'un cercle vicieux et d'entrer franchement dans la voie définitive que depuis cinq ans tous mes efforts avaient cherché à atteindre.

Je vous remercie de l'envoi de votre beau volume, je l'ai parcouru en entier avec beaucoup d'intérêt et j'ai lu attentivement le chapitre important que vous avez consacré dans votre ouvrage, au Canal de Suez. Ce sera un nouveau service que vous aurez rendu à l'Italie en lui indiquant les moyens de prospérer et de s'enrichir par l'amélioration et la multiplicité des moyens de transport et de communications qui sont la tendance de ce siècle. Je vous prie de communiquer cette lettre à notre Illustre ami Paléocapa. J'espère que ses doutes et les vôtres commencent à se dissiper.

Je compte que vous pourrez prochainement venir à Paris; je ne pense pas que vous puissiez venir pour la séance du Conseil d'administration du mois de novembre mais je serai bien heureux, si le mois prochain, la situation des affaires d'Italie vous laissait la liberté de vous joindre à vos collègues.

Je vous renouvelle, mon cher et brave ami, l'expression de mes sentiments bien affectueux et dévoués.

FERD. LESSEPS

CIX

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 24 Luglio 1860.

Carissimo amico,

Ho ricevuto ieri la vs. Lettera del 22 corrente da Monza. Arguisco che abbiate voi pure ricevuta l'ultima mia da ciò che mi dite del poco conto in cui tengo il patrocinio di S. Pietro, benchè non me ne facciate alcun cenno, e nulla mi diciate della copia del rapporto della Sotto Commissione che a quella mia lettera andava unita e che vi comunicai *riservatamente*.

Il progetto dell'Ing. Quadrio mi è stato trasmesso dal Ministero con lettera del 22 corr., ed io oggi lo invio alla Sotto Commissione con incarico di esaminarlo, e, dove le occorra, di mettersi in relazione coll'autore per trarne quei maggiori lumi e spiegazioni che giovar possano ai di lei studi. Io avrei certamente gran torto se, cieco come sono e poco o nulla conoscitore dei luoghi, volessi, dopo una semplice lettura della relazione, sentenziare con questo progetto. Ma vi dico sinceramente che non sono poi nemmeno disposto ad accontentarmi di quella che dicesi *consumata pratica locale*, per accettare come buone e sicure le proposte di chi si vantaggia di codesta pratica. Quando si tratta di passare le Alpi con una via ferrata ci vuol ben più che una cognizione dei luoghi, per quanto perfetta essa sia. Nè il solo cenno che si potrà condurre la strada ferrata con pendenze che stieno fra i limiti del 21 e 24 p. %, senza aver battuta una livellazione, almeno per punti singolari e distanti dal tracciato preposto, e il limitarsi a dire che si fa fondamento sulla conosciuta altimetria di altri punti mi par che possa tranquillare chi deve pronunciare un giudizio sulla ammissibilità del tracciato medesimo.

Altronde parmi che possa sorger dubbio su questa facilità ed economia con cui l'Ing. Quadrio spera di poter attuare la sua ferrovia. Divisando di montare fin oltre l'altezza di 1710 metri sopra il livello del mare e credendo di poter ivi traforare la montagna con una galleria di soli 41/2 chilom. di

Lunghezza; egli si propone di montare gli ultimi 7 od 8cento metri sempre al coperto, cioè principalmente con gallerie parietali di traforo, a guisa di quelle che erano state proposte dall'Ing. Lucchini pel S. Gottardo, e nel resto con gallerie esterne murate. Crede che le gallerie di traforo possano facilmente eseguirsi col soccorso di aperture o fenestroni laterali che serviranno poi ad illuminare ed aereare le gallerie medesime; crede che coteste gallerie di traforo cadano ovunque in roccia così dura e di massa continua da non aver uopo di rivestimento; crede che possa bastar loro la larghezza di m. 4.20; crede che non abbiano bisogno di altezza maggiore di m. 5, e finalmente quanto alle generalità del tracciato della sua ferrovia, crede poterlo condurre con curve di raggio non minore di 1000 metri, *riducibile per casi eccezionali a 300 metri*. E con tutte queste credenze, e con analisi di prezzi di cui io potrei meno che chiunque altri esser giudice, compone una perizia dalla quale risulterebbe che tutta la ferrovia nel versante meridionale, non importerebbe più che 24 milioni, 17 assegnandone poi al versante settentrionale fino a Coira.

Se si riesca a ciò con quel sistema di continue gallerie di cui ho detto, mi pare che sarà un bel miracolo. Ma, lo ripeto, questi non sono che dubbi che sorgono in me e che potrebbero essere sciolti dall'autore del progetto, ed è appunto perciò che ho eccitato la Sotto Commissione a conferire con lui.

Mi è riuscito assai grato sentire che, discorrendo con La Marmora, abbiate fatto ricordanza di me, perchè sincera è l'amicizia e grande la stima che gli ho sempre professato.

Io ho riguardato come una vera calamità pel paese nostro quei dissensi e quei gravi rancori che hanno divisi gli animi di uomini, dall'azione concorde dei quali soltanto possiamo sperare di condurre a buon fine quella tremenda lotta in cui siamo impegnati e che ci ha involti in un labirinto di difficoltà da cui stenteremo ad uscire anche uniti e concordi e che potrebbe condurci a un mal fine se alle minacce esteriori si congiungessero i pericoli delle interne discordie. Io avrei pur desiderato alcune conciliazioni che, se non potevano esser cordiali, fossero almeno stato effetto della riflessione attenta sulle condizioni politiche d'Italia. Ed è perciò che molto mi rallegrai quando La Marmora desistette dal suo primo proposito di allontanarsi affatto dagli affari e di negare al Governo il concorso della sua grande capacità ed attività. Io vorrei pure che fosse imitato da altri, e che tutti facessero tacere in questi supremi momenti ogni anche giusta ragione di recriminazioni.

La serenità delle vostre previsioni è di conforto a me che son sempre inclinato a dubitare del bene. Mi direte che dovrei far animo almeno adesso che pare approssimarsi quel grande evento sul quale soltanto io fondava le sicure

speranze di un prospero avvenire anche per le infelici provincie venete, intendo dire dello scompiglio dell'Impero Ottomano. E veramente si potrebbe confidare che questo evento andasse maturandosi se le viscere della diplomazia si commovessero ai massacri e ai vituperi della Siria come si commovono le viscere di ogni gente dabbene. Ma siccome io temo che quella vecchia egoista sia mossa da tutt'altro che da sentimenti umanitari, così non mi abbandono ancora a troppe speranze.

Desideroso che abbiate motivi di soddisfazione nella visita che i Principi faranno alla Vostra Provincia, e che questa visita valga a far loro sentire sempre meglio a che condizione si riducano i paesi quando son governati da Principi che riguardano le popolazioni come obbligate a subire le esorbitanze delle ambizioni loro e che riguardano come favori e grazie tutto quel male che non fanno e che crederebbero essere in diritto di fare.

Ricambiate i saluti di v/ moglie e credetemi

v. affez.mo amico
PALEOCAPA

CX

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 15 Agosto 1860.

Pregiatissimo amico,

Spero che abbiate ricevuta anche l'ultima mia e che mi avrete così ricordato a La Marmora che dalle gazzette ho saputo esser venuto costà ad incontrare i Principi ed avere con essi e con voi fatto il viaggio trionfale di Valtellina, passando poi da cotesta nella Val Camonica.

Che abbiate poi ricevuta la penultima mia non posso dubitare, perchè la Carmelita Manara mi scrisse che Le avevate fatto pervenire le carte da me spedite a Voi.

Or deggio toccarvi di un triste argomento qual è quello della condizione in cui sta per trovarsi il povero Calindri. Egli deve avervi già informato della intimazione fattagli da Parigi di cessare col finire del mese corrente dalla pubblicaz. del *Giornale dell'Istmo*, e ciò per motivo di economia nella amministraz. la quale, per quanto mi consta, potrebbe non solo senza danno ma con van-

taggio far ben altre e più notevoli economie. Comunque sia, è certo cosa assai dura trattar Calindri così, dopo le molte promesse fattegli in altro tempo, e dopo che veramente egli si prestò all'opera sua con molto zelo e non senza accorgimento e fatica. Ora poi il colpo gli riesce tanto più fatale quanto che è colpito da una malattia alle gambe che lo rende inoperoso della persona, e, tratto tratto, è, per non breve periodo, ridotto a non poter muoversi assolutamente.

Io ne scrissi a Lesseps, ma non ebbi alcuna risposta.

Calindri spera che gliene abbiate scritto anche voi, ed io vi prego di sapermi dire se e qual riscontro ne abbiate avuto.

Di politica non vi parlo, perchè ne so solo quello che ognun ne può sapere, cioè quel che ne dicono i fogli, anzi ne so meno che altri, perchè, orbo, bisogna che mi accontenti di quanto mi si viene leggendo su di essi. Oggi si parla di un grosso nerbo di Garibaldini sbarcati sul continente napolitano. Io credo che sia prudente aspettar conferma di questa nuova importantissima, ma, se ella è vera, vi confesso che non risponde ai miei desideri. Io avrei voluto che nel regno di Napoli si manifestasse un deciso pronunciamento in favore della causa italiana; cioè che sorgesse spontanea una decisa e rigorosa rivoluz. come avvenne in Sicilia, onde Garibaldi entrasse nel Continente non come aiutatore non come promotore di codesta rivoluz. poichè, prendendo questa seconda attitudine, gli mancherà, io, temo, quel favore morale che ottenne nell'impresa di Sicilia, dove assunse la prima. So bene che alcuni dicono doversi disprezzare gli intrighi della vecchia, anzi decrepita, diplomazia, che faremo da noi soli, che intervento ad ogni modo non è a temere ecc. ecc. ma voi sapete che coteste bravate non sono mai state del mio gusto, e che, quantunque io vegga la necessità di tenere una condotta ardimentosa, non credo però che si debba scompagnarla dagli accorgimenti di una prudente politica. Intanto il procedere dell'Austria nelle provincie venete si fa sempre più vessatorio e crudele e gli armamenti e i lavori di fortificaz., principalmente sul Mincio e sulla sponda destra del Po, sono spinti con grandissima alacrità; ed è un fatto che la recrudescenza del governo di quello sventurato paese e la grande chiamata di nuove armi sopra di esso si manifestarono più che mai dopo il convegno di Tepliz, le conseguenze del quale io non sono disposto a credere che siano state tanto derisorie per l'Austria quanto taluni vorrebbero darci ad intendere. Se La Marmora vi ha esternato il suo modo di vedere su codesti argomenti, vorrei che me ne faceste un cenno, smettendo, ove occorra, per qualche istante i vostri occhiali color di rosa.

Della Commissione sul passaggio delle Alpi non posso dirvi altro se non

che la 3^a Sotto Commissione ha fatto anch'essa il suo giro di ispezione dall'una e dall'altra parte, e che la 1^{ma} Sotto Commissione è partita oggi da qui per visitare il S. Gottardo in concorso dei delegati dei cantoni di Lucerna e di Uri, ai quali è stato dato il convegno in Airolo per domani. Così la matassa va sempre intricandosi di più, e assai difficile sarà trovarci il bandolo.

Riveritemi v/ moglie, a cui pure vuol essere ricordata mia sorella; e continuatemi la cara v/ amicizia

v/ affez.mo amico
PALEOCAPA

CXI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 20 Agosto 1860.

Caro Torelli,

Ho avuto la vostra lettera che mi annuncia il dono graditissimo della Statistica della Provincia di Pisa che ho ricevuto poi. Ne ho letto alcuni squarci e ne leggerò altri che più mi interessano. È ben può darsi un compiuto lavoro e che sarà base e fondamento a quella perfezione a cui lavori somiglianti non possono pervenire al primo getto. Altronde avete corredato il libro da documenti preziosi e, per il soggetto e per l'eminente capacità degli autori.

Vi confesso che il v/ libro mi è stato cagione di sentir più vivamente il rammarico per la sventura che mi ha colpito poichè non mi è dato di consultarne le tavole che son parte così importante dell'opera, e senza le quali non è dato prenderne una cognizione perfetta.

Se in tutte le provincie del Regno si facesse, o almeno si tentasse di fare altrettanto, oh come procederebbero meglio il Governo e le camere nell'esame e nella soluzione di tanti quesiti amministrativi importantissimi! Nè vale il dire che non dovunque si trovano gli elementi e gli aiuti, dei quali era dato a voi di profittare, perchè in moltissime provincie abbondano ed in altri saranno scarsi, ma pur ve ne sono che bastano, almeno, per ovviare quell'opera che poi si farà mano mano più compiuta. Ciò di cui è veramente difetto è di prefetti che alla capacità accoppiano l'ardente volontà di far bene.

Lesseps è passato per Torino due dì fa ed è stato a salutarmi. Partì tosto

per Venezia e Trieste. Egli è sempre quell'imperturbato uomo che affronta ogni difficoltà maggiore senza lasciarsene sconfortare. È più che mai confidente nell'ottima riuscita dell'opera sua, quantunque mi abbia egli stesso detto che è assai lungi che gli Inglesi abbiano dimesso di farvi una opposizione che potrebbe riuscire tanto più pericolosa quanto più è nascosta e si esercita per torte vie. Ma egli spera fermamente trionfare anche di ciò. Ieri poi ha veduto anche Bourdalüe, il quale andrà anch'egli presto in Egitto, sollecitatovi da Lesseps. Amico come egli è di questo non meno che di Talabot, ha tentato di metterli d'accordo fin da principio, ma finora non c'è riuscito. Mi disse che a ciò ha fatto anche ostacolo l'essersi Lesseps abbandonato troppo fidente ai piani immaturi e ai dati fallaci di Mougel-Bey, e mi andò egli stesso raccontando quel che avea patito in Egitto vedendo l'impresa così male da principio avviata specialmente rispetto alla condotta dell'acqua, che egli insisteva dovesse essere la prima operazione a farsi innanzi di metter mano ad ogni altro lavoro. In questo proposito mi diede alcuni ragguagli interessantissimi.

Riveritemi la moglie anche a nome di mia sorella. Addio

v/ affez.mo amico
PALEOCAPA

CXII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 21 Novembre 1860.

Carissimo amico,

Ho avuto a suo tempo la vostra del 9 corr. Sono d'accordo con voi in ciò solo: che si può veramente sperare anche sulla liberazione di Venezia, ma non sono d'accordo sulle vostre idee bellicose che ve la fanno conquistare colle armi con tanta prontezza e tanta sicurezza.

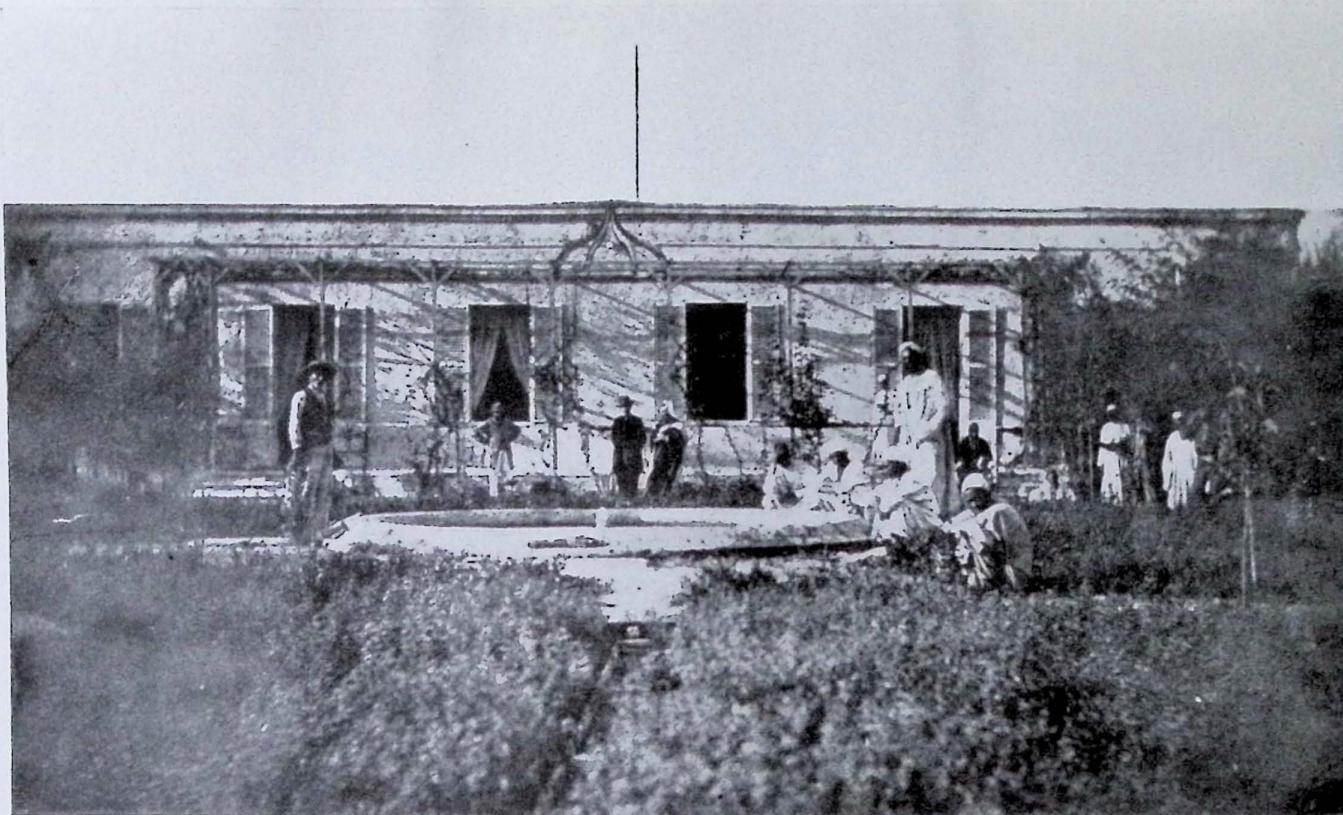
Voi confidate troppo in quell'entusiasmo dei volontari che, condotti da Garibaldi, han fatto prodigi e ne faranno ancora in alcune fazioni scomposte e in circostanze ben diverse da quelle che si presentano a quell'esercito che voglia scacciare i tedeschi dalla Venezia. Le fortezze del Quadrilatero non si conquistano con forme poco o nulla disciplinate, per quanto sia grande il loro coraggio, nè si fanno gli approcci e le breccie caricando colla bajonetta.

Che cosa potesse fare quella pur valorosissima gioventù garibaldina che combatteva sul Volturro e contro Capua, lo abbiamo veduto; ed io tengo per fermo che, se le truppe nostre regolari e la nostra artiglieria non venivano in loro soccorso, Francesco II sarebbe tornato a Napoli. Io non confido che in un esercito potente, di uomini disciplinati e ben provveduto di ogni mezzo di guerra. Ora se il regno di Napoli e la Sicilia fossero popolati da una gente simile a quella da cui è popolato l'antico Stato Sardo, la Lombardia, i Ducati e la Romagna io credo benissimo che in breve tempo potremmo riuscire a comporre questo potente esercito. Ma in un paese così fracido moralmente e fisicamente come è il regno di Napoli, ci vorranno molti anni prima che si riesca a trarne un nerbo di forze militari di terra e di mare che risponda allo scopo a cui intendiamo. E credo anzi che, per molto tempo, non solo non potremo confidare nei soccorsi militari che ci forniscono il regno di Napoli, ma saremo costretti a distrarre non poca parte dell'antico esercito nostro per tener quieto il paese e condurlo all'ordine educandolo a quella vita politica che conviene ad un popolo libero. Perciò io non credo che per ora possiamo essere in caso di far la guerra da soli all'Austria, e vi ripeto, che negli entusiasmi che duran poco o si rompono facilmente contro una ben sostenuta e prolungata resistenza io ho pochissima confidenza. Credo anzi che ci saranno funesti se avremo l'aria di secondare le improntitudini di coloro che intendono eccitarli, gridando che, non contenti di liberar l'Italia, vogliono fare i Paladini di tutte le nazioni oppresse per attirare contro di noi, oltrechè l'Austria, la Prussia e principalmente la Russia, che sentono il pericolo di veder sollevarsi la Polonia, dove già vi son gravissimi sintomi d'inquietudine politica, sintomi che si sono estesi persino alla Finlandia, come avrete potuto vedere da documenti ufficiali recati dalle gazzette. Oltre a ciò non bisogna farci illusione credendo che l'Inghilterra stessa, che pur ci è favorevolissima finchè aspireremo a costituire l'Italia stando ne' nostri limiti, e senza turbare la pace generale d'Europa, abbia a sostenerci anche quando teniamo una via che conduca ad una guerra Europea. Ed a me pare che, al punto in cui sono condotte le cose, si possa benissimo sperare di liberar la Venezia senza comprometter tutto, seguendo una via ben diversa; via che alcun tempo fa non avrei sperato potesse condurre ad alcun buon fine ma che adesso mi par possa avere un felice esito. Su questo argomento ebbi ad intrattenermi col Ministro Hudson, il quale volle che gli dessi per iscritto le mie idee. Vi mando la copia di una memoria che gli ho presentata. Quando l'avrete letta, restituitemela. Io spero che gli ultimi eventi manifestatisi in Austria, dove il Governo emana provvedimenti opportunissimi per disgustar tutti e compiere la sua rovina, gioveranno grandemente alla causa

nostra, se staremo tranquilli aspettandone le conseguenze, fra le quali io oso credere probabile che sia tolto quell'unico ostacolo che in sul finire della mia memoria io riguardava come il più difficile a superare quando l'Imperatore si conservava ostinato e prepotente nel suo dominio assoluto.

Conoscevo già le offerte di concorso del Canton dei Grigioni, che non hanno altro di ragionevole se non che nel non pretendere che si preferisca piuttosto uno che un altro dei passi delle Alpi Elvetiche che conducono a Coira; chè, nel resto, le condizioni apposte a questa offerta sono così strane ed esose da renderla d'imbarazzo piuttostochè di utile a chi l'accettasse. Credo peraltro che possa influire sinistramente sui migliori nostri interessi la deliberazione della Commissione strategica svizzera che ho motivo di credere sia stata suscitata e che sarà quindi adottata dal partito prevalente nel Consiglio Federale. Ed io non la credo ridicola, come voi dite, perchè la riguardo come un pretesto, non per escluder la Spluga, ma per escludere il passaggio del Sempione, che non si può dubitare essere potentermente favorito dall'Imperatore dei Francesi, come lo prova il fatto che la Società costituitasi e che ebbe da noi la concessione sui tronchi di strada che passavano sul n/ territorio, dopo aver domandato prolungamenti sopra prolungamenti per compiere il deposito che dovea fare di parecchi milioni, venne ora a farlo spontaneamente e compiutamente. Ora il partito che prevale nel Consiglio Federale, allarmato dall'influenza che par voler prendere l'Imperatore nella Svizzera francese, vede grave pericolo nel procurare una linea che, correndo da Ginevra per il Ciablese e per la Valle del Rodano fino a Briga, abbia da questa parte libero passo in Italia.

Se anche sulle cose dell'Istmo io non divido la vostra sicurezza, non vogliate credere però che io ne sia scoraggiato. Anche in questa faccenda credo che si debba sperare, ma non abbandonarsi a troppe belle illusioni. Io non ho, in verità, così buone nuove come ne avete voi del proceder dell'opera. Per quanto a me consta vi è esagerazione tanto dalla parte di chi vede tutto prosperare e tutto riuscire senza difficoltà e senza ritardi, come dalla parte di chi dipinge come insuperabili gli ostacoli e come sempre più difficile e più grave la condizione dell'impresa. Avrete letto nell'ultimo numero del *Isthme de Suez* l'articolo che vi è inserito tratto dal *Courrier de Lyon* che, all'impresa medesima fu sempre ed è favorevolissimo; ed avrete veduto la confutazione che ne fa il signor Desplaces. Se io mal non mi appongo, vi è del vero da ambedue le parti, cioè le cose non sono nè così brutte come uno le dipinge nè così belle come le dipinge l'altro. E quanto al passare dall'uno all'altro mare nel 1861 colla prima nave, state pur sicuro che la è una vera fiaba. Sarei contento che una nave passasse nel 1864.



CASA DELL'ING. EDOARDO GIOJA A EL GUISR

Da fotografia eseguita nel 1866 da Cuvier, fotografo della II Divisione dei lavori, per incarico dell'Ing. E. Gioja.

La tinta di colore scuro che appare dalla vostra lettera circa all'andamento degli affari di codesta Provincia e alle noie e alla poca soddisfazione che ne avete ha attristato anche me. Il vostro vero zelo per il bene pubblico meriterebbe d'aver miglior campo e migliore successo. Fate cuore però e traete conforto dalla coscienza di far tutto quel meglio che vi è dato.

Quantunque le mie lettere, sempre piene di dubitazioni, sien poco fatte per recarvi consolazione, non tralasciate però di darmi tratto tratto le vostre nuove. Addio

v/ affez.mo amico
PALEOCAPA

CXIII

ALESSANDRO BIXIO AD EDOARDO GIOIA.

Paris, 26 Janvier 1861.

Mon cher Gioia,

Je ne sais pas s'il y a dans notre chemin Victor Emmanuel un poste à votre convenance et si ce poste est vacant. Mais notre directeur M. Oldofredi est à Paris et je voudrais vous faire causer avec lui. J'ignore quel jour il viendra me voir, mais si vous voulez venir me trouver au Siège de la Compagnie 48 bis. rue Buttes du rempart, Mardi 29 à 1.h je vous présenterai à lui.

Je parle du Victor Emmanuel parce que c'est le seul chemin que j'administre en Italie, je n'ai pas besoin de vous dire que si vous aviez une autre visée et qu'il me soit possible de vous aider, vous n'avez qu'à parler.

À un de ces jours, n'est ce pas?

Je vous serre cordialement la main

Votre bien dévoué
A. BIXIO

CXIII. - Fondo Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CXIV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, le 17 Juillet 1861.

Cher Monsieur et ami,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'amitié de m'écrire sous la date

du 7 de ce mois et je m'empresse de vous remercier bien sincèrement de tout ce que vous m'y dites d'aimable et d'encourageant. Je suis convaincu, comme vous que rien ne peut entraver maintenant notre grande entreprise et que les sympathies que l'on nous témoignes seront plus fortes que la jalousie et la malveillance qu'é nous avons rencontrées dans nos adversaires.

Je suis heureux d'apprendre que S. E. Mr. le baron Ricàsoli est un de nos actionnaires et que, comme son illustre prédécesseur, il porte le plus grand intérêt à l'entreprise du Canal de Suez. Je compte sur vous, cher Monsieur et ami, pour le maintenir dans ses bonnes dispositions.

L'Italie est une des contrées les plus intéressées au percement de l'Isthme et il est d'une bonne politique pour ses hommes d'Etat de joindre leurs efforts aux nôtres pour arriver à cet important résultat.

J'ai laissé les choses en Egypte dans l'état le plus satisfaisant; les travaux sont poussés avec la plus grande activité et nous avons lieu de nous féliciter des bonnes dispositions que nous témoigne le Viceroy.

Agréez, Monsieur et cher ami, l'expression de mes sentiments affectueux et dévoués.

Le Président
FERD. DE LESSEPS

P. S. — J'ai déjà signalé à votre attention et à votre intérêt le discours que vient de prononcer le Consul général d'Angleterre en Egypte dans une visite qu'il a faite sur nos chantiers.

Ce langage très satisfaisant me semble indiquer que le gouvernement anglais a renoncé à son opposition d'ailleurs impuissante. Il comprend certainement qu'il a besoin du Canal pour faire venir les cotons de l'Inde qui bientôt seront pour lui d'une absolue nécessité.

Les paroles de Mr. Colynhonn sont publiées dans les journaux français et seront, je pense, reproduites par la presse italienne toujours si sympathique à notre cause.

*A Monsier le Commandeur TORELLI, sénateur,
gouverneur de la Valteline - Sondrio.*

CXV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU CANAL MARITIME DE SUEZ

Paris, le 28 Septembre 1861.

Administration
Place Vendôme N° 12 *A Monsieur LOUIS TORELLI - administrateur*
N° 154 de la Liste *Gouverneur de la Valteline à Sondrio.*

Monsieur,

Conformément à l'avis que j'ai déjà eu l'honneur de vous donner, vous avez été compris dans la liste des Membres Fondateurs de la Compagnie du Canal de Suez, et il vous a été attribué deux parts d'un millième dans les 10 % réservés sur les produits nets de l'Entreprise, aux personnes qui ont concouru avec moi à sa réalisation.

Le moment étant arrivé d'établir et de régulariser les droits de chaque titulaire, je vous prie, en m'accusant réception de cette lettre, de me notifier votre acceptation et de me faire connaître exactement vos noms, prénoms, qualités et demeure, pour le libelle du Certificat nominatif qui doit vous être délivré.

J'aurai l'honneur de vous prévenir dès que ce certificat pourra être mis à votre disposition par le Chef de la Division des Titres de la Compagnie.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président fondateur
FERD. DE LESSEPS

CXV. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

CXVI

PIETRO PALEOCAPA A FERDINANDO DI LESSEPS.

[. Settembre 1861].

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date du 14

CXVI. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

Septembre, par laquelle vous m'annoncez que j'ai été compris dans la liste des Membres fondateurs de la Compagnie du Canal de Suez et qu'il m'a été attribué « trois parts d'un millième dans le 10 % réservés sur les produits nets de l'entreprise aux personnes qui ont concouru à la réalisation ». Vous me demandez en même temps de vous faire connaître mon acceptation à cette répartition, afin de valoriser les droits de chaque titulaire. Je n'ai aucune objection à faire contre la répartition telle qu'elle a été fixé par vous, que j'accepte, mais il me semble qu'il serait désirable de mieux préciser dans le libelle des certificats nominatifs la quote-part assignée.

Je pense que les mots: trois part d'un millième dans le 10 % du produit net ne signifient autre chose que trois millièmes du 10 %. Mais la phrase telle quelle est conçue est d'une interprétation douteuse c'est à dire on pourrait croire que le millième du 10 % soit à diviser en plusieurs parties et qu'il ne me soit assigné que trois de ces parties. Si par exemple le millième du 10 % du produit net devait être divisé en 4 parties il ne me reviendrait sur le 10 % du produit net que $\frac{3}{4}$ d'un millième, au lieu de trois millièmes.

Je crois qu'il serait plus exact de dire que ma quote-part sera de trois millièmes d'un dixième du produit net, c'est à dire de trois dix millièmes du produit net total.

Je soumets cette observation à votre appréciation en vous priant d'en faire le cas que vous jugerez convenable dans la rédaction des certificats dont il s'agit.

J'ai l'honneur de vous transcrire les indications personnelles que vous me demandez.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments de la plus haute considération.

PALÉOCAPA PIERRE du feu Mario
Sénateur du Royaume d'Italie domicilié à Turin

À Mr. FERDINAND DE LESSEPS
*Président fondateur de la Compagnie
Universelle du Canal Maritime de Suez*
12. Rue Vendôme - Paris

CXVII

FERDINANDO DI LESSEPS A PIETRO PALEOCAPA.

Su carta intestata:

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL
MARITIME DE SUEZ: N. 34229.

Paris, le 11 Octobre 1861.

Monsieur et illustre ami,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 5 de ce mois, pour me transmettre avec votre acceptation vos observations sur le libellé de la Communication par laquelle je vous ai annoncé votre inscription sur la liste des Membres fondateurs de l'Entreprise. Ces remarques se trouvent très justes attendu que chaque action de fondateur est d'une part de un millième dans les dix pour cent réservés sur les produits nets de l'Entreprise. Il vous sera donc délivré trois de ces titres.

J'ai également reçu, accompagnée de votre pressante recommandation, la demande de M. l'ingénieur Charles Gabussi, tendant à obtenir un emploi dans les travaux de percement de l'Isthme de Suez et je me serais empressé de la prendre en considération si les besoins actuels du service m'avaient permis d'utiliser les connaissances de M. Gabussi; mais le personnel des ingénieurs est actuellement au complet. J'ai renvoyé à M. le directeur général des travaux la demande de M. Gabussi et vous pouvez être persuadé que le cas échéant il se fera un vrai plaisir de se rappeler de votre recommandé.

D'après ma proposition M. M. Renaud et de Fourcy, vos collègues dans le Conseil supérieur des travaux de la Compagnie, se sont entendus avec M. Tostain, inspecteur général des Ponts et chaussées de France, en vue de reconstituer le Conseil supérieur sous le titre de *Commission Consultative des Travaux* et dont les réunions seront mensuelles. Votre éloignement de Paris et l'état de votre santé ne vous permettant pas, à mon très grand regret, de participer régulièrement aux travaux de la dite Commission, je tiens essentiellement toutefois à ce que votre nom y figure à titre de Membre honoraire. Permettez moi donc de compter sur votre assentiment, dans la persuasion où je suis qu'après avoir prêté un concours actif et devoué à la Compagnie, vous désirerez rester

CXVII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

uni de coeur et d'intention à une Commission qu'est appelée à lui rendre encore les plus grands services.

Je prendrai les mesures nécessaires pour que vous soyez tenu au courant des travaux de la Commission.

Veuillez agréer, Monsieur et illustre ami, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le président
FERD. DE LESSEPS

J'aurai le plaisir de vous voir bientôt à Turin le 22 ou le 23 de ce mois. Je vous serai obligé, en remerciant M. le B. Ricasoli de lui faire remettre la lettre ci-jointe:

*A Monsieur PALEOCAPA - Ancien Ministre des Travaux Publics
à Turin.*

Minuta di risposta del Paleocapa:

Monsieur le Président,

Mon éloignement de Paris et le malheur dont j'ai été frappé me rendant désormais impossible de prendre une part active aux travaux de la Compagnie et d'assister aux réunions mensuelles de la Commission Consultative, je me tiens hautement honoré et j'accepte avec reconnaissance la qualité de Membre honoraire qu'il vous a plu de me conférer.

Agreez, Monsieur le président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

PALEOCAPA

CXVIII

EDOARDO GIOIA A

Port Said, 27-XII-1861.

Mon cher Monsieur,

Vous désirez vivement que je vous tienne au courant de ce qui se fait ici en exécution des ordres que vous avez donnés; je ne demande pas mieux

.CXVIII. - Copialettere Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

que de vous satisfaire, surtout si vous voulez bien me permettre de vous écrire officieusement; à ce compte je serais heureux de terminer toutes mes journées en causant avec vous.

Aujourd' hui au reçu de votre lettre y. N. 30 je suis allé chez M. Laroche, mais il n'était pas encore rentré à P. Saïd; je le regrette car, ne voyant nulle part aucune espèce de préparatif d'exécution d'un réservoir quelconque, je doute fort aussi que ces M.Ms. ne se soient pas préoccupés des mesures à prendre pour récueillir l'eau douce du Canal de Feldaphné.

Vous me parlez d'un réservoir de 150 m³, je pense qu'il sera à peine suffisant dans le cas où un accident très probable viendrait à empêcher l'alimentation journalière. — Il y a un moyen assez simple à mon avis d'exécuter cette oeuvre importante — et serait de creuser un bassin de 1.50 de profondeur et 100 mq. de surface, d'enfoncer des marroniers au perimètre, de former les parois et le fond avec des madriers, et enfin de calfater le tout à l'instar d'un pont de navire; mais la parole est à M. Laroche, et je vous assure qu'à peine entendue et vue par écrit je la porterai à la connaissance de M. Barellier en lui envoyant tous les matériaux et engins nécessaires pour la mise en exécution.

Je ne vous dirai rien de l'ilôt, vous en ayant parlé ce matin; j'ajouterais seulement qu'aujourd'hui on n'y a pas fait grande chose soit parce que la mer était un peu agitée soit parce que ce travail ne me paraît pas encore emmanché. M. Schmidt ne s'en tirera pas s'il ne suit pas vos conseils, s'il ne constitue pas 2 brigades d'ouvriers travaillant au moins la journée entière, si non la nuit, et ne perdant pas un temps précieux soit pour venir à terre aux heures des repas, soit pour lier et délier, amarrer et démarrer les bateaux à chaque suspension de travail. En outre puisque nous avons deux ouvriers anglais, reconnus capables pour ce montage, ce conviendrait-il pas, l'alignement étant donné, leur laisser un peu plus d'initiative en les surveillant et en mettant à leur disposition tous les moyens que nous avons? J'ai porté aujourd'hui à la connaissance de M. Schmidt le paragraphe de votre lettre qui parle des Dragues — vos paroles lui ont causé une émotion salutaire, car il s'est mis de suite en mouvement pour faire placer ces coques à la place indiquée; il en est temps encore mais il faut qu'il se dépêche car rien n'est fait à l'heure qu'il est, aucune Drague n'a quitté le bassin de l'Arsenal. Je vous le répète, mon cher Monsieur, Schmidt, à mon avis, a besoin d'entendre souvent votre parole pour conduire à bien la tâche très difficile qui lui incombe, et dont je crois, il ne mesure pas encore la grandeur; il a du courage, mais il est seul à l'oeuvre, car M. Franchetti n'est pas encore assez fort pour conduire son bureau et M. Monteil

ne le sera jamais assez pour conduire ses travaux. Parlez donc, mon cher Monsieur, si vous voulez qu'on arrive au but aussi de ce côté — que votre voix serve à éclairer la situation, car ce n'est pas l'intelligence qui leur manque, c'est la conscience de leur responsabilité.

Je termine par un confiteor, qui, je vous avoue, m'humilie au dernier point. J'ai retrouvé *moi même* les pièces de l'affaire Rémeraud que j'avais tant cherchées ce matin — j'ai fait faire une copie de l'ordre de service et je vous envoie le tout fort peu satisfait de moi même.

Vos caisses sont embarquées et partiront demain pour Damiette. Je m'occupe de votre grande barque sur le lac, je voudrais bien vous la faire installer moi-même à mon goût, mais je crains de ne plus me trouver ici en temps utile. Rien d'extraordinaire dans la correspondance.

En attendant que je vous serre la main bientôt, veuillez agréer l'expression de mon affectueux dévouement.

ED. GIOIA

CXIX

EDOARDO GIOIA A

Said, 27-XII-1861.
11 h. du soir.

Mon cher Monsieur,

Aujourd'hui dans le bassin de l'Arsenal le mouvement a été un peu plus actif que l'ordinaire. La coque N. 9 est partie et doit être déjà à la hauteur de la Drague 5 au grand désespoir du S. Bordillon qui peut être avait toujours espéré de ne pas être obligé de remplir les termes de son marché. Les dragues belges 16 et 17 se sont ébranlées à leur tour et prendront le large demain matin, suivies de près des N. 18 et 19. Les 14 et 15 sont encore ici mais j'espère les voir filer aussi au plus tôt car l'eau baisse toujours et peut être serait il prudent de changer de destination au N. 15 en l'envoyant dans le lac quitte à prolonger un peu son couloir. À propos du nouveaulement de toutes ces dragues, il y a un point sur lequel j'appelle votre attention. Je veux parler de l'installation d'un service très régulier pour approvisionner les ouvriers qu'y travaillent. M. Evrard est bien obligé par contrat de nourrir son monde, mai cette nourriture

ne doit pas lui coûter plus de 60 fr. (!) par mois et par homme à Port Saïd — ce que dépensent en plus les ouvriers belges dans nos cantines sera-t-il à notre charge? C'est une grosse question qu'on a laissé dormir jusqu'ici comme tant d'autres. En attendant supposons que M. Evrard augmente jusqu'à 80 ou 90 frs. le taux de la nourriture de ses ouvriers dans le lac. Si le service n'est pas presque minutieusement organisé, tout ce monde nous coûtera comme pour la passé des sommes folles c'est à dire 9 et 10 frs. par jour et par bouche. J'ai parlé de cela à M. Schmidt et l'ai engagé à prendre ses précautions, car ce serait une faute de montrer que notre organisation ne descend pas dans les détails.

On ne travaille pas à l'ilôt, la mer étant toujours assez agitée.

J'ai vu le chaland transporteur destiné au draguage à wagons, il est près à être lancé. J'espère qu'il remplira le but mais je crains que cet essai nous coûte cher c'est un vrai monument.

M. Laroche vient d'arriver et demain je m'empresserai de remplir auprès de lui la mission que vous m'avez confiée. Vous pensiez que nous serons tous installés à Damiette pour le 1^{er} jour de l'an; je le voudrais, mais je crains que ce sera difficile, car je voudrais me transporter en mars avec tout mon monde et tous mes papiers et rien n'est encore prêt. Je fais faire quelques caisses pour emballer mes cartons et à peine à peine je serais en mesure, je leverai le camp. A demain soir peut-être aurai-je de meilleures nouvelles à vous donner.

Veuillez agréer, mon cher Monsieur, les sentiments de ma sincère affection.

bien à vous: GIOIA

CXX

EDOARDO GIOIA A

P. Said, 29-XII-1861.

Mon cher Monsieur,

M. Mardon est arrivé ici hier au soir avec M.Mrs. de Suze et Lapéyre. Fort heureusement j'avais terminé le travail du personnel de façon que j'ai eu tout le temps pour lui faire les honneurs des chantiers qu'il a visité comme d'habitude en faisant partout et sur toutes choses une masse effrayante d'idées et de projets. Ce bon Schmidt en était littéralement étonné. En résumé il est

très content des hommes et des choses, et ne voit plus de grands obstacles à la bonne marche de l'entreprise. Il a trouvé que l'îlot ne marchait pas très vite, et que beaucoup de dragues étaient à Port Said. Mais il s'est tranquillisé en voyant les efforts très réels faits par Schmidt pour accomplir le programme que vous avez tracé.

M. Laröche étant enfin arrivé ici, je suis allé le voir pour remplir la mission que vous m'aviez donnée. Après une longue conversation, dans laquelle j'ai cru apercevoir que cette initiative de votre part ne l'aimait pas du tout, il m'a demandé de lui communiquer officiellement votre lettre relative au réservoir. Je l'ai fait en mon nom et j'attends sa réponse. Je vous donnerai de plus grands renseignements demain. En attendant, je vous demande la permission d'aller me coucher, étant extraordinairement fatigué.

Permettez moi de vous serrer bien affectueusement la main et croyez, votre tout dévoué

GIOIA

CXXI

EDOARDO GIOIA AL MINISTRO F. MENABREA.

Port Said, 3 Janvier 1862.

Monsieur le Ministre,

Les travaux du port militaire de la Spezia paraissent d'après les dernières publications devoir entrer dans la voie définitive d'exécution.

Cette question intéressant au plus haut degré tous ceux qui de près ou de loin ont à cœur l'avenir politique et industriel de notre patrie, j'ai pensé bien faire, Monsieur le Ministre, en cherchant d'en venir rapidement à une solution, [d'interesser au projet d'exécution des travaux M. Hardon dont la haute compétence en matière a déjà été expérimentée dans les ouvrages en cours] ⁽¹⁾ en Egypte. Lorsque je lui parlai de cette affaire, M. Hardon me répondit qu'il ne serait pas éloigné d'accepter l'entreprise des travaux du port de la Spezia s'ils devaient s'exécuter en régie.

Je m'empresse, Monsieur le Ministre, de porter à votre connaissance ce nouvel élément de solution dont le caractère sérieux et pratique n'échappera

CXXI. - Copialettere Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

(1) Brano integrato a senso, data la quasi illeggibilità.

sans doute point à la haute appréciation de votre Excellence. Si, comme je l'espère, Monsieur le Ministre la proposition que j'ai l'honneur de soumettre à votre Excellence, vous paraît digne de fixer votre attention, je crois devoir ajouter que M. Hardon sera de retour à Paris vers la fin de ce mois, et qu'il se tiendra à la disposition de votre Excellence pour recevoir les ouvertures qu'elle jugerait à propos de lui faire faire au sujet de l'œuvre importante dont il s'agit.

Je suis, avec le plus profond respect, Monsieur le Ministre, de Votre Excellence le très humble et très obéissant serviteur.

G.

Ing. secrétaire général
de l'Entreprise des Travaux du Canal de Suez

CXXII

EDOARDO GIOIA ALL' INGEGNERE IN CAPO SCIAMA.

P. Said, 10 Janvier 1862.

Mon cher Monsieur,

Rien d'intéressant dans le courrier depuis votre départ et rien de nouveau ici, si ce n'est ce soir l'arrivée de M. de Lesseps accompagné par M.Mrs. Voisin Laroche et Aubert Roche.

M. de Lesseps m'ayant fait appeler, j'ai été assez stupefait en voyant ces Messieurs me tomber dessus avec un ensemble touchant parce que:

1^o Deux cloisons ordonnées par M. Chambard dans son nouveau chalet n'avaient pas été faites.

2^o La grande maison de l'Iman dans le village arabe menace de tomber à la mer par suite de la non exécution de défenses depuis longtemps indiquées par M. Laroche.

3^o Enfin parce que le S.r Franchetti s'était permis d'écrire au très haut et puissant Monsieur Laroche une lettre de service. Ce dernier ajoutant qu'il était intolérable d'avoir à correspondre avec un Monsieur dont il ne pouvait

accepter la signature et que d'autre part ne s'entendait nullement aux travaux.

Le coup était assez solide; assaisonné par beaucoup de *voilà*, dans l'intervalle desquels votre noble ami M. V. disait à M. de Lesseps: « Vous comprenez *maintenant* comment le caractère s'aigrit à ce pauvre Laroche » et ce dernier: « A Monsieur de L. si nous avions la force dans les mains tout cela n'arriverait pas » etc.

Cette affaire pour laquelle il n'y avait pas de quoi fouetter un chat devenait assez grave — on parlait d'établir une pénalité pour celui qui n'exécutait pas les ordres etc. La dessus je pris la parole de la voix la plus calme que j'ai pu trouver dans mes souvenirs d'homme bien élevé et je dis: que probablement ces M.Mrs. n'étaient pas tout à fait bien renseignés, que puisqu'on voulait faire de ces choses une règle de conduite par nous adoptée, je désirerais prendre des renseignements avant de répondre etc.

Ce soir j'ai couru à droite et à gauche chez Sido, L. Hoste, Franchetti et *tutti quanti* et j'ai découvert: 1^o Que les cloisons n'avaient pas été faites parce que l'ordre n'avait pas été donné. 2^o Que tous les ordres de M. Laroche relatifs à la maison arabe avaient été exécutés, que si elle s'en allait à l'eau s'était parce que le Mondir Laroche n'avait pas jugé convenable de la faire enlever et s'était amusé à faire planter des pilotis que l'eau emportait au fur et à mesure. 3^o Que la chaux employée aux enduits des ateliers était avariée et incapable de servir aux maisons mobiles (?) (j'avais oublié le grief). Que si le M. Franchetti s'était permis d'écrire à son bureau voisin s'était parce que M. Schmidt l'avait accredité et surtout parce que Monteil est malade. Demain l'occasion se presentera; sans doute et mon ami Laroche n'a qu'à bien se tenir. Voila bien de petites histoires, mon cher Monsieur Sciama, dans notre grande affaire — elles seraient ridicules si elles ne peinaient pas les petites têtes d'où elles sortent. Demain M. de L. vient voir l'ilôt (si la mer le permettra) et la drague 14 — j'ai mis tout le monde sans dessus dessous pour remonter cette nuit la tremie qu'on était en train de démolir. J'ai fait une charge à fond de train dans les chantiers de Schmidt (comme si j'y étais encore) — on travaillera cette nuit et je vous réponds que demain à 10 h. on marchera.

Je vous serre très affectueusement la main mon cher M. Sciama. Je me prépare à partir dimanche matin, mais je vois que ce ne sera que pour le soir, ces M.Mrs. s'embarquant pour Kantara vers midi dimanche.

bien à vous

GIOIA

CXXIII

L'ING. EDOARDO GIOIA AL MINISTRO MENABREA.

Damiette, 6 Février 1862.

Mon général,

Dans ma lettre du 21 Décembre dernier j'avais l'honneur de vous annoncer un second rapport sur les travaux du Canal de Suez, rapport que des circonstances indépendantes de ma volonté m'ont fait retarder de vous envoyer jusqu'ici. J'attendais le résultat des luttes qui avaient lieu entre la Compagnie et l'Entreprise, et qui n'ont eu une solution provisoire qu'il y a peu de temps comme vous le verrez, si vos nombreuses occupations vous laissent le loisir de jeter un coup d'œil sur mon travail.

Le récit de ces luttes vous paraîtra sans doute assez ennuyeux, mais j'ai été amené à vous le décrire pour vous donner une idée nette de la situation. Mon récit porte peut-être une peu l'empreinte des passions qui nous ont animées dans les moments les plus orageux des discussions; mais j'espère que votre indulgence saura faire la part des sentiments que j'éprouve encore à si peu de distance des événements.

Vous serez sans doute étonné après la lecture d'un semblable document que je sois resté au service de la Compagnie, malgré l'importance du poste qui m'est confié. Plusieurs raisons m'y ont déterminé; d'abord l'attachement que j'ai contracté pour une œuvre à laquelle je me suis tout entier consacré de ses premiers pas; ensuite le désir de ne pas refuser mon concours qui m'était loyalement demandé et qu'on a bien voulu me dire nécessaire, quoique je n'aie pas dissimulé ma désapprobation des récentes combinaisons. Un refus de concours en un moment aussi critique que celui-ci eût été d'un mauvais exemple, et de ma part plus que de tout autre. Finalement, je voulais être présent aux résultats d'études que j'avais acheminées et dirigées sur un des points les plus intéressants des travaux, c'est à dire, sur la question du dragage.

Ces trois raisons m'on déterminé à accepter la place de Ingénieur chef d'une des divisions des travaux et à refuser celle de secrétaire général de la Compagnie qui m'avait été tout d'abord offerte, mais qui devenait purement bureaucratique dans la nouvelle combinaison.

En acceptant cette position, je n'ai pourtant pas dissimulé à mes chefs que je ne croyais pas pouvoir la garder longtemps. Aussitôt que mon concours ne

sera plus indispensable et que j'aurais recolté dans la place d'ingénieur chef de division toute la moisson de connaissances et d'expérience qu'on peut en tirer, je compte rentrer en Italie et me consacrer tout entier à quelque oeuvre plus immédiatement utile à mon pays. En même temps que j'ai l'honneur de vous envoyer mon rapport, je vous demande la permission d'en adresser une copie à Monsieur le Comm. Peruzzi, votre collègue à l'Intérieur, qui l'année passée à bien voulu me faire demander quelques renseignements sur nos travaux. Il est inutile, Mon Général de vous faire remarquer que le caractère pour ainsi dire confidentiel de ce rapport est incompatible avec toute idée de publicité; j'oserais même vous prier d'user d'une certaine réserve à en faire l'objet de communication personnelle.

Agreez, etc.

CXXIV

EDOARDO GIOIA ALL' ING. J. ALBERT.

Damiette, 12 Mars 1862.

Mon cher Monsieur Albert,

Permettez moi tout d'abord de vous remercier très affectueusement de votre bonne lettre du mois dernier. Malgré tout le temps que j'ai dû laisser passer sans y répondre, je n'ai pas oublié la vive impression de plaisir qu'elle m'a fait. Cela vous étonnera peut-être après en rapprochant votre date et la mienne. mais croyez-moi cela n'a rien à y faire. Le souvenir de votre bienveillance et mon affection pour vous ont supporté un bien plus long silence et sont aujourd'hui aussi bien portant que l'année dernière à pareille époque. Vous me demandez comment je me trouve dans ma nouvelle position ce que j'y fais etc.

Il me serait facile de me résumer, et le mot ne manque pas au bout de ma plume, mais cela ne vous amuserait guère. Je commencerai donc par le commencement.

Je ne dois pas vous cacher que l'ordre de Service qui me nommait Secrétaire général et qui est tombé sur moi à Port-Saïd comme une bombe m'a surpris et vivement contrarié et cela s'explique.

J'avais enfin quitté le Caire où M. Nepuen avait eu la singulière idée de me confiner pour y veiller soi disant de grands intérêts. Qui ne se sont jamais

révélés à moi que sous la forme de riz, paille, foin, acheté — et depuis douze mois à peine je dirigeais les Ateliers de Port Saïd, où si j'y n'étais peut-être pas à ma place, j'étais au moins dans mon élément. La tâche était assez lourde car j'avais ramassé un héritage passablement délabré, mais enfin le premier moment difficile était passé, et, fatuité à part, il me semblait que l'avenir n'était pas trop accablant, car animé de cette activité que vous me connaissez, on commençait à s'ébranler un peu de tous les côtés, on paraissait entreprendre une voie plus régulière et plus rapide. Laroche même, le terrible Savoyard se faisait et signait mes pièces. Mais je m'arrête, car, Dieu me pardonnera, je crois que je fais mon éloge, et certes aujourd'hui rien ne le justifie.

Je disais donc que je commençais à peine à vivre de cette bonne vie dévorante et active du Chantier, quand je reçus l'ordre de remettre le service à M. Schmidt et de prendre les fonctions de ma nouvelle position.

M. Schmidt était peut-être le seul capable de sauver la situation la plus difficile de l'entreprise (car le noeud gordien est là) que j'avais l'occasion d'une haute école administrative, qu'il fallait ne pas la manquer en attendant qu'une nouvelle occasion me ramène dans mon élément naturel de chantier.

J'acceptais le titre ronflant et me mis en demeure de savoir ce que pouvait être au fond un Secrétaire Général dans une Entreprise qui devait être et rester une affaire industrielle et point administrative.

Mes débuts ne furent pas heureux, je dois le constater; toutes ces paperasses, au milieu desquelles M. Sciama m'avait laissé tout seul, me produisirent un tel agacement nerveux, je voyais tant de temps perdu par tout ce monde qui écrit journallement des montagnes de lettres, que je me mis en devoir de taper dessus vigoureusement en leur conseillant de travailler plus et écrire moins qu'on ne le faisait. Mes conseils ne furent pas du goût de tout le monde, car M. Sciama me fit comprendre qu'il fallait mettre des gants et ne pas trop demander à la fois. En effet je m'étais trompé. Quand on entre dans la voie administrative il faut aller jusqu'au bout; aujourd'hui nous y sommes [nous ne vous quittons plus et il est alors plus logique de poursuivre dans la voie qu'on a choisie dans le but de mener à bien le travail. D'autre part est-ce que on aurait dû étudier d'avantage l'organisation que devait suivre] (1) l'entreprise pour sortir du désordre qui se produit inévitablement dans l'installation des grandes œuvres? C'est possible. Dant tous les cas je crains que cela ne soit ma faute et je redoute même, si on n'y prend garde, que dans un temps plus ou moins long notre initiation, notre indépendance vis à vis de la Com-

(1) Brano integrato a senso, data la quasi illeggibilità.

pagnie et tout le reste ne soit étouffé dans une immense montagne de papiers. En attendant comme je vous le disais nous nous organisons.

M. Sciama court les chantiers, pousse les travaux et les travailleurs, qui marchent incessamment aussi loin que possible — moi ici cloué à ma table j'écoule toutes les affaires qui se présentent soit avec la Cie soit avec les autres, et quand une affaire de principe arrive sur le tapis, je l'étudie, fais un projet de solution et je l'envoie à M. Sciama qui n'a plus qu'à décréter pour le oui ou le non. Voilà de quelle façon j'ai compris mon rôle. Dieu veuille qu'il ne dure que le temps nécessaire pour bien me pénétrer des rouages administratifs qui se montent pour les connaître suffisamment pour ne les appliquer ensuite que dans les limites du strict nécessaire. Mais voici cinq pages occupées par ma petite personne c'en est trop pour Dieu même après une année entière de silence. Passons donc à des sujets plus intéressants.

Deux grandes individualités se font jour en ce moment dans l'Entreprise M. Sciama e M. Angot. Je ne parle pas de M. Alfred car il est haut placé et n'intervient que dans les grandes occasions. À Paris vous n'avez pas été longtemps sans vous apercevoir que ces deux individualités qui ne peuvent se confondre ne tarderaient pas à ses heurter. M. Sciama par nature plus encore que par élection est Entreprise d'un bout à l'autre, M. Angot lui par ses actes, par ses antécédents, par l'appui qui lui donne quand même M. de Lesseps est tout entier Compagnie, il est bien l'intendant Général de l'Entreprise, mais il n'entend pas être son employé — son drapeau c'est la compagnie; si vous lui faites observer (ce qui arrive souvent) que telle chose ne va pas, que tel service n'arrive pas, *illoco* il écrit deux mètres carrés de papier à lettre à Mr. Voisin et à M. de Lesseps disant qu'on l'entrave dans sa marche, qu'on lui manque de respect, qu'on oublie ses décorations, ses cheveux blancs, sa haute expérience etc., etc. et M. de Lesseps d'approuver le tout; de là des conférences, des décrets, des ordres de service et tout le diable et son train. Je n'entre pas dans les détails que vous devez connaître, je me résume seulement et vous affirme qu'à mon avis cela ne peut durer longtemps, car, ma parole d'honneur, tout cela coûte beaucoup d'argent; les trois services de l'intendance coûtent 600.000 frs. Je ne vous parlerai pas longuement de M. Schmidt, c'est à mon avis un chef d'atelier de premier ordre qui sera parfait quand il aura compris la nature toute spéciale des circonstances qui l'entourent et la grande responsabilité qui pèse sur lui.

Me voici au but de ma lettre et je ne vous ai encore rien dit du travail qu'on fait ici pour donner nos comptes au 31 Décembre dernier. Dites, je vous prie, à M. votre frère que tout le monde ici, bureau Central et Comptabilité

<p align="center">COMPAGNIE UNIVERSELLE</p> <p align="center">CANAL MARITIME DE SUEZ</p> <p align="center">VERSEMENT</p> <p>De 50 Francs par Action</p> <p>A-echèque sur le montant des Actions souscrites</p> <p>N° du Récipiendaire: [REDACTED]</p> <p>Nom d'Actions souscrites: [REDACTED]</p> <p>Summe versée: [REDACTED]</p> <p>Mme: [REDACTED]</p> <p>Batiment: [REDACTED]</p> <p>Professeur: [REDACTED]</p> <p>Comptable: [REDACTED]</p> <p><i>S. souffrejui. reconnus avec reu de M. (1)</i></p> <p>Le somme de [REDACTED] à raison de 50 francs par action de ma franchise donnée, sur ordre de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez pour la première fois.</p> <p align="right">A. * 1889</p> <p align="center"><small>(1) Inscrire les Noms, Prénoms, Professions et Demeures. Note. — Le présent sera échangé contre un Récipiendaire précédent nominatif, délivré par la Compagnie après la répartition définitive des Actions.</small></p> <p align="center">(Pièce N° 3.)</p>	<p align="center">COMPAGNIE UNIVERSELLE</p> <p align="center">CANAL MARITIME DE SUEZ</p> <p align="center">VERSEMENT DE 50 FR. PAR ACTION</p> <p align="center">A-COMPTÉ SUR LE MONTANT DES ACTIONS SOUSCRITES</p> <p align="center">N° DU RÉCIPÉSSE</p> <p align="center"><i>S. souffrejui. reconnus avec reu de M. (1)</i></p> <p align="center">Le somme de [REDACTED] à raison de 50 francs par action de ma franchise donnée, sur ordre de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez pour la première fois.</p> <p align="right">A. * 1889</p> <p align="center"><small>(1) Inscrire les Noms, Prénoms, Professions et Demeures. Note. — Le présent sera échangé contre un Récipiendaire précédent nominatif, délivré par la Compagnie après la répartition définitive des Actions.</small></p> <p align="center">(Pièce N° 3.)</p>	<p align="center">COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ</p> <p align="center">DÉCLARATION DE SOUSCRIPTION.</p> <p align="center">N° de la souscription: [REDACTED]</p> <p align="center">(1) Nom, Prénom. (2) Profession. (3) Demeure.</p> <p align="center">Il est expressément mentionné que la somme charge et taxes.</p> <p align="center">Je soussigné (1) (2) demeurant à (3) déclare avoir pris connaissance des statuts de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez et souhaiter à actions de cinq cent francs de ladite Société, en effectuant ce jour, à valoir sur le montant desdites actions, le versement d'un a-compte de cinquante francs par action, soit d'une somme de</p> <p align="center">Je déclare, en outre, me soumettre à toute réduction sur le chiffre de la présente souscription, dans la répartition des actions qui aura lieu lors de la constitution définitive de la Société, et me conformer, pour le complément du montant des actions qui me seront attribuées, aux décisions qui seront prises ultérieurement.</p> <p align="center">A. * 1889</p> <p align="center">Signature du Souscripteur,</p> <p align="center">[REDACTED]</p> <p align="center">(Pièce N° 2.)</p>
---	--	---

PRIMO MODULO DI SOTTOSCRIZIONE ALLE AZIONI DEL CANALE DI SUEZ.

Centrale, travaille à ces comptes nuit et jour que nous arriverons à l'heure d'eux, que nous montrerons encore une fois que les hommes forts et de bonne volonté sont de l'entreprise, et ajoutez, s'il vous plaît, qu'il faut avoir du p. a. c. (¹) pour résister aux milles misères qui nous plaît M.M.s. de la Compagnie pour nous nous empêcher d'arriver à M.M.r Magrau, Pascal e tutti quanti sont furieux de ce que M. de Lesseps dans sa dernière tournée qu'il fait en ce moment a dit ici que le seul bon travail était celui de notre comptabilité retrospective et qu'il fallait quitter leur absurde liquidation et venir à notre école — ils nous aident d'une drôle de manière en refusant de nous rendre nos pièces, etc.; mais ne craignez rien, nous arriverons.

J'aurais l'honneur d'adresser à M. Alph. Hardon par le prochain courrier le rapport sur l'Entreprise que j'envoie à M. le Ministre de la marine d'Italie; il paraît que la demande des travaux de la Spezia que j'ai adressée au Gouvernement Italien au nom de M. Hardon est arrivée deux jours trop tard; malgré cela je ne désespère pas encore; j'écrirai demain à M. votre frère à ce sujet.

Maintenant la suite au prochain numéro. En attendant je vous serre affectueusement les mains et vous prie de me conserver votre amitié. Veuillez être auprès de M.r votre frère l'interprète de mon sincère dévouement et saluer cordialement M.M.rs Garcet, Lapeire, de Suze, Conturio, Martin et tutti quanti.

bien à vous

ED. GIOIA

(¹) p. a. c. = plomb au crâne.

CXXV

EDOARDO GIOIA AL MINISTRO F. MENABREA.

Damiette (Egypte), 12 Mars 1862.

Monsieur le Ministre,

La bienveillance dont vous m'avez honoré en plus d'une circonstance, et dont je garde un souvenir plein de gratitude m'a encouragé à vous adresser la lettre ci-jointe sur l'Entreprise du Canal de Suez et la carte topographique de l'Isthme.

M. de Lesseps, qui a bien voulu s'associer à cette idée, me fait espérer

CXXV. - Copialettere Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

que ma communication a chance d'être favorablement accueillie par vous. Sans oser compter sur un pareil résultat, je serais heureux d'apprendre que votre Excellence a trouvé quelque intérêt à la lecture de ce travail d'un de ses anciens disciples.

Je saisirai cette occasion pour renouveler à Votre Excellence l'expression de mes sentiments de profond respect avec lesquels je suis

de Votre Excellence
le très humble et très obéissant Serviteur
ED. GIOIA

*A Son Excellence Monsieur MENABREA
Ministre de la Marine du Royaume d'Italie - Turin.*

CXXVI

EDOARDO GIOIA [A F. DI LESSEPS].

Damiette, 14 Mars 1862.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie de la lettre que j'adresse ce jour à M. le Ministre de la Marine d'Italie sur les travaux du Canal de Suez. Je n'ose me flatter d'avoir rempli à votre satisfaction le but que je me suis proposé, ne me faisant pas illusions sur l'imperfection de ce travail que vous avez bien voulu juger avec votre indulgence habituelle. J'espère néanmoins que tel qu'il est M. Menabrea prendra quelque intérêt à la lecture et qu'il y puisera des notions suffisamment exactes sur la grande oeuvre à laquelle vous avez si glorieusement attaché votre nom.

Veuillez agréer, je vous prie, Monsieur le président, l'expression de mon respectueux dévouement avec lequel j'ai l'honneur d'être.

Votre très humble et obéissant serviteur

ED. GIOIA

CXXVII

IL MINISTRO MENABREA ALL' ING. EDOARDO GIOIA.

Turin, 25 Avril 1862.

Monsieur l'Ingénieur,

J'ai reçu votre lettre et l'intéressant rapport que vous avez eu la bonté de m'adresser au sujet des travaux du Canal de l'isthme de Suez.

Cet écrit contenait des informations si importantes sur la marche de ces travaux que je n'ai pas cru faire chose indiscrete en le livrant à la publicité, d'autant plus que Mr. Lesseps m'avait parlé de la manière la plus flatteuse pour vous. La « Gazzetta Ufficiale del Regno » a donc publié votre lettre et votre Rapport qu'ont été accueillis avec beaucoup de faveur. Je regrette de ne m'être plus trouvé au Ministère lorsque votre écrit m'est parvenu; mais quoi qu'il en soit, j'espère que le Gouvernement n'oubliera pas qu'il y a eu en Egypte un des nos compatriotes qui se distingue et dont le nom s'unira à ceux de ces hommes courageux qu'ont entrepris une des plus grandes œuvres de la Civilisation Moderne.

Agréez, Monsieur l'ingénieur l'expression de mes sentiments affectueux de votre tout dévoué serviteur

MENABREA

CXXVII. - Archivio del Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CXXVIII

EDOARDO GIOIA AL GEN. [MENABREA].

El Guisr, 18 Mai 1862.

Mon Général,

J'ai reçus la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 25 Avril dernier pour m'accuser réception de mon rapport sur les Travaux du Canal,

CXXVIII. - Copialettere Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

et je viens vous remercier de tout ce que vous avez bien voulu me dire de flatteur et de bienveillant à ce sujet.

Dans votre indulgence vous avez jugé mon travail digne des honneurs de la publicité; je ne vous cacherai point, mon Général, que cet honneur m'aurait effrayé si vous n'aviez eur la bonté de me rassurer à l'avance en me disant que mes appréciations n'avaient pas été accueillies avec trop de défaveur; votre propre suffrage m'est d'ailleurs trop précieux pour que je me préoccupe moins des critiques qui pourraient venir d'autre part.

Il est probable, mon Général, que depuis la réception de ma lettre vous avez eu des nouvelles plus fraîches de nos travaux par l'intermédiaire de M. Nepuen qui est rentré en Europe après avoir quitté l'Entreprise et qui a dû passer par Turin. — Vous n'ignorez pas tout le cas que je fais des talents de M. Nepuen auxquels vous savez du reste vous même rendre la justice qu'ils méritent, aussi j'ai regretté à plus d'un titre que l'Entreprise ait cru devoir renoncer au concours de cet ingénieur. L'idée de M. Nepuen était d'imprimer à l'ensemble de cette affaire un caractère industriel, que pour ma part je ne crois pas incompatible avec les principes généraux de l'administration. Cette tendance qui avait peut-être chez M. Nepuen quelque chose de trop individuel a dû céder devant la nécessité d'une centralisation administrative plus accentuée, et le besoin d'une communauté d'action plus intime entre l'Entreprise et la Cie. Je me hâte d'ajouter, et vous le savez déjà, que les hommes nouveaux placés depuis 8 mois à la tête de cette nouvelle administration sont capables à tous égards de lui faire porter les fruits qu'on en attend.

Vous m'avez appris, mon général, que ma lettre ne vous avait plus trouvé au ministère. Je le regrette non pas au point de vue de mon administration, elle s'adressant moins au Ministre qu'à l'éminent Ingénieur notre maître, mais parce que votre présence dans le Conseil de la Couronne était pour tout Italien une sérieuse garantie que le programme laborieux de notre réorganisation serait entièrement accompli; aussi suis-je convaincu que la nécessité même des choses vous ramènera malgré tout et prochainement à votre poste.

Il y a des hommes naturellement faits pour les situations difficiles d'une grande nation sans leur concours elles ne saurient aboutir à bien; vous êtes de ce nombre.

Agréez, mon Général, l'expression sincère de mon respectueux dévouement

ED. GIOIA

CXXIX

EDOARDO GIOIA AL GEN. [MENABREA].



Damiette, 27 Mai 1862.

Mon Général,

Je rentre de tournée à l'instant même et je trouve à Damiette le pli qui m'a apporté la nouvelle inattendue de la haute faveur dont je viens d'être l'objet, et que je dois à votre bienveillante intervention. A vous, mon général, l'expression de mes sentiments de vive et profonde reconnaissance. Je me sens tout ému de me voir, jeune encore, honoré d'une distinction que d'autres ambitionnent comme le couronnement d'une carrière bien remplie; aussi je ne puis voir dans la décision de S. M. qu'une manifestation éclatante de ses sympathies pour l'avenir de l'oeuvre à laquelle je suis ainsi doublement heureux d'avoir voué mon concours. Ce qu'il ne m'est pas encore permis de considérer comme une récompense je suis fier de l'accepter comme un témoignage d'encouragement à persévérer dans mes efforts à bien faire. A ce titre je crois pouvoir vous affirmer, mon Général, que je ne faillirai pas aux intentions de sa Majesté. Oserai-je vous prier de vouloir bien en donner l'assurance à sa Majesté et déposer à ses pieds l'hommage de ma respectueuse gratitude?

Pour vous, mon Général, vous avez ajouté un nouveau et bien précieux titre à ma reconnaissance et je n'ai pas besoin de vous dire qu'il restera gravé dans mon coeur en caractères ineffaçables.

Veuillez etc.

G.

CXXIX. - Copialettere Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CXXX

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 25 Ottobre 1862

Carissimo amico,

Lesseps è passato per Torino uno o due giorni prima che io ricevessi la vostra lettera del 14 corr. Venne a salutarmi, e mi disse che aveva dapprima

intenzione di fermarsi qui un paio di giorni, ma che aveva poi dovuto mutar pensiero per l'avviso che gli era stato dato dell'anticipato ritorno del Vicerè in Egitto. Mi domandò le vostre nuove con gran premura, e mi incaricò di mandarvi cordiali saluti. Egli è sempre egualmente energico e si mostra egualmente sicuro non solo dell'infallibile riuscita della sua grande impresa, nel che io sono perfettamente d'accordo, ma ancora di un esito tanto sollecito di essa, che non è punto nelle mie convinzioni e che dubito forte lo sia nell'animo intimo di lui. Queste mie parole, ne son certo, vi faranno esclamare: «Eccolo qui col suo solito pessimismo»!

Ed io dico a voi «Eccolo qua col solito suo ottimismo». E non mi par di aver torto quando veggo che codesto ottimismo fa che voi mi attribuiate pronostici molto diversi da quelli che ho fatto e faccio pur tuttavia. Io non mi sono mai sognato di dire che disperavo che in vita mia si compiesse un piccolo canale di comunicazione che bastasse a confondere un po' d'acqua del Mediterraneo con un po' di quella del mar Rosso e a far che vengano ad incontrarsi alcuni pesciolini dell'uno e dell'altro mare; quello che ho detto è che disperavo che il grande canale di navigazione fra Porto-Said e Suez fosse compiuto e ne fosse assicurata la transibilità ai grandi navigli di commercio e di guerra, o diciam pure soltanto ai primi, innanzi che io andassi al numero dei più. E quanto avvenne dappoi e lo stato attual delle cose, lungi dal farmi mutar opinione mi vi confermano ognora più. Dirò anzi che il già fatto e quel che si sta facendo mi persuadono che io aveva ragione quando andava insistendo che non bisognava fare pronostici troppo avventati sulla facilità dell'esecuzione del lavoro, sulla sollecitudine con cui avrebbe potuto condursi e sulle spese che si presagivano e si vorrebbe ancor presagire molto meno gravi di quelle che il fatto dimostrerà. E credetelo pure, mio caro amico, che cotesti esagerati pronostici e quelle continue contraddizioni a cui per giustificare i pronostici stessi, allegando futili pretesti sono costretti i direttori della grand'opera, possono farle un gran torto e metterla quasi a cimento, non per chi, come son io e come siete voi, ha la più intima convinzione che dessa più presto o più tardi verrà indubbiamente a compimento, perchè opera di universal utilità, reclamata dalla civiltà dei popoli d'Asia e d'Europa, ma per coloro dall'animo dei quali sorgerà lo sconforto vedendo fallire tutte le belle previsioni che si son fatte rispetto al tempo e crescere gradatamente le spese, aspettando troppo lungamente che venga il momento di trarne qualche profitto. Voi non dovreste certo aver dimenticato che il grande Canale doveva compiersi nel sesto anno di lavoro, e forse nel quinto, e che la rigola doveva esser compiuta tutt'al più in due anni. Or sono sei anni che i lavori si sono intrapresi, e di anno in anno

si è andato dicendo che la rigola sarà compiuta nell'anno venturo. Poco tempo fa si diceva che essa arriverà fino al lago di Timsah, compiendosi il taglio dell'altipiano di El-Guisr per la fine di ottobre; or si dice che questo compimento per alcune circostanze non potrà aver luogo che per la metà di novembre. Si esprime però la sicurezza che proseguendo a lavorare con attività e con gran forza, nella campagna del 1863 si finirà l'apertura delle rigole dal lago Timsah a Suez, e quindi si saranno così messi in comunicazione i due mari non solo, ma si sarà da una parte, condotto sino a Suez il canale d'acqua dolce navigabile e dall'altra parte si sarà eseguita una condotta di acqua potabile da Timsah sino a Porto-Said, onde dissetare di codesta parte i lavoratori e la città di Said.

Quand'anche queste previsioni si verificassero, capite bene, che non si sarà fatto in sette anni ciò che si sperava di fare in due. E volendo pure tener conto delle contrarietà che anno ritardato i lavori dei primi anni (contrarietà delle quali io sono sempre andato gridando che bisognava tener conto prima di promettere), confesserete che la differenza è così grande che non può a meno di fare un'impressione di cui gli amici dell'opera si dorranno e i nemici avranno gran compiacenza. Ma ciò che voglio confessarvi, malgrado i rimproveri che me ne farete, si è: che non credo punto possibile che si riesca a fare, non solo in tutta la campagna di più efficace operosità, ma dirò anzi in tutto l'anno 1863 tutti quei lavori che, come di sopra ho accennato, si dice di voler compiere. E credo che se il figlio di Lesseps vuole aspettare codesto compimento per tornare in Europa egli s'illude a partito sperando di mettersi in viaggio la primavera ventura. Ma forse troverà anch'egli, come al solito, pretesti per dire che si frapposero ostacoli imprevedibili, ma che malgrado ciò egli abbandonava l'Egitto con la piena confidenza che il prossimo esito sarebbe in brevissimo tempo raggiunto. Codesta facilità di premesse è tanto più da riprovarsi, quanto si è poi costretti, dando ragguaglio dello stato attuale dell'impresa, ad espor cose che fanno apertamente ai pugni coi garantiti successi. Vedete per esempio nell'ultimo fascicolo del periodico dell'Istmo, per non dire di altri, accennato che si è appena compiuto lo studio del tracciato di una rettificazione della linea al Sud di Kemtara; il che vuol dire che si è lunghi dall'essere tanto vicini a compiere il canale fino a Timsah da poter sperare che tale compimento, insieme al perfezionamento del profondissimo cavo di El-Guisr distendendone di più le scarpe, possa venire effettuato in un mese o poco più. Vedete altresì che si parla di un nuovo studio molto avanzato per rettificare la linea del canale a Toussum verso il Sérapaeum. Avrete inoltre veduto che si parla della scoperta di un banco di roccia all'ingresso del lago Timsah, la cui esistenza non si nega ma si vor-

rebbe far credere di poca importanza, come se un taglio di roccia che dovrà poi profondirsi fino ad otto metri sotto il livello del mare fosse cosa da non tener conto. Il che conferma quel che ho detto chiaramente anche a Lesseps più di cinque anni fa, cioè che avrebbe convenuto fare scandagli molto frequenti. Si disse di averli fatti, ma lo scoprì adesso inopinatamente un banco di roccia mi par che provi il contrario.

Ma non volendo insistere di più su codesti tanto imperfetti ragguagli, domando io: a chi si potrà far credere che, ammesso pure il piccolo canale si compia perfettamente da Porto-Said fino al lago Timsah per la metà di novembre, si possa nella seguente campagna, o diciam pure nell'anno intiero seguente, compiere il resto della rigola da Timsah a Suez per la lunghezza di 70 chilometri, ed eseguire di più nell'anno stesso 70 chilometri di canal navigabile d'acqua dolce da Timsah alla stesa città di Suez? E ciò senza tener conto dell'acquedotto dallo stesso lago Timsah al Porto-Said; acquedotto che, se come mi par conveniente, si vorrà eseguire mediante tubi di condotta per non perdere l'acqua nelle sabbie, potrà farsi facilmente, cioè senza ritardo, purchè si diano in tempo le ordinazioni dei tubi. È verissimo che fra Timsah e Suez vi sono depressioni grandissime, e principalmente quella dei Laghi Amari, che non ha lunghezza minore di 40 chilometri. Ma vi è pure il rialzo del Sérapeum che si alza sopra il livello del mare più che otto metri ed ha una estensione di chilometri 10. Oltrechè sarà cagione di assai grave lavoro il canal navigabile di acqua dolce, il quale appunto perchè attraversa una pianura bassa bisognerà contenerlo entro argini, e questi fare assai grossi e dar loro scarpe assai dolci, onde non avvenga quello che è purtroppo succeduto nel grande canale che porta l'acqua del Nilo a Timsah, dove, per aver voluto risparmiare nella grossezza degli argini e nella declività delle scarpe del cavo, le acque grosse del Nilo hanno recato danni gravissimi, per riparare ai quali bisogna ora distrarre per non poco tempo una buona parte dei lavoratori delle rigole fra i due mari, senza di che si arrischierebbe di veder presto interrotta la tanto importante navigazione del canale di acqua dolce. Quantunque non mi sia dato, non potendo tracciare un profilo nè scrivere calcoli, di fare a mente un conto se non di larga approssimazione, tuttavolta, avuto riguardo alle cose or dette sul profondo scavo, converrà contenere il canal navigabile di acqua dolce fra Timsah e Suez, ed alle riparazioni che converrà fare al profilo di quella parte dello stesso canale navigabile d'acqua dolce che arriva già a Timsah, io non credo andare molto lunghi dal vero calcolando a dodici milioni di metri cubi i movimenti di terra che si esigono dai lavori che si promette dar compiuti nella vegnente campagna. E siccome si vede la impossibilità di eseguir tanto lavoro con soli 25 mila fellahs

(che di più non si riuscì ad averne finora) si dice poter sperare che nella campagna ventura se ne avranno 40 mila.

Su che si fondi codesta speranza non so bene, ma mi par certo ch'è ci vorrà qualche tempo per riuscire ad accrescere fino a così ingente misura la forza dei lavoratori. Ad ogni modo voglio supporre che dopo qualche tempo si riesca a portare le comandate (corvées) a un numero così forte. È però evidente che sarà ben lungi che un tal numero lavori tutto, e lavori tutti i giorni dell'anno.

Secondo questa supposizione, lo scavo che si potrà fare in una campagna, o dicasì pure in un anno, non arriverà che a nove milioni di metri cubi, perch'è, se vorremo indagar minutamente la misura del lavoro fatto fino al dì d'oggi in proporzione alla forza d'uomini impiegativi, troveremo che un fellah non escava e non trasporta a notevole distanza, come è pur necessario, più di un metro cubo e mezzo all'ordinaria giornata di lavoro. Resteranno adunque almeno tre milioni di metri cubi da scavarsi nell'anno 1864; e questi tre milioni di metri cubi aggiunti agli ultimi finimenti del cavo che saranno pur necessari prima di renderloatto ad una navigazione per piccola che essa sia, faranno io credo perdere anche tutto il detto anno 1864.

Mi par però di vedere che per ogni evento si voglia prepararsi a far credere che le previsioni non erano fallite, limitando ora il lavoro delle rigole alla profondità di m. 1,50, mentre dapprima era divisato di portarle a m. 2,50 se la memoria non mi fallisce o a non meno di m. 2; profondità che sarebbe pur necessaria per ottenere di navigare con barche di discreta portata e quindi di conveniente immersione che, come ben capite, non deve mai fare che la barca tocchi il fondo. E ci si viene raccontando della piena soddisfazione del valentissimo ammiraglio Jaurés, che fu mio collega nella commissione tecnica di Parigi; il quale pare siasi bene accorto che la rigola, quale si pratica, non sarebbe certo sufficiente a una navigazione efficace e di qualche importanza, ma che avrebbe riconosciuto che delle rigole si potrebbe se non altro servirsi per il trasporto del carbon fossile, perciò bastando che la rigola abbia una larghezza di 15 metri ed una profondità di 1,50. Ed anzi si fa dire Jaurés che i perfezionamenti introdotti ad essi nella navigazione potrebbero rendere la rigola medesima capace del trasporto dei carboni con soli 0,30 di profondità; il che invece è tale esagerazione che non posso credere sia uscita dalla bocca del valente ammiraglio.

Si ha poi un'altra prova della poca confidenza che regnà in Francia fra le persone bené avvise, sulla possibilità di attuare presso da Porto-Said a Suez una piccola navigazione, che valesse almeno al servizio postale indo-chinese, in ciò che quella società che da molto tempo si doveva formare per codesto tra-

sporto navigando da Marsiglia all'Egitto, e che andò indugiando a costituirsi in aspettazione del cosiddetto successo, si è finalmente costituita adesso con larghi sussidi del governo francese e ne fu a questo dì inaugurato il primo viaggio dal ministro Fould; e ciò nel momento stesso in cui si va dicendo che pochi mesi dopo il prossimo novembre si sarà aperta dall'uno all'altro mare una rigola atta ad un movimento commerciale, che per quanto fosse limitato potrebbe pur sempre bastare al servizio postale. Fin qui del piccolo canale che si vuole aprire anticipatamente e che si spera troppo presto render capace di navigazione commerciale e quindi di molta utilità per la impresa, non tenendo conto delle osservazioni su esposte e dimenticando inoltre che, finchè il canale non abbia una conveniente larghezza e profondità, le barche cariche del commercio saranno tanto maggiormente impeditate nel transito quanto che dovranno lasciar liberi lo stabilimento e l'azione delle numerosissime draghe, che si dovranno far agire contemporaneamente e senza interruzione, se vuolsi spinger avanti l'opera con sufficiente prontezza.

Ma non crediate che con questa mia diceria sul lavoro della seguente compagnia io abbia finito, che bisogna che abbiate pazienza e sentiate il resto sull'opera intiera. Sapete già come io deplorassi che si andasse indugiando per tanto tempo l'intrapresa del canal d'acqua dolce e la sua condotta in ampia sezione sino a Suez da una parte, con un piccolo cunicolo o meglio con una incubatura sino al Mediterraneo dall'altra, per somministrare acqua potabile ai lavoratori. Avrei voluto che prima che cotesti lavori non fossero compiuti non si muovesse nemmeno una zolla del canale fra i due mari, appunto perchè non mi pareva possibile chiamare sui lavori di cotesto canale quel grande numero di lavoratori di cui si abbisognava, innanzi che non si fosse procurata una pronta e sicura provviggione di acqua potabile. Ma ecco che il Sig. Mougel-Bey viene a dare ad intendere che si potrà supplire nei primi tempi coll'acqua distillata, indugiando intanto i lavori d'acqua dal Nilo. Qual prova abbia fatto codesta inconsulta idea tutti lo sanno. Attualmente, benchè l'acqua dolce arrivi fino a Timsah, bisogna pure provvedere d'acqua i lavoratori lungo tutta la linea, portandola sulla gobba dei cammelli. E perchè questa difficoltà di provvedere in copia acqua dolce ai lavoratori ed agli stessi lavori che pur ne abbisognano, era una cagione che insieme ad altre si opponeva a mantenere un numero grande di fellahs sui lavori, si immaginò di rendere gli scavi più solleciti con quei singolari troyati della *brouette* a corda e della *toile sans fin*, dei quali si spacciarono tante meraviglie e di cui vi confesso non ho mai capito nulla. Se non che anche codesti bei sistemi mancarono affatto allo scopo, e bisognò pur convincersi che tutto quanto si poteva fare con sufficiente prontezza affinchè i lavori

progredissero, era di accrescere il numero delle braccia. Ecco perchè si fa ora fondamento su 40 mila fellahs per la prossima campagna; e siccome il provveder tanta gente di acqua a forza di cammelli sarebbe cosa non solo stipendiosissima ma ben mi pare impossibile, così si fa conto di compiere nella campagna stessa il canal navigabile d'acqua dolce da Timsah a Suez e il canaleto o tubatura da Timsah a Porto-Said; supposizione sulla quale ho già detto abbastanza. Ma intanto si sono spurate varie centinaia di mille lire coi suddetti suggerimenti fantastici, e si è perduto e si perderà ancora assai tempo per avere aderito al savio partito: che prima che non fosse intieramente compiuto il canale d'acqua dolce fino a Timsah colle sue diramazioni a Suez ed a Porto-Said, non si mettesse mano ad alcun lavoro di escavo sui canali dei due mari e solo si provvedesse ad avviare e spingere innanzi le gettate nel Mediterraneo e gli altri lavori del Porto, pei quali non vi era bisogno di gran mano d'opera.

Prendendo poi a considerare il tempo che potrà occorrere per condurre a compimento il grande canale di navigazione fra i due mari, mi basterà notare che dal parallelo che è facile farsi sopra sezioni medie, fra lo scavo necessario per il piccolo canale (rigolo) che abbia soltanto dà uno e cinquanta a due metri di profondità, e quello che si richiede per il grande si può accertarsi che il secondo dei detti scavi sarà sei volte circa più grande del primo, avuto pur riguardo alle depressioni del tronco fra Timsah e Suez e specialmente quella dei Laghi Amari. E notate bene che io parlo partendo dal dato che senza che siasi, per quanto mi consta, consultata la commissione tecnica, si è grandemente ristretto il canale dei due mari. Secondo le deliberazioni prese nelle sue prime sedute dalla detta commissione a Parigi, in base alle quali fu redatto il progetto che si pubblicò, codesto canale da Suez sino ai Laghi Amari doveva avere 100 metri di larghezza e nel resto fino a Porto-Said non doveva averne che 80.

Questa modificazione alla primissima idea di Mougel-Bey, secondo la quale il canale avrebbe avuto ovunque allo specchio d'acqua la larghezza di m. 100, fu da me proposta quando sostenni l'inconvenienza dei sostegni all'incile e allo sbocco del canale, e fu adottata con non poca difficoltà. Or veggio essersi senz'altro stabilito che il canale non avrà più che m. 80 di larghezza al livello dell'ordinaria marea da Suez ai Laghi Amari, e che ne avrà soltanto 56 in tutto il resto.

Dalle cose che ho detto sin qui può arguirsi con quanta leggerezza siensi sempre fatte e si vadano facendo le previsioni sul tempo necessario e sulla conseguente spesa che esigerà la grand'opera.

Io son lungi dal mettere però in dubbio che s'abbia da riuscire a compirla, ma temo assai che se si seguita con cotesti esagerati affidamenti di facilità e di

economia di lavoro, si finirà, lo ripeto, per incontrare difficoltà gravissime procedute anche dalle disillusioni e dal conseguente sconforto, che sorgerà nell'animo del pubblico vedendo fallire troppo spesso e troppo gravemente codesti inconsulti pronostici. Nessuno si augura più di me che i fatti avvenire mi diano torto. Mi scuserete però se in vista dei fatti verificatisi finora non ho speranza di vedere prima della mia morte compiuta l'opera. Potete ben pensare che le riflessioni che ho fatto fin qui me le tengo in petto scrupolosamente, perchè so che non farebbero che pregiudicare l'impresa, tanto più che le si esagererebbero e si attribuirebbe loro un senso che certamente non hanno, quello cioè che la impresa stessa abbia a fallire. E ne parlo solo a voi, solo appunto perchè so che siete caldo propugnatore dell'opera, e che, qual puriasi la persuasione vostra intorno le mie opinioni, non le vorrete interpretare sinistramente.

Vi dirò anzi che a chi mi viene manifestando gravi dubbi sulla riuscita dell'opera, e non son pochi, io faccio del mio meglio per far mutar loro il pensiero. E in questo proposito non vi tacerò un incidente di qualche importanza. L'ingegner Gabussi, il quale fu altre volte in servizio delle strade ferrate dello stato durante il mio ministero, che passò poi agli stipendi della grande società concessionaria delle strade ferrate Russe e, sospesi i lavori delle quali, andò in Egitto e fu impiegato sul canale dei due mari come Ingegnier di sezione; domandato ed ottenuto il congedo da Lesseps, venne ultimamente in Toscana sua patria, dove credo abbia avuto impiego dal Conte Bastogi. Ora questo Gabussi, che è invero una testa un pò calda ma ingegnere capace, scrisse da Firenze recentemente al Prof. Gherardi, il quale lo ebbe sempre in protezione, una lunghissima lettera in cui spiega i motivi per cui ha abbandonato il servizio della compagnia dell'Istmo, e dice che lo ha fatto con dolore, ammiratore com'è della grand'opera mondiale, e convinto pienamente della insussistenza degli argomenti di coloro che vorrebbero farla credere d'impossibile successo, e del triste egoismo di chi la avversa per malcompresi fini politici.

Ma soggiunse, non aver potuto reggere alla vista di tanti errori e disordini con cui procedon i lavori tanto nel rispetto tecnico, quanto e ben più ancora, nel rispetto amministrativo ed economico. In cotesta lettera vi sono per verità ragguagli di fatti politici ed osservazioni assai giuste, ma per buona ventura vi sono anche di tali esagerazioni che mi hanno giovato per dimostrare all'amico Gherardi che non bisognava che egli desse ascolto al Gabussi, il quale uomo di testa calda e di carattere rissoso si sarà rotto coi suoi colleghi e più coi suoi superiori e indispettito avrà preso una dimissione che sarà stata bene accetta alla compagnia. Ma siccome, vi ripeto, il Gabussi non manca d'ingegno nè di sapere e potrebbe per ciò far pure non poco danno spargendo per la Toscana

quei ragguagli di cui scrissi al Gherardi, così consigliai di più a questi di non far uso di detta lettera, facendogli notare che ne verrebbe torto al suo autore, e gli dissi anche che lo mettesse in avvertenza che quella sua troppo facile tendenza alle acerbe censure potrà nuocere alla novella carriera che è la quarta in cui si avvia.

Malgrado la noia che vi recherà questa lettera conservatela, perchè così alla fine del 1863 vedremo intanto come la vada per i miei poco felici presagi anche solo rispetto alla sola rigola. Ho fatto la vostra commissione con Dolfin, il quale deve già avervi scritto direttamente. Addio, caro amico, spero che non andrà molto che ci vedremo; se non prima, alla riapertura della Camera, che avverrà come saprete il giorno 17 novembre.

vostro affez. amico
PALEOCAPA

CXXXI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 30 Dicembre 1862.

Carissimo amico,

È giustissimo il dolce rimprovero che mi fate coll'ultima vostra di non aver risposto alle vostre antecedenti, ma io spero che lo perdonerete a quella triste condizione in cui mi trovo, e che non mi consente di prender la penna in mano in questo o in quel momento per intrattenermi cogli amici miei; e mi conforta in quella speranza il vedere che, ad onta della mia negligenza, seguite a scrivermi, e mi mandate auguri, che io ricambio di tutto cuore e per voi e la famiglia vostra che adesso avete vicina. Non oso scrivere al Torelli senza parlare innanzi tutto dell'Istmo di Suez e posso assicurarvi che nessuno si è felicitato più di me del ragguaglio dato delle acque del Mediterraneo entrate in quelle del Mar Rosso, in tempo principalmente dell'alta marea delle Sizigie. Ma non posso però acconciarmi alla rimbeccata che mi date sull'aver io detto, alcuni anni fa, che non potevo sperare di veder, mia vita durante, uniti i due mari col canale divisato. Io non ho allora mai inteso dire che non fosse possibile aprire in pochi anni fra il Mediterraneo e il mar Rosso una cunetta poco larga di pochissima profondità; non ho mai dissimulato a voi la opinione, in cui sono sempre stato, che se i lavori fossero sin da principio stati condotti con più regolarità, il compimento di codesta cunetta si sarebbe potuto ottenere molto

prima e molto meglio. Ed io spero che più sollecitamente e con più sano criterio si procederà in quella parte della cunetta che ancora resta a farsi fra Timsah e Suez, principalmente poichè vedo che finalmente si è capito quanto inconsulto sia stato lavorare al taglio dell'Istmo senza prima avervi condotto l'acqua dolce di fianco, onde adesso si spinge avanti contemporaneamente l'una e l'altra opera. Il lavoro che si eseguirà procedendo così è certo molto notevole, ma il tempo sarà molto più breve, non però tanto quanto mi par che si spera. Ad ogni modo se è fuori dubbio che col solo compimento della cunetta si rende favorevole l'opinione pubblica, dissipando i dubbi e i timori di chi non credeva possibile la unione delle acque dei due mari, e se da qui ne viene quel rialzo delle azioni, di cui mi scrivete, e che è pur vantaggioso alla Impresa stessa nel rispetto finanziario, non bisogna però, mio caro Torelli, abbandonarsi a troppo lieta speranza. Una cunetta larga 15 metri, che non ha la profondità di 1,50 sotto il pelo del mare (se pur lo ha dappertutto), può giovare a convincere della sicurezza del successo, il dubitare del quale non poteva essere che effetto d'ignoranza o di malevolenza; ma è ancora molto e molto lunghi che possa giovare allo scopo di stabilire una navigazione abbastanza utile ed efficace fra i due mari; una navigazione che valga, non dirò a trarre in sè il grande commercio che gira intorno al Capo di Buona Speranza, ma nemmeno quello che ormai si è stabilito e che si va sempre rinforzando fra Alessandria e Suez per mezzo della strada ferrata, principalmente dappoichè la grande società delle messaggerie Imperiali, sotto il patronato del ministero Fould, ha stabilito per codesta via una comunicazione fra i due mari. Ed è a questo scopo di vera e reale utilità del canal dei due mari che io pensavo quando esprimeva il dubbio, che non avrei il contento di assistervi, e questo dubbio, lunghi dall'essere svanito dalla mia mente, si è convertito in certezza. Pensate, mio caro amico, che se quel che si è fatto sin qui è pur molto, non è però, io credo, che la quarta parte di quel che resta a fare per compiere i canali e porti. Poi pensate a quel che si è speso ed ai versamenti fatti sulle azioni, e ditemi se sia possibile credere che con quanto ne resta si possa compier l'opera. Io temo che lo scoglio col quale andrà ad urtare la società non sia quello delle difficoltà fisiche, ma quello delle strettezze finanziarie, strettezze che troppo presto si manifesteranno, e che derivano certo in gran parte dai gravi disordini di cui fu viziata fin qui l'amministrazione. Dei quali disordini, oltre gli indizi che non poterono essere dissimulati nemmeno dal giornale « L'Istmo di Suez » quando parlava dei mutamenti avvenuti nell'alto personale tecnico ed amministrativo, fanno prova le più recenti notizie che di là vengono, di nuovi mutamenti nella condotta della direzione amministrativa. Io credo che avrete letta alcun tempo

fa una lunga lettera dell'ingegnere Gioia pubblicata nel giornale di Torino e diretta al Generale Menabrea che fu suo maestro; e vi avrete notate le notizie assai lusinghiere che egli dava del proceder dell'opera, notizie che avevano molta autorità per la posizione elevata del Gioia presso l'intraprenditore generale Hardon. Ora da un'altra lettera scritta da codesto ing. Gioia al capitano del genio Martin Francklin il quale, amicissimo di lui, divisava di passare l'inverno in Egitto, profittando della ospitalità che il Gioia stesso gli aveva offerto, vengo a conoscere che egli ha pregato l'amico di sospendere il suo viaggio dicendogli incerto di stare egli stesso al suo posto, ed anzi che probabilmente se ne sarebbe dimesso, malgrado i 18 mila franchi che gli fruttava, perchè non poteva acconciarsi a quei nuovi sovertimenti nell'amministrazione a cui si mirava, che gli sarebbero riusciti funesti, anzichè utili a provvedere al bisogno di far economia nella condotta dell'impresa. Nella lettera indirizzata al capitano Martin non si capisce bene in che consistano suddetti sovertimenti, ma pare che si tratti di una combinazione fra la grande società concessionaria presieduta dal Lesseps ed una società esecutoria dei lavori che era stata costituita dall'imprenditore Hardon. Non crediate che io dia troppo facile credenza e troppa importanza a codeste notizie. Potrebbe forse darsi che il disgusto del Gioia, quantunque io abbia di lui sentito far molti elogi, derivi da altre cagioni, ma ricordando anche quello che ne scrisse e ne disse il Gabussi, e mettendo insieme che vengono da tante parti, mi confermo nel timore che le troppo gravi spese che si fanno, in confronto del lavoro che se ne ottiene, abbiano a condurre più o men presto ad una crisi finanziaria. La quale però io son lungi dal credere che possa impedire che il gran taglio dell'Istmo venga al suo compimento, ma penso che non vi verrà se non da chi subentrerà alla società attuale, e profitterà del suo disordine economico, ricevendo i lavori fatti da essa ad un prezzo di gran lunga inferiore a quello che avrà per essi sborsato. È questo l'esito che ebbero tante altre imprese e specialmente appunto quelle di grandiose opere idrauliche che devono troppo lungamente aspettare i profitti che a buon diritto se ne possono sperare.

Voi direte, mio caro Torelli, che io vengo sempre a funestare i vostri pensieri nei momenti appunto in cui vi lusingano di più. Ma che volete? Gli è veramente l'amore che porto alla grand'opera, e il timore in cui sono che il lusingarsi di un esito troppo felice nel rispetto economico, cioè nell'interesse materiale della Società, possa farle danno e ritardarla, anzichè giovarle, che

m'inducono a questo sfogo che faccio con voi, ma che mi guarderei bene di fare a chi forse se ne compiacerebbe e ne esagererebbe la portata.

Ricordatemi a vostra moglie anche per parte di mia sorella. Addio, vostro aff. amico

PALEOCAPA

CXXXII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

[Torino], 30 Dicembre 1862.

Carissimo amico,

Ho avuto in questo momento la vostra lettera del 28 e vi rispondo subito per dirvi che son contento di vedere che andate moderando la vostra disposizione all'ottimismo, e che io, per compenso, scemerò quella al pessimismo perchè mi preme di mettermi d'accordo con voi. E già ve ne dò la prova accettando il termine della Pasqua del 1864 pel compimento della cunetta del Canal dei due mari cogli altri lavori del canal di acqua dolce.

Ciò credo anch'io essere fattibile, ma a due condizioni: la prima che si studi e poi si conducano i lavori con più maturità di concetto e di opera di quanto siasi fatto fin qui; la seconda che si riesca ad avere e a ben disciplinare sul lavoro gli sperati 30 mila lavoratori attivi per tutti i 200 giorni di lavoro probabili. Lo sproposito che io avevo commesso e che conoscete mi aveva fatto credere di poter largheggiare quanto più si volesse nel numero delle giornate d'intera operosità e nel numero dei lavoratori che avessero potuto stare all'opera durante l'intero periodo di lavoro, pur sempre risultandomi eccessivo. L'effetto che si pretendeva ottenere, anche nella supposizione che per largheggiare sempre più ammettevo che fossero soltanto 8 milioni di mc. di terra da muovere. Ma quando mi accorsi del grosso errore ridussi le supposizioni ai limiti indicati nella seconda lettera e che parmi non possano essere tacciate di troppa strettezza in confronto del già fatto e richiamai un calcolo quanto alla quantità della terra da smuovere, sul quale prima mi era parso inutile far fondamento in ragione di quella supposta enorme differenza nel numero delle giornate a cui mi aveva condotto l'errore sovra accennato. Ora perchè voglio giustificarmi anche sulla valutazione dei 12 milioni dei mc. di terra, vi mando copia del cal-

colo che mi ha condotto a questo risultato e che pur mi pare anch'esso non si possa tacquare di esagerazione.

Alla conclusione dei 12 milioni di mt. cubi son venuto nel seguente modo:

1° Scavo della cunetta (rigole) nel Sérapéum

Larghezza allo specchio d'acqua	m.	15
Profondità » »	»	2
Pendenze	»	1/2 p. 7
Larghezza media	»	12
Area sezione media al pelo d'acqua	»	24
Altezza dell'altipiano	»	10
Per un tratto di km. 4. Supporremo che la media altezza su tutta la lunghezza dell'altipiano che va decrescendo verso le estremità sia di soli	»	5
Larghezza inferiore del taglio allo specchio d'acqua	»	15
Larghezza media supposte le scarpe del 2 p. I	»	25
Sezione media sopra lo specchio d'acqua	»	125
Sezione totale	mq.	149

Il taglio essendo lungo 11 chilometri, lo scavo riuscirà di mc. 1639.000

2° Laghi Amari

Supporremo che dei 40 km. di lunghezza di codesti laghi, per 30 km. non vi sia bisogno di far alcun lavoro di approfondamento, e che per solo 10 km. alle due estremità si debba scavare nel fondo per la larghezza una cunetta profonda 1 metro; ne avremo uno scavo di

» 100.000

3° Dal principio sud dei Laghi Amari a Suez

Supporremo che qui il terreno non si alzi che un sol metro sopra il pelo dell'alta marea del Mar Rosso, e quindi 3 1/2 m. sopra il pelo della bassa marea; e supporremo di più che sotto quest'ultimo pelo basti dare alla cunetta la profondità di m. 1,50 colla larghezza in fondo di m. 8. Supposte le scarpe del 2 p. I, la larghezza media sarà di m. 18. E la sezione media mq. 90. La lunghezza del tronco essendo km. 20, lo sarà di

» 1800.000

mc. 3539.000

mc. 3539.000

4º Canal navigabile d'acqua dolce da Timsah a Suez

Supporremo che basti dargli in fondo la larghezza di metri 15 e che questo fondo riesca di m. 5 di profondità sotto il livello medio del terreno, come il fondo della cunetta del Canal Marittimo, e le scarpe siano parimenti del 2 p. 1; la larghezza media sarà m. 25; e l'area della sezione media sarà mq. 125 che moltiplicati per 70000 metri lunghezza si avrà uno scavo di

» 8750.000

Totale Mc. 12289.000

cioè alquanto più dei 12 milioni da me presunti, e ciò pure senza tener conto delle riparazioni necessarie all'attuale gran canale di acqua dolce estratta dal Nilo e dei perfezionamenti che debbono occorrere alla cunetta del gran Canale Marittimo fra Porto Said e Timsah.

Mi affretto anche di scrivervi tosto perchè mi preme di far avere l'unità lettera al prof. cav. Maurizio Brighenti di Rimini. Egli mi scrisse che veniva anche in quest'anno come nell'anno passato a passar l'inverno a Pisa e credo che farete volentieri la di lui conoscenza perchè uomo di rara dottrina ed io non esito a guardarla come uno dei luminari dell'arte dell'ingegnere in Italia. Fu professore nelle scuole dei ponti e delle strade, poi uno dei più operosi Ispettori del Genio Civile ed ora essendo molto avanti cogli'anni è pensionato.

Io credo che egli debba già essere arrivato a Pisa; se no, tenete la lettera presso di voi sino al suo arrivo. Ne avrete notizie mandando a cercarlo in casa Ferrucci dove ha maritata la figlia.

PALEOCAPA

CXXXIII

LUIGI TORELLI A BETTINO RICASOLI.

Pisa, 6 Giugno 1863.

Caro e pregiato amico,

Feci una corsa a Torino chiamato dallo svolgersi di una mia e tua idea, quella del Tiro Nazionale. *Mia* perchè la proposi nel 1831 e scrissi la Storia del Tiro Federale svizzero in quell'epoca con quello scopo; *tua* perchè nel

1861 le desti vita ufficiale. Ora dovrebbe avere vita effettiva e ne spero bene. Il pubblico è ancor nuovo, come potrai dedurre dal programma che ti unisco nel quale figura la povera Valtellina più che ogni altra provincia; ma credo che il torto sia della Direzione che non diede abbastanza pubblicità. Però ora provengono molti nuovi doni e figureranno nel grande manifesto in un foglio che si stamperà.

Or passiamo ad altro perchè ho più affari da comunicarti.

Primo sarà quello del mio libro. Nella mia lettera che parmi scritta intorno il 4 o 5 dello scorso maggio ti diceva già la causa per la quale non desiderava figurar io qual donante, ed era perchè non venissi un po' confuso con quegli autori che possano, donando, aver qualche secondo fine; ma riflettendo trovo più diritto il sentiero che mi indichi e vi faccio anzi una modificazione e sarebbe di non mandarlo che al Municipio di Marsiglia. Il Prefetto non capirà (con nove decimi di probabilità) l'italiano e manderebbe a dormire la mia copia. Il municipio ha un interesse diverso; vedendo che vi è una storia proprio di Marsiglia può farlo leggere e farsi fare un rapporto in proposito. Accetto con piacere la lettera tua pel Console al quale manderò, com'è naturale, una copia: egli recherebbe una mia e tua lettera al Municipio. Per quanto riguarda il Prefetto, avrò qualcosa di meglio da mandargli fra un mese. Devi sapere che mi tracciai un piano d'una statistica della provincia ad uso più speciale degli amministratori; ogni Comune vi è rappresentato con quanto può interessare di conoscere. Il Consiglio Provinciale volle non solo che si facesse una edizione elegante, ma che fosse adorna di quattro carte geografiche.

L'una rappresenta la provincia divisa in Comuni, distinti a colori l'uno dall'altro, l'altra è la Carta idrografica colle mappe disponibili, pure distinte a colori, la terza è quella del Volterrano e la quarta la carta geologica del Monte Pisano. Le due ultime sono lavoro di P. Savi, carte magnifiche che saranno da lui illustrate. Credo che sortirà nel mese venturo e ti manderò una delle più belle copie. Ora un dono di tal natura è più indicato fra Prefetto e Prefetto. Per poco che ne sappia d'italiano, le carte geografiche le comprenderà come molti dati espressi in cifre.

Ora vengo al secondo affare. Tu vi entri anche in questo.

Saprai che il nostro gran lavoro del taglio dell'Istmo di Suez andava a gonfie vele. Le azioni, il cui corso esprime pure l'opinione pubblica, erano a 550 quando l'Inghilterra tentò e tenta un colpo disperato contro quell'opera che ritiene (e vorrei lo fosse) a lei dannosa. Meriterebbe che lo fosse per la subdola, egoistica e rivoltante sua condotta. Ci sollevò contro il Gran Sultano. Vi ebbe un momento di spavento a Parigi tra gli azionisti e le azioni caddero

a 485, ma per pochi giorni. Sì universale è la credenza che sia impossibile ora impedire quell'opera che, rimessi dallo spavento, tornarono le azioni sopra la pari e le vedo quotate 520-525.

La guerra dell'Inghilterra, vile e sleale perchè fatta sempre col pretesto della tenerezza pei diritti del Sultano, produrrà indubbiamente una reazione presso tutte le nazioni interpellate e soprattutto presso la Francia. Ora io dico: non sarebbe questa una bella occasione perchè l'Italia dicesse senza jattanza ma con dignità la sua opinione? Non potrebbero le Camere di Commercio farsi interpreti e pregare il Governo che in que' limiti che sono in suo potere voglia favorire l'opera? Non potrebbero le stesse Camere fare anche un indirizzo a Lesseps? Non sarebbe una bella cosa veder Palermo, Napoli, Ancona, Livorno, Firenze, Genova, unite nella medesima idea, esprimerla con atto sicuro alla Francia, sì giusto verso Lesseps?

Io ne ho parlato con una persona di mia conoscenza a Livorno, ma sento che la Camera di Commercio colà è composta di inetti. Dimmi la tua idea e, nel caso, se conosci il Presidente della Camera di Commercio di Firenze. Nel caso di annuenza non conviene perder tempo perchè è probabile che lo facciano altre nazioni come la Spagna, interessatissima, e mi dorrebbe se avessimo l'aria di seguitare solo l'esempio dato da altri. Pisa è troppo piccola per cominciare. Per ultimo ti dirò che il Ministero annuisce all'affare del tentativo contro l'invidente lue venerea; quando andrò a Torino me ne occuperò. Questa la chiamerei una lettera piena. Di tutto cuore; verrei di persona se fosse in attività la strada, sino a Piombino almeno.

Aff.mo amico L. TORELLI

CXXXIV

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 4 Agosto 1863.

Se a voi fu cara la mia lettera, non meno cara fu a me la vostra risposta che mi assicura che vi siete persuaso che, se pure io non mi sia abbastanza bene espresso, tuttavolta era assai lungi dall'animo mio di dir cosa che vi potesse far dispiacere. Quanto alla questione, essa bolle tuttavia, bollirà purtroppo per lungo tempo, perchè a Milano non si sente ragione, e si sosterrà indubbiamente il Lukmanier anche quando sarà provato che la Commissione del

1860 aveva ragione scartandolo eziandio in confronto della Spluga, e che non è ad uomini che intendono che cosa è una strada ferrata sorpassante la gran catena delle Alpi che si possa far credere la parte alpina di questa strada non aver a costare che 364.000 lire al chilometro, come ebbero ad asserire i Sigg. Ing. Milesi e Vanotti.

Si seguì a Milano a gridarmi la croce addosso. Ma non da tutti; e vi mando qui un opuscolo, in favore della mia opinione, di quel membro della detta Commissione che fu allora il più tenace avversatore del Lukmaier, e che ora si è convertito; ed io credo certamente che egli sia giudice assai competente. Il Signor Gioia è poi venuto da me ieri sera col Sig. Martin Franklin, e mi ha portato le vostre righe del 28 luglio. Abbiamo lungamente parlato con lui della grande opera; e mi è stato di molta compiacenza sentire come anch'egli sia dell'opinione mia intorno al grande sproposito che si è fatto di voler spingere avanti i lavori prima di avere approvvigionata tutta la linea di buona e copiosa acqua potabile. Voi sapete cosa io pensassi di quello strano concetto di sopperire nè per poco nè per molto tempo coll'acqua distillata a tanto bisogno degli uomini e dei lavori. Ho sentito dire anche dell'intendimento ragionevolissimo di legare la navigazione del nuovo canal d'acqua dolce che andrà a Suez colla rigole, che arriva al lago Timsah. Ma siccome da quanto egli mi disse raccolgo che vi sarà una differenza di livello di circa 8 metri — cioè tutta la pendenza del canal d'acqua dolce fino al livello della bassa marea del mar Rosso — così si renderanno necessarie tre conche di navigazione, lunghissime per la natura dei mezzi di navigazione che si possono qui adoperare; e sarà necessario eziandio che si dia alle rigole qualche maggiore larghezza e profondità. Al che mi disse che si lavora già di proposito. Ciò però, vedrete bene anche voi, richiede del tempo, e mi par sempre vero che, a malgrado del saviissimo partito preso per anticipare la navigazione, sia difficile che essa possa attuarsi con qualche importanza prima dell'inverno molto bene avanzato. Abbiamo anche parlato di Mougel-Bey e delle sue ciarlatanerie sul trasporto delle terre colla *brouette à la corde et à la toile continue* ed altri simili provvedimenti, coi quali fece sperare e credere a Lesseps che si poteva operare prodigi, mentre invece non si ottenne che una cosa facilissima, quella cioè di sprecar molto denaro inutilmente.

Fu una vera calamità che Lesseps non fosse fin da principio secondato da gente di un merito che si avvicinasse al suo che è in vero assai grande. Mia sorella ed io ci ricordiamo a vostra moglie e vi preghiamo di ricordarci

anche alla ottima Signora Emilia, della cui piacevolissima compagnia io sento la perdita più che qualsiasi altro de' suoi amici.

Addio. Vostro aff. amico

PALEOCAPA

CXXXV

LUIGI TORELLI A BETTINO RICASOLI.

Pisa, 31 Ottobre 1863.

Pregiatissimo amico,

Credo averti detto in altra mia ed anche a voce che aveva ancora qualche cosa da aggiungere alla mia Statistica ed era la carta Geologica della intera provincia del Savi. Ora è pubblicata e te ne mando una copia. Egli ha unito il così detto *Buttafuori*, ossia un pezzo di carta in bianco sulla sinistra, onde leggendola nel libro, si possa leggere avendo avanti la carta. Il Sella che è assai perito, e credo più valente geologo che finanziere, mi scrisse essere il suo lavoro un capo d'opera. A giorni deve venire ad entrambi il programma per il nostro giornale il *Canale di Suez*. Io vi lavoro di già e prima che sorta un numero avrò il materiale per dodici ossia per sei mesi, poichè io tengo a non lasciarmi iugulare dalla premura. Bianchi non deve aver timore che gli manchi la materia e se ha un bravo subalterno pratico della manipolazione di un giornale e che si assuma tutte le piccole brighe, potrà dire di non far altro che prestare il suo nome. Del resto più ci penso, più trovo che è indispensabile attirare la seria attenzione dell'Italia su questa grand'opera. Quattro anni che forse ci separano da quel grande avvenimento non sono di troppo per istruirla. Dio sa cosa altro succederà in questi quattro anni. Ma noi lavoriamo anche a questo per ora, che nella sua sfera non è piccolo, e quando verranno cose più importanti saremo pure pronti. Tu ne hai già resi di grandissimi servizi; io ne fui impedito. Dio perdoni a chi mi trattò barbaramente nel '59. Spero che verrà anche per me il giorno della riparazione e che potrò contribuire anch'io a far per l'Italia più di quello che finora mi venne dato di fare.

Addio, mio caro. Arrivederci presto.

Dimani vado a trovar Giorgini a Montignoso. Sono qui senza un'anima amica. La domenica voglio andarla a cercare.

Di nuovo

aff.mo amico L. TORELLI

CXXXVI

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU

CANAL DE SUEZ

Administration
Place Vendôme 22

Secrétariat Général
N. 59379

Paris, le 12 Novembre 1863.

A Mr. L. TORELLI - Préfet à Pise.

Monsieur et cher Collègue,

J'ai écrit à Mr. Desplaces pour lui rappeler votre demande d'une collection complète du journal l'*Isthme de Suez* et pour le prier d'y donner suite le plus tôt possible.

Relativement au désir que vous m'exprimez de voir les chambres de commerce représentées à la cérémonie à laquelle pourrait donner lieu la jonction des deux mers, je ne puis que vous répéter ce que je vous disais dans ma lettre du 6 de ce mois qui s'est croisée avec celle que vous m'avez écrite le 7.

Rien n'est encore décidé et je ne fixerai l'époque de cette cérémonie, si elle doit avoir lieu, que lorsque je serai rendu en Egypte. J'aurai, soin du reste, de vous faire connaître la décision qui sera prise à ce sujet.

Veuillez agréer, Monsieur et cher Collègue, l'assurance de ma considération très distinguée et de mon dévouement

Le Président
FERD. DE LESSEPS

Je suis en travail dans ce moment pour répondre à certaines attaques qui nous serviront plus qu'elles ne peuvent nous nuire: rira bien qui rira le dernier.

Votre ami
FERD. DE LESSEPS

CXXXVII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

[Torino], 22 Novembre 1863.

Omissis

Vengo all'altro doloroso argomento che è quello dell'Istmo di Suez; e dico doloroso anche questo, perchè come al solito io non posso tener in non cale quelle gravi opposizioni che mi par lungi dal vedere cessate, o almeno ridotte come a voi sembra, a poca importanza. Voi chiamate insolente la nota di Nubar-Pacha, ma insolente o no, in bocca di un inviato del Vicerè, che parla in nome della Porta e che presso il Vicerè medesimo gode tanto favore che ora appunto, in premio delle mene che ci fece in Francia ed in Inghilterra contro la grand'opera, fu da lui nominato primo ministro, questa nota è cosa assai grave; e lo è tanto più dacchè vedesi come indegnamente si comporti ora una parte della stampa francese e quella parte che avrebbe dovuto credere la più rispettabile e che era infatti favorevolissima all'Istmo finchè altre molle non si toccarono per rendervela avversa. La eloquente e vigorosa risposta che avrete letto nell'ultimo numero dell'Istmo, fatta dal Signor Lesseps a quell'indegno articolo del Forcade, il quale scrisse tale stoltezza da dar giusto motivo a credere che egli sia stato, come altri giornali, comprato, porge però una dolorosa prova della differenza del procedere dei Francesi da quello degli Inglesi. Quando la energia dei primi e del loro governo nel favorire l'Istmo pareggierà quella con cui lo avversano i secondi con Palmerston alla testa, allora crederò assicurato anche nel rispetto economico e politico il buon esito della grand'opera. Ma quando sento dire che la società deve acconciarsi ad aver soli 5 mila lavoratori dai Fellahs in Egitto, dove non si è mai fatto nulla nè mai certamente per lunghe età si potrà fare senza l'aiuto della corvée; quando sento che gli altri 15 o 20 mila lavoratori (che dubito molto sieno sufficienti per ispingere l'opera con attività) deve la società stessa andar prosciugandoseli altrove; quando sento che bisogna pagare i Fellahs il doppio di quel che si pagano attualmente e quindi ancor più di tanto bisognerà pagare gli altri che vengano spontanei al lavoro; quando finalmente sento che si vuole spogliare la Società di una delle sue più grandi risorse, cioè dei terreni e dei canali di navigazione concessile, quando sento tutte codeste cose, dubito molto che l'opera venga in un ragionevole termine a compimento, e che quindi possa la Società reggersi e non fallire economicamente, sebbene io sia pur sempre

dell'avviso con voi che l'opera si compirà, ma quando e da chi non so. Che venga a trarre la Società Lesseps dal mal passo si spera dall'Imperatore dei Francesi, ma che cosa ha egli fatto in dieci anni che giustifichi fondatamente questa speranza?

Paragonate il procedere del suo Governo, e adesso dirò anche della sua nazione, col procedere del Governo di Palmerston e degli Inglesi e mi direte che cosa sia da sperare dai primi. Il solo evento di cui spero — perchè non è solo probabile ma sicuro — è quella fine che può aspettarsi vicina di un uomo che ha compiuto 80 anni e regge una mole che sarebbe gravissima per un uomo nel fior dell'età.

Lasciando questi tristi due argomenti e venendo ad uno lieto, vi dico che vostro figlio è un bellissimo e simpaticissimo giovine di maniere sode e ad un tempo assai disinvolto. Oggi godrà della sua compagnia perchè viene a pranzo con noi. Salutatemi Brighenti e fate anche verso lui le scuse della mia infingardaggine. Ditegli però che fra pochi giorni avrà da me una non breve lettera perchè vorrei pur dirgli tante cose e forse anche questo è un motivo che mi ritenne finora dallo scrivere.

Vostro aff. amico
PALEOCAPA

CXXXVIII

LUIGI TORELLI A BETTINO RICASOLI.

Pisa, 16 Dicembre, 1863.

Mio caro ottimo amico!

EBBI a Milano la tua cara che mi annunciava il tuo passaggio per questa città per il 5 corr.; ma io era a 330 chilometri e ciò per causa ingrata, per malattia di mia moglie che aveva una gastrica, il che mi obbligò a rimaner fuori una settimana di più e tornare ancora solo; ma ora sta meglio.

A Torino ho visto il Bianchi che mi promise zelo, attività pel nostro affare; ma i fatti furono lontani dal corrispondere. Mi disse che il primo numero col programma era già stampato il 3 del corr., giorno in cui lo vidi, che non occorreva che tirarlo e mandarmi a Milano la prova; invece oggi 16 non ebbi ancor nulla nonostante lo abbia sollecitato con due lettere. È vero che la Società delle Ferrovie Meridionali ebbe in questi giorni molto lavoro, avendo le acque danneggiato non poco la strada di Foggia, ma il Bianchi non deve consacrarsi

gran tempo; lo ho assicurato che non avrà che a mandar alla stamperia il lavoro fatto e tutt'al più correggerlo. E credi pure che è cosa di grande importanza. Quale occasione più bella per l'Italia di alzar la sua voce?

Abbiamo un'opera che per noi è vitale che è tergiversata in tutti i modi possibili, e tutti sleali, dall'Inghilterra; ora corriamo serio pericolo che non si faccia il Canale, o che in luogo di averlo nel '66, cosa certa se non ci tolgoni i mezzi, si abbia solo nel '70 e più tardi ancora. Noi entrando in lotta risolutamente abbiamo tutti i vantaggi per noi. Lesseps ci sarà gratissimo e credo in generale tutta la stampa francese che vide lo scandalo di alcuni suoi, comporati dall'oro inglese, prendere le parti dello sleale governo egiziano che vorrebbe togliere tutti i benefici della Compagnia.

Per me ti assicuro che parmi un'occasione la più bella ed opportuna per mostrare come l'Italia senta che esiste per mescolarsi ad una gran questione mondiale.

Abbi la bontà di scrivere un verso a Celestino eccitandolo, ma senza dirgli che io mi sono lagnato teco. Fatto il primo passo, la cosa va da sè.

Siamo alle porte del '64. Quanto lo auguro felice all'Italia! A te in particolare lo auguro felicissimo.

Di tutto cuore

aff.mo amico L. TORELLI

CXXXIX

LUIGI TORELLI A BETTINO RICASOLI.

Pisa, 9 Gennaio 1864.

Pregiatissimo e carissimo amico,

Eccoti nel sonante '64. Dio ce lo conceda buono.

La nostra grande impresa del Canale di Suez comincia bene da un lato, male dall'altro. Bene quanto al successo, essendo già stabilita una comunicazione tra un mare e l'altro. Il 20 ottobre il Nilo mandò parte delle sue acque al Mar Rosso. Suez risorge a nuova vita; guadagna il 1000 per 10. Ma questo fa male ai cari Inglesi che volevano che rimanesse qual'è, piuttosto che avesse vita da un'opera francese foriera di altra ben più gigantesca, alla quale fanno la guerra la più aperta, la più sleale, la più accanita che si possa fare. Nubar-Pascià comperò i giornali francesi, che non ebbero vergogna di difendere le prepotenze inglesi. L'inviato del Vice Re falsificò documenti sottoposti ad

avvocati francesi per avere un *consulto* contro la Compagnia. Siamo in gravissimi frangenti. Ne sortiremo indubbiamente vittoriosi, ma non conviene illuderci; le difficoltà sono terribili avendo contrario il Vice Re d'Egitto. È il bel momento di far entrare in scena l'Italia. Purtroppo la lentezza che ci mette Celestino mi fa male. Perdei tutto il dicembre, ora mi scrisse che il Ministro lo raccomanderà alle Camere di Commercio. Lo pregai dirmi quando ha scritto e se ha mandato il programma, ma esso non risponde mai. Ha in mano il materiale di due numeri, sono pronto a mandarne per altri quattro, il che fa tre mesi. Un po' di attività di questo mese è tutto ciò ch'io chiedo da lui. Ora ho stabilito di scrivere io stesso a Manna. Vedrò se posso accelerare il lento corso. Una volta avviata la macchina non ho più paura.

Mia moglie e mia figlia ti fanno i loro complimenti.

Pensa quanto fu felice la mia Gigina per la tua letterina. Diventò rossa rossa e la ripose fra le sue cose preziose.

Di tutto cuore

aff.mo amico LUIGI TORELLI

CXL

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

*Monsieur LOUIS TORELLI
Prefet à Pise*

Paris, le 12 Janvier 1864.

Mon cher ami,

Je ne veux pas laisser passer le commencement de 1864 sans vous faire tous mes souhaits de nouvelle année et vous remercier du concours si utile que vous me prêtez. Les adresses des chambres de commerce m'ont été bien sensibles et ont augmenté la force qui m'a toujours soutenu: celle de l'opinion.

Notre journal vous tient au courant des différentes phases que subit en ce moment notre affaire. Vous avez vu les attaques dont nous avons été l'objet, nos réponses et l'appui que nous avons trouvé dans la Presse.

Mais comme il ne s'agissait de rien moins que de détruire le crédit de la Compagnie en attaquant sa légalité, le Conseil d'Administration a un devoir, déferer aux Tribunaux les manoeuvres dont les lois seules pouvaient faire justice. Nous avons grand espoir dans la réussite de nos procès. Nous avons déjà obtenu en 1^{er} instance un jugement contre la Semaine Financière. Ven-

dredi dernier M. Seuars a plaidé d'une manière remarquable contre M. Forcade; cette semaine nous entendrons la réponse. Viendra ensuite la demande en dommages intérêts contre M. Nubar.

Nous avons en même temps réuni notre Conseil Judiciaire pour répondre à Mr. Odilon Barrot, Dufaure et J. Favre par une consultation qui sera signée par les avocats les plus distingués. De toute façon ces débats auront l'avantage de montrer publiquement notre bon droit et la validité des contrats sur lesquels nous nous appuyons, cependant les travaux marchent avec activité, le Canal d'eau douce est terminé et les contrats que nous faisons avec des entrepreneurs partiels assurent l'exécution rapide de notre œuvre.

Croyez, mon cher ami, à mes sentiments d'amitié.

FERD. DE LESSEPS

P. S. - J'ai été bien flatté du petit mot de M. Ricasoli; en attendant que je lui réponde, veuillez le remercier de ma part et lui présenter mes compliments.

CXLI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

[Torino], 26 Gennaio 1864.

Carissimo Amico,

Come poteva mai passarvi per la mente che io non approvassi il generoso ed opportunissimo divisamento di celebrare il terzo secolare anniversario della nascita di Galileo? L'indugio che posì a rispondervi questa volta, come parecchie altre e che con altri miei amici pongo egualmente ed ancor più, bisogna attribuirlo all'indolenza naturale della vecchiaia in minor parte e nella parte maggiore alla cecità. Questa sventura, che mi rende lento in ogni lavoro, influisce principalmente sulla corrispondenza per lettere, essendo assai increscioso il non poter da sè stessi prender la penna in mano e cogliere ogni momento ed ogni opportunità per intrattenersi cogli amici. Vi ripeto che, lungi dal disapprovare la festa che state ordinando in Pisa, essa destò nel mio animo molto interesse, quantunque sentissi assai gravemente il rammarico di non potervi intervenire. Aggiungerò che quando la prima volta me ne parlaste e con una certa aria di mistero mi dicevate aver fatta una scoperta interessante, che

poi mi spiegaste esser quella della casa in cui nacque Galileo, era sorta in me la speranza che, dopo tante inutili ricerche fatte, fosse riuscito a voi di trovare quella famosa calamita che Galileo comperò per il Gran Duca dal Sagredo al prezzo, se la memoria non mi fallisce, di 200 ducati d'oro, e sulla quale fece quelle osservazioni ed esperienze che potrebbero riguardarsi come un principio di quelle scoperte che menarono poi tanto rumore sul modo di agire delle calamite, sul modo di accrescerne l'azione e sulla loro polarità. Non mi ha recato alcuna sorpresa il sentire che la vostra patriottica idea vi sia stata cagione di fastidi per parte di coloro che avrebbero dovuto secondarla aiutandovi nella sua attuazione. I professori di Pisa sono come tutti gli altri professori delle università; la loro molta dottrina non è mai scompagnata da una suscettibilità di amor proprio che diventa spesso, come appunto in questo caso, irragionevole e puerile. Meno ancora mi è cagion di sorpresa che troviate ostacoli al buon procedimento dei vostri affari nella resistenza passiva degli Aulici Dicasteri. Il vostro energico carattere è così diametralmente in opposizione colla impossibile accidia della burocrazia, che la lotta è inevitabile, e non potrete vincerla che con un'insistenza che pareggia la riluttanza dell'ufficiale pedanteria.

Il freddo di Pisa che ha spaventato i forastieri che speravano venire a godervi la celebrata mitezza dell'inverno è ben poca cosa in confronto di quello che fece qui, dove arrivò a 16 1/2 gradi R. sotto zero. Bisogna rimontar alla metà del secolo passato per trovarvi un inverno egualmente crudele. I napoletani traggono dalla rigidezza di questa stagione un nuovo argomento per dimostrare che non si può più tollerare che sia Torino la capitale del Regno e che bisogna portarla a Napoli!, e i frementi dicono che questa è necessità alla quale non si potrà soddisfare che quando il nuovo sovrano del Paese, Garibaldi, avrà potuto attuare i suoi sublimi propositi. Mi par però che le cose non volgano bene per lui. Ad onta di tanti intrighi, di tante menzogne sparse, di tante ire suscite, il partito di azione non è riuscito a farlo trionfare al primo scrutinio in nessuno dei collegi elettorali a cui si presentò, e parmi potersi presagire che in alcuni non riuscirà nemmeno col ballottaggio. E la freddezza del concorrere de' suoi aderenti al primo scrutinio di Napoli, e più ancora di Palermo, mi par già una prova che la sua stella tramonta. Dio faccia che noi sappiamo profitare di questo evento e di quelli che possono manifestarsi in conseguenza del caos politico che avvolge tutta intiera l'Europa! Il nostro partito mi pare dovrebbe esser quello di starsene cheti; pensare al nostro riordinamento interno, e lasciar che i nostri nemici, non meno che gli amici tiepidi che abbiamo, si rompan fra loro le corna, se pur giovi sperare che a questo santo fine riescano.

Quanto più grave era il mio dubitare, tanto più grato mi riuscì il sentire aperta una via, sia pur di piccolissima comunicazione ed in parte indiretta, fra il Mediterraneo e il Mar Rosso. Ma Palmerston non desiste dal tentare ogni via per porre inciampo al compimento della grande opera. E, quantunque io sperai destituita di buon fondamento la nuova sparsa a Parigi e ripetuta qui da alcuno de' nostri giornali che l'Imperatore abbia chiesto ad Olivier una consultazione sulla lite che s'agita fra Nubar-Pacha e Lesseps, e che questa consultazione sia venuta in conclusioni favorevoli all'assunto dei tre celebri giureconsulti che propugnano i diritti della Porta e del Vicerè d'Egitto, tuttavolta non mi pare che dal complesso delle manifestazioni ufficiali si possa scorgere nell'imperatore quell'energia in favore di Lesseps che avremmo pur avuto diritto di sperare. Non sono lontano dal credere che Napoleone col suo prediletto sistema di giuocare all'altalena, voglia evitare un nuovo fomite di rottura fra la Francia e l'Inghilterra, rottura alla quale troverebbe ben più disposta la nazione che non a quella contro l'Austria o la Russia, e meno ancora contro la Russia che pare invece si voglia accarezzare, dando così una bella prova della fermezza dell'entusiasmo francese in favor dei Polacchi.

Mia sorella si unisce a me nel mandare i più cordiali saluti a voi e a vostra moglie. Addio.

Vostro affez.mo amico
PALEOCAPA

CXLII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU

CANAL DE SUEZ

Administration

Place Vendôme 22

Secrétariat Général

Paris, le 30 Janvier 1864.

Monsieur,

Il a été décidé dans une réunion d'actionnaires de la Compagnie et de concert avec M.M. Bergoniert et Lecomte, scrutateurs aux dernières Assem-

blées générales, qu'un banquet serait offert au Conseil d'Administration et à son Président, à l'occasion de l'arrivée des eaux du Nil dans la mer Rouge. Le premier soin de la Commission nommée par M.M. les actionnaires a été d'offrir la Présidence du banquet à Monseigneur le Prince Napoléon. S. A. I. a accepté et la Commission m'a adressé alors son invitation pour le Conseil et pour moi.

Le banquet est fixé au Jeudi onze février.

J'ai l'honneur de vous en informer en vous transmettant l'invitation que j'ai reçue pour vous et de vous prier de me faire savoir si la Commission chargée du soin d'organiser le banquet peut compter sur votre acceptation et sur votre présence.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Président
FERD. DE LESSEPS

A M. LUIGI TORELLI.

CXLIII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 20 Marzo 1864.

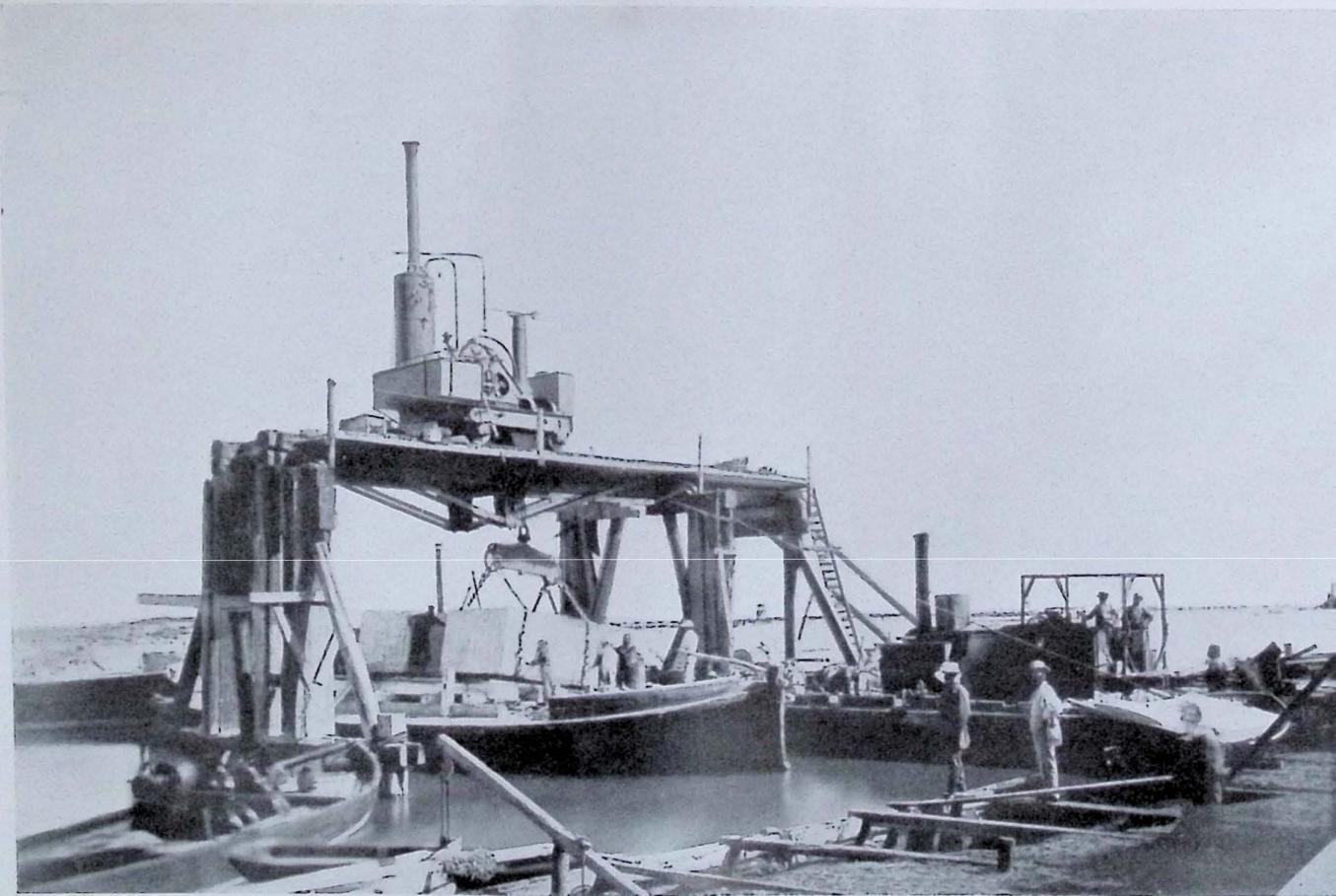
Carissimo Amico,

Voi vi lagname del mio lungo silenzio e non posso negare che avete ragione. Ma innanzi tutto bisogna pur compatire alla mia cecità che mi rende lento e poco operoso anche nella corrispondenza cogli amici. Si aggiunga che io volevo scrivervi di molte cose, e questo era appunto uno dei motivi pei quali non sapevo risolvermi a dettare una lunga lettera. Ero in debito di rispondere da più lungo tempo che a voi anche al Brighenti, e solo nei due dì passati mi son messo a dettare una lunga lettera che qui unita gli mando sperando che lo trovi ancora a Pisa, diversamente fategliela recapitare dov'è.

Oggi rispondo a voi. E comincio col dirvi che non mi ha recato stupore se dal vostro assunto generoso di celebrare il terzo secolare anniversario di Galileo avete avuto noie; stupore mi avrebbe recato invece che non ne aveste avute di molte e gravi, perchè i professori delle università costituiscono sempre

una consorteria ben compatta che per la supremazia del sapere crede dettar la legge a modo suo, quantunque si avversino l'un l'altro quando invece si tratta del proprio loro interesse o della individuale loro preminenza. Ma voi avete vinto tutti gli ostacoli e potete compiacervi di avere ottenuto un veramente splendido successo. Mi ha fatto ridere l'aneddoto della poesia tedesca tradotta in italiano da un poeta che a quanto pare interpreta la libertà di tradurre come alcuni cervelli balzani interpretano la libertà di agire, ma anche in ciò avete trovato un modo assai accorto per trarvi d'impaccio. Vi ringrazio di quanto avete mandato per me. La spedizione dei due pieghi diretti all'Istituto di Venezia e all'Università di Padova la ho fatta cogliendo una opportuna occasione sicurissima. Ma vi confesso che mi spiace che non abbiate fatto prima codesti due invii, e i due corpi scientifici ai quali sono essi destinati mi pare che non avessero torto di lagnarsi di essere stati dimenticati. Vi assicuro che non c'era ragione di temere nulla mandandoli direttamente e tosto; e quando tal dubbio vi fosse sorto avreste dovuto per chiarirvene rivolgervi a tutt'altri che al prof. Meneghini. Egli è persona degna sotto ogni rispetto e dottissima, ma uomo troppo pauroso, teme di compromettersi col Governo Austr.^o volendo conservarsi sicuro di poter tornarsene a casa ogni anno senza disturbi. Certo è che il dovere di consultare i capricci di un governo straniero è una cosa grave e fastidiosa. Ma è anche troppo vero che vi son di quelli che per giovare alla buona causa esagerano gli effetti di codesti capricci e riescono ad un risultato affatto contrario perchè sono spesso smentiti dal fatto. I giusti lagni dell'Istituto e della Università ve lo provano. Quanto al caso della lettera di Matteucci che per confermare le sue paure vi mise avanti il Meneghini, la è cosa in verità ben diversa. Matteucci aveva steso una circolare *per tutte le Università del Regno d'Italia*, alle quali domandava gli fosse esposto il sistema di istruzione vigente in ciascuna di esse, il numero delle cattedre, i giovani che le frequentano, i progressi fatti, e non so quali altri dati statistici intorno alla istruzione che si dava in ciascuna di esse. Ora di queste circolari ne fu mandata una anche all'Università di Padova come se fosse università del Regno d'Italia, e non sarà alcuna persona ragionevole che non riconosca che il Governo Austr.^o aveva ragione di aggravarsi quando vedeva che il Ministero della istruzione pubblica del nostro Regno volgesse ordini alla università di Padova come se fosse stata una di quelle che da lui dipendono. Che avremmo detto noi se il Governo di Venezia, che vuol mantenere il nome di *Regno Lombardo Veneto*, avesse mandata una circolare imperativa all'Università di Pavia come università del Regno stesso?

Bisogna essere di buon conto, e non pretendere che a noi sia lecito far ciò che ci parrebbe strano fatto da altri.



GRU PER IL CARICAMENTO DEI BLOCCHI.
Stabilimento Dussand a Porto Said - Da fotografia eseguita da Cuvier nel 1866-67.

Sono anch'io dolente delle malaugurate questioni e dissidi suscitati dalla legge della perequazione dell'imposta fondiaria. Pur troppo questi sconci son gravi, e potrebbero essere pericolosi; ma non so dissimularvi che mi pare che anche il Governo abbia proceduto poco accortamente quando volle promettere un aumento del 20 p. % sull'imposta prima di avere avvisato a distribuir meglio l'attuale in quelle parti del Regno, e specialmente nelle antiche provincie, in cui le sproporzioni sono eccessive. E se malgrado ciò gli aggravi erano sopportabili quando l'imposta era assai tenue, come appunto nelle stesse antiche provincie, diventano enormi quando l'aumento è tanto grande e ricade principalmente su quelli appunto che erano già sproporzionalmente gravati, e ciò veramente perchè l'aumento si fa in ragione dell'attuale distribuzione inegualissima della imposta primitiva. Un altro errore parmi abbia fatto il Governo coll'inornata dei 23 Senatori. Non potete immaginarvi quanto grave disgusto ciò abbia portato in seno al Senato. Plezza fece una proposizione irragionevole e falsa; ma le parole di Pareto, bisogna pur dirlo, non sono state senza ragione. E le giustificazioni che in seno al Senato diede il Ministro di Agricoltura e commercio non meno che quella che diede il Presidente del Consiglio nella Camera dei Deputati, non hanno valore, ed anzi hanno in parte quel vizio stesso che si voleva trovare nelle interpellanze degli oppositori. Fra queste giustificazioni è veramente inescusabile quella che il Re abbia voluto onorare un buon numero di illustri cittadini in occasione dell'anniversario della sua nascita. In tal guisa sono i ministri che mettono avanti la persona del Re in un atto di cui essi soli sono responsabili, e pretendono poi che altri non li censuri! L'errore sarebbe tanto più grave se fosse vero che l'inornata non ebbe il fine che le si attribuisce, perchè allora farla in un momento così inopportuno? E se lo scopo dei ministri era veramente quello di procurarsi in Senato un maggior numero di voti favorevoli, perchè non eccitare invece a trovarsi presenti alle discussioni quei senatori che in numero di oltre 80 mancano alle sedute, fra i quali era pur facile che ne venisse almeno un numero pari a quello dell'inornata? Questi eccitamenti che potevano essere pubblici perchè sono nel pieno diritto del Ministero e sono conformi a quanto si fa in Inghilterra e si è fatto sempre colà ed in Francia durante il sistema parlamentare, avrebbero fatto conseguire lo scopo molto più sicuramente senza suscitare quella animavversione, che può giudicarsi esagerata ma che non è senza ragione.

Uno dei motivi pei quali io indugiai tanto tempo a rispondervi egli è la intenzione in cui era di parlarvi delle cose dell'Istmo di Suez.

Nelle quali mi bisogna confessare che continuo a non vedere così chiaro come mi pare che vediate voi; ed io temo che il discorso, sotto molti rispetti ammirabile, del principe Napoleone, abbia fatto a codesta causa più mal che

bene parlando della necessità di venire ad un accomodamento a condizioni impossibili ad attuarsi è che condurrebbero, mi pare, a rovina la Società non già l'opera del Canale dell'Istmo, che si farà più o meno tardi, ma si farà certamente. Vedremo che cosa sentenzierà l'oracolo dell'Imperatore chiamato arbitro nella questione e come tale accettato anche dal Vicerè. Intanto i nemici della Società non cessano dal perseguitarla, non solo in Inghilterra ed in Francia, ma ora anche in Italia come potrete vedere dà un opuscolo stampato testè a Torino e del quale vi mando qui uniti due esemplari. Ho saputo che esso è lavoro di un certo sig. Di Bernardo Alasia, medico che dimorò lungamente in Egitto. Si vede dall'ostentata moderazione con cui parla della Società, dissimulando però o falsando ogni argomento a lei favorevole e mettendo in gran luce ciò che le è contrario, che costui è un emissario di Nubar Pacha e probabilmente pagato da lui. Non si può però disconoscere che non vi sieno alcune giuste osservazioni che traggono origine dall'essersi dianzi voluto esagerare i fatti favorevoli all'impresa e troppo dissimularne alcuni sfavorevoli. Nel qual sistema mi par che si tenga anche il nuovo giornale che si stampa qui col titolo « *Il canale di Suez* ». Questo giornale si annuncia con un programma che mi pare assai ben dettato. Ma in questo programma evvi un passo riportato anche nell'ultimo numero del giornale *Isthme de Suez* in cui è detto: « L' Istmo a quest' ora è già aperto. Il 29 dicembre dell' anno scorso è stata inaugurata una prima comunicazione per acqua da un mare all'altro. Non è ancora che un piccolo canale, ma tuttavolta vi si passa ». Torno a dire che l'esagerare i fatti che si smentiscono poi, non giova ma fa danno. L'opuscolo del sig. Alasia egli lo fece stampare senza metterlo in vendita distribuendolo a tutti i ministeri e diffondendolo, sempre gratuitamente, quanto più potè anche altrove. Io mandai da lui persona che lo pregasse di favorirgliene una copia dicendo che gli veniva cercata da un Ingegnere di Venezia ed egli gliene diede non una sola, ma cinque copie pur sempre gratuitamente. Penso che non resterà ignoto a Lesseps, e mi pare che sarebbe bene che gli fosse fatta qualche risposta.

Mi duole sentire che siate disturbato in famiglia dall'incerta salute di vostra moglie. Se non le giova il clima di Pisa, tollerate di restar solo e fate che torni a Milano, il suo clima forse le convien meglio.

Salutatemela anche per parte di mia sorella. Addio, Caro amico, abbia temi sempre vostro affezionatissimo amico

PALEOCAPA

CXLIV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, 6 Juin 1864.
9 Rue Richepanse.

Mon cher Ami,

J'ai reçu votre lettre du 15 mai, où vous m'apprenez que votre Journal commence à faire son chemin et cette nouvelle, comme vous le pensez, ne pouvait manquer de m'être agréable.

J'ai fait reproduire dans le Journal l'*Isthme de Suez* l'article « Palmerston » dont vous me parlez, c'est vous dire tout l'intérêt que j'ai pris en le lisant.

Mes enfants se rappellent à votre bon souvenir.

Votre bien dévoué
FERD. DE LESSEPS

P. S. - La Commission a bientôt terminé son travail et nous espérons obtenir de l'Empereur la justice qui nous est due.

CXLV

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

[Torino], 6 Luglio 1864.

Carissimo Amico,

A me pareva che mi aveste detto che, tornando da Milano, dopo la grande funzione del Bersaglio, sareste passato di qui. Ma forse m'inganno poichè adesso la memoria troppo spesso mi fallisce, e penso che ormai sarete tornato al vostro seggio. Ho letto il vostro opuscolo sulla difesa delle coste e sui provvedimenti che vi attengono. Mi pare che abbiate espresse idee giuste, ma di troppo difficile attuazione per molti rispetti e specialmente per quello dello stato delle nostre finanze. Non è uopo dire a voi quali enormi spese si richiederebbero per convertire in piazze forti le città nostre marittime in tanto sviluppo di coste

CXLV. - Dall'Archivio Contessa C. Torelli Rolle, Torino. Questa lettera viene compresa nel Carteggio, pur non contenendo che un breve accenno a Suez, perchè tocca un argomento politico-militare di grande importanza, quale la difesa delle coste e la marina da guerra.

e qual non meno enorme distrazione di forze bisognerebbe fare dall'esercito per mettervi ovunque guarnizione, perocchè sperar nella difesa ottenuta colle sole forze locali mi pare troppo poco fondato. Nè so darmi a credere che l'esercizio del tiro a segno potesse molto giovare. Oltrechè, a dirvi il vero, non so ben comprendere come, e con qual fine e sino a quanta estensione delle coste, si possa fare questa separazione fra coloro che si eserciterebbero al tiro a segno di terra ferma e quelli che si eserciterebbero all'altro tiro marittimo.

Io, in verità, non so persuadermi che si possa organizzare un sistema difensivo delle coste in tanta loro estensione affidandolo alle forze di terra ferma procurate coll'esercitare alle armi le popolazioni; tanto più che, in generale, gli abitanti della marina sono i meno atti a portar l'armi, e vogliono essenzialmente essere impiegati a procurar buoni equipaggi alle flotte, non solo, ma anche alla marina commerciale. La difesa delle coste d'Italia non si può sperare che da una potente marina di guerra. E qui dirò anche sinceramente che io son poco persuaso del vantaggio che possa trarsi dal fortificare le città marittime e convertirle in piazze di guerra. Ammetto che le batterie di costa e quelle poste sui baluardi delle fortezze medesime possano tenere ad una certa distanza il nemico naviglio di guerra e che, da tale distanza, le batterie di questo naviglio sieno inferiori di azione a quelle della costa, e riconosco che nello stato attuale delle artiglierie destinate ai tiri di proiezione, ossia al bombardamento, non si possa contare gran fatto sulle bombe lanciate con mortai posti a bordo delle navi di guerra, perchè ognuno sa quanto sia incerto il tiro di questi mortai tanto per la struttura loro quanto per le condizioni della proiezione parabolica rese incertissime dalla natura stessa del proiettile. Ma se gli esperimenti che or si stanno facendo in Inghilterra e che, per quanto ho sentito, si ripetono ora anche fra noi proveranno il buon esito della proposta fatta da reputatissimi ufficiali inglesi di sostituire corti obizzi ai mortai, i quali obizzi puntati sotto un forte angolo di inclinazione lanciano, anzichè bombe ordinarie, proietti come si dicono ogivali, quali son quelli lanciati dai cannoni ordinari che tirano direttamente di punto in bianco, io temo che il fortificare le piazze marittime contro un nemico provveduto di un potente naviglio, sarà spesa gettata, che meglio sarà risparmiare per impiegarla a sempre maggior aumento delle forze nostre navali e al perfezionamento dei corazzamenti e della artiglieria di bordo. Ciò non toglie però che alla difesa delle coste non possa giovar grandemente, o dirò meglio non sia necessario, avere punti fortificati dove si raccolga un nerbo di forze atte a correre addosso al nemico nei siti ove esso fosse riuscito a fare uno sbarco. Ma lo ripeto, in tanta estensione delle nostre città sperare di provvedere alla salvezza di tutte con immediate difese locali, mi par impossibile, ancorchè si volesse sobbarcarsi a spese favolose.

Ben mi paiono eccellenti i provvedimenti da voi suggeriti per spiare il nemico di mare e quello di terra, cioè il contrabbandiere, e per tenere in sull'avviso con prontissimi mezzi chi alla vigilanza delle coste è preposto.

Vi faccio le mie congratulazioni per il successo felicissimo del vostro tiro di Milano. Mi pare che la festa non abbia avuto altri inconvenienti se non quello di esser troppo splendida e troppo promettente, specialmente per i tiratori di mestiere, come gli svizzeri, i quali non so se potranno sempre trovare altrettanto nelle altre nostre città, le quali temo che abbiano ad essere non poco disgustate pel cimento in cui si troveranno o di spender più che non possono o di far triste figura in paragone di altre sorelle e specialmente della Milanese.

Intanto vediamo che la speculativa città di Firenze ha trovato modo di spender meno nella festa del tiro associandola a quella della celebrazione del quinto secolare anniversario di Dante, mescolanza che a dir vero mi pare un po' strana, sebbene sia assai facile acconciar queste cose ricorrendo all'italianissimo e dicendo che, come Dante voleva restaurare la nazionalità italiana co' suoi versi sublimi, noi vogliamo restaurarla colle carabine.

Che cosa dite delle chiacchiere che spargono alcuni giornali di Francia sulla sentenza di arbitramento pronunciata dall'Imperatore nella causa dell'Istmo? Io non ci credo punto, perchè 80 e più milioni non si potrebbero spremere dal Vicerè, nemmeno mettendolo sotto il torchio.

Del voto ieri dato dalla Camera parmi che il Ministero possa essere contentissimo, non solo e non tanto per la maggioranza numerica che, se è grandissima, sarebbe assai notevole in ogni caso, ma è poi notevolissima nell'attuale nel quale tante passioni erano in giuoco, ma ben più ancora, perchè l'opposizione composta di 126 deputati dando prova di una inettitudine solenne, fece chiaro che essa non sa che cosa propriamente si voglia e che è divisa in tre campi che si astiano l'un l'altro ancor più che non avversino il ministero; onde l'impotenza di lei che la rende inetta a nulla ottenere. Il partito di Lanza dichiara che vota contro il Ministero, ma che sarebbe ben lungi dall'intendere ad un ministero Rattazzi e meno ancora ad un ministero della sinistra; il partito della sinistra non vuol saperne della frazione Lanza e molto meno di quella capitanata da Rattazzi, questa in fine si mette avanti apertamente come la sola che possa aspirare al potere con buon fondamento. E così pel Ministero si verifica il proverbio non già solo che fra due litiganti gode il terzo, ma che ben più gode il quarto, se sta di fronte a tre che litigano fra loro.

Se andrete a Firenze durante il mese di luglio vi avverrà forse d'incon-

trarvi con qualcuno della famiglia Dolfin che vi passerà codesto mese e forse parte dell'agosto, lasciando qui noi due soli, poveri vecchi, di ciò tristissimi.

Addio.

V. aff.mo amico

PALEOCAPA

CXLVI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 26 Agosto 64.

Carissimo Amico,

Mi prendo la parte che mi compete di torto pel lungo indugio frapposto alla nostra corrispondenza poichè veggo che voi pure riconoscete la parte che a voi tocca e che io stimo più grave, almeno per ciò che potete servirvi degli occhi, onde ogni momento libero è a vostra disposizione per scrivere.

Potete ben credere che il libro del Garelli mi era noto prima che a voi. Poichè era dedicato a me, ebbi a leggerne il manoscrito prima che fosse stampato, per vedere se, consentendo l'autore nelle mie opinioni, potessi accettarne la dedica.

Ma vi dirò sinceramente che siete voi il primo a farmene conoscere il titolo, al quale, per verità, io non dò nessuna importanza. Ben è vero però che, se avessi saputo che il Garelli si avvisava di sostituire il nome di *sezione* a quello di *taglio* nell'indicar la grande opera, l'avrei dissuaso dal far ciò, non solo perchè anche i puristi accettano *taglio* pel tagliamento, ma ben più ancora perchè *taglio* è termine tecnico idraulico perfetto, onde si dice in un fiume *taglio di una svolta*, *taglio di nuova inalveazione* ed altro, mentre invece per *sezione* in buona lingua idraulica e italianissima, parlando di un fiume, di un canale od altro, s'intende un profilo trasversale, ossia la rappresentanza grafica dell'alveo nel punto a cui la sezione si riferisce.

Dopo ciò, però, vi dico che mi par non valga la pena dar tanta importanza a codesto scambio di nomi, poichè ognuno ben intende di che si tratta. Quanto al merito del libro, è verissimo che nella maggior parte non è che una compilazione di cose dette già e ripetute; ma, se lo leggerete con pazienza, vi troverete alcune considerazioni assai giuste e che non possono dirsi ripeti-

zioni di quel che fu detto, ed altre ne troverete che hanno il merito di un'efficace e chiara esposizione, sebben possa tacciarsi di un po' troppo fiorita.

Ma, venendo a ciò che importa, cioè alle vicende subite e a quelle che subirà forse ancora la grande impresa, voi vi burlate del non aver io prestata fede agli 80 milioni che si volevano far pagare al Vice Re mentre ora è di fatto che se gliene vogliono far pagare 84; ma, a dirvi la verità, mi pare che ci sia una gran differenza fra il sentenziare che debba pagarli e l'otternerne il pagamento. Per ciò poi che si riferisce al tempo, io son ben lungi dal volermi far giudice del numero d'anni che occorrerà per compier l'opera quando abbia a cessare la *corvée*, e mi permettere di dire che nè Lesseps nè alcun altro può presagire ciò prima di aver veduto in azione quei macchinismi coi quali si crede poter supplire al lavoro dell'uomo. Io non conosco quali macchinismi si vogliono impiegare, solo spero che non si tornerà a dare ascolto a fantasticherie simili a quelle che avea messo fuori il Sig. Mougel-Bey che veggono adesso esser preposto come Ing. Capo di una grande impresa europea di cui alcuni giornali menano grande scalpore. Dio la mandi buona ai capitalisti che vi s'impegnano! Per quel poco che ancora mi è dato d'intendere nel gravissimo argomento mi pare che i soli macchinismi che possono essere con molta utilità impiegati nello scavo del gran canale sieno quelli che sono descritti nell'opera del Sig. Castor e che furono da lui con tanto vantaggio impiegati in profondi scavi fatti e nei fiumi e negli infossamenti attraverso terreni di varia natura, in occasione che si costruivano tronchi di strade ferrate che esigevano un'enorme quantità di sterro da portare in rilevato, sollevandola a molta altezza. Avrei fiducia in codesti meccanismi, perchè non sono fantasie d'inventori, ma sono confortati dall'uso fattone con eccellenti risultati. Non bisogna però disimularsi che le condizioni del lavoro sono assai differenti, e a me sembrano molto più gravi nell'opera egiziana che in quelle che il Sig. Castor faceva eseguire in Francia; oltre alla grande differenza che vi è dall'applicare questi pur complicati mezzi di lavoro in un paese così ricco di ogni specie di risorse materiali ed intellettuali come è la Francia, e l'applicarli al deserto egiziano. Egli è perciò, ripeto, che non credo si possa prudentemente pronunciarsi sull'epoca del compimento della grand'opera, ben inteso che, come vi scrissi altre volte, io non riguarderò come compiuta l'opera se non quando il grande commercio potrà sicuramente e permanentemente valersene e non già quando vi sia una comunicazione qualunque, se pur continua, dall'uno all'altro mare. Desidero anch'io vivamente che Palmerston desista dalla sua non meno dissennata quanto sleale opposizione ora fatta per vie dirette ora per vie torte e insidiose; ma non lo spero; e son sempre fermo nel credere che in questo rispetto,

si debba più che in altro confidare nei suoi 81 anni e negli acciacchi dai quali par da alcun tempo aggravato.

Voi dite che egli pure abbia accettato il giudizio arbitramentale, ma, per verità, non so comprendere come ciò possa essere avvenuto, come cioè si possa credere che l'Imperatore abbia domandato questo consenso al Sig. Palmerston; se ciò fosse, io l'avrei piuttosto come un cattivo che come un buono augurio. Infatti per chi e per domanda di chi ha egli, l'Imperatore, pronunciato il suo giudizio arbitramentale? Egli lo ha pronunciato sulla concorde domanda delle parti contendenti cioè della Società e del Vice Re di Egitto per mezzo del suo rappresentante Nubar-pacha, le quali parti formalmente si dichiararono disposte a sottostare al giudizio dell'Imperatore. Che cosa dunque aveva a che fare in questo giudizio il Sig. Palmerston? Chiedergli il suo consentimento, e forse anche solo fargli conoscere l'esito della lite, non sarebbe egli stesso che riconoscere che egli avesse diritto d'esser chiamato in causa e di fare opposizione? Migliore potrebbe esser l'altra ragione a cui vi affidate, cioè che ora l'Imperatore sosterrebbe la Società e che egli può, dite voi, molto più di Palmerston. Si può sperare che ciò avvenga d'ora innanzi, ma, in verità, fin qui è succeduto tutto il contrario, cioè che molto più ha valuto a danno della Società l'essere essa avversata da Palmerston, di quel che le abbia giovato il favore che si andava dicendo prestarle, come pur avrebbe dovuto e potuto, l'Imperatore. Comunque sia, vi ringrazio del cordiale proposito di far cantare il *tedeum* nella mia parrocchia, onde io possa assistervi senza disagio. Accetto l'offerta come ottimo augurio perchè, vicino ad entrare nel 77º anno dell'età mia, sarebbe quasi un fenomeno che io vedessi il compimento dell'opera in quella guisa che ho detto di sopra.

Mando a voi e a vostra moglie i cordiali saluti miei e di mia sorella. Addio.

vostro affez.mo Amico
PALEOCAPA

P. S. - Fatemi il piacere di mettermi in chiaro un fatto che mi è riferito in modo contradditorio.

So che sulla ferr. da Pisa a Lucca, che seguita poi verso l'Appennino per raggiungere a Pistoja la linea che vien da Bologna, mancò per lungo tempo un ponte, credo sul Serchio, onde era forza tramutar di convoglio dall'una all'altra sponda. Ora questo ponte fu fatto con travata di ferro; ma da alcuni mi si assicura che, dopo che esso fu posto in opera, si riconobbe che era così stretto da render impossibile il passaggio dei convogli della ferrovia.

Sarebbe un grande inconveniente se non vi si provvedesse con sollecitudine,

perchè ho fiducia che dentro la 2^a metà d'ottobre la ferrovia da Bologna a Pistoja sarà interamente messa in esercizio e potrà andare direttamente per Pisa a Livorno, se codesto tanto desiderato ponte si renda finalmente officioso. E in verità mi parrebbe incredibile il fatto accennato della sua strettezza, se non sapessi lo stesso essere avvenuto sul prolungamento della strada Senese, se non erro intorno a Chiusi.

CXLVII

MARTIN FRANKLIN A EDOARDO GIOIA.

Turin, 14 Septembre 1864.

Mon cher Gioia,

En arrivant avant hier à Turin, Madame Emilie m'a remis ta lettre du 27 Août (par parenthèse tu la date du 27 Avril, mais je suis assez fort pour comprendre que tu as voulu mettre Août) et je me suis immédiatement occupé de l'affaire qui l'a motivée. Les renseignements n'on pas été longs à trouver: le soir même j'ai causé avec Peruzzi qui m'a dit que rien de semblable à une remise sur le tapis de la question des Chemins de fer Méridionaux n'avait passé par la tête des hommes de notre gouvernement. Menabrea a seulement une grande conception que tous ses efforts tendent à réaliser, c'est à dire de diviser tout le réseau Italien en deux grandes Compagnies l'une agissant en deça l'autre au delà des Appennins. Le rachat par l'Etat de toutes les lignes du réseau Piémontais, celui de la ligne Bologne-Ancone aux Romains, sont les premiers pas dans cette voie; la vente aux Lombards de tout ce que possède l'Etat de ce côté ci des Appennins sera un second pas. De cette façon les Lombards c'est à dire Rothschild et Talabot posséderont tout le réseau Nord et Nord-Est de l'Italie. Il ne leur manquera que les Méridionaux pour compléter le réseau Cis-Appennin et c'est à cela que tendent les pourparlers dont Mr. Sciama a eu vent à Paris; mais jamais il n'a été question de remettre en discussion la concession Bastogi. Ou les Méridionaux seront rachetés par les Lombards ou ils resteront ce qu'ils sont, il n'y a pas d'autre alternative. J'ai écrit hier tout cela à Mr. Sciama; et comme tu avais eu soin de ne pas me donner son adresse j'ai envoyé ma lettre au siège de la Cie place Vendôme. Est ce ça? Je ne me rappelais pas du N.^o mais la Cie du Canal de Suez

doit avoir à Paris assez de notoriété pour qu'il soit inutile de donner son numéro.

Tissot t'aura remis ma lettre du 30 Août. Depuis lors c'est à dire le 11 Septembre j'ai quitté Chambéry et je suis maintenant à Turin pour jusqu'au mois de Juin prochain. J'ai retrouvé ici Cammarota qui est parti hier soir pour Naples où l'appelait une dépêche télégraphique lui annonçant une grave maladie de sa mère. Ce pauvre garçon depuis quelques temps a eu toute sorte de malheurs; la mort de Larissé l'a fortement affligé; il aimait Larissé et lui pardonnait ses extravagances en faveur de son bon coeur. Il s'est suicidé dans le Caucase où il était allé fabriquer de la graine de vers-à-soie. On ne sait encore aucun détail sur les causes qui l'ont amené là, mais il avait déjà plusieurs fois donné des marques de dérangement d'esprit.

Mon frère Ernest a quitté Turin; il est maintenant fixé à Gênes auprès de l'adjudant-général du 1^{er} Département Maritime. Cette place lui va beaucoup mieux que celle qu'il avait au Ministère; il a à faire une vie plus active, moins paperassière, moins assujettissante.

De sorte que je me trouve presque seul à Turin; les Rosset sont en Prusse; Auguste Avet est à Nice, Henry à Paris, Laure avec sa soeur. Je n'ai donc ici que Madame Emilie et certes je ne m'en plains pas, car elle peut tenir lieu de toute une assemblée d'amis et des meilleurs.

Je suis toujours en quête d'un appartement: j'en ai bien un en vue et probablement que demain je me déciderai pour celui-la. Mais c'est horriblement cher.

15 Septembre.

Rien de nouveau pour mon appartement; je suis occupé à étudier une combinaison qui me laisse plus de temps devant moi. Si je pouvais attendre jusqu'au 1^{er} Janvier je me retournerais bien. En trois mois, il passe bien d'eau sous les ponts, comme dit le proverbe. Du reste le terme de Janvier produit beaucoup plus de renouvellements et de vacance que celui d'Octobre et je pourrai choisir plus à mon aise.

Cammarota est parti pour Naples avant hier soir, comme je te l'ai dit plus haut, il y restera probablement un mois et demi ou deux; quant à moi je passerai sûrement un mois à la Rocca; cela simplifie la question de notre logement, car si je trouvais où entasser mes meubles en attendant je m'adapterai fort bien à passer un mois ou deux à l'hôtel. J'ai trouvé Mr. Dünner sur pied: il commence à faire quelques pas dans la chambre au moyen de bœquilles, vient sur le balcon et lit des romans toute la sainte journée; il a ainsi absorbé quelques centaines de volumes de Paul de Koch, cette littérature fre-

latée est la seule dont il puisse supporter la lecture sans fatigue intellectuelle. Sa main réacquiert aussi un peu de force; il peut déjà découper son bouilli.

Madame Dünner est toujours aussi agaçante que par le passé; maintenant que Laure est absente, cette maison est devenue presque impossible. J'y vais néanmoins assez souvent, mais ce n'est pas pour mon plaisir, tu le comprends, c'est plutôt pour reconnaissance rétrospective pour une maison que pendant tant d'années fut notre centre et notre lieu de réunion, et aussi par amitié pour cette bonne petite Laure qui vaut mille fois mieux que sa bécasse de mère.

Pas de nouvelles politiques: il y a bien dans l'air quelque chose qui laisse pressentir de grands événements; ces trois voyages de Menabrea à Paris faits coup sur coup, celui de Pepoli une certaine festivité *briosa* que je remarque sur le visage de Peruzzi depuis mon retour, tout cela me ferait supposer qu'il se machine quelque chose; mais je suis sujet à me faire des rêves et je crains mes illusions: Se saranno rose, fioriranno.

J'ai vu avant hier soir le père Paleocapa; il n'est pas content de l'Isthme. Suivant lui Lesseps a fait bêtises sur bêtises, et il sera cause si les actionnaires du Canal tirent si peu de profit de leurs actions. Paléocapa croit que le Canal mieux mené eût été une bonne affaire; je ne partage pas ses illusions.

Adieu, Mon cher ami, à toi de coeur.

Ton M. F.

Ci-joint un billet pour Tissot.

Nepuen est encore à Paris; il sera ici du 20 au 25. Ses affaires marchent bien.

P. S. - Au moment de mettre ma lettre à la poste, j'apprends quelques grosses nouvelles: traité signé à Paris pour l'évacuation de Rome dans deux ans etc etc.

17 Septembre.

CXLVIII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 17 Settembre 1864.

Carissimo Amico,

L'arrivo della vostra lettera del 2 corrente mi è stato cagione di un po' di mistificazione perciocchè voi mi scrivevate spedirmela col mezzo di vostro figlio

CXLVIII. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

ed io la riceveva invece per la Posta e in buona regola, cioè con sopravi il timbro dell'ufficio di Pisa. Non vedendo poi vostro figlio giudicai che egli non avesse ancora potuto partir da costà: ma egli venne a trovarci Domenica scorsa in cui però io non potei vederlo perchè era a letto per una indisposizione di salute da cui fui libero in un pajo di giorni.

Spero ch'egli torni da noi domani ed allora adempierò all'incarico che mi date per lui e gli farò osservare che dopo aver fallito gli esami una prima volta se li fallisse una seconda gli converrebbe rinunciare a servire nell'armi dotte.

Ho piacere che siate rivenuto da quel troppo sfavorevole giudizio, in cui vi aveva indotto una parola che a voi non garba letta nel frontespizio dell'opera del Professor Garelli: quest'era in vero troppa severità di giudizio. Vi ho scritto già che quella parola non piace nemmeno a me e se in tempo me ne fossi accorto avrei consigliato l'Autore a mutarla, ma non resto per questo che il libro non abbia del merito vero, sia nella esposizione storica la quale sul fatto dell'Istmo di Suez e delle antiche vicende della congiunzione dei due mari è la più chiara e precisa che io mi conosca, sia nelle indagini statistico commerciali che fanno apprezzare l'utilità che dal taglio dell'Istmo avrà l'Italia, purchè ella il voglia con fermezza ed energia. E non s'abbandoni alle solite vanterie del passato e alle matte illusioni del futuro pensando che le pioverà addosso la manna del cielo. Quanto all'augurio che dividete anche voi che le Indie trovino il loro Washington a me pare, per dire la verità, uno di quei sogni dorati, di quei pii desiderii che non hanno nemmeno l'ombra di speranza che possa riuscire. In mezzo ad una nazione che traeva origine dalla più forte, attiva, intelligente razza d'Europa, dalla razza Anglo-Sassone, ben potè verificarsi, e non era uno strano fenomeno, che sorgessero uomini tali quali furono Washington, Franklin, Adams ed altri; ma immaginare che possa mai nè per ora nè per secoli innumerevoli sorgere di tali sommi uomini in mezzo ad una razza la più degenere e la più stolta per stranezza di orrende superstizioni che abbia mai coperto la terra, mi è parsa nel Garelli immaginazione troppo fervida eccitata dall'amor del bene. Nell'Indostan invece di Washington non possono sorgere al più che dei Nanas-Sahib o dei Dost-Maomet che aborrono da ogni principio di civiltà e di libertà vera, preferendo a questa la soggezione ai sacerdoti di Brama od ai principi che a questi sacerdoti sono anch'essi umilmente devoti.

È vero che ho preso equivoco fra Palmerston e il Vicerè. Ma come potevo io mai credere che si mettesse in dubbio la rassegnazione di quest'ultimo

al vero detto dell'Imperatore, se egli stesso il Vicerè per mezzo del suo agente Nuber Pascià lo avea scelto per arbitro, in ciò d'accordo con Lesseps ed avea formalmente dichiarato che al giudizio di lui si sarebbe fedelmente attenuto? Egli sapea bene che non gli era datò mancar di parola e di fede a Napoleone. Il mio timore era veramente degli intrighi di Palmerston, non perchè questi potesse stimar possibile indurre il Vicerè ad un dissennato rifiuto d'adesione al giudizio imperiale, ma perchè egli avrebbe potuto imbrogliare la matassa a Costantinopoli ed in vero non senza qualche buon fondamento, perciocchè uno dei principali punti della lite fondandosi sull'alto dominio della Porta e sulla mancanza di Firmano imperiale, il Sultano poteva credere d'aver diritto ad invalidare un arbitrato al quale non avea punto dichiarato antecipatamente voler sottomettersi. Se non che le recentissime nuove, che pajono procedere da fonte sicura ci dicono invece che il Sultano sia anch'esso rassegnato alla sentenza di Napoleone e se così è non vi sarà altra difficoltà a superare per parte della Società dell'Istmo se non che quella, che però non è lieve, di spremere dalla borsa del Vicerè gli 84 milioni statigli ora imposti, oltre ai 40 che già egli doveva alla Società stessa. Vinta poi questa difficoltà, il migliore e più pronto successo della grande opera dipenderà dalla bontà dei macchinismi coi quali si confida supplire il lavoro giornaliero di 20 mila Fellà. Intorno a che vi sarà grato sapere che un molto valente giovane Ingegnere Savojardo impiegato sui lavori dell'Istmo ed amico del Capitano del Genio, Martin, gli disse che quanto gli parvero stolte e senza speranza di successo quelle invenzioni o dirò meglio quelle ciurmerie colle quali Mougel Bey dava ad intendere voler spingere i lavori del taglio con grande prontezza ed insieme con grande celerità, altrettantò gli paiono ingegnosi e veramente pratici e sicuri i meccanismi ed i modi di attuazione di lavoro coi quali s'intende ora procedere, abbandonati affatto quelli della *toile continue*, della *brouette à la corde*, del *Manege americain*, dei *coffres à balance* ecc. di cui si veggono, dice l'Ingegnere Savoiardo, sparse e ammonticchiate qua e là le vestigia che ricordano i parecchi milioni sprecati invano, oltre a quei molto in maggior numero che fece sprecare il detto Mougel Bey sia per aver voluto fornire acqua distillata, sia per essersi ostinato ad aprire il cavo delle rigole o cunetta colla quale dava ad intendere di voler antecipare una piccola navigazione fra i due mari che fallì onnianamente poichè è già perduta anche quella che pur con grandi sforzi e con enormi spese si era riusciti a condurre fino al lago di Timsah arrivando persino alla stranezza di far trarre le zattere coi cammelli, onde potessero superare quei dossi che ingombavano di continuo la cunetta e sopra i quali non vi era che un decimetro o due decimetri d'acqua. E questa smania d'anticipare una piccola comunica-

zione fra i due mari fu cagione di tanto maggior dispendio in quanto che per riuscirvi si condussero precocemente in lavoro le corvées prima d'aver predisposto almeno un rigagnolo d'acqua del Nilo, onde convenne dissetare uomini coll'acqua dolce portata sui camelli a grandissime distanze. A me, forse perchè è sempre ripugnata questa idea del piccolo canale non solo come cagione di sprecate spese ma come cagione eziandio di un gran ritardo nei lavori che sarebbero stati assai meglio condotti a stratti estesi su tutta l'ampiezza del cavamento e scendendo gradatamente in proporzione all'altezza del suolo, a me, dico, pare che l'assoluto abbandono che sento essersi fatto di questa malaugurata cunetta sia di qualche compenso, perchè mancando i Fellà non darà più occasione d'impiegar tante braccia senza adeguato profitto.

La lunghezza di questa mia lettera mi fa temere che se altre volte vi siete doluto della mia inerzia nel rispondervi, ora vi dogliate della mia troppa abbondanza, nel farlo.

Credetemi sempre

vostro affez. amico
PALEOCAPA

CXLIX

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Crema, 28 Settembre 1864.

Carissimo Amico,

La vostra lettera del 22 corrente la ò ricevuta qui a Crema dove sono venuto a passare alcuni giorni colla famiglia di mia nipote Dolfin, e colla lettera ò pure ricevuto la vostra Circolare diramata ai Sindaci e Medici condotti della vostra Provincia. Io vi esposi già francamente a suo tempo i motivi pei quali io temeva che il piano da voi divisato per procurare acqua potabile a tutte le Comuni del Regno avesse a mancare di buon successo; ma questo non vuol dire che io non creda che l'intento a cui mirate non sia fra i più santi, i più utili, e i più meritevoli dell'interesse di una savia e veramente paterna amministrazione. Qualunque poi sia il modo col quale s'intendesse mettere ad

CXLIX. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle, Torino. Anche questa lettera viene compresa nel Carteggio, benchè non riguardi Suez, in considerazione dell'alto suo interesse politico specialmente nella parte relativa alla Convenzione di Settembre.

atto una impresa di tanta importanza, certa cosa è che mal si può sperare di procedere bene senza procurarsi quei dati statistici a cui mira la vostra Circolare, alla quale perciò non posso che fare elogio. Io la lodo poi tanto più in quanto che essa non si estende, nè da voi poteva essere estesa, a confini più larghi di quelli della vostra Provincia; ed io penso che, se mai il vostro piano possa diventar pratico, egli è colle debite modificazioni, applicandolo a provincia per provincia.

Nè mi estenderò a dir le ragioni di questo mio concetto che sono in parte quelle stesse che mi facevano credere impossibile riuscirne l'intento abbracciando insieme tutte le vaste parti di un Regno che trovasi in condizioni naturali e in circostanze economiche tanto, diformi.

Vi ringrazio delle notizie mandatemi sul ponte dell'Arno e dei cenni su quello dell'Era. Non so se le carrozze colle banchette che viaggiano sulle linee dell'Italia superiore e sono conformi ormai a tutte quelle d'ogni altro paese d'Europa eccetto la Toscana, potranno passare sul ponte dell'Arno. Ne dubito assai, ma, quando ciò pur fosse strettamente possibile, non so comprendere come in Toscana, dove si è gridato tanto perchè le linee proprie fossero messe in comunicazione colle linee di ferrovia dei paesi vicini, siasi poi persistito tenacemente a mantenere le cose in una condizione che sotto molti rapporti non era tollerabile che in una rete ristretta ed isolatissima; fra i quali rapporti è notevolissimo quello di voler mantenere, non solo, ma estendere anche su nuove linee, e sien pure di forti pendenze, un sistema d'armamento nel quale i regoli non hanno maggior peso che di 27 chilogrammi per metro lineare.

La vostra lettera mi faceva già intendere la mala impressione che avea fatto anche sopra voi quella malaugurata improvvisa determinazione di tramutare la capitale da Torino a Firenze e di balestrare questa sentenza senza aver preveduto nessuna delle conseguenze funeste che ne doveano essere la conseguenza e senza aver provveduto per farne cessare o lenirne, almeno, gli effetti. Or si grida contro Torino che si dice mancare di sentimenti veramente Italiani e da soli sentimenti municipali essere animata.

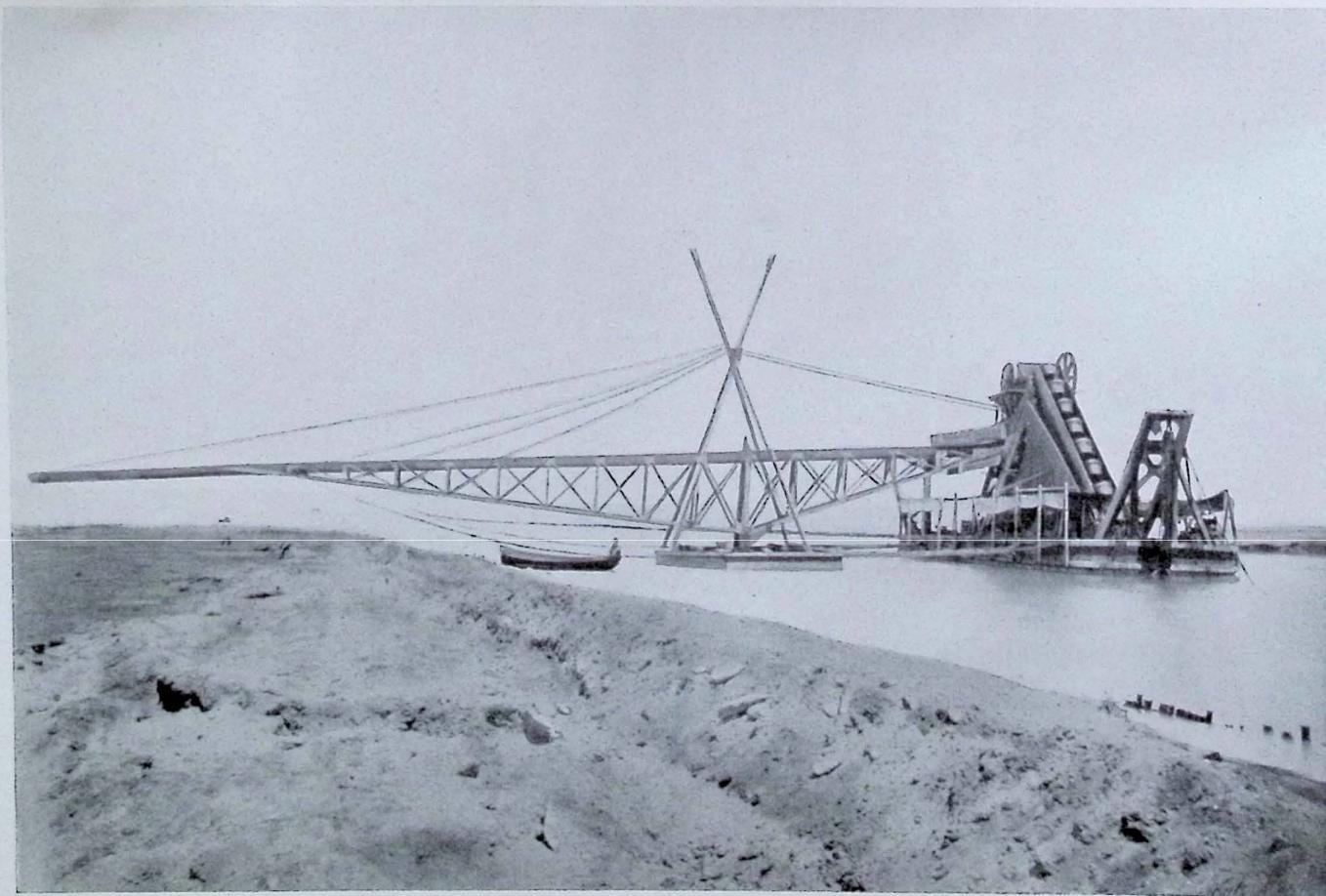
Io vorrei vedere una di quelle Città che più gridano contro Torino che cosa avrebbe detto e che cosa fatto se nel momento che era pervenuta al più alto grado di prosperità progrediente un bel giorno avesse sentito dirsi: il Governo, per codeste buone e belle ragioni politiche e strategiche, vuol rovinarvi in tutto e per tutto e sarebbe gran fellonia se il vostro popolo non vi si rassegnasse pazientemente.

Voi avrete di certo deplorat amaramente i tristi eventi che si succedettero a questi di passati a Torino, ma io li deploro ancor più di voi, perchè

non so punto darmi a credere che sieno di buona fede coloro che, meditando e consumando il sacrificio di Torino col portare la capitale a Firenze, vorrebbero dar da intendere che questo tramutamento è provvisorio, che è una tappa per andare a Roma e che non si fa che affrettare il momento di codest'ultimo tanto desiderato successo. Ma come? le difficoltà d'andare a Roma consistono esse nella distanza, ossia nella lunghezza del viaggio? perchè Firenze è più vicina a Roma sarà egli più facile trasportare la capitale dalla prima alla seconda di queste città, di quel che sia trasportarvela da Torino? E questa pretesa facilitazione compenserà essa le enormi spese, il lungo dissesto negli affari, lo sconvolgimento nelle fortune, la rovina di una delle più fiorenti Città non che d'Italia, d'Europa?

Quanto a me pare evidente che chi fece la malaugurata proposta avesse in cuore tutt'altro, avvisasse cioè a far di Firenze la Capitale del Regno, ben prevedendo che una volta fatto il cambiamento non se ne potrebbe fare alcun altro. Nè l'Imperatore Napoleone ebbe altro in mira quando accettò la proposta fattagli, o la promosse e la sollecitò. E se su di ciò potesse esservi stato dubbio, parmi che quell'articolo del *Constitutionnel*, che avrete già letto, lo faccia compiutamente svanire. L'organo ufficioso di Napoleone dice chiaramente che l'Imperatore à trovato nel tramutamento di capitale che gli veniva offerto una caparra che il Governo italiano era disposto a riconoscere la ragionevolezza di ciò che l'Imperatore avea già riconosciuto, cioè che vi è maniera di conciliare la indipendenza del Regno d'Italia colla sicurezza del S.to Padre e colla sussistenza del potere temporale dei Papi.

Rispettando poi ed umilmente inchinandomi ai giudizi ed alle sentenze dei generali, io non so in verità comprendere come sia sorto adesso, tutto ad un tratto, lo spavento che l'Austria venga ad impossessarsi della Capitale del Regno quando questa permanesse a Torino. Son forse più che tre anni che si va pronosticando una guerra generale essere imminente e dover noi incessantemente trovarci alle prese coll'Austria, nè mai venne in capo ad alcuno di voler che ci garantissimo portando a Firenze la capitale. Ed ora che gli eventi d'Europa gravissimi, e veramente straordinari, mi par che provino abbastanza che nessuno s'avvisa di rompere una gran guerra, e meno di tutti se ne avvisa l'Austria, quando non le se ne dia un motivo che la metta dalla parte della ragione, ora ecco che si vuol scappare da Torino ed abbandonare all'Austria tutta la Italia settentrionale. E poi qual concetto strategico è questo? Certo dev'essere sublime, ma io non lo intendo. Si potesse almen dire: abbandoniamo tutta la Lombardia e tutte le antiche provincie per far fronte sulla destra del Po, protetti dal corso di codesto gran fiume. Ma si dimentica forse,



PRIMA DRAGA AL 3° KM.
Da fotografia eseguita il 10 agosto 1866 da Cuvier.

o si suppone che gli altri siano tanti smemorati da non ricordare, che sulla destra del Po gli Austriaci posseggono un vasto territorio costituito dai tre più bei distretti della Provincia di Mantova, Gonzaga, Revere e Sermida e che codesti distretti toccano appunto la destra del Po per una assai lunga linea? Oltre che, domando io, che bel modo di salvezza sarà questo di abbandonare Lombardia e Piemonte, supponendo di poterci tener fermi in Toscana? La nostra salvezza sta nell'Esercito e nelle fazioni campali che egli può combattere e vincere nelle pianure di Lombardia e nel Piemonte.

Di qui a dieci o dodici anni l'Esercito sarà compatto, più che ora non è, e più omogenea e quindi più sicura la sua composizione, saranno egualmente valorosi i soldati napoletani, i siciliani, i romagnoli e per fino i toscani, ma attualmente nessuno vorrà negare che il nerbo dell'Esercito nostro non consista nei soldati piemontesi e nei lombardi. Ora, che modo di provvedere è questo alla sicurezza dello Stato dichiarando che, in caso di guerra, si abbandoneranno al nemico le Province dalle quali provengono i migliori soldati ed ufficiali, i quali non si sentiranno certo molto incoraggiati da codesta dichiarazione? Oltre che se si vuol salvar la Corte ed il Governo, per timore di una minaccia del nemico, vi sarà facilmente provveduto. Si metta tutti nei loro vagoni e vadano con Dio a Firenze, o dove loro piace meglio.

Quello che dovrebbe spaventare è il pericolo di perdere gli stabilimenti militari e specialmente quel grande Arsenale di Torino che è ormai diventato uno dei principali arsenali militari d'Europa. Se si vuole dunque far la guerra con energia e potenza di mezzi bisognerà che ci manteniamo nelle Province settentrionali, ed il ricorrere invece al partito di scappare per ritirarsi a Firenze mi pare che sia lasciar cadere tutto in rovina.

Ma, dopo i funesti casi di Torino, dopo quanto sento essere stato dichiarato dal Re e da Lamarmora e finalmente dopo quell'eccitamento che si è messo ovunque per indurre le popolazioni all'ira ed al dispetto verso la sede mantenuta a Torino e contro quel fantasma del piemontesimo che si è voluto creare dalle passioni più tristi, io veggo che potrà avvenire che nello stato attuale delle cose sia riconosciuta anche da savi uomini la necessità di portar via la capitale da Torino. Ma, se ciò avvenga, io credo che non lo si potrà fare meglio che portandola a Napoli. Da ciò almeno si trarrà il gran vantaggio di quietare, d'incivilire e di far progredire al più presto quelle popolazioni e di convertir Napoli in una delle più grandi capitali d'Europa, col qual mezzo solo si può sperare sotto un governo provvido, liberale e patriota di purgarla da quella feccia materiale e morale da cui è attualmente imbrattata. Questa idea, messa altre volte in campo intempestivamente da un pazzo e per

ciò screditata, ben veggo che non à speranza di attecchire, tanto più che il programma del nuovo Ministero, avvalorato dalla parola del Ré, vuol mantenere inalterata la Convenzione colla Francia e dovunque si sente far plauso a ciò e specialmente a Milano dove s'arriva ad illudersi fino al segno di credere che non solo questa fortunata Convenzione assicuri la rovina del poter temporale e l'insediamento della capitale a Roma, ma che essa condurrà ancora al compimento assoluto dei nostri voti colla liberazione della Venezia. Povere menti che si danno a credere che un trattato stipulato dal ministro Drouyn de Lhuys possa essere stato dettato da sentimenti così favorevoli agl'Italiani e così contrarj al partito clericale ed all'Austria! Quando l'Imperatore era ben disposto per noi, era suo ministro degli esteri Jouvenel e suo incaricato di affari a Torino Benedetti. Quando invece l'influenza del partito clericale favorito dall'Imperatrice, e non certo amato ma temuto dall'Imperatore, prese il sopravvento, fu chiamato al ministero degli esteri Drouyn de Lhuys, e mandato a Torino, poi a Roma, in vece di Lavalette al Sig. di Sartiges. Quando questi signori saranno cacciati via e torneranno i primi al loro posto, allora crederò che l'Imperatore sia sinceramente fautore dei nostri desideri e dei nostri interessi.

Vedete che negli ozii di Crema ò potuto schiccherare questa lunga tiritera politica e poco male sarà se voi sopraccaricato dagli affari non avrete tempo di leggerla, come io m'ebbi quello di scriverla. Ad ogni modo potremo pàrlar di queste cose a Torino per dove partirò fra due o tre dì. Ricambio i saluti cordiali a Donna Marietta. Addio.

vostro aff.mo amico
PALEOCAPA

CL

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

En mer devant Messine, 10 Octobre 1864.

Mon cher ami,

Je vous félicite de votre nouvel acte de courage et de patriotisme. En suivant le Général Lamarmora et vos propres inspirations vous ne pouriez que bien faire et agir dans le grand intérêt de la cause nationale. Je vois par votre

CL. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

aimable billet du 30 septembre, dont je vous remercie, que vous avez compris toutes les difficultés de votre tâche; autrefois lorsque j'ai été envoyé devant Rome (1849) je voulais calmer l'ardeur de mes compatriotes, et je ne voulais pas concourir à leur entrée à Rome parce que je déclarais qu'ils auraient toutes les peines du monde à en sortir. Aujourd'hui je dis à mes amis d'Italie: exécutez loylement la convention du 15 septembre et ne cherchez pas à entrer à Rome afin de pouvoir y rester le jour certain où la force naturelle des événements vous y appellera.

Ce que vous aurez le plus à craindre et à surveiller ce seront les excitations du parti noir pour les passions démagogiques, excitées qui ne manqueront pas d'être lancées sous le masque du patriotisme.

J'appelle surtout votre attention sur le danger qu'il y aurait pour votre ministère à laisser proposer, en dehors des termes de la convention du 15 septembre, des espérances qui doivent rester enfermées dans le cœur mai qui, étant produites plus ou moins officiellement au dehors donneraient lieu (je m'en suis assuré) à des déclarations contraires de la part du gouvernement de l'Empereur, déclarations qui, dans les circonstances données, pourraient être facheuses pour le but désiré. Je suis en route pour l'Egypte, nos travaux marchent; la sentence de l'Empereur a applani toutes les voies.

Sir Henry Bulwer m'écrivait ces jours derniers que nous étions comme deux boxeurs qui parvenaient à se serrer la main après le combat. Il considère donc le combat comme terminé — nous verrons.

Tout à vous
FERD. DE LESSEPS

CLI

MARTIN FRANKLIN A EDOARDO GIOIA.

Turin, 26 Novembre 1864.

Mon cher Gioia,

Je viens de recevoir ta lettre du 16, lettre bien sombre, bien pessimiste, mais je crois que tu as raison sur beaucoup de choses: je crois par exemple que votre canal est bien mal acheminé, et que s'il ne vous arrive pas là un homme qui sache remettre les choses sur la bonne voie, vous courez de gros

risques. Mais où trouver un homme? Il vous faudrait à la fois un gaillard énergique et quelque peu féroce qui sache prendre le taureau par les cornes et un finaud souple et rusé qui sache se débarasser du père Lesseps tout en lui laissant toutes les apparences et toutes les puissances du pouvoir suprême, une espèce de maire du palais qui règne despotalement sous son autorité fictive. Où est cet homme? J'ai bien chaussé mes lunettes, je ne le vois pas ici. Il doit y être, il y est sûrement, mais je ne m'aviserais pas de le chercher. Le mieux serait de mettre dans les journaux un avis ainsi conçu: On demande un homme de constitution robuste, poilu et féroce, capable de percer l'Isthme de Suez tout en laissant croire à cet inepte M. de Lesseps que c'est lui qui tient le manche de la percerette. Combien de concurrents se présenteront? quel jury sera appelé à les examiner et à choisir le vainqueur? That is the question.

Si c'est votre Comité de Paris nul doute qu'il ne donne la palme à un paperassier, à un administrateur, à un 21 sur 31, à un Voisin, et tout serait à recommencer. Quant à moi j'ai toujours pensé que le seul homme que vous eussiez à l'Isthme de mon temps était M. Sciama; son seul défaut, grave défaut est d'appartenir à « l'aristocratie de l'intelligence » aux Ponts et chaussettes comme les appelait Farvara; mais on n'est pas parfait. De tous les P. et C. que j'ai connus, c'est sûrement le moins routinier, le moins 21/31, le moins étiolé par le régime funeste et mesquin de l'Ecole. Enfin, passe-moi le mot, il a du poil au cul, et il en faut là bas à l'Isthme.

Quand on exécute des travaux en Orient, dans un pays où hommes et choses sont si différents de ce qu'ils sont en Europe, il ne faut pas songer à y apporter les habitudes méticuleuses d'un département français; il ne s'agit pas ici de mettre du macadam sur la route N.^o X., de rejoindre un mur de soutènement, de curer des fossés etc.

A dire vrai le despotisme seul pourrait avoir raison des difficultés que vous avez eu à vaincre, et si vous faites votre examen de conscience vous reconnaîtrez facilement que tout ce que vous avez fait de réel là-bas, c'est par les moyens issus en ligne droite du despotisme le plus absolu que vous y êtes réussi: les corvées! hors de là point de salut. Nous ne sommes guère au courant de ce que vous faites là bas, mais il règne en Europe un sentiment assez général d'incrédulité à votre égard: toutes ces allées et venues de M. de Lesseps, de M. Voisin, de M. Sciama, des membres du Comité, tous ces procès, toute cette agitation dans la presse, tout cela nous donne de la défiance. Pour employer un mot de notre argot, vous vous affirmez trop, vous faites trop parler de vous.

Vous faites le plus étrange contraste avec vos frères du Mont-Cenis: si Som-

meilleur était le quart aussi fantaisiste que votre président-fondateur, on en entendrait de belles à cette heure. Il se contente de percer son trou à petit bruit, plus ou moins vite, mais il le perce; il en a déjà fait plus de 4 Km. et à la fin de cette année prochaine il sera arrivé à mi-chemin. Et ce ne sont pas les difficultés administratives, car ici aussi nous avons nos gratté-papier, notre « aristocratie de l'intelligence ».

Mais bah! Espérons toujours!

Tu auras vu le résultat du vote à la chambre des Députés, 317 pour, contre 70. Au Sénat il sera un peu moins éclatant car on ne compte que sur le 2/3 des voix, mais à la fin de la Semaine la discussion sera sûrement terminée. Ce que tu me dis de l'imprévoyance du cabinet Minghetti en ne cherchant pas à préparer l'opinion publique serait vrai si cette préparation avait été chose possible; mais il est maintenant sûr et certain que si nos gros bonnets avaient connu la convention avant qu'elle ne fût signée, ils auraient fait tout leur possible pour l'empêcher et il y a beaucoup à parier qu'ils eussent réussi. C'a été là le motif qui a empêché nos ministres de s'en ouvrir aux hommes les plus importants de Turin avant que ce ne fût devenu un fait accompli. Ils avaient dans le Ministère trois Piémontais, et tous les trois ont été d'accord que c'eût été une imprudence grave de livrer le secret des pourparlers qui avaient lieu à Paris à des gens qui eussent tout fait pour les faire échouer. Te figures-tu les journées de Septembre éclatant avant la signature du traité? Le Ministère se retirant sans avoir abouti? Un autre Ministère arrivant au pouvoir sans que la parole du Roi ne fût engagée, et sans que l'alliance française ne courût aucun danger. Nul doute que la Convention n'est avorté. Or les Ministres qui l'ont faite, la trouvaient une très bonne chose pour l'Italie et ils étaient prêts à braver les difficultés de leur situation à Turin pour réussir.

Où il y a eu réellement imprévoyance, c'est dans le manque absolu de mesures répressives prises préventivement à Turin: il n'y avait pas un seul soldat, la police était entre les mains d'un homme inépte et peut être ennemi, la garde nationale refusait son service. Pour tant moyen il y a eu au 21 Septembre un million d'élèves carabiniers! Tout cela serait de la trop grande opinion que Peruzzi et ses collègues avaient du calme de la population Turinoise; mais ce n'est pas aux Turinois à s'en plaindre.

Mais heureusement que tout passe et que cela passera aussi: il ne restera que le mot du député Sanguineti: « Turin n'a pas besoin de compensations matérielles, il ne veut qu'une satisfaction *moral*, la tête de Minghetti, de Peruzzi, et de Spaventa! ». Heim! c'est gentil, n'est ce pas?

Je viens de voir M.me Emilie et de lui faire tes amitiés: me joindra un petit mot à ma lettre.

Cammarota est toujours à Naples; sa mère n'est pas encore morte, mais son frère est devenu fou; piove sul bagnato. Pauvre garçon! Les Rosset, les Avet, sont ici. M. Dünner va un peu mieux. Laure est de retour de Paris. Cornero est rentré à Ravenne après un mois de permission; M.e Cornero et toute la marmaille doivent avoir quitté la Rocca ces jours. Adieu.

Ton M. F.

Ci joint mon compte: si tu peux me le faire payer tu me rendra un grand service. J'ai trouvé un logement.

P. S. - Je t'envoie ta caisse par ce courrier et je l'adresse à Farvara en lui écrivant de te la faire parvenir.

CLII

FERDINANDO DI LESSEPS AL MINISTRO LUIGI TORELLI.

(Minuit).

Florence, le 17 Février 1865.

Mon cher ami,

Je suis arrivé ici hier après un bon voyage et encore tout plein des bons souvenirs que m'a laissé mon séjour à Turin où votre accueil et celui de vos amis m'ont vivement touché.

Le Général La Marmora était parti depuis deux jours pour Naples, par conséquent il n'avait pu parler au Roi de ma demande d'audience. Ce matin le Comte Radicati de Brozoli, secrétaire particulier du Président du Conseil, a eu l'obligeance de venir me voir et m'a dit que d'après votre avis il avait écrit à S. Rossore au Ministre Natoli; dans la journée j'ai reçu du C.te Castiglione la dépêche télégraphique ci-jointe qui malheureusement n'a pu m'être remise qu'après 4 heures. Je n'ai donc pu profiter au départ de 3 heures pour aller présenter mes devoirs au Roi. Je m'e suis empressé de répondre par télégraphe à Castiglione pour le prévenir de cet incident et pour le prier de présenter mes excuses et mes regrets à Sa Majesté Je l'ai informé que je partirai

demain matin pour Pise où je resterai une partie de la journée avant de m'embarquer à Livourne.

Le Préfet de Florence a été fort aimable pour moi; il m'a donné la loge pour aller voir ce soir au théâtre Pagliano le ballet intitulé *Il Taglio dell'Istmo di Suez*; quelques personnes m'ayant reconnu, dans la salle tout le public s'est levé à plusieurs reprises en applaudissant et en criant *viva Lesseps!* Je viens de recevoir une véritable ovation qui a été bien spontanée et qui a démontré combien le peuple italien prend intérêt à notre entreprise.

Vous apprendrez avec plaisir cette manifestation.

Je vous envoie les deux cartes dont une pour le photographe qui vous l'avait demandée.

Je vous renouvelle, mon cher et excellent ami, l'expression de ma cordiale affection.

Tout dévoué.

FERD. DE LESSEPS

Je vous prie de répéter au Baron Ricasoli combien je lui suis reconnaissant de son accompagnement au chemin de fer.

Voici ma carte de visite pour lui.

CLIII

FERDINANDO DI LESSEPS AL MINISTRO LUIGI TORELLI.

Constantinople, le 15 Mars 1865.

Mon cher et excellent ami,

Je vous annonce avec plaisir que l'ambassadeur de France a terminé heureusement ses négociations avec la Porte et que l'*octroi du fameux firman d'autorisation du Sultan est sans doute assuré.*

Il n'est pas encore opportun de faire connaître cette nouvelle publiquement.

Je m'embarque pour retourner en Egypte. J'ai eu beaucoup à me louer du représentant de l'Italia, du C.te Greppi neveu de la M.se Arconati.

Je vous embrasse de tout coeur, je vous renouvelle mes remerciements pour

toutes les finesse reçues par moi en Italie et l'expression de mon inaltérable attachement.

FERD. DE LESSEPS

CLIV

PIETRO PALEOCAPA AL MINISTRO LUIGI TORELLI.

Torino, 22 Marzo 1865.

Caro Torelli,

Per aderire alla presente richiesta che mi fa l'amico Boccardo, affinchè io appoggi presso voi e presso il Ministro Natoli la pronta concessione del permesso che egli ha già domandato per telegrafo, non posso far meglio che mandarvi la lettera stessa che egli perciò mi ha indirizzata. Aggiungerò solo che io crederei molto opportuno che il Boccardo fosse uno fra i rappresentanti del commercio italiano che devono trovarsi al congresso del 6 aprile in Alessandria, perchè il vasto suo sapere nelle scienze economico-politico-commerciali e la profonda sua convinzione della immensa utilità che il taglio dell'Istmo recherà al commercio mondiale in generale e specialmente a quello d'Italia e quindi di Genova ci assicurano che la grande opera troverà in lui un propugnatore valentissimo. Se, mettendovi d'accordo col vostro collega della Istruzione Pubblica, aderirete alla domanda del Boccardo, vogliate farmene subito avvisato, onde possa anch'io spedirgli una lettera d'introduzione presso Lesseps.

Addio.

vostro affez.mo amico
PALEOCAPA

CLIV. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

CLV

RELAZIONE DI BIAGIO CARANTI AL MINISTRO LUIGI TORELLI.

Cairo, 18 Aprile 1865.

Ill.mo Sig. Ministro,

Ho dovuto rimanere silenzioso per parecchi giorni perchè durante la per-

lustrazione, ormai finita, dei lavori lungo l'Istmo, non sempre avevo il mezzo di poterle scrivere, e sempre giungevo alle diverse stazioni così affaticato, da esser incapace di ogni qualsiasi occupazione. Ma ieri sera sono qui ritornato da Suez, e mentre ho pregato il Cav.re Ferrero, Segretario di codesta Camera di Commercio, il quale ha continuato il suo viaggio per Alessandria onde veder modo di approfittare del primo vapore, di incominciare a darle notizie del come andarono le cose, dall'altra le invio tosto l'impressione che mi accorsi essere divisa dalla gran maggioranza, da tutti coloro cioè che li visitarono senza prevenzione tanto in pro quanto in contro. E siccome vario è lo stato delle opere, così di ciascuna di esse farò una parola, dividendola cronologicamente a seconda dei vari giorni in cui le visitammo.

Come già le scrissi, il giorno 9 si partì dal Cairo per Zagazig, di dove sopra 7 imbarcazioni eleganti tirate da cammelli partimmo per Tel-el-Kebir. In alcune di queste imbarcazioni contai persino 25 persone. Pur dall'esame che di esse feci al mio giungere in Tel-el-Kebir, esse non pescavano in acqua più di 60 o 70 centimetri. Percorremmo lungo tratto dell'antico canale costrutto da Mehemet-Ali ed un breve tratto di quello costrutto dalla Compagnia e che dovrà far parte di quel canale di acqua dolce, che partendo dal Cairo verrà a congiungersi con quello da noi percorso.

La parte fra il Cairo e l'ouadi che deve essere eseguita da S. M. il Vicerè, non è ancora finita, quindi il canale specialmente costrutto dalla Compagnia non può riavere per ora che l'acqua che gli viene dalla provvisoria congiunzione col canale di Moés. Ciò è bene chiarire, perchè spiega le difficoltà di navigazione incontrate poi sul canale di acqua dolce che da Ismailia va a Suez, difficoltà che hanno poco favorevolmente impressionato parecchi.

Anzi, a impedire che queste poco favorevoli impressioni possano riuscire di danno alla cosa con improvvise pubblicazioni, io mi affretto a compilarle il mio rapporto, a render più esatto il quale, mi fermo qui ancora alcuni giorni per domandare e controllare alcuni dati che in tutto quel trambusto non mi fu possibile di ottenere, quindi sarei di parere di pubblicarvene senza ritardo qualcuno dei brani che Ella reputerà più conveniente sul Giornale Ufficiale, e specialmente quelli che a questo tratto del canale di acqua dolce si riferiscono. Ma, ritorniamo a noi.

La parte che di questo canale fu costrutta dalla Compagnia incomincia

poco prima di giungere a Tel-el-Kebir dove arrivammo alle 3 3/4 o 4 ore, essendo partiti da Zagazig alle 9 3/4 o 10. Pernottammo a Tel-el-Kebir che rimane pressochè nel centro del ouadi vastissimo, proprietà della Compagnia.

Non le dirò delle accoglienze e del trattamento, perchè fu per ogni dove splendidissimo e perchè di esse farò parola in un raccontare che di questi viaggi farò, previa sua autorizzazione, sulla *Rivista Contemporanea*, che di ciò mi ha pregato. Il mattino del 10, verso le 6 1/2, risaliti ciascuno sulla propria nave, partimmo per Ismailia, alla quale giungemmo verso le 5 pom.

La parte di canale percorso in questo giorno fu tutta costrutta dalla Compagnia. Essa ha in media la larghezza di 20-25 m. e la profondità dal pelo d'acqua di un metro - 1,30 e fiancheggia per lungo tratto la proprietà dell'ouadi. Dopo questi incomincia il deserto.

Grande fu la nostra sorpresa nel trovare a Ismailia una vera cittadina europea. Belli, anzi fin troppo belli i palazzi per i capi dell'Amm.ne, ecc., contrade ben disposte, tutto insomma ciò che rende piacevole e comoda la vita.

L'11 mattina andando a visitare Toressanne e il Serapeum, passammo per Ber, Abour, Ballah, piccola oasi stata dalla compagnia donata ad Abdelcadar.

La parte visibile in quel giorno è quella che si distende fra il lago Timsah e i Laghi Amari. Qui, a dire il vero, i lavori per il canale marittimo non sono ancora molto avanzati.

A Toussanne sono però già più inoltrati che al Serapeum. Pochissimi poi i lavoratori, cosa che si verifica lungo l'intero canale. Neppure vi osservai alcun escavatore meccanico. Io visitai il tutto il più minutamente che mi fu possibile, con un sole che bruciava, e sul dorso di un cammello, che mi lasciò le reni addolenzite per più giorni.

In questo tratto vi sono molte dune mobili di una finezza meravigliosa.

Ritornato a Ismailia, dopo lautissimo pranzo, si fa un piccolo ballo.

Acquistai nel deserto da un beduino una piccola gazzella che avevo destinato a Lei, ma ora il delicato animale mi è morto, non essendo ancora così robusto da sopportare gli strapazzi delle nostre corse.

Il giorno 12 ci imbarcammo alle 6 sopra nuovi assi più piccoli di quelli che ci avevano condotto ad Ismailia, e percorrendo il canale marittimo dopo aver toccato El Guisr, giungemmo alle 6 di sera ad El Kantara. Non fa duopo che io dica a Lei che ad Ismailia fanno capo i due canali, da una parte quello di acqua dolce e dall'altra quello marittimo, ma che fra di essi non v'ha ancora

congiunzione, che sono sempre raccolti i materiali per le chiuse. Fra Ismailia ed il principio della regione detta El Guisr, vi ha un canale provvisorio che per ora supplisce quello che deve trasversare il lago Timsah; ma al lago Timsah osservai iniziato alcun lavoro o alcuni preparativi per renderloatto al passaggio definitivo.

Scendemmo verso mezzogiorno a El Guisr che è il punto più elevato dell'istmo e visitammo i lavori e una frazione del canale; quella da noi percorsa è già aperta e la sua larghezza al pelo d'acqua mi parve da 10 a 12 metri, la profondità dell'acqua da 60 centimetri ad 1 metro. Ad El Guisr trovammo un paese interamente creato dalla Compagnia, al pari di Ismailia ma meno di quello elegante e, a parer mio, più adatto allo scopo. La direzione di questa parte dei lavori è affidata ad un nostro connazionale, l'ing. Gioia. Moltissimo è il lavoro che qui deve eseguirsi, essendo questo un non breve alto piano che si eleva sino a 19.50 al di sopra del livello del mare. Mi fu detto che ad essi sono addetti ben 4000 operai, ma se dovessi giudicare da quel che vidi, direi che non giungevano agli 800.

Vidi un escavatore a secco che lavorava ed altri quattro inoperosi; meraviglioso è il lavoro che questi fanno e ciascuno di essi rimpiazza 200 operai. Mi fu detto che di tali escavatori ve ne erano 16, qualcun altro mi disse 8 soltanto: io ne vidi cinque per quanto abbia osservato per ogni dove. Essi d'altra parte sono macchine troppo colossali perchè possano passare inavvertite.

Ad ogni modo io dico quello che mi fu detto e quello che vidi. Parlai col Gioia per l'affare dell'*Emigrazione* ed egli mi disse avere ricevuto una lettera sua e dal Console Generale su tale soggetto, ma essere convinto che nulla si sarebbe concluso, tale parendogli l'avviso degli appaltatori, unici giudici per tale riguardo, e abbisognandosi d'altra parte di terrazzieri unicamente e di meccanici, avendoci invece una grande esuberanza di impiegati di ogni genere, che a parer suo costituiscono una delle piaghe della compagnia.

Il Gioia non mi parve troppo contento dell'andamento della cosa, ed avendolo io interpellato sulla verità di ciò che erasi stato asserito in Alessandria, di volere cioè egli ritirarsi, mi rispose che ciò veramente era assai probabile.

Per quante indagini però io abbia fatte, non potei riuscire a scoprire le cause. Prima di giungere ad El Kantara arenammo parecchie volte, quantunque le nostre navi non pescassero certo più di 40 centimetri. Anche ad El Kantara la Compagnia ha gettato i germi di un paese e qui vi pernottammo.

Qui fo punto per oggi, perchè sono già le 11. Alle 12 parte il convoglio

per Alessandria che coincide ancora probabilmente con il vapore italiano. Quindi per dirle tutto quest'oggi non voglio perdere l'occasione di farle giungere con sollecitudine una parte.

Ha Ella ricevuto un mio telegramma da Ismailia?

La prego di porgere i miei distinti rispetti alla sua signora ed al Comm. De Blasis e di aggradire i saluti del Sig. Lesseps e la mia preghiera di conservarmi la sua benevolenza mentre con tutta stima e considerazione me le ripeto

Dev.mo servo F.to BIAGIO CARANTI

P. S. - La ringrazio di avere comunicato alla mia famiglia la mia prima lettera. Le unisco la nota completa di tutti i delegati inviati al Congresso internazionale di Suez.

CLVI

F. PAPONOT A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU CANAL MARITIME DE SUEZ
Direction Générale des Travaux

Kantara, le 9 Mai 1865.

Note

J'adresse ci joint à M. l'ingénieur le calque d'un dessin que M. Taubin vient de me communiquer officieusement en me disant que ce type de profil résultait d'une entente entre le directeur général et M. Lavally.

Pour fixer les idées l'on a supposé ici le côté Afrique comme point fixe à cerner de la conduite d'eau.

De cette façon le canal se trouve élargi en gueule et réculé du côté Asie de 2.00 sans cependant être plus large jusqu'à 1.00 au dessous du niveau de la mer.

Les côtes seront reportées comme suit:

au niveau de la mer: largeur 60.00

au niveau des crêtes en id. et en gueule: 74.00.

J'attendrai des ordres à ce sujet.

F. PAPONOT

CLVII

EDOARDO GIOIA A B. VOISIN.

EL GUISR
CANAL MARITIME
Modification de profils
en travers-types
F. 127
A. 783

El Guisr, 11 Mai 1865.

A VOISIN, Directeur Général des Travaux à Ismaïlia.

Monsieur le Directeur Général,

Lors de notre dernière entrevue, vous m'avez dit que vous avez adopté sur certains points un nouveau type de profils en travers pour le canal Maritime. J'ai par suite l'honneur de vous prier de vouloir bien me communiquer ce nouveau type.

Je suis avec respect, Monsieur le Directeur Général

Votre tout dévoué serviteur

ED. GIOIA

CLVIII

EDOARDO GIOIA A B. VOISIN.

EL GUISR
CANAL MARITIME
Modification de profils
en travers-types
F. 136
A. 783

El Guisr, 15 Mai 1865.

A VOISIN, Directeur Général des Travaux à Ismaïlia.

Monsieur le Directeur Général,

M. le Chef de la Section de Kantara m'informe que l'Entreprise Lavallej a déjà modifié le profil normal du Canal Maritime au Kil. 34 et me demande des instructions.

Vous jugerez sans doute convenable Monsieur le Directeur Général, de m'notifyer les modifications que vous avez introduites dans ce profil que j'ai eu l'honneur de vous demander par ma lettre F. N. 12 du 11 courant, afin que je puisse donner les instructions nécessaires à Kantara.

Je suis avec respect, Monsieur le Directeur Général

Votre tout dévoué Serviteur
ED. GIOIA

CLIX

B. VOISIN A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ
Direction Générale
des Travaux

Service central

CANAL MARITIME
Modification du profil-type
N. 11306

Ismaïlia le 17 Mai 1865.

*Le Directeur Général des Travaux
à Monsieur GIOIA, Ingénieur chef de division
à El Guist*

Mon cher Ingénieur,

En reponse à vos lettres F. N. 127 et F. N. 136 A. N. 783 j'ai l'honneur de vous

informer que je m'occupe d'arrêter les profils types nouveaux du canal maritime et que je vous les enverrai sous très bref délai. En attendant il convient de laisser marcher les Entrepreneurs, qui connaissent mes intentions.

Agréez, mon cher Ingénieur, la nouvelle assurance de mes sentiments les plus distingués

VOISIN

Communiqué à Kantara le 18 Mai 1865.

CLX

EDOARDO GIOIA A B. VOISIN.

EL GUISR

CANAL MARITIME

Modifications des profils-types

F. 183

A. SBA

El Guisr, 26 Mai 1865.

A VOISIN, Directeur Général des travaux

Ismaïlia

Monsieur le Directeur Général,

Monsieur Paponot me communique des renseignements sur le profil-type que l'Entreprise Lavalley exécute dans la section de Kantara. D'après ces dispositions, j'ai dressé le profil ci-joint; et s'il répond au type que vous avez adopté dans les conférences de Port Saïd, vous jugerez sans doute convenable, Monsieur le Directeur Général, de me le retourner revêtu de votre approbation afin que je puisse en faire surveiller régulièrement l'exécution.

Je suis avec respect, Monsieur le Directeur Général

Votre tout dévoué Serviteur

ED. GIOIA

CLXI

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

En mer d'Alexandrie à Brindisi à bord
du Paquebot Italien Principe Tomaso.

31 Mai 1865.

Mon cher ami,

Depuis le départ du délégué du Commerce, je n'ai pas quitté l'Isthme, où j'ai cherché à activer les travaux qui nous mettront bientôt en mesure de faire profiter le commerce du passage d'une mer à l'autre.

Il y avait eu de belles exagérations avant le voyage des délégués, tant de la part de ceux en plus grand nombre que les autres, qui croyaient qu'il n'y

avait rien de fait, que de la part de ceux qui se figuraient que tout était fini, qu'il était bon d'établir l'équilibre faisant connaître la vérité. Il est évident que ceux qui croient qu'il n'y a rien défait ont été enthousiasmés et que ceux qui croient voir le Canal fini, ont dû être désappointés. La connaissance de la vérité nue, suffit pour établir les choses comme il convient. La baisse des eaux au moment du plus bas étage du Nil et avant l'exécution des travaux entrepris par le vice Roi, n'avait rien que de très naturel et cet inconvénient qui n'a existé que pendant un mois, a déjà disparu dans ce moment.

Les écluses de communication entre le canal maritime et le canal d'eau douce à Ismaïlia, ainsi que l'écluse de Suez seront terminées le 30 Juin.

J'ai fait une convention avec la maison Bufier (?) de Marseille pour que dans le courant de Juillet un chargement de 300 tonnes de charbon de terre soit prêt, sans parler d'un navire à Port-Saïd, transporté sur nos chalands sans transbordement intermédiaire dans la rade de Suez et que là les mêmes chalands reprennent sous (*illegible*) un chargement de retour de 300 tonnes de café moka et autre denrée de la mer Rouge ou de la mer des Indes pour les rendre à Port-Saïd sur le bâtiment, qui la conduira à Marseille.

Je me suis embarqué le 28 à Alexandrie pour Brindisi. Je vais traverser rapidement l'Italie pour arriver vite à Paris où je suis appelé, mais je compte retournér à la fin de Juin dans l'Isthme afin d'assister moi même aux premiers opérations de transit dont je viens de vous parler et je me trouverai de nouveau à Paris pour l'assemblée générale des actionnaires qui aura lieu le 1^{er} Août.

Je vous enverrai un télégramme en débarquant à Brindisi. J'espère vous embrasser à mon passage à Turin, ne serait ce qu'à la gare.

Tout à vous
FERD. DE LESSEPS

CLXII

PIETRO PALEOCAPA AL MINISTRO LUIGI TORELLI.

Torino, 4 Giugno 1865.

Carissimo amico,

Io tornai venerdì sera, coll'ultima corsa, da Milano, dove mi ero fermato un paio di giorni, e trovai qui un vostro dispaccio telegrafico che mi annun-

ciava l'inaspettato passaggio per Torino di Lesseps, ed una vostra lettera del 31 Maggio, arrivata qui in ritardo, cioè solo la sera del 2^o corr., colla quale mi dimandavate due biglietti per assistere alla inaugurazione del ponte di Piacenza a favore dei Sigg. Caimi padre e figlio. Quanto al dispaccio, la mattina susseguita al mio arrivo, cioè ieri mattina, mandai subito da Rignon per sapere dove Lesseps fosse alloggiato, ma ne ebbi in risposta che era partito la sera antecedente, cioè quella sera stessa in cui io arrivava, e me ne dispiacque, tanto più in quanto che seppi dalla Marchesa Arconati, che era stata a visitar mia sorella, che, scendendo dalle scale di casa mia, vi aveva incontrato Lesseps che le montava, per venirmi a trovare e a cui essa annunciò che io era assente da Torino. Seppi poi dalla stessa Marchesa che il Lesseps aveva dovuto intraprendere il precipitoso viaggio di ritorno a Parigi in causa di un dispaccio telegrafico che lo richiamava immediatamente senza fargliene conoscere il motivo. Supponeva però che fosse conseguenza dell'ultima dichiarazione della Sublime Porta di voler finalmente aderire al giudizio arbitrimentale dell'Imperatore, mettendovi però per condizione che fosse fatta la esatta delimitazione dei terreni ceduti alla Società.

Quanto ai biglietti, deggio dirvi chè, quando anche fossi stato in tempo di far invitare i Caimi, non avrei potuto farlo per lo strettissimo numero delle inviazioni che furono anticipatamente determinate per classi e individui, onde, in sostanza, non vi presero parte che autorità superiori civili e militari delle sole città di Milano, Torino e Piacenza e fra gli ingegneri stessi della Società non vi furono ammessi che i capi servizio e gli ingegneri di divisione; negli altri gradi, compresi pure gli ingegneri di sezione, non si fece invito alcuno, eccezion fatta però per quelli che avevano assistito propriamente alla costruzione del ponte, i quali furono invitati tutti, qualunque fosse il grado. Furono invitati anche i Senatori e i deputati delle tre suddette città, e non più. Tanta strettezza d'inviti, oltrechè esser conforme a quanto aveva deliberato il Consiglio d'amministrazione, era resa necessaria da ciò: che il Principe, accettando di onorare la inaugurazione del ponte, aveva però dichiarato che, per ciò, avrebbe fatto espressamente una gita da Milano fino al ponte, ma che non voleva andare in città a Piacenza; cosicchè la festa si dovette fare in un ampio magazzino della Stazione dove a gran pena si poterono disporre 140 coperti per il *déjûne dinatoire*. E la strettezza degli inviti fu osservata da tutti noi con ogni rigore, ed io stesso, che pur lasciavo il posto vuoto, non mi permisi di domandare un biglietto per mio nipote Tomaso che pur avrei desiderato che vi assistesse.

Quanto poi a visitare il ponte, il figlio Ingegnere Caimi potrà farlo con più agio quando meglio gli piaccia che darò perciò le opportune disposizioni all'ufficio di Milano. Il dì della festa altronde sarebbe stato poco fatto per un ingegnere che vuole esaminare il ponte ne' suoi particolari d'arte.

Quello che mi scrivete del successo bellissimo dell'inaugurazione della strada di Brindisi, a cui avete assistito, ho sentito ripeterlo generalmente, e generalmente riconoscere la bontà della ferrovia da Barletta a Brindisi, dove, come dite voi stessa, *la natura del suolo solido e perfettamente piano si prestò in modo singolare*. Ma le cose pare che non procedano egualmente su altri tronchi della lunga linea dal Tronto a Foggia e forse fino a Barletta. Lo arguisco anche dagli articoli della *Perseveranza* che non si può certo dire essere avversa alla Società delle Meridionali e che, perciò appunto, vorrebbe gettar la colpa tutta sul cattivo tracciato che dice essere stato proposto da Talabot o dal suo incaricato Ing. Amilhan. Io dubito anzi tutto della verità dell'asserzione, poichè mi consta che grandi cambiamenti furon fatti nel tracciato primitivo degli appaltatori col consenso del Governo, dai subappaltatori dell'appaltator generale Conte Bastogi e dallo stesso Ing. Grattoni, già direttore generale tecnico della Società. Oltrechè mi par veramente una singolare scusa questa e che faccia poco onore a chi eseguisce una grand'opera della natura di quella di cui si tratta l'incolpare di gravi inconvenienti incontrati un primo preventivo tracciato fatto da altri, che poteasi pure, anzi dirò che dovevasi mutare quando se ne riconosceva l'inconvenienza. Io ho motivo di credere che quelli fra i lamentati disordini che procedono da cattivo tracciato, dipendano appunto dall'aver mutato il tracciato primitivo proposto da Talabot ed averlo mutato sperando di ottenerne economia. E a giustificare questo mio pensiero viene la osservazione che Talabot nella sua prima convenzione, che andò poi a monte, aveva ottenuto una abbastanza larga assicurazione d'interesse sul capitale impiegato, onde poteva benissimo convenirgli spender di più per aver una solida strada di facile manutenzione, quando fosse stata bene costrutta. Col mutato modo di garanzia invece la Società delle meridionali, o dirò meglio il suo appaltator generale e i subappaltatori di lui, non avevano altro interesse che di restringer quanto potevano la prima spesa, lasciando la Società, come la lasciarono, nel grande imbarazzo per la gravezza dei carichi che dovrà sopportare per mantenere la strada.

Non dubito della bellezza dei porti di Brindisi e di Taranto e voglio anche ammettere che il Gov. inglese e il francese pagherebbero centinaia di milioni per averli, ma io dico però che non li pagherebbero se non per averli in una posizione che conferisca un così grande commercio da compensar bene le somme spese per il loro acquisto. Io riconosco che molta opportunità al com-

mercio di tutta l'Italia meridionale potranno avere i due nominati porti, e riconosco anche che potranno averne collegandosi alle St. ff. nelle relazioni con tutta l'Europa al di là delle Alpi per ciò che si riferisce al movimento delle persone, alla spedizione di oggetti preziosi per la quale interessa più la economia del tempo che quella della spesa, e quindi per quella benedetta spedizione della valigia delle Indie, che avrà certo molta importanza, ma che mi pare le se ne attribuisca un po' troppa. Nel restante però, cioè per ciò che si riferisce al grande commercio in cui invece la economia di trasporti su linee lunghissime è l'elemento essenziale, io credo che ci lusinghiamo troppo sperando che, aperto l'Istmo di Suez, Brindisi abbia a diventare uno dei primi empori per gli scambi commerciali fra l'Europa e le terre bagnate dall'Oceano indiano. Io tengo per fermo che gli empori destinati a questi scambi saran pur sempre i porti che più s'addentrano nel continente europeo: Marsiglia, Genova, Venezia, Trieste e in parte Livorno se, come pur troppo prevedo, a forza di discutere e di chiacchierare senza mai far nulla di positivo sul passaggio delle Alpi elvetiche, bisognerà accontentarsi del passaggio del Brennero al quale Genova arriverà per Piacenza, Cremona, Mantova e Verona, e Livorno potrà arrivarvi con quasi eguale distanza che si faccia per la ferr. da Spezia a Parma e il ponte che, valicato il Po, conduca la ferrovia da Casalmaggiore a Mantova e quindi ancora a Verona.

Quel che mi dite del vostro *polveroso e disordinato ministero* mi riesce più che di sorpresa, di dispiacenza per voi perchè io, che ben conosco il vostro ardore per il bene, so quel che dovete patirne vedendo sprecar tanto tempo e tante cure. Che cosa possa recare di bene all'Italia quel, perlomeno intempestivo, tramutamento di capitale che il partito toscano voleva far credere ai gonzi fosse una *tappa* per andare a Roma, dove io tengo per fermo nè la presente generazione nè le prime generazioni venture andranno certo, che cosa dico, possa giovare all'Italia questo tramutamento da qui a cinquanta o sessant'anni nol so, ma per lunghi e lunghi anni so certo che non se ne avrà avuto che un gran male, perchè non basta ampliare e mutare in gran parte il materiale della nuova capitale, bisogna mutarne l'indole degli abitanti, che or si credono alla cima della civiltà perchè parlan toscano e alla cima del sapere e dell'ingegno perchè ricordano i loro antenati ⁽¹⁾.

Credetemi sempre vostro affez.mo amico

PALEOCAPA

(¹) Il Paleocapa non poteva naturalmente prevedere le guerre del 1866 e del 1870, che, modificando profondamente la situazione politica europea, accelerarono il corso degli eventi e la conquista di Roma.

CLXIII

B. VOISIN A MR. BOREL, LAVALLEY ET CIE.

CANAL MARITIME
Profils-types nouveaux
N. 11833

Ismaïlia, le 21 Juin 1865.

*Le Directeur Général des Travaux
à Mr. BOREL, LAVALLEY et Cie.
Port Saïd*

Messieurs,

En réponse à vos lettres A. 29 et C. 6, du 13 Mai dernier et du 6 Juin courant, j'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli, un dessin des nouveaux profils-types à adopter pour la traversée du lac Mengaleh et des lacs Ballah.

Vous remarquerez que ces profils sont identiques à ceux qui accompagnaient votre lettre du 13 Mai et que vous aviez adressés conformément à mes instructions antérieures. Les dits profils s'appliqueront partout où le terrain n'a pas une hauteur de plus de 2 mètres au dessus du niveau moyen de la Méditerranée, c'est à dire jusqu'à la côte 20,20. Pour tous les terrains au dessus de cette côte, j'étudie le profil définitif et je vous notifierai sous le plus bref délai possible.

Là où le canal, par suite d'une erreur d'exécution a une plus grande largeur, que la largeur normale, on devra, tout en conservant la régularité de l'axe, se bien garder de rapprocher la banquette. La cunette proprement dite du canal restera la même et l'éloignement anormal de la banquette aura cet avantage d'adoucir encore le talus dans la partie du profil correspondante à l'action du batillage.

Je ne sais pas bien le sens, ni par conséquent la portée des réserves contenues dans votre lettre du 13 Mai. Il m'avait semblé qu'en consentant à la suite de notre conférence sur les moyens d'exécution des nouveaux profils, à adopter dans le profil spécial une profondeur de 1^m,75 pour le passage de vos dragues et appareils, toute satisfaction vous était donnée. Je ne sais pas probablement pas bien votre pensée, et je vous serais très obligé de la rendre plus explicite par un croquis figuratif. Il me semble, quant à moi, que le travail peut être conduit de manière à obtenir, en exécution, un profil qui se transformera plus tard naturellement dans le nouveau profil normal adopté et cela sans que l'on soit obligé de faire tout d'abord des déblais en excédent.

Si telle devrait être la conséquence de l'adoption du nouveau profil, cela prouverait qu'il est mauvais, et qu'il faudrait le modifier. Conformément à votre désir, je donne des instructions pour que M. M. les Ingénieurs chefs de Division s'occupent de faire porter sans aucun délai sur le terrain les alignements et les sommets d'angle, les points de tangence et les repères de nivellation, et ce, tout le long de la ligne du canal dans l'étendue du 1^{er} lot de dragages, et notamment depuis Port Saïd jusqu'à Kantara.

Agréez etc.

VOISIN

Copie conforme: adressée à Monsieur l'Ingénieur chef de Division, à Mariam avec ma lettre de ce jour N. 11833.

Ismaïlia, le 21 Juin 1865.

Pour le Directeur Général des Travaux et par autorisation
LE CHEF DU SECRÉTARIAT

CLXIV

B. VOISIN A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ
Direction Générale
des Travaux
Service Central

CANAL MARITIME
Profils types nouveaux
N. 11833

Ismaïlia, le 21 Juin 1865.

*Le Directeur Général des Travaux
à Monsieur: GIOIA, Ingénieur Chef
de Division à Mariam*

Mon cher Ingénieur,

J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli, à titre de renseignement, copie d'une lettre que j'écris à M.M. Borel, Lavally et Cie. au sujet de l'adoption des nouveaux profils types, dont je joins également le dessin au présent envoi.

Cette communication satisfait à la demande que vous m'avez adressée par lettres A. 783, F. 127.136.137, des 11, 15 et 26 Mai dernier. Je vous recommande de faire piquer le plus tôt et le plus rapidement possible le canal dans l'étendue de votre division.

J'appelle votre attention sur le paragraphe de ma lettre aux entrepreneurs concernant les portions du canal qui présentent des élargissements par suite d'erreurs d'exécution. Il y aura lieu de s'entendre avec eux sur la manière de désigner spécialement ces points de façon à éviter toutes fausses manoeuvres. Il va sans dire que l'exception dont il s'agit ne s'applique qu'à des élargissements se prolongeant sur une certaine longueur. Là où il y a eu simple accident, éboulement de berge, il faudra évidemment rétablir le profil normal.

Je vous prie de me faire vos propositions motivées touchant le profil à adopter sur les points où le canal est ouvert à travers des terrains ayant plus de 2 mètres de hauteur au dessus du niveau moyen de la Méditerranée.

Il y aura lieu d'examiner s'il ne conviendrait pas de modifier le type pour les différentes hauteurs du terrain.

Agreeez, mon cher Ingénieur la nouvelle assurance de mes sentiments les plus distingués.

VOISIN

CLXV

EDOARDO GIOIA A F. PAPONOT.

El. GUISR
CANAL MARITIME

Profils types-nouveaux

F. 336

A. 783

El Guisr, 23 Juin 1865.

PAPONOT, chef de Section à Kantara.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli à titre de renseignement, copie d'une lettre de M. le Directeur Général qu'il a écrit à Mr.Mr. Borel La-valley et Cie. au sujet de l'adoption des nouveaux profils types, dont je joins également le dessin au présent envoi.

Je vous recommande de faire piquer le plus tôt et le plus rapidement

possible le Canal dans l'étendue de votre section. J'appelle votre attention sur le paragraphe de la lettre de Mr. le Directeur Général aux entrepreneurs concernant les portions du Canal qui présentent des élargissements par suite d'erreurs d'exécution. Il y aura lieu de s'entendre avec eux sur la manière de désigner spécialement ces points, de façon à éviter toutes fausses manœuvres. Il va sans dire que l'expédition dont il s'agit ne s'applique qu'à des élargissements se prolongeant sur une certaine longueur de canal.

Là où il y a eu simple accident, éboulement de berge, il faudra évidemment rétablir le profil normal. Je vous prie de me faire vos propositions motivées touchant le profil à adopter sur les points où le Canal est ouvert à travers des terrains ayant plus de 2.^m de hauteur au dessus du niveau moyen de la Méditerranée. Il y aura lieu d'examiner s'il ne conviendrait pas de modifier le type pour les différentes hauteurs de terrain dans la région du Cap.

Je vous écrirai par un des prochains courriers relativement à l'emplacement de la gare d'évitement située entre les Kil. 40 et 42.

Recevez, Monsieur, la nouvelle assurance de ma considération très distinguée.

ED. GIOIA

CLXVI

F. PAPONOT A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ
Direction Générale
des Travaux

CANAL MARITIME
Profil-type

Changements
A. 170

Kantara, le 28 Juin 1865.

À Monsier GIOIA, Ingénieur chef
de Division de El Guisr.

Monsieur l'ingénieur,

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint l'épure de l'application du nouveau profil type sur la partie de canal exécutée suivant les profils anciens.

Vous remarquerez que dans le premier cas la conduite est complètement enlevée et que dans le second elle peut être considérée comme étant à découvert et dans le talus. Cette position est trop anormale elle nécessiterait le déplacement de la conduite.

Pour éviter cette difficulté, j'ai, sans changer la forme du profil type nouveau, changé seulement la manière de l'appliquer, c'est à dire de l'appliquer tout entier sur la berge Asie, de cette façon la conduite reste intacte et l'effet à produire sera le même.

Veuillez agréer Monsieur l'ingénieur, l'expression sincère de mon entier dévouement.

F. PAPONOT

CLXVII

EDOARDO GIOIA A F. PAPONOT.

CANAL MARITIME

Profils-types

Modifications dans la région du Cap.

El Guisr, 29 Juin 1865.

fn. 381 - A. 914

J'ai l'honneur de vous accuser réception à M. Paponot de sa lettre A. N.^o 170 en date d'hier et des profils qu'y étaient joints. Je trouve ses observations sur le nouveau profil normal extrêmement justes, et j'en fait l'objet d'une communication à la Direction G.le. Seulement ces renseignements ne répondent pas entièrement à ma lettre A. 783 du 23 courant, dans laquelle je demandais à M. Paponot de me faire des propositions motivées pour le profil type qu'il y aurait lieu d'adopter sur les points où les berges du Canal sont à plus de 2.^m au dessus du niveau moyen de la Méditerranée.

Je prie en conséquence Monsieur Paponot de vouloir compléter sa lettre d'hier par l'envoi de ces propositions.

L'ingénieur chef de Division

ED. GIOIA

Monsieur PAPONOT, chef de Section à Kantara.

CLXVIII

EDOARDO GIOIA A B. VOISIN.

El Guisr

CANAL MARITIME

Profils-types

f. 378

A. 314

El Guisr, 29 Juin 1865.

VOISIN, Directeur Général des travaux

Ismaïlia

Monsieur le Directeur Général,

En examinant attentivement le nouveau profil du Canal maritime pour la traversée des lacs Menzaleh et Ballah, que vous m'avez transmis par votre lettre N. 11833 du 21 courant, j'ai reconnu que son application sur la berge Afrique actuelle laisse complètement à découvert la conduite d'eau douce qui, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le dire par ma dépêche du 16 mai, se trouve en moyenne à 34^m de distance de l'axe du canal à 1^m,20 de hauteur au dessus du niveau de la Méditerranée.

Cela étant, il n'y a suivant moi que deux moyens pour que la conduite soit enterrée convenablement dans la nouvelle berge; ou bien il faudra riper les tuyaux d'environ 3 mètres, ou déplacer, vers le côté d'Asie, d'une pareille quantité l'axe du Canal et par suite le point d'intersection du nouveau profil avec l'ancien.

Je suis d'avis qu'il y a lieu d'adopter ce dernier moyen comme le plus simple, et malgré qu'il nous entraîne à modifier les courbes qui relient actuellement les alignements du Canal entre les Kil. 0 et 60. J'attends quelques renseignements de Kantara pour compléter l'étude que vous m'avez demandée sur le nouveau profil normal qu'il y aurait lieu d'appliquer sur les points où le Canal est ouvert à travers des terrains ayant plus de 2^m. de hauteur au dessus du niveau moyen de la Méditerranée; mais j'ai cru ne pas devoir tarder à vous faire la présente communication pour modifier si vous le jugez nécessaire, les instructions que vous avez données à l'Entreprise Lavalley par votre lettre N. 11833 du 21 courant.

Je suis avec respect, Monsieur le Directeur Général

Votre tout dévoué Serviteur

ED. GIOIA

CLXIX

B. VOISIN A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ

Direction Générale
des Travaux

Ismaïlia le 8 Juillet 1865.

Service Central

Canal Maritime

Profils-types

Conduite d'eau douce

N°. 11833

*Le Directeur Général des Travaux
à Monsieur GIOIA Ingénieur chef
de Division à Mariam.*

Mon cher Ingénieur,

Avant de prendre une décision sur l'objet de votre lettre F. 378-A. 914, du 29 Juin dernier, je vous prie de faire faire une reconnaissance de position de la Conduite d'eau douce dans toute l'étendue de votre division.

Cette position serait relevée tous les 500 mètres, en plan par rapport à l'axe du canal, en élévation par rapport à la Côte 18^m,20.

Quel que soit le parti que l'on adopte, il en resultera pour la compagnie une dépense importante qu'il faut réduire au strict nécessaire. Pour cela il convient de ne pas statuer par mesure générale sur des simples moyennes.

En m'envoyant les renseignements que je vous demande, je vous prie d'y joindre vos propositions détaillées et motivées sur la solution à adopter pour les différentes parties du Canal.

Il importe de ne pas perdre de vue que la réalisation du nouveau profil, quant à la berge Afrique, n'est pas d'une nécessité immédiate. Dans ces conditions il y a lieu de se demander si, au lieu de faire l'énorme dépense du déplacement complet de la digue Asie, il ne vaudrait pas mieux profiter de l'époque où l'on posera la nouvelle conduite d'eau pour riper la conduite actuelle de la quantité voulue. Sans rien préjuger, j'appelle votre attention sur ce point.

Agréez, mon cher Ingénieur, la nouvelle assurance de mes sentiments dévoués.

VOISIN

Envoyé copie à Kantara le 9 Juillet 1865 en demandant la position de la conduite entre les Kil. 20 et 60.

CLXX

PAOLO ANINO A LUIGI TORELLI.

Costantinopoli, 14 Luglio 1865.

Eccellenza,

Ho l'onore di accusare ricezione della lettera che l'E. V. si è degnata rivolgermi il 10 ult. sc. Giugno e dell'opuscolo di rilevante importanza riflettente la canalizzazione dell'Istmo di Suez, opuscolo pubblicato sotto la di Lei intelligente provocazione e le di Lei chiarissime viste. Le deboli lodi ch'io aggiungerei a quelle che degnamente su quell'opuscolo le concede la voce pubblica, a nulla gioverebbero per farne maggiormente risaltare il reale merito. Ho creduto però parlare di quell'interessante scritto all'egregio S. Cav. Giampietri, Direttore del *Courrier d'Orient* ed anzi prestarglielo, acciocchè ne facesse cenno, come egli mi promise di fare, nel suo giornale.

Sarà mio dovere di far tenere all'E. V. il numero di detto foglio tosto che uscirà con quel promessomi articolo. Intanto il Sig. Giampietri nel numero del suo *Courrier d'Orient* datato 12 corr. annunzia di aver sotto agli occhi il citato opuscolo facendo noto al pubblico ch'egli ne avrebbe appositamente trattato.

La notizia della diserzione del vicerè d'Egitto dai suoi Stati fu sentita con indegnità dagli organi dell'opinione pubblica e considerata quale dimissione di governo, particolarmente fra li nostri fatalisti musulmani, i quali si disse che opinassero essere disposti di manifestare perfino questo loro sentimento al vicerè con solenni dimostrazioni. Avvertitone il fuggiasco principe, dovette isfuggirle col recarsi a divertimenti in Ismit, l'antica Nicea.

Abbenchè il vicerè sia qui da più di tre settimane, non potè egli presentarsi a S. M. che una sola volta e sembra rincrescergli non poco che il suo amico Hadgi Wessim pascià, ex ministro di marina, sia caduto in disgrazia perchè così vedesi privato dell'intermedio di questo personaggio nelle sue segrete relazioni col Sultano, all'insaputa della Porta.

La morte d'Osman Pascià, avvenuta pochi giorni dopo del di lui ritorno dall'Egitto, ove disimpegnò missione riguardante la canalizzazione dello Istmo di Suez, è fatto che augura bene pel rilascio del firmano, secondochè Osman pascià ed il suo fratello Kiani pascià, ex ministro di finanze ed attualmente

governatore del debito interno della Turchia, furono sempre protetti da questi Rappresentanti Britannici

I rapporti d'Osman pascià erano tutt'affatto contrari alla canalizzazione dell'Istmo perchè, come si pretende, dettati da agenti inglesi. Ora Osman pascià non esistendo più, quei rapporti non potranno di certo avere quella forza di contesto che la presenza del defunto Osman gli avrebbe data tanto più che il trapassato era persona di tanta istruzione come di devozione alla politica Inglese in Oriente e di parola influente sullo spirito de' suoi compatrioti.

Intanto la politica francese va qui guadagnando terreno ed ha nei consigli della Corona due grandi partigiani, cioè Mehmet Ali pascià (cognato del Sultano) e Ruscdi Mehmet pascià, ministri senza portafogli. Il vicerè non ne va contento e, dopo le regalie raggardevoli che diede, sperava che se la Compagnia Lesseps non fosse sostituita dalla Anglo-Egizia Aziziè, almeno avrebbe egli ottenuto dalla Porta il firmano che va sollecitando perchè si assicuri a favore del suo figlio l'eredità sul trono vicereale egiziano, a pregiudizio dei diritti garantiti dal trattato del 1841 che assicurarono il trono stesso al Principe Fazil Mustafà Pascià il quale non indarno invocò la potente protezione dell'Imperatore de' Francesi presso cui tuttora trovasi.

Gli Inglesi, vedendo che il loro rappresentante non riesci a far parte della Commissione che dovrà regolare la controversia alla quale si attribuisce la sinora ritardata emanazione del firmano, si lusingano di avere già guadagnati a loro partito li due delegati, l'uno turco e l'altro egiziano, e così gli altri due, cioè l'uno della Compagnia Lesseps e l'altro del governo francese, in disparità uguale di opinione non potendo sciogliere la vertenza questa venga allora in ultimo sottoposta ad un arbitrato inglese. Come però questo potrebbe addiventare mentre che la ammissione di quest'ultimo inviterebbe tutte le potenze all'esercizio di un identico diritto? Intanto, a giudicare dalle considerevoli somme di denaro qui da lui spese, il vicerè non dispererebbe di realizzare le sue viste e, se non altro, la concessione ch'egli ottenne a titolo di appalto dalla dogana, evidentemente per conto della Compagnia Anglo-Egizia Aziziè di Sawakim e di Mussarah, nelle ottomane isole con territori sulla costa Abissiniese. Quelle concessioni lo compensano di quelle spese e regalie fatte perchè, dopo che a detta società assicurano il commercio coll'Abissinia, la creano padrona delle ricchissime miniere di salgemma di cui abbonda il territorio di Sawakim e dipendenze e che va venduto alle Indie con utile di 12 e più colonnati per cantaro, mentre non costa che uno. Sarebbe forse un appalto che fu concesso su quelli territori menochè una sgraziata cieca concessione de' medesimi?

Il tempo ce lo dirà e che venga a smentire quanto da ragguagli privati

abbiamo motivo di credere. Chi mai potrebbe non pensare ad un subappalto, fattone dalli astuti inglesi, i quali, allora, da Mussarah tentar potrebbero, a man sicura, l'ottenimento della vendetta ch'eglino, pel Cameron loro Console porta-bandiera, chiedeno dal Re Teodoro in Abissinia.

Mi permetta, prima ch'io ottenga l'ambito onore di ossequiarla in persona, che mi faccia presente a Lei col ritratto mio che qui Le unisco, acciò valga di rispettosa personale visita e ch'io colga intanto l'opportunità di rassegnarmi, col massimo rispetto di Vostra Eccellenza.

Umilissimo ed obbedientissimo servo
PAOLO ANINO

A Sua Eccellenza

Il Sig. Commendatore LUIGI TORELLI

Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio in Firenze.

CLXXI

FERDINANDO DI LESSEPS AL DUCA D'ALBUFÉRA.

Port-Saïd, le 16 Juillet 1865.

Arrivé à Alexandrie, le 25 juin j'ai trouvé l'agence supérieure en très bonne situation, et je n'ai eu qu'à approuver les dispositions prises par M. Sala, dont les qualités et les services acquièrent une grande valeur dans les moments difficiles. Nous avions eu une seule défection, celle de M.*** qui a déserté son poste, et que je vous prie de faire rayer définitivement par le Comité des cadres de notre personnel. Le choléra semblait être, à Alexandrie, dans la période ascendante. J'ai donné à tous nos employés les éloges qu'ils méritaient. Ils ont offert, avec le personnel du Consulat général de France, de bons exemples de courage et d'accomplissement du devoir. Je suis ensuite resté au Caire la journée du 28, le choléra commençait à y sévir vigoureusement. M. Vernoni, notre excellent agent, avait, ainsi que son personnel, la meilleure attitude; j'en dirai autant de M. Cazeaux qui a établi le centre de sa division du canal d'eau douce dans le local de l'agence et qui est continuellement en inspection sur la ligne du travail, entre le Caire et Bulbéis.

Le 29, j'étais à Zagazig, ville foudroyée par le choléra; au milieu d'une débandade générale, le médecin du gouvernement ayant lui-même abandonné son service et son hôpital, nos deux modestes employés pour la poste, le télégraphe et les transports avaient tenu bon et avaient conservé, par leur exemple, les Arabes, manoeuvres et marins, que j'ai complimentés et gratifiés. Leurs noms méritent d'être cités, ce sont: MM. Pagès et Guérin. Ils étaient très fatigués.

Un jeune employé des transports à Ismaïlia éait venu pour les aider et surveiller, de Zagazig à Tell-El-Kébir, les convois de barques d'approvisionnements. Je l'ai laissé à Tell-El-Kébir où il a eu une forte attaque; j'apprends par le télégraphe qu'il s'en est tiré, grâce à son énergie. Il se nomme Autran.

J'arrivais à Tell-El-Kébir, le 29, après midi, et rassuré sur la situation de l'isthme par les dépêches télégraphiques reçues, la veille, de la part de M. Voisin, je me disposais à repartir pour Ismaïlia le lendemain; mais à huit heures du soir, un télégramme de M. Voisin m'apprit que le fléau commençait à faire des victimes dans sa résidence et il me demandait, vu l'insuffisance de l'hôpital, si l'on pouvait disposer de la maison Sciamma, non encore occupée par le gouvernement.

Je me mis alors en route immédiatement avec le docteur Aubert-Roche. Dès le matin du 29, soixante cholériques furent installés dans les salles et chambres de la maison Sciamma; quelques heures après, elles étaient toutes occupées. Nous avons eu beaucoup de peine pour faire la propreté, pour trouver des infirmiers et faire enterrer les morts. Il y a eu, ce premier jour, trente décès, quarante-trois, le second, et trente, le troisième; à la fine de cette journée, on n'apportait plus que peu de malades et encore étaient-ils moins violemment frappés que les autres. L'épidémie était en décroissance; presque toute la population ouvrière valide avait fui vers Port-Said, notre base d'opérations. C'était là que le danger menaçait désormais. La population s'y inquiétait, on craignait une désorganisation complète des chantiers; j'y étais vivement appelé depuis deux jours; mais je ne pouvais quitter Ismaïlia.

Je me suis mis en barque, dans la nuit du 2, et je suis arrivé assez à temps pour calmer, parmi les ouvriers de toute nation, les terreurs que l'admirable attitude de Larousse et de Lavally ne parvenait pas à dominer. Les fuyards du désert avaient jeté l'alarme. Depuis quelques jours, j'ai eu certainement plus de peine avec les vivants terrifiés de Port-Said qu'avec les mourants résignés d'Ismailia. Enfin les choses se calment et je crois que la bourrasque a passé. Le personnel de la Compagnie a donné le bon exemple ici comme partout.

Quant à M. Voisin, les deux billets qu'il m'a écrits hier et aujourd'hui, que je vous communique avec diverses dépêches télégraphiques, vous montreront suffisamment qu'il est tout à fait à la hauteur des circonstances et de sa position. Nous avions bien choisi notre homme, en le mettant à la tête de nos travaux.

Parlons maintenant de nos travaux. J'ai deux bonnes nouvelles à vous donner. La première, la plus importante, qui compensera certainement le retard causé par le choléra, est la certitude d'éviter par un nouveau tracé à l'Est, entre Chalouf et Suez, les nombreux bancs de roche découverts dans les son-

dages de l'ancien tracé. Je vous envoie le plan de Larousse qui vous donnera la meilleure explication. Lavalley et Larousse estiment de 15 à 20 millions la dépense qui sera épargnée, sans compter le gain du temps difficile à apprécier, lorsqu'il s'agit d'exactions considérables dans l'eau.

La seconde bonne nouvelle est le succès complet de l'excavateur Couvreux, travaillant dans l'eau, le long des berges du Seuil.

M. Lavalley profitera certainement de cet instrument, que nous devons, un de ces jours, aller voir fonctionner ensemble. Il a émis l'avis qu'on pourrait en tirer parti pour l'approfondissement du canal d'eau douce dans certaines sections.

Le Comité, le Conseil d'administration et les actionnaires comprendront que je ne puis pas songer à quitter l'Isthme, pour m'embarquer, le 19 de ce mois. Je vous prie donc de réunir le Conseil et de lui demander de renvoyer au jeudi 5 octobre l'assemblée générale qui devait avoir lieu le 1^{er} août.

Je ne dois pas oublier parmi ceux qui donnent le bon exemple l'ingénieur Gioia, chef de la division d'El Guisr, division parfaitement tenue et ordonnée.

Les plus grands éloges au service médical, Aubert-Roche en tête. Un de nos médecins, M. Zuridi, a été victime du fléau, au Sérapéum.

M. Jules Guichard a donné, à Tell-el-Kébir, l'hospitalité à des familles de Zagazig, et se conduit bravement, comme nous devions nous y attendre. C'est un agent hors ligne.

CLXXII

B. VOISIN A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ

Direction Générale
des Travaux
Service Central

Ismaïlia, le 21 Juillet 1865.

1 Lot de Dragages
Nouveau profil-type
N. 12124

*Le Directeur Général des Travaux
à Monsieur GIOIA, Ingénieur Chef
de Division à Mariam.*

Mon cher Ingénieur,

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint, pour exécution en ce qui vous concerne des instructions qu'elle renferme, Copie d'une lettre que j'adresse

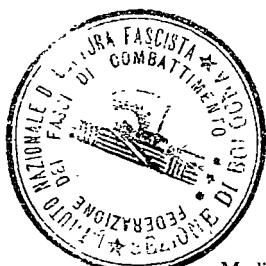
par le courrier de ce jour à M.M. Borel, Lavalle et Cie. au sujet du piquetage à faire sur le terrain d'une ligne destinée à servir de point de départ ou de position pour l'exécution du nouveau profil type adopté pour la traversée des lacs Menzaleh Ballah.

La ligne à tracer sur le terrain sera celle correspondante à la nouvelle crête intérieure de la berge du côté Afrique. Cette ligne se trouve à 37 mètres de distance de l'axe du Canal sauf bien entendu sur le développement de la Courbe par laquelle le Canal aboutit à Port Saïd et où l'on aura à tenir compte de l'élargissement progressif de la section. Je vous prie de faire procéder au piquetage sous le plus bref délai et le plus rapidement possible.

Je crois que les difficultés signalées par votre lettre N. 914, du 29 juin dernier, n'existent pas pour la portion de canal comprise entre les Kilomètres 20 et 34 et que par conséquent elles ne seront pas un obstacle au piquetage immédiat de cette partie de Canal. Dans l'hypothèse contraire, vous auriez à m'adresser le plus promptement possible vos propositions spéciales pour la dite portion de Canal, conformément aux indications de ma lettre N. 11833 en date du 8 courant.

Agréez, mon cher Ingénieur la nouvelle assurance de mes sentiments distingués et dévoués

VOISIN



CLXXIII

EDOARDO GIOIA A B. VOISIN.

EL GUISR
CANAL MARITIME

Modifications des profils types
aux abords de la conduite d'eau douce
f. 474
A. 947

El Guisr, 2 Août 1865.

VOISIN, Directeur Général des Travaux - Ismailia.

Monsieur le Directeur Général,

Conformément à votre lettre N. 12124 du 21 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, les profils en travers précisant la position de la conduite d'eau douce entre les Kil. 20 et 60. Il résulte de cette étude que le profil normal que vous avez arrêté à la lettre du 21 juin dernier est partout



LAVORI DI SCAVO DEL CANALE MARITTIMO A CHALOUF.
Da fotografia eseguita da Cuvier nel 1866-67.

applicable sans qu'on soit obligé de déranger la conduite, sauf entre les points Kil. ci après: de 39000 à 39400, de 47000 à 48500 et de 5400 à 56000.

Sur ces parcours la quantité dont il faudrait riper la conduite est assez considérable, et je pense que cette opération ne serait pas facile. En conséquence je suis d'avis d'y appliquer un profil spécial conformément au type ci-joint qui ne diffère du vôtre que par la réduction de 10^m,00 à 7^m,50, de la base pour la pente de 5 p. 1.

Si vous adoptez ce nouveau profil normal, vous jugerez sans doute convenable, Monsieur le directeur général, de me le faire connaître pour que je puisse faire opérer le piquetage le plus tôt possible.

Je suis avec respect, Monsieur le Directeur Général

Votre tout dévoué serviteur
ED. GIOIA

CLXXIV

B. VOISIN A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

Timbre { 4 Août 1865
A. 947

Direction Général des Travaux

Service Central

Canal Maritime

Ismaïlia, le 3 Août 1865.

2^e Division

Entreprise Borel Lavalley et Cie

Modification des profils-types
sur quelques points du canal

N.^o 12124

*Le Directeur Général des Travaux
à Monsieur l'Ingénieur, Chef de Division à El Guisr.*

Mon cher Ingénieur [Gioia],

J'ai l'honneur de vous informer que j'approuve les propositions qui font l'objet de votre lettre A. N. 947, en date du 2 courant, concernant la modification, sur quelques points du Canal Maritime, des profils-types du dit canal pour le 1^{er} lot de dragages, mais ce, sous la réserve toutefois des observations et modifications suivantes:

1° Sur la rive Asie, contrairement à vos propositions, les profils types ne seront pas modifiés.

2° Sur la longueur comprise entre 39k.000 et 39k.400, la réduction de largeur de 10 m. à 7^m.50 de la risberme inclinée à 5 de base pour 1 de hauteur devra, en égard à la proximité des cavaliers, être considérée comme définitive. En conséquence, quand le moment opportun sera venu il conviendra de protéger le pied du talus de la banquette par un petit enrochement à pierres sèches, sans lequel le dit talus serait certainement rongé par l'action des lames de remous.

Il importera, néanmoins, lorsque l'on placera la seconde conduite d'eau de la rapprocher le plus possible du pied du cavalier.

3° Sur la longueur comprise entre 47k.000 et 47k.500 (au lieu de 48k.500 qui indiquent à tort la lettre et la feuille des profils spéciaux) et sur l'autre longueur comprise entre 54k.000 et 56k.000, la réduction de largeur de la risberme ne devra être considérée que comme provisoire.

En conséquence, la deuxième conduite d'eau, lorsqu'on viendra à la poser, devra être placée de suite à une distance en rapport avec la largeur normale de la risberme, qui est de 10 mètres. Lorsque la pose de cette conduite avec les branchements de communication aux extrémités de canal considérées, aura permis d'assurer l'alimentation par cette voie on déplacera la conduite actuelle, pour la reporter à une distance convenable.

Je vous recommande ne pas perdre de vue les indications ci-dessus pour le moment où Mr. Lasseron procèdera à la pose de la seconde conduite d'eau.

J'informe M.M. Borel Lavalley et Cie. de la modification apportée au profil normal pour les trois portions de canal considérées en leur annonçant que vous leur donnerez à ce sujet, en tant que de besoin, toutes les explications détaillées qu'ils jugeront utiles.

Agreeez Mon cher Ingénieur la nouvelle assurance de mes sentiments les plus distingués.

VOISIN

Notifié par copie conforme à Kantara le 8 Août 1865.

B. L. V.

CLXXV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

À bord du Paquebot
en mer d'Alexandrie à Marseille
le 31 Août 1865.

Mon cher Ami,

C'est pendant mes traversées que j'ai le temps de causer avec mes amis, et comme vous êtes en première ligne, je commence cette fois par vous, d'autant plus que j'ai une bonne nouvelle à vous donner pour notre grande entreprise du canal.

Le 15 Août j'avais fait arriver de la Méditerranée au milieu de l'Istme un chargement de charbon de terre et j'avais informé l'Empereur par le télégraphe, que sa Majesté avait été fêtée à cette occasion par les travailleurs d'Ismaïlia. L'Empereur voulut bien me répondre lui-même par le télégramme suivant, arrivé en trois heures du Camp de Châlons à Suez: « Napoleon à M. de Lesseps » (15 Août 2hes 25m). Je vous félicite du succès obtenu et vous remercie de la bonne nouvelle que vous me donnez pour ma fête ».

Quelques jours après j'ai fait passer le convoi Méditerranée par l'écluse de Suez, et il a été placé en rade de la Mer Rouge, le long des paquebots de l'Indo-Chine anglais et français qui ont reçu à leur bord de chargement de houille.

Ce convoi était composé de 12 chalands en fer de vingt mètres de long sur 4. de large et d'un train de bois venant de Trieste et déchargé en rade du Port Said. Les chalands et le train formaient bout à bout une ligne de 264 mètres qui ont navigué ainsi sur notre Canal, en se séparant seulement deux par deux pour le passage des écluses.

J'avais accompagné le convoi dans une grande barque à chambre, que j'ai amarrée contre le quai de Suez en face de l'hôtel anglais, et sur laquelle est reparti le lendemain pour Port Said le Major Mac Donald accompagné de quelques amis voyageurs anglais.

J'ai donné le soir à Suez un banquet de 120 couverts, où j'avais invité

les commandants et officiers des bâtiments de toute nation mouillés en rade, ainsi que les principaux habitants de la ville.

Voici mon Speeqh

« Le Roi d'Angleterre demandait un jour au célèbre Watt ce que c'était que le charbon de terre. L'homme de génie répondit: c'est le soleil! Avait-il deviné que ce soleil terrestre et civilisateur de l'occident, créerait bientôt de nouvelles sources de bien être pour l'humanité, en s'absorbant dans les rayons célestes du soleil de l'orient?

« La Compagnie Universelle du Canal de Suez apporte aujourd'hui aux paquebots français et anglais de l'Indo-Chine une cargaison de charbon de terre qui, pour la première fois, a passé directement par une ligne d'eau continue, de la Méditerranée à la Mer Rouge.

« La simple cérémonie à laquelle nous venons d'assister est donc le commencement de l'union des deux mers, et le prélude d'un grand progrès matériel et moral pour les peuples des deux hémisphères ». Ces peuples jouiront pacifiquement et sans priviléges exclusifs du libre passage du bosphore de Suez sous la sauvegarde de toutes les Puissances et sous la neutralité de l'Egypte.

« Vive le Vice-Roi d'Egypte!

« Hourrah pour la prospérité et la bonne harmonie de toutes les nations ».

Si notre illustre ami le Baron Ricasoli est à Florence avec vous, communiquez-lui ces détails qui lui feront plaisir: car son esprit élevé comme le vôtre a compris depuis longtemps l'importance de notre oeuvre, qui marche d'accord avec l'indépendance Italienne.

Nous marchons rapidement vers l'époque où l'union de tous vos hommes d'Etat ne sera pas de trop pour assurer cette unité Italienne dont vous le savez j'en suis un sincère et croyant partisan. Il faut suivant moi: faire agir sage-ment et sans alarmer les croyances religieuses dans tous les pays, la question de Rome, non sous le point de vue de la nationalité Italienne, mais sous le point de vue de l'antagonisme que le pouvoir temporel entretient au sein du Catholicisme entre la Papauté et les conditions de la société moderne.

Depuis 1849 nos vieux libéraux, que la peur des révolutions a rendus conservateurs, ont faussé à ce sujet l'opinion publique en France, et ont propagé par leurs paroles encore influentes, les erreurs les plus funestes.

M. Thiers a dit « Sans l'autorité temporelle du Souverain Pontife l'unité catholique se dissoudrait. Pour le Pontificat il n'y a d'indépendance que la souveraineté même! ».

M. Odilon Barrot, la tête la plus creuse de France et de Navarre, résuma l'argumentation de M. Thiers par des mots sonores qui ne sont en définitive, comme la plupart des harangues du célèbre orateur, qu'un bruit éclatant dont il ne reste rien lorsque la baguette du tambour s'est retirée. Voici les mots de M. Odilon Barrot: « *Il faut que les deux pouvoirs soient réunis à Rome pour qu'ils soient séparés ailleurs* »!

M. Odilon Barrot serait probablement fort embarrassé s'il lui fallait donner une explication à sa déclaration. Ce ballon gonflé de vent qui a fait périr la monarchie de 1830 en voulant la sauver, disait-il, par ses banquets armés, avait la prétention en 1849 de sauver le pouvoir temporel *en entourant la suite du règne de Pie IX des formes libérales des autres gouvernements constitutionnels*.

Aujourd'hui les illusions du vieux libéralisme français sont à jamais détruites. Leurs sophismes ne peuvent plus être pris au sérieux. C'est ce qu'ils font faire ressortir partout.

Rossi qui était lui un grand esprit, écrivait un jour: « Il y avait un parti possible pour la Papauté. C'était de proclamer hautement comme principe la destruction du pouvoir temporel du Pape, d'en retracer les inconvenients et les abus, d'en appeler à l'opinion du peuple, de leur faire sentir que les ennemis de leur émancipation n'étaient point les vicaires du Christ, mais les princes temporels de Rome; que c'était comme Principauté que Rome avait déserté la cause de la liberté pour celle du privilège, celle de l'intelligence pour le pouvoir, et mis au service de toutes les oligarchies l'inquisition et l'Index. Dans ce système il fallait avant tout éviter toute discussion religieuse, entourer la religion, les institutions, les ministres d'un respect profond et sincère... Il fallait réunir le Royaume d'Italie à Rome, ou permettre à l'Etat du Pape, de se donner un gouvernement national ».

Lorsque Napoléon I était à l'Île d'Elbe et que les Italiens le pressaient de descendre sur les côtes de la Péninsule en lui promettant un soulèvement universel, il disait: « J'ai été grand sur le trône de France principalement par la force des armes et par mon influence sur l'Europe entière, mais le caractère distinctif de mon règne était toujours la gloire des conquêtes. A Rome ce sera une autre gloire aussi éclatante que la première, mais plus durable et plus utile... Je ferai des peuples épars de l'Italie une seule nation, je leur donnerai l'unité de moeurs qui leur manque, et ce sera l'entreprise la plus difficile que j'aie tentée jusqu'ici. J'ouvrirai des routes et des canaux: je multiplierai les communications; de nouveaux et vastes débouchés s'ouvriront aux industries renaissantes, tandis que l'agriculture montrera la merveilleuse fécondité du sol

italien. Je donnerai à l'Italie des lois faites pour les Italiens. Naples, Venise, la Spezia, deviendront d'immenses chantiers de constructions navales, et dans peu d'années l'Italie aura une marine importante. Je ferai de Rome un port de mer. Dans vingt ans l'Italie aura trente millions d'habitants et sera la plus puissante nation de l'Europe. Plus de guerre, plus de conquêtes. J'aurai néanmoins une armée brave et nombreuse sur la bannière de laquelle je ferai inscrire les mots: malheur à qui touche! et personne ne l'osera.

« Après avoir été César en France je serai Camille à Rome. L'étranger cessera de fouler de son pied le Capitole et n'y retournera plus. Sous mon règne la majesté antique du peuple roi, s'unira à la civilisation de mon premier empire, et Rome égalera Paris en conservant intacte la grandeur de ses souverains ».

Voici un beau programme que réalisera peut-être un jour le gouvernement Italien. Je n'ai pas encore reçu tous les rapports des délégués Italiens, mais je pense que j'en trouverai la collection à peu près complète à mon retour à Paris. Jusqu'à présent le rapport qui m'a paru le mieux fait et celui qui a su le mieux se tenir dans la juste mesure du compte qu'il avait à rendre conformément au programme indiqué, c'est celui du délégué de Turin.

F. DE LESSEPS

CLXXVI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 25 Ottobre 1865.

Carissimo Amico,

Ritardai a dar risposta all'ultima v/ lettera perchè, scorato dal triste indirizzo che vedeva prendere le faccende del nostro povero paese, mi era troppo grave discorrerne. E pure, accingendomi a dettare, ero tentato di farne troppo dolorose e superflue lamentazioni. Ma non voglio indugiare più a lungo ad accusarvi ricevuta degli stampati che mi avete cortesemente mandati, cioè sulle bonificazioni, risaie ed irrigaz. del Regno d'Italia, cenni intorno al commercio dell'Egitto, del Mar Rosso, delle Indie ecc. ecc. e relazione del D. Perone sull'asciugamento del lago di Agnano. Questi scritti fan prova della grande v/ operosità e l'ultimo vi procura, come mi scriveste voi stesso, una grande e giusta soddisfazione, scorgendo il frutto che avete ottenuto dalla fermezza di proposito colla quale vi siete accinto alla bell'opera e senza la quale nulla si

sarebbe fatto. E parmi già avervi detto altre volte che alla mancanza di fermezza io credo che debba in gran parte attribuirsi lo sconcerto delle nostre finanze, assalite da ogni parte da domande alle quali i ministri, per timore di perdere popolarità, non sanno resistere, e l'esaudimento delle quali giova piuttosto all'interesse delle persone e dei campanili che non al vero bene dell'Italia, primo bisogno della quale si è di fare economie.

Non oso domandarvi che cosa si possa presagire dalla ricomposizione del Ministero e se e come il Ministero nuovo possa confidare di sostenersi davanti alla Camera attuale, e, meno ancora, oso domandare che cosa sarà del ministero che vi è affidato, temendo di toccare un argomento troppo delicato e sul quale forse voi stesso non sapete ancora niente di positivo. Intanto mi convien tollerare il sentirmi dire in parole o leggere nei giornali le cose più stolte e più strane in mezzo a molte altre che sono soltanto presunzioni forse senza alcun fondamento. Vedremo se nei 15 giorni che la Camera riposa si farà la luce o si compirà invece il caos.

Vi mando i cordiali saluti miei, di mia sorella e di mia nipote e gli auguri di buon capo d'anno per Voi, per la moglie e pel figlio, e vi do una affettuosa stretta di mano.

V/ affez.. amico
PALEOCAPA

CLXXVII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, le 26 Octobre 1865.

Mon cher ami,

Je vous envoie sous bande le rapport qui a été présenté par le Conseil de Administration à notre dernière assemblée des actionnaires.

J'ai à vous remercier de la manière dont vous avez apprécié les quelques réflexions que je vous avais dernièrement envoyées sur l'Italie.

Vous avez eu, et j'y ai été bien sensible, l'extrême obligeance de satisfaire à mes diverses demandes de décorations: je pense que le meilleur moyen de les faire parvenir à leur destination est de les adresser à votre Consul Général en Egypte.

Mille compliments....

Très à vous
F. LESSEPS

CLXXVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration

Paris, le 31 Octobre 1865.

Secrétariat Général
N. 82893

Administration

Rue Neuve des Mathurins, 46
(Square Clary)

Mon cher Ministre,

Désirant donner aux Chambres de Commerce du Royaume d'Italie un nouveau témoignage de gratitude pour l'empressement avec lequel elles ont envoyé des Délégués dans l'Istme, je leur adresse, avec une lettre, le rapport che j'ai présenté à l'Assemblée générale des Actionnaires, le 5 octobre dernier. Ce document contient l'exposé des développements qu'ont nos travaux ainsi que les résultats obtenus jusqu'à ce jour.

Je transmets également un exemplaire de ce rapport à tous les Délégués sans exception qui se sont rendus en Egypte.

Connaissant, mon cher Ministre, tout l'intérêt que vous portez vous-même à notre oeuvre, je n'ai pas craint de vous donner un petit embarras et j'ai pris la liberté de faire réunir, dans une caisse à votre adresse, toutes ces brochures. Je vous serais très obligé de vouloir bien donner des ordres pour qu'elles soient transmises à leurs destinations respectives.

Veuillez agréer, mon cher Ministre, la nouvelle expression de mes sentiments les plus dévoués.

FERD. DE LESSEPS

A Monsieur TORELLI.

P. S. - Je vous adresse également les lettres à M. M. les Présidents des Chambres de Commerce. Soyez assez bon pour les leur faire parvenir en même temps que les brochures. Quelques-unes vous sont destinées et je vous prie d'offrir de ma part les autres à M. M. vos Collègues.

CLXXIX

RISPOSTA ALLA MARCHESA PERUZZI CIRCA L'OPINIONE CHIESTAGLI
SUL MUTAMENTO NEL LIVELLO DEL MARE.

(*Nella memoria di Campilanzi del '46 è ammesso che il livello relativo del mare si alzi di 11 centimetri al secolo.*)

[1865].

Signora Marchesa Gentilissima,

La Contessa Collegno mi faceva sapere che aveva una lettera di sua sorella viaggiatrice che voleva comunicarmi. Furono invano i miei tentativi per andar io da Lei a sentirne la lettura; chè ella volle proprio venire da me per quella carità che un'anima bennata usa verso un povero vecchio decrepito e cieco. Sperava che quella lettera contenesse già qualche ragguaglio sui lavori del taglio dell'istmo e sul crescente sviluppo della città che sorge presso al porto di Saïd, ma in ciò restai deluso, e seppi i motivi pei quali Ella dovette ritardare la gita lungo il canale dei due mari, e come scrivesse in procinto di far rotta su per il Nilo.

Io spero però che non vi sarà un indugio a compiere quello che a me come a Torelli sembrava dover essere lo scopo principalissimo del viaggio di Lei, forse perchè a me, e al mio amico ancor più, pare che ormai in Egitto non vi sia di gran lunga nulla di più importante che l'impresa del nuovo Bosforo. Del che io la prego di non far parola con quei profondi eruditi che non veggono invece in Egitto altra cosa mirabile fuori delle rovine di Tebe, le piramidi, i templi egizi, i sepolcri degli Dei bovini, le mummie ed altre cose meravigliose che stanno sotterra; e non ne parli nemmeno con quegli umanitari che si sono fitti in capo di convertire a un tratto gli Egiziani in una popolazione di squisita civiltà e credono che verso questo santo scopo siensi già fatti passi da gigante, mentre è mio avviso, e la lettera di Lei Sig.^{ra} Marchesa, mi fa credere che Ella consenta con me, che cotesti grandi progressi degli Egiziani si limitino a quella turba di forestieri che invadono l'Egitto e dicono volerlo civilizzare perchè le arti della civiltà sono per loro fonte di ricchi guadagni. Gli eruditi e gli umanitari non credono che gli scavi che si fanno per il Canale siano i più

CLXXIX. - Dagli eredi del Nob. Gustavo Buccchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Buccchia.

opportuni per far nuove scoperte e giovino gran fatto a dirozzare i fellah e perciò griderebbero in coro la croce addosso a me e a Torelli, sentendosi gli uni non abbastanza caldi ammiratori della loro profonda dottrina, gli altri del loro sentimentalismo.

Faccia Sig.^{ra} Marchesa di non mettersi d'accordo con costoro, nè di spendere troppo tempo ad esaminare i resti della città dalle cento porte e l'indole delle popolazioni delle sponde del Nilo, in guisa che possa venire a mancarle il tempo per la visita che a me sta a cuore, onde avere della grand'opera sicure notizie. E badi che quando io pure piegassi l'animo a perdonarLe questa mancanza, temo che Ella non ne avrebbe venia dal comune nostro amico Torelli; tanto più che diventato egli Prefetto di Palermo, è in posizione di aver più intrinseche relazioni con l'Egitto. Ed in ciò forse egli trova qualche compenso a quel tramutamento da cui era giustamente addolorato, ed a cui si rassegnò per quel vivo desiderio che ha di giovare alla causa Italiana per la quale non so se vi sieno sacrifici che ei non facesse. Il nostro paese avrebbe d'uopo di avere una qualche dozzina di uomini somiglianti, ma purtroppo sono essi più rari delle mosche bianche.

Sentii dalla lettera di Lei del desiderio che Le mostrò un erudito Bey di avere qualche autorevole opinione sui fenomeni che appalesano un mutamento nel livello relativo del mare, per conoscere cioè se questi fenomeni debbono veramente attribuirsi a cambiamenti nel livello assoluto del suolo od a cambiamenti avvenuti invece nell'assoluto livello del mare. Ella mi fa molto onore, sig.^{ra} Marchesa, ricorrendo al mio giudizio sopra una questione dibattuta molto vivamente fra dotti di alta fama.

Ed avrebbe probabilmente lasciato il Bey nell'incertezza se la sorella non fosse in caso di supplire molto meglio colla sentenza di un tale che in codeste materie fu maestro di color che sanno. La memoria del Generale Giacinto Collegno sulla invariabilità del livello del mare trarrà il Bey di costà da ogni dubbio ed il dirne di più potrebbe riguardarsi come portar acqua al mare e legna al bosco. Pur tuttavia piuttosto per maggior corredo di fatti che di raziocini, dirò anch'io che le mutazioni del livello relativo del mare sono state confermate nelle spiagge degli estuari di Venezia e nel suolo della città stessa e così attentamente osservate da secoli che non solo non poteva più revocarsi in dubbio il fatto del mutato livello relativo del mare, ma che si era potuto stabilirne la misura approssimativa in 11 centimetri per secolo; era stato cioè abbastanza bene accertato che il livello del suolo di Venezia e quindi dei lidi circostanti emergeva dal livello medio del mare 11 centimetri meno ogni secolo. Come io diceva, erano molteplici e rimontavano fino ad antichissimi tempi le osservazioni fatte di questo

fenomeno dai Proti e ingegneri di Venezia. E nuove osservazioni dei miei tempi confermarono le antiche nel modo più sicuro. Ne citerò due sole che sono incontestabili. L'una si trae dal livello relativo di una lunga banchina marmorea che fa parte della base dell'antico palazzo dei Dogi dal lato ove questo è bagnato dalle acque del canale e ove quindi è l'ingresso dell'acqua del palazzo medesimo.

Questa banchina sporgente tanto che vi si poteva camminar sopra agiata-mente aveva per iscopo di consentire alle gondole un approdo più esteso nelle occasioni di gran concorso al palazzo procurando loro un modo di sbarco e d'imbarco più pronto e più facile quando il passo era ingombrato immediata-mente davanti alla porta d'acqua.

È dunque evidente che questa banchina costruita ai tempi del Calendario, il celebre architetto del palazzo Ducale, doveva essere non meno alta della marea che si fa sentire dentro ai rivi della città. Ma ora essa ne è invece note-volmente più bassa di guisa che principalmente nelle sizigie essa riesce durante l'alta marea affatto inetta all'ufficio cui fu destinata.

Un altro fatto concludente se ne ebbe quando, non son forse ancora 40 anni passati, si scoprì sotto l'antichissimo tempio di S. Marco una chiesa la di cui relazione colla struttura del sovrapposto tempio principale mostrava essere stata costrutta contemporaneamente ed aver servito, come se n'ha l'esempio in altre chiese antichissime, di sotto confesse. E gli indizi di altare su cui si officiava sono tuttavia evidenti, onde non può dubitarsi che il pavimento non ne fosse tenuto ad un livello sia pur per poco più elevato del mare. Ora invece nell'alta marea esso è notevolmente soperchiato e l'acqua che vi si infiltra per di sotto lo copre a notevole altezza. Al che è d'attribuirsi, che, resa inetta detta chiesa sotterranea ad ogni ufficio religioso, né fossero chiusi gli accessi e fosse per lunghissimo tempo dimenticata. Ma se certo era il mutato livello relativo, restava però il dubbio se la differenza procedesse dal maggior alzarsi del livello del mare o dalla successiva continuata depressione del suolo.

E questo dubbio diede luogo a Venezia ad ostinate discussioni che si può dire non terminarono che pochi anni fa, avendo fin oltre il 1840 l'architetto Zendrini veneziano, discendente dal celebre (*parola indecifrabile*) di questo nome, sostenuto contro il Paoli, illustre geologo pesarese, che nei lidi veneti era il livello del mare che si era alzato non il suolo che si fosse abbassato. E questa opinione ebbe in altri tempi valentissimi sostenitori italiani e non italiani; fra i quali basterà citare Eustachio Manfredi ed Halley i quali spiegavano il loro assunto al continuo avanzarsi delle spiagge più addentro in mare per effetto delle alluvioni dei fiumi, onde dicevano che stringendosi per questo modo il bacino

e altronde alzandosene il fondo sia per le materie che vi travolgevano i fiumi medesimi, sia per il continuo generarsi dei crostacei le cui spoglie precipitavano anch'esse sul fondo del mare, e la quantità dell'acqua del mare essendo costante doveva necessariamente avvenire che se ne elevasse il livello. Nè si limitavano ad indicare la causa del fenomeno ma intendevano anche giustificarne la misura calcolando approssimativamente la quantità delle materie che i fiumi conducevano al mare gettandole sulle spiagge o nel fondo, e parendo loro di trovare una giusta relazione fra lo spazio che esse invadevano dentro il bacino del mare e quel maggiore spazio che il mare stesso doveva occupare alla superficie alzandosi di livello. Ma affinchè coteste dimostrazioni avessero vigore avrebbe convenuto che per tutta la superficie dei mari o almeno per tutta quella dell'Adriatico e del Mediterraneo il livello delle acque si fosse alzato della egual misura. Giacchè per spiegare come del pari non si fosse alzato l'oceano Atlantico, si sarebbe potuto supporre che si fosse verificato un cambiamento nello slivello che le correnti manifestano allo stretto di Gibilterra fra l'Oceano e il Mediterraneo, dislivello invece che non poteva essere nè fra l'Adriatico ed il Mediterraneo nè molto meno fra uno ed un altro punto delle coste di questi due mari. Se non chè la detta egualanza nell'alzamento di livello dei due mari medesimi era troppo apertamente smentita dai fatti perchè potesse ammettersi, e specialmente lo era nell'Adriatico dove non solo sulle coste dell'ex-Regno di Napoli erano evidenti indizi che la prevalenza del lido sul pelo del mare si era fatta maggiore, ma ben anche nella parte superiore dei lidi dello stesso Adriatico, nei quali mentre la detta prevalenza scemava sulla costa italiana essa in alcuni punti dell'opposta spiaggia dell'Istria e di Dalmazia dava sicuro indizio che nessun mutamento fosse avvenuto. Onde, volendo ammettere che il livello del mare si fosse alzato sulle spiagge della Venezia, avrebbe convenuto supporre che il pelo del mare, anzichè mantenersi orizzontale sulla traversata del golfo, si fosse stabilito con una pendenza da occidente ad oriente, la qual cosa è troppo evidentemente contraria alle leggi della natura. Ma se la ipotesi di coloro che ammettevano il progressivo elevarsi del livello dei mari non regge ad una critica fondata sui principî della scienza ed è smentita dai fatti, sono ancor più contrarie alle leggi dell'idrostatica ed anzi allo stesso senso comune le teorie del Niccolini che il Collegno ha con tanta forza di argomenti demolite. Che se pur si voglia ammettere, come dice il Collegno, che matematicamente parlando il livello del mare deve cambiare presso i monti vulcanici a ciascuna eruzione e quindi si possa credere che il mare medesimo possa alzarsi e abbassarsi in un dato punto senza che si alzi o si abbassi in altri, tuttavolta è evidente che simili fenomeni non sono che momentanei come le cagioni da cui procedono e che il pelo del mare

deve restituirsì al suo livello costante al cessare dell'azione dei vulcani e dei terremoti o maremoti che dall'azione medesima conseguono e deve disporsi stabilizzandosi e perpetuandosi secondo le leggi della idrostatica. In generale poi osserverò che nella materia di cui si tratta è fonte di gravi errori il pregiudizio volgare per cui, riconoscendo la superficie del mare non lambire attualmente la spiaggia se non che ad una distanza da determinati punti della costa molto maggiore di quella a cui le spiagge stesse eran lambite dal mare in epoca molto lontana, si dice essersi il mare ritirato, mentre invece sono le spiagge stesse che si stesero più al largo per essersi viemaggiormente rialzate sia a cagione delle alluvioni che le vanno soperchiando sia per intestine forze vulcaniche della terra che le vanno rialzando.

Le nuove della città e le politiche, Ella Sig.^{ra} Marchesa le avrà d'altre fonti assai più copiose e più sicure. Io mi limiterò a dirLe che deploro questo andazzo di dimostrazioni che va invadendo tutte le più grandi città e, dimostrazioni, che a dirla fra noi, a Milano hanno preso un carattere che sarebbe ridicolo se non potesse riuscir funesto. La popolazione di Torino che ha in più occasioni dimostrato come e quali dimostrazioni siano quelle che giovano al bene della patria e principalmente lo ha dimostrato quando i tedeschi nel 1859 si erano spinti fin presso la Dora Baltea, questa eccellente popolazione si è sin qui preservata dal contagio ma non so se riuscirà a mantenersi così perchè alcuni mestatori vi sono pure anche qui e son più che in altri tempi numerosi, i quali vorrebbero intorbidare anche queste acque che si mantengono troppo limpide per chi ci vuol pescar dentro. A me pare che ben altro e ben più nobile esempio di dimostrazione patriottica abbia dato a questi di una classe del popolo veneziano che se è infima per la sua grande povertà si fa conoscere per nobili sentimenti molto più elevata di alcune altre classi che menano in paese libero tanto scalpore. A Venezia per rendere la più misera, numerosissima, classe dei gondolieri di traghetto, propizia al Governo il Municipio, presieduto da un podestà e composto di assessori tutti servitori umilissimi dell'Autorità, mise fuori un proclama con cui si dichiarava che per venire in soccorso dei detti poveri gondolieri di traghetto si sarebbe portata a 3 soldi la tassa che da tempo immemorabile era rimasta di 2 soldi a malgrado del cresciuto valore di tutte le cose e principalmente dei generi di prima necessità. Il podestà sperava rendersi popolarissimo per tale atto. Ma ecco invece i gondolieri tumultuare e recarsi in gran massa in Municipio dove gridarono voler che la tassa si mantenesse qual era stata sempre sperando tempi migliori, saper intanto sopportare la povertà e non tollerare che si dicesse che per venire in loro soccorso si sia messo aggravio su tanta altra parte di popolazione che pur era assai povera. Questa dimostrazione fatta

in un paese governato tirannicamente mi par che valga un po' meglio di quelle che si fanno in altre città nostre usando ed abusando della libertà con pericolo di convertirla in licenza.

Mi saluti Pepino ed anche il figlio il quale forse non si ricorda di me non avendomi che poche volte veduto. Si diverta ma non dimentichi gli amici e i servitori suoi fra i quali voglio essere annoverato

dev.mo
PALEOCAPA

CLXXX

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA DIRECTION
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES TRAVAUX
(Séance du 7 Février 1866).

Par une lettre en date du 11 Janvier 1866 dont extrait est communiqué à la Commission, M.M. Borel Lavalle et Cie. ont proposé de modifier le profil transversal adopté pour le canal dans toutes les parties où le terrain n'est pas à plus de 2 m. au dessus du niveau de la mer, et de lui donner dans ces parties le profil spécial arrêté entre les Kilomètres 10,500 et 20,500 sous réserve cependant de conserver partout, où cela serait possible, le profil de 2 de base pour 1 de hauteur, au dessous de la risberme située à 1^m,75 sous l'eau.

Mr. Le Directeur Général a consigné dans son rapport en date 25 Janvier 1866 ses observations et ses conclusions sur cette proposition. Les portions du canal qu'ont en vue M.M. Borel Lavalle comprennent les intervalles situés premièrement entre les Kil. 20.5 et 38.5; secondement entre les Kil. 38.5 et 60; 94 et 97 et enfin entre le Seuil de Chalouf et la Quarantaine.

Relativement à la première de ces parties Mr. le directeur général expose: que le marché du 12 Décembre 1864 (Art. 9. §. 6) avait prévu des dragages d'expérimentation pour reconnaître la manière dont se tiendraient les berges établies suivant le profil normal avec ou sans surcharge de terre derrière les banquettes, mais que jusqu'ici il n'y a pas eu possibilité de les faire; qu'un déblai de 8 mois au moins serait encore nécessaire pour les exécuter et permettre d'en tirer une conclusion; que d'un autre côté il y a urgence de creuser un chenal du côté Asie. Il propose en conséquence, *attendu la nature incertaine du sous sol* qu'ont constaté les sondages de 1864 de décider dès maintenant, que le

profil adopté entre les Kil. 10.5 et 20.5 sera continué sur les 18 Km. suivants (soit jusqu'au Kil. 38.5) sous la réserve de laisser les talus, au dessous de la profondeur de 1^m,75 à 2 m. de base pour 1 de hauteur sauf à les adoucir plus tard en cours d'opération, si la nécessité venait à en être reconnue.

En termes plus précis, Mr. Voisin demande: 1^o de reporter la rive Asie par rapport à la rive Afrique actuelle, à une distance telle que le canal conservant 22 mètres au plafond, les talus tout en n'étant établis qu'à 2 mètres de base pour 1 de hauteur puissent être réduits à une inclinaison de 3 pour 1 et même au besoin de 5 pour 1, sans qu'il y ait des terrassements inutiles. 2^o De ménager sur chaque rive à 1^m,75' au dessous du niveau de l'eau, une banquette de 18^m,75 de largeur.

Quant aux autres parties du canal, Mr. le Directeur Général repousse toute modification; pour les unes, parce que la nature du sous sol à traverser (sable ou argile compacte) ne lui paraît laisser aucune inquiétude au sujet du maintient des berges, pour la dernière parce que indépendamment de la sécurité qui inspire le sous sol, le dépôt des cavaliers ou l'établissement des banquettes sur la rive Asie doit se faire à une distance qui réserve d'une manière suffisante les éventualités de l'avenir.

Pour la partie du canal comprise entre le Kil. 20.5 et 38.5 la Commission fait observer que le rapport de Mr. Voisin n'établit explicitement aucune observation nouvelle qui permette de se prononcer en connaissance de cause sur la nécessité d'une modification de profil; qu'il ne donne aucun éclaircissement sur la possibilité de faire concorder les dispositions qu'il propose avec les méthodes adoptées pour l'exécution des travaux; que ces dispositions ont pour effet immédiat d'accroître le cube des déblais d'environ 70 mc. par mètre courant et d'aggraver dans une certaine mesure les difficultés de l'Entreprise; que leur importance relative donne lieu de présumer que déjà dans l'esprit de Mr. le Directeur général la nécessité de transformer le profil est déjà très probable sinon absolument démontrée; que dans cette hypothèse, les propositions qu'il a présentées n'ont rien que de très admissible puisqu'elles épargnent le travail d'une réprise de déblais considérables, qu'elles laissent la possibilité de revenir, pour les talus sous l'eau, à une inclinaison plus douce et n'ont par suite rien d'incompatible avec la forme définitive quelle qu'elle soit, qu'on pourra être amené à donner à la cuvette du Canal.

Par ces motifs et *vue l'urgence*, la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'adopter les conclusions de Mr. Voisin, s'en rapportant à sa connaissance personnelle de la nature des terrains à traverser et du matériel des Entrepreneurs. Elle croit néanmoins devoir insister pour que sans nuire à l'avancement des tra-

vaux, il soit procédé le plus tôt possible aux expériences prévues par le cahier des charges en date du 12 Décembre 1864, de manière à donner sur le maintient des berges dans ces terrains inconsistants, une certitude qui ne sera acquise d'une manière complète que lorsqu'une Section, si petite qu'elle soit, aura été amenée à ses dimensions définitives et observée dans cet état.

Relativement aux autres portions du Canal la Commission adopte, quant à présent les conclusions de Mr. le Directeur Général; mais elle estime qu'il serait également utile de faire dans ces parties quelques observations sur la manière dont les berges se maintiendront sous l'eau avec les inclinaisons projetées par ceux des terrains dont la nature pourrait laisser quelque doute à ce sujet.

Extrait Conforme adressé à Monsieur l'Ingénieur Chef de Division à El Guisr, avec ma lettre de ce jour N. 14638.

Ismaïlia, le 20 Mars 1866.

Le Directeur Général des Travaux
VOISIN BEY

CLXXXI

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL N. 177.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ
Secrétariat Général

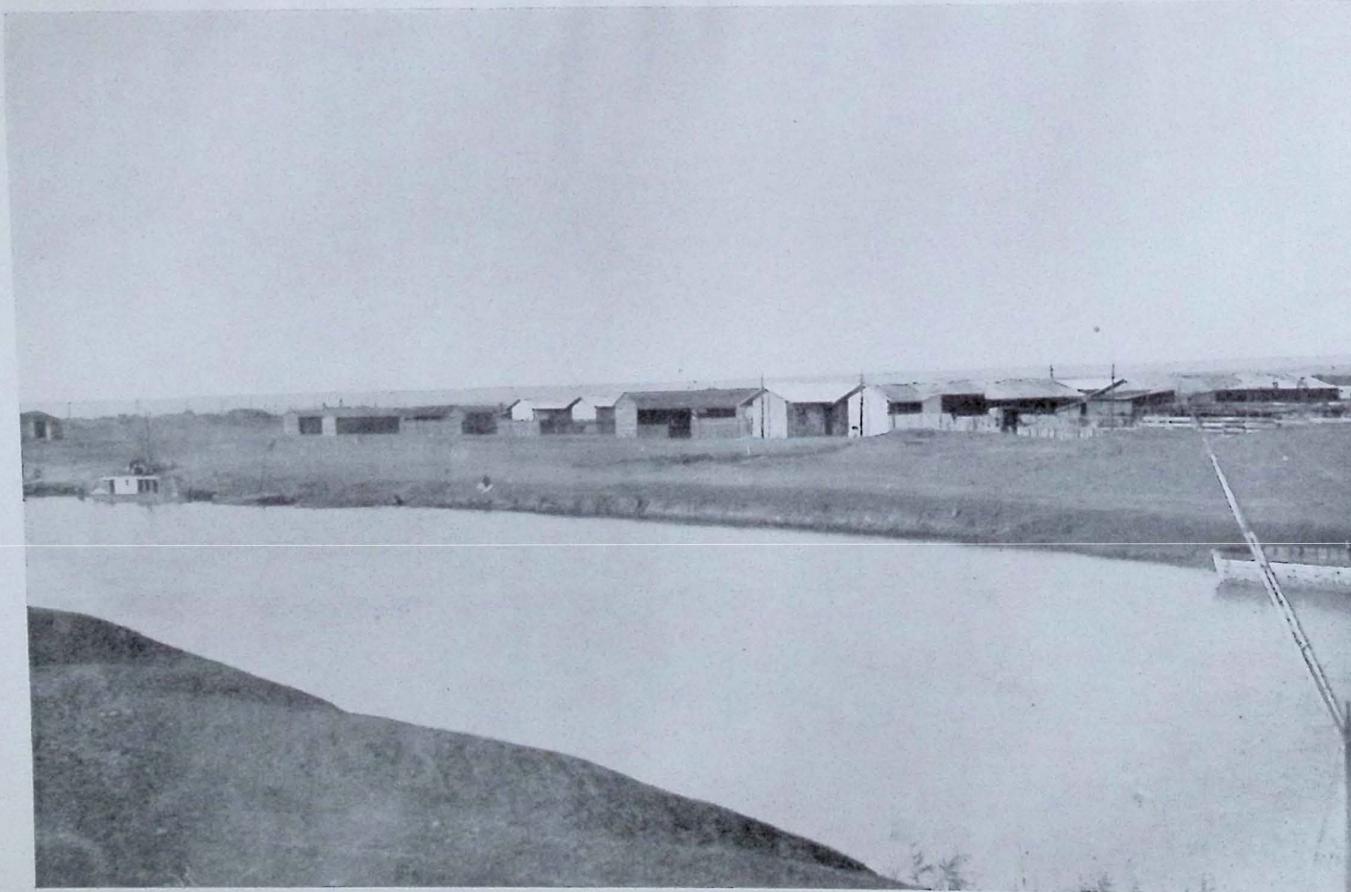
CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Séance du 13 Mars 1866.

Extrait du Procès-verbal n. 117.

Le Conseil

Vu la convention conclue à la date du 22 février 1866 entre S. A. Ismael Pacha, vice-roi d'Egypte, et la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, représentée par M. Ferdinand de Lesseps, Président fondateur de la dite Compagnie, autorisé, à cet effet, par les Assemblées générales des actionnaires



CANALE D'ACQUA DOLCE A CHALOUF.
Da fotografia eseguita da Cuvier nel 1866-67.



des 1^{er} mars et 6 août 1864 et par une décision spéciale du Conseil d'administration, en date du 13 Juillet 1864.

décide:

La dite convention est approuvée et ratifiée.

Le Conseil

Vu le procès verbal en date du 19 février 1866, des opérations des délégués nommés dans le but de fixer les limites des terrains nécessaires à l'exploitation du canal maritime;

décide:

La délimitation des terrains concédés à la Compagnie, telle qu'elle est arrêtée au dit procès verbal et aux plans annexés, est approuvée et ratifiée.

Certifié conforme

Le Secrétaire Général

f.º (?)

CLXXXII

B. VOISIN A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

Direction Générale

des Travaux

Service Central

Canal Maritime

Modifications du profil normal
entre les Kil 20,5 et 38,5

Ismailia, le 20 Mars 1866.

Avis de la Commission Consultative
des Travaux - Instructions

N°. 14638

*Le Directeur Général des Travaux
à Monsieur GIOIA Ingénieur
Chef de Division de El Guisr.*

Mon cher Ingénieur,

J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli, avec un extrait conforme du procès verbal de la Séance de la Commission Consultative des Travaux, du

7 Février dernier en ce qui concerne la partie de la délibération relative à la modification du profil transversal du Canal Maritime entre les Kilomètres 20,5 et 38,5, copie de la lettre que j'écris à ce sujet à M.M. Borel Lavalley et Cie.

A l'occasion de cette communication je vous prie de vouloir bien user de toute votre influence personnelle pour amener les Entrepreneurs à conduire leur travail sur divers points de façon à nous permettre de renseigner l'Administration Supérieure sur la manière dont se comporteront les talus des fouilles.

Je vous prie également de profiter de toutes les circonstances qui pourront se présenter pour faire une série d'observations dans le but indiqué.

Agreeez, mon cher ingénieur, la nouvelle assurance de mes sentiments les plus distingués.

VOISIN BEY

CLXXXIII

B. VOISIN A BOREL LAVALLEY ET CIE.

CANAL MARITIME

Modification du profil
normal entre les Kil. 20,5 et 38,5

Ismaïlia, le 20 Mars 1866.

Avis de la Commission Consultative
des Travaux

*Le Directeur général des Travaux
à Monsieur BOREL LAVALLEY et Cie.*

Messieurs,

Par ma lettre N. 14638 du 6 Février dernier répondant à la vôtre du 11 Janvier précédent, j'ai eu l'honneur de vous faire connaître que Mr. le président fondateur avait transmis à Paris, pour y être soumises à la Commission Consultative des travaux, mes propositions relatives à la modification du profil transversal entre les points 20^k,500 et 38^k,500 et au maintien du profil normal sur les autres parties du canal.

Je viens aujourd'hui vous faire part de l'avis exprimé par la Commission au sujet des dites propositions. Elle conclut de la manière suivante dans le procès-verbal de sa séance du 7 Février: « Par ces motifs, et vu l'urgence, la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'adopter les conclusions de Mr. Voisin, s'en rapportant à sa connaissance personnelle de la nature des terrains à traverser et du matériel des Entrepreneurs. Elle croit néanmoins devoir insister,

pour que, sans nuire à l'avancement des travaux, il soit procédé le plus tôt possible aux expériences prévues par le cahier des charges en date du 12 décembre 1864 de manière à donner sur le maintien des berges dans ces terrains inconsistants une certitude qui ne sera acquise d'une manière complète que lorsqu'une section, si petite qu'elle soit, aura été amenée à ses dimensions définitives et observée dans cet état.

« Relativement aux autres portions du canal, la Compagnie adopte, quant à présent, les conclusions de Mr. le Directeur Général, mais elle estime qu'il serait également utile de faire dans ces parties quelques observations sur la manière dont les berges se maintiendront sous l'eau avec les inclinaisons projetées pour les terrains dont la nature pourrait laisser quelque doute à ce sujet ».

En suite de cet avis, je ne puis Messieurs, que vous recommander instantanément de vouloir bien conduire votre mise en train du travail de façon à me mettre à même d'éclairer le plus tôt possible l'Administration supérieure sur la manière dont les berges se maintiendront sous l'eau avec les inclinaisons projetées dans chacune des principales régions du canal.

Je vous annonce d'ailleurs que je vais transmettre à l'Administration supérieure vos nouvelles observations tendant à démontrer la nécessité selon vous, de porter immédiatement les banquettes du canal à la distance correspondant à une largeur de la ligne d'eau de 102 mètres, sur toute la longueur du canal, sauf dans la traversée des seuils de El Guisr, du Serapeum et de Chalouf.

Agréez etc.

VOISIN BEY

Copie conforme adressée à Monsieur l'ingénieur Chef de Division à El Guisr, avec une lettre de ce jour N. 14638.

Le directeur général des Travaux
VOISIN BEY

CLXXXIV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Jérusalem, 30 Mars 1866.
Vendredi Saint.

Mon cher et excellent ami,

J'ai quitté notre Isthme pendant quelques jours pour venir passer la Se-

CLXXXIV. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

maine Sainte à Jérusalem et je vous envoie en souvenir du lieu Saint pour Madame Torelli et votre fille deux petites croix que j'ai fait bénir aujourd'hui sur le St. Sépulcre avec deux feuilles d'olivier que j'ai cueillies au jardin de Getsémani.

Depuis longtemps je ne vous avais pas donné de mes nouvelles. Je vous proposerai, après notre prochaine assemblée générale et lorsque je reviendrai de nouveau en Egypte vers le mois d'octobre, de venir visiter nos travaux comme administrateur de la Compagnie; à cette époque il est d'usage que le Conseil d'Administration délègue deux de ses membres pour faire une inspection; je vous ferai déléguer avec grand plaisir, si vous êtes libre et je serai bien heureux de faire le voyage avec vous.

Votre ami dévoué
FERD. DE LESSEPS

CLXXXV

B. VOISIN A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ
Direction Générale
des Travaux
—
Service Central
—
Canal Maritime
Modification du profil transversal
Instruction
N. 16447

Ismaïlia, le 11 Août 1866.

CIRCULAIRE.

Le Directeur Général des Travaux
à Monsieur GIOIA, ingénieur Chef de Division
El Guisr

Mon cher Ingénieur,

Je vous ai adressé, le 8 Août courant sous le N. 16447 une copie de la délibération de la Commission consultative des travaux en date 19 Juil-

let précédent, concernant le changement du profil transversal du canal maritime et l'adoption du profil à grande largeur. Je m'emprise à faire suivre cet envoi des instructions dont il aurait dû être accompagné.

1^o Vous aurez à étudier quelles doivent être les conséquences, au point de vue du mode d'exécution, de l'adoption du nouveau profil, en ce qui concerne les portions du canal où celui-ci se trouve déjà dessiné à sa largeur primitive par des banquettes sur les deux rives; c'est à dire quelles peuvent être les mesures à prendre ou à prescrire aux entrepreneurs dans l'exécution des travaux de récullement de la berge déjà faite, pour assurer cette exécution, sans compromettre les intérêts de la navigation.

2^o Maintenant que l'on est définitivement fixé sur le profil normal (celui qui est annexé à la délibération de la commission consultative) il est indispensable de faire le calcul du cube total des terrassements restant à exécuter que comporte l'exécution de ce profil. Les profils des terrassements doivent être dressés comme il a été dit dans mes instructions antérieures, au droit de tous les piquets de repères Kilométriques et hectométriques. Afin de ne pas compliquer les situations mensuelles je serais d'avis de partir à nouveau pour le calcul des cubes exécutés chaque mois, des nouveaux profils faisant connaître la situation actuelle des lieux. On renseignerait en un seul chiffre les cubes exécutés antérieurement à l'adoption définitive du profil à grande largeur ».

Veuillez, je vous prie, examiner la question et me faire part de vos observations à ce sujet afin que je me puisse concerter avec les entrepreneurs, et adopter d'accord avec eux, le mode suivant lequel on devra opérer.

Agréez, mon cher Ingénieur, la nouvelle assurance de mes sentiments les plus distingués.

VOISIN BEY

(Communiqué à M. Paponot en suite de mon envoi A. N. 1568 du 9 Avril dernier pour en prendre copie pour les archives et produire les renseignements annuels).

El Guisr, 12 Août 1866.

(3 pièces communiquées).

A Mr. le Chef de Division.

CLXXXVI

F. PAPONOT A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ
Direction Générale des Travaux

*Le Chef de section de Kantara
à Monsieur GIOIA, ingénieur
Chef de Division de El Guisr.*

Kantara, le 16 Août 1866.

(Selon demande de la note de Mr. l'ingénieur
sur la Circulaire N.^o 16447 à Mr. le Directeur
Général).

J'ai l'honneur de répondre d'abord sommairement aux questions posées:

Relativement au 1^{er} alinéa, la section de Kantara n'a rien à craindre du travail à faire pour l'élargissement, cet élargissement devant se faire tout entier sur la rive Asie le côté Afrique ne le pouvant être à cause du passage des conduites d'eau et la navigation se faisant rive Afrique. Quant à l'alinéa N. 2 comme dans les comptes rendus des séances il n'est nullement fait mention que l'élargissement sera fait d'un seul tenant de 38500 à 60 et que dans un certain passage il est stipulé que l'élargissement ne se fera que dans la partie ayant jusqu'à 2.00 au dessus de l'eau, s'en suit-il que doivent être acceptés 1^o les passages ce du Cap. du Kil. 47 à 48 etc.

Je désirais être bien fixé sur ce sujet, quoique dans mon intention et mon esprit il est bien entendu que l'élargissement devra être sans interruption depuis le Kil. 10 jusqu'au Kil. 60.

Quant au calcul des surfaces il nous faudra quelque temps, M. l'ingénieur le sait.

Je ferai une observation au sujet du mode proposé par M. le directeur et qui consisterait à faire le tableau des cubes calculés actuellement pour être ensuite reporté continuellement.

Je ne vois aucune nécessité et je ne vous demande encore à quoi cela pourrait servir.

Dans tous les cas faudrait-il-comprendre dans le cube les déblais déjà

faits ces derniers mois et qui sont exécutés par rapport à l'application en profil type (on escompte le travail d'Esther et Porcela) etc.

Cette idée de scinder les déblais me paraît bien peu utile.

F. P.

CLXXXVII

B. VOISIN A BOREL LAVALLEY ET CIE.

N. 16447

CANAL MARITIME

Adoption du profil à 102 m.
de largeur à la ligne d'eau

Ismailia, le 19 Août 1866.

*Le directeur général des Travaux à
Messieurs BOREL, LAVALLEY et Cie - Port Saïd.*

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous informer que M. le Président de la Compagnie a définitivement adopté pour le profil transversal du canal maritime sur toute la portion du dit canal où le terrain n'est pas à plus de 2 mètres au dessus du niveau de la mer, le profil ayant 102 mètres de largeur à la ligne d'eau conformément au croquis ci-dessous.

(Schizzo)

Vous voudrez donc bien vous conformer désormais aux indications de ce profil dans l'exécution de vos travaux. Vous remarquerez que, sur la partie du canal maritime comprise entre les lacs Amers & Suez, on a à tenir compte des variations de hauteur produites par le jeu des marées, en sorte que le talus à 5 p. 1 au dessus du niveau moyen doit avoir une longueur horizontale plus grande que celle indiquée au croquis ci-dessus. J'aurais l'honneur de vous notifier à bref délai, le profil exact à adopter sur cette partie de canal.

Sur les portions de canal où celui ci est déjà dessiné par deux banquettes à la largeur qui avait été primitivement fixée, je vous prierai de vous entendre avec M.M. les Ingénieurs Chefs de Division, sur les mesures à adopter pour

que l'exécution des travaux de recullement de l'une des berges ne puisse en aucun cas compromettre les intérêts de la navigation.

Agréez,

VOISIN-BEY

Copie conforme adressée, à titre de renseignement à Monsieur l'ingénieur chef de Division a El Guisr.

Ismailia, le 19 Août 1866.

Le Directeur Général des Travaux
VOISIN-BEY

CLXXXVIII

TH. FULTER A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE.

DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

Direction Générale des Travaux

Note

El Ferdanc, 19 Août 1866.

Modifications au profil transversal
du Canal Maritime

Réponse à quelques questions relatives
à cette modification

J'ai l'honneur de répondre aux questions contenues dans la lettre N. 16447 de M. le Directeur Général que M. l'Ingénieur chef de Division m'a fait l'honneur de me communiquer.

1^o Si les mesures sont prises dans la section de Kantarah pour empêcher le Canal de se déverser dans le lac qui s'étend jusqu'au dela du campement à l'époque où la berge Asie actuelle sera reportée à la distance prescrite, je ne crois pas qu'aucun danger menace la sécurité de la navigation sur les parcours de la section d'El Guisr. Le lac qui se trouve vis-à-vis de la platrière n'a pas d'importance; il sera rempli sans que le niveau de l'eau du canal baisse d'une manière appréciable.

2^o Pour le calcul des profils compris entre les points: 56.000 et 60.700, il me semble que nous aurons à faire une nouvelle opération sur le terrain, M. Aloienize n'ayant pas relevé les côtes de la partie comprise aujourd'hui dans l'élargissement. Les carnets de ces profils sont à El Guisr; on pourra vérifier ce qu'il y a à faire à cet égard.

3^e Dans les parties du Canal où l'entreprise Borel Lavalley et Cie., n'a pas travaillé, je crois que le cube enlevé doit faire l'objet d'un tableau spécial et que les situations ultérieures qu'on dressera pour l'entreprise n'ont pas à en faire mention. Il pourra encore en être de même dans les endroits où M.M. Borel Lavalley et Cie, ont déjà extrait un certain cube, et l'on partirait à nouveau en ne tenant compte que de la surface à enlever qui vont accuser les profils qu'on a à faire. Toutefois si l'Administration veut consigner en un même tableau le cube déjà extrait par M.M. Borel Lavalley et Cie. et celui qui auront encore à extraire, il est nécessaire que toutes les situations futures mentionnent le 1^{er} de ces deux cubes.

Dans le cas où l'on voudrait aussi indiquer graphiquement le cube total par les profils nouveaux il faudrait reconstituer le terrain tel que le marquaient les profils anciens et laisser subsister en même temps le cavalier que M.M. Borel et Lavalley et Cie. ont déjà fait et que l'on doit remanier.

On aurait des profils conformes au travail total réel, mais ne reproduisant pas la configuration du terrain primitif.

(schizzo della cubatura degli sterri)

Le chef de section:

TH. F.

A Monsieur GIOIA, ingénieur Chef de division - El Guisr.

CLXXXIX

B. VOISIN A EDOARDO GIOIA.

COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

Direction Général des Travaux

Service Central

Canal Maritime

Nouveau profil-transversal

Instructions Complémentaires

N°. 17236

Ismailia, le 31 Août 1866.

Le Directeur Général des Travaux
à Monsieur l'Ingénieur Chef de Division
El Guisr.

Mon cher ingénieur,

Faisant suite aux instructions contenues dans ma lettre circulaire N. 16447 du 11 Août courant, j'ai l'honneur de vous envoyer ci-après copie d'un pa-

sage d'un rapport de M. l'ingénieur Chef de Division à Suez relatif à un moyen de calculer les situations:

« Le second moyen que nous proposerions s'appliquerait surtout à la Division de Suez, où les berges déjà construites sont à sec et, où par conséquent le cube peut en être évalué facilement; ce serait d'établir immédiatement quel est le cube des remblais qu'il faudra reprendre, et de ne rien changer d'ailleurs à la manière de lever les situations. Autrement dit, pour chaque profil on considérerait toujours le terrain primitif comme horizontal, sans s'inquiéter de la berge qui a été faite, et on établirait, ainsi la situation des travaux exécutés par rapport à l'horizontale du repère; puis lorsque la berge serait déplacée on ajouterait simplement le cube de cette berge constaté dès à présent.

Le détail des situations s'établirai donc ainsi:

« Profil 57. Cote de l'horizontale du terrain 18.53. Surface en déblai au dessous de cette ligne B' . La somme de toute la courbe B' donne la situation des travaux exécutés depuis leur commencement. On ajouterait alors à ce cube, le cube de la berge sur tous les profils où elle aurait été déplacée, cela donnerait le cube total dont il faudrait tenir compte à l'Entrepreneur.

Je pense que dans la division de Suez, notamment en ce qui concerne la plaine de Suez, et la quarantaine cette manière de procéder, serait plus prompte et éviterait des écritures.

Veuillez je vous prie, me faire connaitre si le moyen dont s'agit ne serait pas également applicable à toute ou partie de votre Division.

Agréez, Mon cher Ingénieur, la nouvelle assurance de mes sentiments les plus distingués.

VOISIN BEY

CXC

EDOARDO GIOIA A B. VOISIN.

EL GUISR
CANAL MARITIME

Nouveau profil transversal

A: 1890

El Guisr, 5 Septembre 1866.

VOISIN BEY, Directeur Général des Travaux - Ismaïlia.

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre N. 16447 du Août dernier por-

tant vos instructions relativement à l'adoption du profil à grande largeur pour le Canal Maritime.

La Commission consultative des travaux n'a pas défini explicitement les points sur lesquels le profil à grande largeur serait adopté; mais il paraît certain que dans son esprit l'élargissement du canal à 102 mètres ne doit être pratiqué que sur ces portions du tracé où le terrain naturel n'est pas à plus de 2 mètres au dessus du niveau de la mer. Cela étant le nouveau profil doit être adopté dans la 2^{me} prévision entre le Kil. 38.500 et 60 attendu que les derniers du Cap de Kantara sont trop peu importants pour qu'on supprime l'élargissement sur ces points malgré que le terrain soit à plus de 2 mètres au dessus de la mer.

Dans toute la portion de Canal à dessus indiquée, celuici se trouve déjà dessiné à sa largeur primitive par des banquettes sur les deux rives. Malgré cela, il n'y a aucune mesure à prendre ou à prescrire aux entrepreneurs dans l'exécution des travaux de recullement de la berge Asie, la berge Afrique restant intacte, pour assurer cette exécution sans compromettre les intérêts de la navigation. Le recullement de la berge sera fait à bras d'hommes et à sec, ou bien les dragues ouvriront un nouveau chenal du côté Asie en dehors de la berge actuelle qui sera elle même draguée ultérieurement. Dans les deux cas l'expansion de l'eau dans le lac Ballah ne produira qu'une baisse tout à fait insignifiante aujourd'hui qu'un grand chenal est ouvert entre Port Saïd et Kantara.

Reste maintenant la question de l'établissement des situations mensuelles, et, à ce sujet, permettez moi de vous dire que je ne partage pas votre avis ni celui de Mr. l'Ingénieur Larousse, que vous m'avez fait connaître par votre lettre N. 17236 du 31 avril dernier. Quel intérêt avons nous à scinder en deux les cubes portés sur les états des situations ceux exécutés avec l'adoption du profil à grande largeur et ceux exécutés après cette époque? Ou encore, quel intérêt avons-nous à cuber à part le déblai à sec des largeurs qu'il faudra reculer, et faire une différence d'une certaine côte? J'avoue que s'il y a un intérêt quelconque à cette double opération, il m'échappe complètement, puisque aucune condition spéciale de prix ou de délai ne paraît avoir été stipulée avec les Entrepreneurs pour l'exécution de ces travaux. Si cela est ainsi, permettez moi, Monsieur le Directeur Général, de suivre, en ce qui me concerne, la méthode adoptée jusqu'ici dans l'établissement des situations de nos entrepreneurs. Elle me paraît claire et nette. D'un seul coup d'oeil jeté sur un état de situation, on reconnaît immédiatement, quel que soit le nombre des catégories de déblais, la quantité de travail fait dans le mois, la somme payée, la quantité

de travail fait depuis le commencement des travaux et la somme totale déboursée par la Compagnie à ce sujet.

Ces renseignements bien nettement exposés me paraissent quant à moi, suffisants dans l'état de la question .

Je suis avec respect, Monsieur le Directeur Général

votre tout dévoué serviteur

GIOIA

CXCI

TH. FULTER A F. PAPONOT.

CANAL MARITIME
Profil type-transversal

Jn°. 385

El Guisr, 25 Octobre 1866.

Mon cher Paponot,

Je reçois votre nouveau croquis reproduisant l'ancien profil-type et le nouveau.

La question que je touchais dernièrement n'est pas résolue par ce que vous me dites. Je vois toujours que la ligne d'eau du nouveau type est rapproché de la rive Afrique de un mètre et je m'en demande la raison.

A-t-on voulu que le talus de 2 p. 1 sous l'eau (dans l'ancien type et celui de 5 p. 1 dans le nouveau type) vinssent se rejoindre à la crête de l'ancienne banquette de 2.^m qui se trouve à la côte 16,68?

Cela ne me paraît pas avoir de motif, car cette crête n'existe plus; elle est remblayée et repoussée vers l'intérieur du canal.

Ou bien avez vous arbitrairement fait avancer la ligne d'eau vers l'Afrique pour arriver avec le talus de 5 p. 1 juste à la côte de la banquette précitée?

Je ne trouve rien dans les dossiers qui parle de cette opération. Avez vous reçu des instructions verbales ou écrites dont je ne sache rien?

A vous

TH. FULTER

CXCII

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

Alessandria, 2 Febbraio 1867.

Caro sig. Gioia,

Ebbi a Suez la sua ed il pacco delle fotografie: come Arconati ebbe la vipera cornuta e la ringraziamo. Colà arrivato trovai presso il Console il plico relazioni che spedì il Sig. Caranti e lo mando tal quale, ma non havvi quella di Kramer che è la più importante dal lato tecnico, ma la manderò io da Milano.

Domani mi imbarco — grande è la soddisfazione del viaggio che feci e della convinzione che acquistai che il canale si farà presto.

Voglia la fortuna accordarci di poter fare il prestito e tutto è preparato ed i frutti saranno oltre il credibile d'oggigiorno. A Chalouf vidi belle opere fatte ed ostacoli tolti.

Il Sig. La Roche fu poi di estrema gentilezza nell'ultimo giorno che fummo assieme. Cortesissimo poi fu il Larousse che mi venne incontro a Chalouf.

Così tutto fu osservato e non ho che amene impressioni del mio viaggio. Le scriverò da Milano ove sono aspettato.

La saluto di cuore

aff.^o suo
L. TORELLI

CXCII. - Fondo Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CXCIII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 19 Febbraio 1867.

Carissimo Amico,

Ho ricevuto, a suo tempo, la vostra lettera del 18 gennaio da El Guisr e ieri e ier l'altro ho ricevuto le due da Milano. La prima di queste lettere mi è stata di grande soddisfazione sentendo quanto mi dite dei progressi dei

CXCIII. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

lavori dell'Istmo; soddisfazione confermatami dalla Marchesa Arconati, che mi scrisse dell'entusiasmo che quei lavori avevano eccitato in suo figlio. Non andate però in collera, nè mi tacciate di ostinato se vi dico che, a malgrado di tutto ciò, e fermo sempre nell'intimo convincimento che il Canal dei due Mari si compirà, non posso dividere la speranza vostra, o, dirò meglio, la vostra certezza, che ciò avverrà pel 1870, ammesso pure che non intervengano, a sturbare la grand'opera nè difficoltà politiche nè finanziarie. Io penso all'enorme sterro che ancor resta a fare per passare dalla povera profondità di m. 1.50 a quella di m. 8.00, e per compier ciò nella larghezza che bisognerà che abbia il canale, se vuolsi che acquisti quelle condizioni che si richieggono per la grande divisata comunicazione commerciale fra i mari dell'Indo-Cina e del Mediterraneo; penso al non ancora aperto rialto del Serapeum e alla continuazione del vero Canal marittimo sino al porto di Suez; penso all'ancor troppo scarso lavoro fatto per stringere fra le dighe il Canal-porto Said e compiere il suo bacino; penso alla regolazione della sfociatura del canale nel Mar Rosso; penso, finalmente, che quel canale di acqua dolce che or si deve percorrere uscendo dal canale marittimo dopo Ismailia sino a Suez, non è nè potrà mai essere sufficiente, se non per quella piccola navigazione che or si fa con vapori che non possono pescare nemmeno un metro e mezzo, se vuolsi che non tocchino il fondo. E pensando a tutte codeste cose, torno nell'antico mio sconforto di non aver vita bastante per vedere aperto, come esser deve, alla grande navigazione il nuovo Bosforo; successo che forse potrei vedere se esso si maturasse nell'anno 1870, quantunque a quell'epoca toccherei gli 82 anni. Ma su ciò parleremo più a lungo, perchè ho qualche altra cosa sulla quale vorrei essere, come dicono i francesi, *edificato*, e specialmente sulla larghezza del canale, che sento volersi ridurre in sommità a m. 56, cioè nientemeno che 24 metri più stretto di quello che era stato divisato dapprima.

Vi ringrazio molto di esservi ricordato, in mezzo a tante cure che avrete avute colà, della mia commissione pel Gherardi. Io gli scrivo da qui annunciandogli il mattone antichissimo, e prego voi di mandarglielo direttamente da costà a Bologna. L'indirizzo deve essere:

Sig. Comm.re Silvestro Gherardi
Preside del R. Istituto tecnico - Bologna

Venendo ora alla domanda da voi fattami: « a quanto si calcola l'evaporazione di una superficie di acqua tranquilla nei mesi caldi e sotto un sole come sarebbe quello d'Egitto? » deggio osservare innanzi tutto che ne' miei scritti non ho mai avuto occasione di occuparmi della evaporazione propria dell'acqua,

nè nel nostro nè, molto meno, in altri climi. In più siti ho considerato gli effetti del nostro clima della evaporazione continua dalle superficie dei terreni elevati su cui sia caduta una data quantità di pioggia in un tempo determinato; e non la ho considerata nemmeno isolatamente, ma insieme alle altre cagioni che scemano quella restante quantità di acqua piovana che scende ad ingrossare gli scoli delle campagne, i canali ed i fiumi, le quali altre cause sono: l'assorbimento dei terreni e il consumo che se ne fa per l'alimentazione delle piante sia di fusto, sia erbacee; ed ho creduto poter ritenere che le dette cause complessivamente assorbano, nei piani elevati del nostro clima, la metà dell'acqua piovuta, e che quindi solo una metà ne vada ad ingrossare le acque correnti. Per quanto ricordo, ciò è ammesso anche dal Lombardini, con questa differenza, che mi pare aver egli assunto la detta misura anche nelle superficie più basse e paludose; nelle quali io, per alcune osservazioni fatte in Polesine e nel basso Padovano, ho creduto poter stabilire che in codeste località maremmane e palustri la evaporazione sia ritardata dall'atmosfera quieta, già molto prega di vapori, e da uno scarso assorbimento dei terreni già continuamente imbevuti di acqua o molto umidi; di guisa che non la metà, ma solo 1/3 dell'acqua piovuta vada per le dette cause perduta, e 2/3 ne scendano negli scoli. Vedete dunque che io non sono in grado di sciogliere in alcun modo il quesito che mi fate. Solo vi accennerò in generale che l'evaporazione propria, cioè quella che si sviluppa da una superficie aquosa, varia grandemente secondo i climi e la ventilazione più o meno efficace è, forse, per altre cagioni, a tal segno che anche in climi non molto diversi assai notevole è la differenza nella quantità d'acqua evaporata. Onde trovo nel Trattato di Méteorologie di Lecoq che, mentre la evaporazione annua a Parigi, si valuta 32 pollici e 1 linea, a Montmorency la si valuta già a 38 pollici e 4 linee. A grandi differenze di climi, enormi poi sono le differenze di evaporazione. Ed Humboldt ha riconosciuto che nella Cumana, parte della Columbia, essa non sia meno di 130 pollici all'anno. Forse troverete in altri autori dati propri per l'Egitto, ma io non ne so proprio nulla. Potrebbe però darsi che il Lombardini in quegli studi accuratissimi che fece sulla Idrologia del Nilo, abbia riportati dati sulla evaporazione nei paesi attraversati da quel gran fiume; ma io non me ne ricordo, e voi potrete assicurarvene da lui stesso.

L'incarico che, come sapete, ho di presidente della Commissione idraulica nei porti ed estuari di Venezia, e che diede occasione ad una mia preliminare esposizione — di cui vi mando un esemplare qui unito — mi obbliga ad andar nuovamente a Venezia, per dove partirò la mattina di venerdì 22 corr., ond'essere a Venezia la sera del giorno stesso. Vi parrà strano — e a me riesce non

solo strano ma anche inopportuno — che io mi rechi colà per affari assai gravi in giorni di tanti spassi e di tanti tripudi. Ma mi conforta che quasi tutti i membri della mia Commissione, se non sono tanto vecchi quanto lo son io, lo sono però abbastanza per non lasciarsi sedurre dagli allettamenti del carnavale. Altronde non ho voluto indugiare di più, perchè, dopo una prima parte del mio lavoro che ho già presentata, vorrei compierne un'altra pure importan-tissima e molto bene avanzata, prima che il sovvertimento ministeriale, e specialmente la sostituzione di un nuovo ministro dei lavori pubb. a Jacini, facendo, come assai spesso avviene, che il successore muti ciò che dall'antecessore era stato ordinato, sia anche cagione che la mia Commissione si sciolga. E vorrei che ciò non avvenisse prima che essa abbia soddisfatto alla parte principale del suo compito. Allora io me ne andrò pei fatti miei, lasciando ad altri far quel che resta, se pur fare si vorrà qualche cosa per la povera Venezia, e specialmente per il suo commercio.

Sarei contento se venerdì, al mio passaggio per Milano, cioè alle 11.57 ant., dove il convoglio si ferma 40 minuti, potessi darvi una stretta di mano. E intanto mando a voi e a vostra moglie un cordiale saluto anche per parte di mia sorella.

Vostro affez.mo Amico
PALEOCAPA

CXCIV

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

Milano, 15 Marzo 1867.

Caro Sig. Gioia,

Ben prima d'ora voleva scriverle ma mi era fisso di mandarle unitamente copia della mia relazione sulla visita così fatta. Se non chè, ultimata da tempo, sopravvenne la crisi parlamentare e le menti sono talmente distorte che il tempo di uscire non poteva essere più infelice. Per questo ho differito fino passata

la burrasca e domani comincerò la pubblicazione nel giornale più serio e poi ne farò tirare copie separate e le manderò una copia.

Dimani stesso parte una cassa per l'Egitto diretta a (¹) cara per Lei.

Essa contiene i libri che le promisi: la mia opera sul Commercio Europeo, la relazione Kramer ed altre mie relazioni sulle acque potabili del Regno d'Italia.

Contiene inoltre un prodotto di spettanza quasi esclusiva milanese che è dentro ad altra cassetta perchè ha bisogno d'essere ben difeso. Per ultimo contiene diretto al Sig. ing. Voisin che favorirà rimettergli ed altro pel Sig. Vassalli che mi diede il Direttore del Museo Civico di Milano Cav. Cornalia onde lo facessi recapitare al medesimo e la prego farlo con tutto suo comodo.

Il medesimo mi diede poi un pro-memoria che troverà pure entro la stessa sulle cose che desidererebbe, se possibile.

Il Museo Civico di qui è uno dei più belli d'Europa e quando verrà ne sarà certo meravigliato. Faccia dunque che figuri anche il di Lei nome fra i donatori.

La mia idea di rappresentare al vero le trincee di El Guisr e Chaloûf ottenne il più splendido risultato, è divenuto un bellissimo modello e tutti i Geologi ne fanno gli elogi. Le lascio per ora al Museo Civico. Mi dia nuove dell'estero.

Non può credere quanto mi addolorò la morte del povero Chancel così inattesa.

Favorisca farmi tutte le osservazioni che crede al mio rapporto; è impossibile che non sia incorso in qualche errore di dettaglio e siccome si riprodurrà ho tempo di correggere. Aveva raccomandazione di non parlare della questione finanziaria e di quanto può dar idea di imbarazzo onde non nuocere a nessuno. Si sta cercando. Io però toccai in modo che parmi utile e ne sono poi anche convinto. Non volli troppo sperdermi in elogi a persone onde non si dicesse che è cosa in famiglia venendo da un amministratore. Tuttavia vedrà che se sembro parco non ho voluto tacere. Insomma mi dica tutto il suo parere. Credo la copia perverrà alla fine del corrente e non prima.

I rispetti al Sig. Voisin ed al Sig. Polacco.

Tutto suo
L. TORELLI

(¹) Nome indecifrabile.

CXCV

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

Milano, 15-3-1867.

Caro Sig. Gioia,

Le accolgo la lettera della quale le parlai nella mia di ieri. È del Direttore di questo Museo Civico. Tutto quello che ci può dare ci farà piacere. Non sarebbe possibile avere un camaleonte vivo? Per me quello di che la prego più caldamente è di avvertirmi se incorsi in errori nella mia relazione. Io non rammentava più se ella mi scrisse che Lavalley doveva ancora scavare 59 milioni di mc. o se era il complesso dei lavori, quest'ultimo partito sì enorme parendomi già la cifra.

Nella cassa troverà un plico per il Sig. Vassalli, favorisca farlo pervenire al medesimo con suo comodo.

Di nuovo i saluti a M. Voisin.

Tutto suo
L. TORELLI

CXCV. - Copialettere Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CXCVI

EMILIO CORNALIA A

15 Marzo '67.

Ill.mo Sig. Commendatore,

Piuttosto che oggetti da mandare dall'Egitto bramerei riceverne i quali fossero d'ornamento al nostro Civico Museo.

Se le persone sue conoscenti potessero raccogliere conchiglie del Nilo, o procurarsi spoglie di animali anche piccoli, uccelli, sorci, lucertole ecc.

Se si potesse avere qualche camaleonte vivo sarei lietissimo.

Per qualsiasi oggetto raccolto non sarebbe altro a farsi che farne una cassetta e spedirla al Museo Civico di Milano. Se sono pelli di animale non si ha che a metterle nella cassetta; se invece si avesse tutto l'animale (ciò che

CXCVI. - Fondo Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

sarebbe meglio per gli studi anatomici) bisognerebbe collocarli prima in una scatola di latta con alcool o spirito di vino di 25° dell'Areometro. Sarebbe bene prima all'animale fare una incisione sul ventre onde lo spirito penetri. Le conchiglie con l'animale dentro sarebbero egualmente da mettersi nello spirito. Il Museo di Milano pagherà ogni spesa di trasporto, non che altra che si avesse avuto per raccogliere il materiale inviato.

Prof. E.LIO CORNALIA
Direttore del Museo

CXCVII

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

SENATO DEL REGNO

Firenze, 30 Marzo 1867.

Caro Sig. Gioia,

Spero avrà avuto a quest'ora la copia che ho spedito da Milano e con la posta che reca questa mia le perverranno anche due copie della mia relazione. Ne aggiungo una terza che favorirà dare al Padre Bernardo avendo avuta sì gentile accoglienza anche una seconda volta che fui con lui.

Delle due copie distinte una la prego darla a Mr. Layalley con l'accusò biglietto parendomi più gentile che la semplice consegna. Ella lo legga prima e come egli non conosce l'italiano voglia spiegargli i passi principali ma con la condizione che mi favorisca rettificare gli errori nei quali posso essere incorso poichè è molto probabile che si faccia una altra edizione di questo mio breve lavoro che incontra; ma in quella occasione vorrei fare le rettifiche se arriveranno in tempo.

Non badi ai molti errori tipografici perchè sono destinati a sparire e d'altronide è scritto senza consimili pretese. Tuttavia avendo corretto nella copia del P.^e Bernardo i più madornali sarà bene che li corregga anche nelle di Lei copie. Non so se quel Sig. Polacco conosca l'italiano; ad ogni modo ne ho aggiunto un altro per tal caso e pregherò volerglielo consegnare.

Riverisco Suo

L. TORELLI

CXCVIII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 11 Aprile 1867.

Carissimo Amico,

Ho avuta la vostra lettera del 9 corr., nella quale mi dimostrate la sorpresa e il disgusto che nella composizione del Ministero si volesse far entrare il Crispi, capo della sinistra. Ma, domando io, per evitare che l'opposizione, che fece cadere il Ministero Ricasoli, non prendesse alcuna parte nella composizione di un ministero nuovo, quale avrebbe dovuto essere l'attitudine della destra? Certamente quella di tenersi unita e di presentare alla composizione del Governo uomini eminenti per autorità acquistata e per capacità dimostrata. Ma che cosa si fece invece? Non si pensò e non si operò altro, se non che nell'intento di demolire e di far perdere riputazione agli uomini che allo Stato avrebbero meglio potuto giovare. Si demolì Lamarmora, si demolì Sella, si demolì Menabrea, si demolì Lanza, si demolì Petitti, per sostituirvi Sineo, si demolì Chiaves, per sostituirvi un mezzo pazzo, si demolì Scialoja, per sostituirvi uno che è assai più teorico utopista di lui, Ferrara, per tacer di tanti altri uomini pure egregi, contro i quali si fece ogni sforzo e in Piemonte, e in Lombardia, e nell'Emilia, e altrove, onde impedire che non entrassero in Parlamento. E, se non si potè riuscire a demolire affatto Rattazzi, si misero d'accordo gli esagerati Piemontesi della *Permanente*, nella quale egli aveva ricusato di entrare, e i Milanesi, che, malgrado ciò, gli conservano una irragionevole avversione, per impedire che riuscisse a comporre un solido ministero, facendogli dar rifiuti da ogni parte. Onde abbiamo veduto con quanto stento egli riuscisse finalmente a partorire un ministero che, mi pare, si risenta troppo della difficile gestazione che subì, e di cui non so prevedere la stabilità, principalmente dappoi che due uomini egregi, come Visconti-Venosta e Correnti — dopo che pareva avessero decisamente accettato — si ritrassero, spinti a far ciò dai loro concittadini che vedevano mal volentieri che essi appoggiassero Rattazzi. Eppure, come dite voi benissimo, *Rattazzi è padrone della sua volontà ben più del forte*. E questa sua volontà avrebbe dovuto essere aiutata, e non contrariata da coloro che mirano piuttosto a sfogare le loro ire personali che non a procurare che si ottenga un ben composto gabinetto. In questa condizione degli animi, lungi dal sorprendermi che si volesse chiamare a far parte del ministero il capo della

opposizione di sinistra, Crispi, io non mi sorprenderò punto se si sarà costretti a venire alla composizione di un ministero tutto della sinistra, nella quale, almeno, si trova una ferma omogeneità di intendimenti.

Fate benissimo intendervi con Pasini, con Lampertico circa la vostra gita a Venezia, per agitare il paese in favore dell'Istmo, gita che non credo possa riuscire opportuna prima che si acquieti quell'altra ben più prepotente agitazione che regna a cagione delle attuali condizioni politiche interne e del timore che si voglia trarci al disgraziato partito di prender parte anche noi alle vicende della politica esterna. Voi dite che sperate molto nei Veneziani. Ma che cosa potranno essi mai fare se il Governo non cominci dall'attuare le proposte da me fattegli per compiere i lavori del porto di Malamocco e la escavazione del gran canale interno di navigazione, proposte che io aveva pur tenute nelle più strette misure possibili di spesa? Bisogna persuadersi, caro Torelli, che da un paese che trovasi nelle difficilissime condizioni in cui si trova in generale l'Italia, non si può aspettarsi miracoli tutto ad un tratto.

Ho letto la vostra bella Memoria, e mi contento del passo che avete fatto per accostarvi a me disapprovando la ridicola importanza che si vuol dare al passaggio dall'uno all'altro mare di bastimenti di non so quante centinaja o migliaja di tonnellate, dimenticando che, in sostanza, non si può passare se non con un tirante d'acqua di m. 1.50 e con un canale ancora ristrettissimo e frammezzato da sostegni. Del resto il vostro ottimismo sta bene in un senso, come nel senso contrario sta bene la mia renitenza ad abbandonarmi troppo sicuramente. Fra il periodo dentro il quale voi confidate di vedere il compiuto successo del gran canale, e il periodo che io credo sarà perciò necessario, ne vedremo forse un risultamento medio.

È stato buonissimo consiglio fondere in una sola le due imprese nascenti per la Società geografica. Spiace anche a me che si sia abbandonata la via migliore che sarebbe stata quella di sottrarla da ogni dipendenza o influenza governativa. Capisco anche che il carattere di Negri può esser cagione di non poco fastidio. Ma, d'altra parte, non si può negare che egli, se il voglia, è in caso di essere utilissimo alla società col vasto suo sapere nella materia.

Nella fiducia di vedervi qui, mando intanto un cordiale saluto a voi e alla vostra famiglia anche da parte di mia sorella, indirizzando la lettera a Tirano, dove vi credo perchè la indicazione fattami di scrivervi in Valtellina è troppo vaga.

Vostro affez.mo Amico

PALEOCAPA

CIC

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

CONFIDENZIALE RISERVATA.

Torino, 14 Maggio 1867.

Carissimo Amico,

Quello che mi scrivete, colla vostra del 12 corr. relativamente alle favorevoli intenzioni del Ministro della Marina per l'arsenale di Venezia, mi è stato di tanto maggior conforto quanto che si andavano spargendo notizie assai diverse; alle quali però io non poteva prestare fede, perchè mi pareva impossibile che un uomo di tanta istruzione e di sano criterio, quale è il Generale Pescetto, non riconoscesse come il principal fondamento per costituire il più grande arsenale del Regno, e, dirò anzi, uno dei principali arsenali di Europa, esistesse già a Venezia, ad onta delle dilapidazioni austriache e come nella costituzione del nostro Regno, posto fra due mari, fosse una necessità avere nell'Adriatico un grande arsenale ben collocato a Venezia, del pari che uno se ne ha nel Mediterraneo, ben collocato alla Spezia. Veggo però anch'io che il Ministro incontrerà un grande ostacolo nelle misure economiche. Per le quali temo che si vada agli eccessi, facendo degenerare la economia in un'avarizia che, lungi dal favorire, contrarierà troppo evidentemente i veri interessi dello Stato, che voglia ordinarsi pacificamente nel suo interno. Senonchè spero che per l'Arsenale possa pur farsi, se non del tutto, qualche cosa, cominciando da ciò che è più pressante, e così confortando il paese che dal principio arguirà del progresso. Ciò intanto che è di assoluta necessità è che si approvi il progetto presentato già dal Ministro dei lavori pubblici alla Camera per il compimento della regolazione del porto di Malamocco, e per l'escavo del grande canale di navigazione, dal campo interno del porto stesso sino agli approdi della città e dell'arsenale di Venezia. Questo progetto sta per venire in discussione fra pochissimi giorni. Ma, anche su questo, mi sono stati dati ragguagli da Firenze dei quali mi risulterebbe esservi un forte partito nella Camera che si propone di avversarlo. Cosa inconcepibile, quando si pensi agli immensi vantaggi che può aspettarsi il commercio e la navigazione militare e mercantile dalle opere divise, nel momento principale in cui la navigazione dovrà ran-

CIC. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle, Torino. - Anche questa lettera viene lasciata nel presente carteggio, pur non avendo stretto rapporto con la questione di Suez, perchè tratta argomenti vitali per lo sviluppo del commercio di Venezia.

nodarsi colla grande ferrovia del Brennero, che metterà in comunicazione la Germania centrale e occidentale coll'Adriatico e con tutto il Levante, comunicazione che volgerà, invece, verso Trieste, se codesto rannodamento manchi, o si lasci, per mancanza dei necessari lavori, imperfetto. Il progetto di cui si tratta è stato ridotto a soli tre milioni di spesa, ed è conforme a quanto io aveva, come presidente della Commissione (all'uopo istituita come sapete) proposto fin dal dicembre dell'anno passato. Per ciò, sulla ricerca che alcuni deputati veneti me ne fecero, scrissi loro indicando le ragioni essenziali colle quali mi pare che si potesse validamente sostenere il progetto. E in questi ultimi giorni, ho anche estesa una nota da consultare, della quale mando copia anche a voi tanto più volentieri quanto che vi si contengono argomenti in favor di Venezia, dedotti dalla ormai assicurata apertura dell'istmo di Suez, ed intesi a combattere una falsissima opinione che già si manifesta in alcuni diari e che, a quanto sento, sarà nella camera sostenuta dai deputati meridionali, cioè che il porto dove concorrerà, aperto che sia l'istmo, il grande commercio delle Indie orientali, sarà Brindisi, e non Venezia e che quindi a quel porto, e non a questo, debbansi applicare tutti i fondi che sono disponibili. Sull'argomento potete anche consultare il sig. Olivo nel rispetto commerciale, e, quanto ai lavori, avrete quelle nozioni che vi possono occorrere dall'Ispettore Scotini, il quale regge ancora la moribonda Direzione delle pubbliche costruzioni che si vuole troppo intempestivamente sopprimere per un esorbitante e, dirò anzi, cieco amore di uniformità, per quanto diverse sieno le circostanze dei luoghi.

Intorno a ciò che mi dite della Scuola di Marina e delle buone intenzioni che avrebbe il sig. Ministro Pescetto di favorire anche in questo rispetto Venezia, vi dirò francamente la mia opinione. Io sono perfettamente dell'avviso del sig. Ministro, che convenga cioè istituire una sola scuola per tutto il Regno. E veramente se per il vasto impero di Francia e per la sua potentissima marina che rivaleggia la inglese, basta la sola scuola di Loriens, come ci avviseremmo noi di istituirne parecchie per una marina tanto meno importante? Ma vi ha di più. Il canchero che rode la marina nostra e la roderà sempre, se non vi si ponga radicale rimedio, è l'antagonismo fra le diverse parti dell'ufficialità che costituisce il nerbo della forza marittima, antagonismo che procede dalle marine dei diversi stati di cui si compone ora il Regno d'Italia. Altro rimedio a questo antagonismo non c'è che concentrare la istruzione in una scuola sola; perchè egli è soltanto nei primi anni della gioventù e durante la educazione comune, che gli animi si uniscono fraternalmente senza distinzione del luogo di nascita. Quanto poi al sito di collocare questa Scuola, lo stesso motivo princi-

pale che consiglia la sua unità dimostra la inopportunità di collocarla nè a Genova nè a Napoli, nè a Venezia. Ed io credo che avesse ragione mio nipote Tomaso Buccchia quando consigliava quest'unica scuola collocata a Livorno, dove si avrebbe di più il vantaggio di aver già pronto un locale opportunissimo per se stesso e per la sua immediata relazione con un bacino marittimo, di grande utilità questo per gli esercizi. Ricorderete forse che Buccchia aveva indotto il Ministro a presentare un progetto di legge in questo senso, ma, mutato ministero, il progetto, contro il quale si scagliavano napolitani e genovesi, fu ritirato. Ora potrebbe riprendersi con maggiore speranza di successo, appunto perchè coll'aggiunta di Venezia al Regno, i contendenti crescono, e il solo rimedio per farli tacer tutti sarebbe non dare ascolto a nessuno. In ogni evento vi dirò poi, che mi parrebbe affatto inconsulto il metter costì sossopra il Seminario; sito che ad una grande scuola militare di marina sarebbe tutt'altro che opportuno, a cagione della sua posizione rispetto al mare insufficientissima per gli esercizi pratici. Oltrechè ciò sarebbe cagione di grandissima spesa per collocare la scuola e di una forse più grave per portare altrove il Seminario e quell'Istituto scientifico che parmi siavi addetto. Veggio intanto che la trattazione di quest'affare vi ha data una prima occasione di persuadervi di qualche io vi diceva circa alla testa falsa ed ostinata del Sindaco con cui avete a fare, uomo, del resto, per ispecchiata probità e retitudine di intenzioni rispettabilissimo. Non so se si possa immaginare più stolto proposito di quello di un sindaco della città di Venezia, che sdegna di abboccarsi col Patriarca in qualsiasi affare d'interesse della città. E perchè ciò? perchè il Sindaco ha la mania del prehofobo, giacchè, quanto a Sua Eminenza io so benissimo che, ambizioso uomo com'è, essendo pervenuto ad avere un patriarcato e il cappello rosso pel favoré dell'Austria, era naturalissimo che fosse all'Austria affezionatissimo. Ma siccome egli è anche uomo accortissimo e di non comune ingegno e intelligenza, son certo che, se sarà trattato come conviene alla sua posizione, lo si vedrà cercare ogni via per far dimenticare il passato, e quindi, lungi dall'avversare il presente, egli vi si mostrerà favorevolissimo. E sto certo che un uomo ragionevole e giusto, come siete voi, troverà modo d'influire sopra di lui, anche più facilmente che non abbiate fatto su quel testone di Corsi, a cui manca l'ingegno del Trevisanato. Ma, lo ripeto, questo potete ottenér voi, e non il sindaco, non solo perchè a questi manchi il coraggio civile di resistere alla piazza, ma piuttosto perchè non sa e non può resistervi, giacchè in molta parte nutre egli stesso sentimenti da piazza, come appunto quello di una cieca ira contro ogni cosa che senta di clericale; onde mi fu detto che egli arriva per fino ad avversare ed a voler che sia disfatto un istituto caritatevole per la educazione di poveri

ragazzi, che credo sieno in un ragguardevolissimo numero e che è tenuto da due fratelli Cavanis, sacerdoti che vi impiegano tutto ciò che hanno essi stessi e il resto traggono dalla carità cittadina. Di questo affare e del tristissimo senso che farebbe in parte il vedere cessare in mezzo a tanto bisogno questo soccorso di educazione ai ragazzi miserabili, sarete forse informato ben meglio che io nol sia, e anche in ciò vi può dare informazioni giuste Giovanelli, una delle due persone che avete ottimamente scelte per consultare.

Non posso ricambiarvi i saluti per parte di mia sorella, perchè essa è andata a Firenze a tenere un po' di compagnia alla povera nostra nipote Cecilia Dolfin che fu afflitta da una lunghissima malattia di migliara.

Addio

v. affez. amico

PALEOCAPA

P. S. - Ho letto in alcuni giornali che quel Lattes, israelita Veneziano, che è da lunghi anni in Egitto con vicende di fortuna diverse, era partito o stava per partire da Alessandria alla volta di Venezia, all'intento di cercar di mettere insieme una Società di navigazione a vapore che faccia il viaggio direttamente da Venezia ad Alessandria o, per quanto lo stato del canal dei due mari il consenta, da Venezia per Porto Said a Suez,, e viceversa. Parmi che questo intento del Lattes venga molto opportuno, e credo anche che egli sia capace di riuscirvi, perchè, quantunque abbia fatto più volte cattivissimi affari, è pur vero che è molto intraprendente e intelligente. Vi dirò solo di lui che 25 o 26 anni fa, chè non ricordo, morto il padre, possedeva un'assai ricca fortuna, ma, invogliato dal desiderio di bonificare una vastissima tenuta di paludi e stagni salmastri, ne la profuse tutta, con ottimo risultato però, poichè se ne ebbe un miglioramento immenso, sia nella condizione produttiva della tenuta, sia nella igiene del paese di Altino in cui essa giacé. Ma, intanto, dovendo pagar debiti che avea contratti, fu costretto à vendere la tenuta per un milione circa di lire austriache, se mal non mi oppongo, a Giovanelli, che più tardi la rivendè al Cav. Reali, al quale credo che appartenga attualmente. E la pur bellissima bonificazione che gli meritò dall'Istituto il primo premio con medaglia d'oro ridusse la fortuna del Lattes ad una misura molto ristretta in confronto di quella che avea prima, pure ancora notevole, cioè, se la memoria non mi fallisce, di 300.000 lire austriache circa. Senonchè, invaghito pur sempre delle bonificazioni, comperò un altro grande latifondo paludoso nel territorio di Portogruaro, e, messosi a bonificarlo ne ebbe buonissimi risultati, ma con tanta spesa che lo costrinse a vendere anche questa nuova sua creazione, e restò con un solo capi-

tale che il suo amico Pinkerle gli fece con vantaggio convertire in un vitalizio non so se di otto o dieci lire austriache al giorno. Dopo ebbe altre vicende di buon principio e di cattivo fine anche in Francia, e andò poscia in Egitto, dove pareva avesse fatto buona fortuna, ma non ne so più che tanto. Ho voluto esporvi tutti questi particolari onde vediate che il Lattes è uno di quegli uomini da cui, ben diretti e assistiti, si possono trarre bonissimi risultati.

CC

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA

Gabinetto

Venezia, 12 Giugno 1867.

Pregiat. Sig. Gioia,

Ebbi la sua da costì e sono contento che abbiano trovato esatta la mia descrizione. Le dirò che incontrò favore anche in Italia e forse per la prima volta le Camere di Commercio se ne occuparono sul serio, avendo fatto ricerca di molte copie. Siccome però non ne avevo fatte tirare che 500 per amici e doni, volendo pur coltivare quel buon volere, ne feci fare una seconda edizione, aggiungendovi una nuova parte che sviluppa meglio il mio concetto sull'utile all'Italia.

Fu una piccola fortuna anche per un'altra combinazione. Benchè fermo a non più voler accettare impieghi e godere della mia libertà non seppi resistere alle seduzioni di Venezia ed accettai venir qui qual Prefetto di questa provincia. Or bene io aveva appunto sviluppato a preferenza i vantaggi per Venezia in quella nuova edizione che era annunciata alle Camere di Commercio prima che fossi nominato in questo posto.

Io le mando due copie della nuova edizione e vedrà nella parte aggiunta qualche nuovo dato statistico sulle nostre strade ferrate e loro miseria di reddito.

Ora ho bisogno d'un favore per il mio paese adottivo e dirò d'amministrazione.

La calce idraulica di Bergamo ha fatto tali prodigi per la potenza che pare possa divenire un oggetto di esportazione in grande a beneficio di bravissima gente e del porto di Venezia. Mi chiesero se potevano mandarne un assaggio

a Porto Saïd a tutte loro spese; io risposi che non vi era dubbio e ne prevenivo il Sig. La Roche. Manderanno 3 tonnellate: ossia $1\frac{1}{2}$ di cemento e $1\frac{1}{2}$ di calce idraulica.

Io le mando una memoria dell'ing. Cantalupi, ma poi le dirò che si fecero esperimenti con ottimo successo ad Ancona ed ora si costruisce un ponte sull'Adda tutto a cemento; sarà un monolito artificiale. Si offrono dare la calce idraulica a L. 85 ad Alessandria d'Egitto, comprese le botti ove si ripone e L. 90 il cemento idraulico per tonnellata. Essi ritengono che valga quanto la calce di Theil ed il cemento sia superiore a quello di Trieste che si paga 130 la tonnellata. Col cemento si fanno anche ornati e persino statue.

Essi sono disposti a dare tutte le possibili spiegazioni, mandar modelli, campioni, tutto a loro spese purchè si provi e si giudichi.

Ella ben vede quanto essi meritano che si aiutino; io faccio fare prove qui a Venezia e se si sta a quanto asseriscono e ne ho la speranza, l'esito non potrebbe mancare.

A Port Saïd coi contratti che forse ha già la casa Bazin sarà difficile far cosa di rilevanza, ma sulla rimanente linea non dovrebbe esservi questa difficoltà eppò io li raccomando a Lei e a M.^r Lavalle. Si assicurino ben bene dapprima, ma se la realtà corrisponde io credo che somministrando in grande forse potranno fare anche qualche ribasso su quelle cifre che pure, se non furono male informati, sono inferiori a quelle della calce di Francia e Trieste.

Come va l'affare finanziario?

Ora che il Vice Re è Re sarà di più buon umore e Lesseps non mancherà certo di trarne partito. Perconot è a Parigi. Come vedrà, abbiamo messo assieme anche la Società Geografica.

Rispetti al Sig. Voisin, al Sig. Lavalle ed al Sig. Polacco costì.

Tutto suo
L. TORELLI

CCI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Firenze, 28 Giugno 1867.

Caro Torelli,

Sono da alcuni giorni qui e sperava di trovarvi anche Voi, supponendo che avreste voluto assistere almeno alle prime sedute del Senato. Ma seppi che,

quasi appena arrivato, avete voltato faccia e siete tornato a Venezia. A Torino ebbi a suo tempo là nuova molto migliorata edizione della vostra Memoria sull'Istmo di Suez. Non è uopo ch'io mi raccomandi d'interessarvi perchè Venezia possa riuscire ad avere a tempo opportuno, e quanto più presto sia possibile, una comunicazione diretta con Alessandria che poi si convertirà spontaneamente in comunicazione con Porto Said. Ma io ben capisco che per riuscire a ciò, bisognerebbe che i Veneziani si disponessero a far qualche sacrificio, chè sarebbe infondato il dire che sia loro impossibile per quanto sconfortante sia la condizione economica del paese. Se il Municipio e la Camera di Commercio vi porranno un po' di mente e di cuore, credo che riuscirà loro di giovare notevolmente all'intento. E voi potete ben consigliarli ed eccitarli, persuadendoli, altronde, che bisogna che dimettano il mal vezzo di domandar tutto, e tutto aspettare dal Governo, cullandosi intanto in fantastici ed utopistici progetti, come fece quel brav'uomo dell'ingegnere Romano in quel suo opuscolo che, conosciuto qui, anzi che giovare agli interessi di Venezia, fece loro non poco danno perchè gli avversatori delle spese chieste per ciò che è giusto e veramente necessario a pro' di Venezia ne trassero, a dir loro, la prova che non bisogna che il Parlamento ascolti la domanda dei Veneziani, e che se si vuol salvare l'erario conviene cominciar subito dal negar loro ogni cosa.

Vi prego di far consegnare l'unito piego al suo indirizzo.

Vostro aff. amico.
PALEOCAPA

CCII

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA
Gabinetto

Venezia, 12 Luglio 1867.

Caro Sig. Gioia,

Io le presento con questa mia il Sig. Domenico Offredi, inviato dalla Società bergamasca per procurare le provine del cemento e calce idraulica di Bergamo.

CCII. - Fondo Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

Circa un mese fa se ne mandarono credo da tre tonnellate a Porto Saïd al Sig. La Roche, onde si compiacesse fare un esperimento, ma, come è naturale, non si è ancora avuta alcuna notizia.

Certa del fatto suo come crede di essere la società, fa un tratto di coraggio per noi si poco coraggiosi in quanto imprese industriali e manda un suo agente in Egitto perchè operi, spieghi e convinca. Io appoggio di cuore simili tentativi e per questo lo raccomando a Lei che forse potrà procurargli esperimenti in grande.

La saluto caramente.

Tutto suo
L. TORELLI

CCIII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 19 Luglio 1867.

Caro Torelli,

Profitto della occasione che mi offre vostro figlio, il quale, compiuti lodevolmente gli esami, viene costà a passar le vacanze in famiglia, per accusarvi con queste mie righe ricevuta delle sei copie del vostro bellissimo discorso al Cons. prov.le, di cui diede già ragguaglio la *Gazzetta di Venezia*. Intanto vi ho letto la gradita frase che mi avete indicata alla pagina 18. Il trionfo che avete ottenuto nel Cons. Prov. e, come sento, anche a Verona e a Treviso è certo un ottimo indizio. Ma siccome avete, con gran prudenza, domandato i sussidi senza specificare a quale delle Società concorrenti saranno applicati, così non mi tengo ancora sicuro che possiate riuscire nel vostro lodevole intento.

Ho letto in qualche giornale di Firenze, in due di quei e nella *Perseveranza* che si fan scrivere da Venezia, articoli coi quali, più o meno vigorosamente, si propugnano le offerte della Società di navigazione Adriatico-Orientale, in confronto di quelle della società costituita dal Vicerè d'Egitto e rappresentata da Pini-Bey. Ma ciò che ho letto con ancor maggior disgusto sono i violenti articoli di codesto giornale *Il Tempo*, il quale si propone lo stesso assunto alterando e falsando le basi sulle quali gli uomini di buona fede dovrebbero esaminare e discutere la questione. Senonchè pochi son coloro che vi



si accingono con vero e ponderato studio, e la grande maggioranza è quella degli intriganti e dei balordi, che dan loro ascolto, sedotti dalle frasi altisonanti e dalle dichiarazioni di sviscerato amor pel paese, sotto le quali si nascondono spesso le più turpi mene per favorire interessi individuali. A me pare che sarebbe stato opportuno che qualche buona penna smascherasse francamente codeste mene e facesse conoscere il confronto preciso delle condizioni offerte da Pini-Bey e di quelle offerte dai sigg. de la Hante e Briganti-Bellini. Intorno a che vi dico che si sono falsate le relazioni in quasi tutti i giornali, mirando specialmente a dar ad intendere che il sussidio delle Lire 333.000, domandato da Pini-Bey, sia un soccorso annuale e non un soccorso per una volta tanto; condizione alla quale facilmente si poteva credere, considerando quei ben più larghi e dirò anzi enormi sussidi che il Gov. italiano paga alla Società Adriatico-orientale, anche adesso che fa recapito a Brindisi. Vorrei dunque, innanzi tutto, che si toccassero, sia pure con ogni riguardo e riserva, le gesta antecedenti dei sigg. de la Hante e Briganti-Bellini che tanto cooperarono col loro patrono Salamanca a trarre la Società ferr. delle Romane a quel fallimento, dal quale il Gov. malamente tenta salvarla, come già vi scrissi nell'antecedente mia. Sonvi poi due punti nell'ultimo articolo del *Tempo*, cioè in quello di ieri, che parmi non si dovessero lasciar senza risposta. Il primo è quello in cui si mena vanto della italianità della società Adriatico-orientale e dell'italianissimo servizio da lei prestato coll'opera di persone tutte italiane. A questo mi pare avrebbei dovuto rispondere mettendo in chiaro di che natura sia codesta italianità. Chi trattò prima ed ottenne la concessione fu l'Inglese Palmer, associato ad altri inglesi. E, dopo che ebbe condotta malissimo l'impresa, mancando a tutti gli obblighi del contratto, e specialmente in ciò che riguarda i piroscavi che furono somministrati vecchi e di pessima struttura, cedette, per non so qual somma, l'impresa a Lafitte, che ebbe per soci altri francesi e che la condusse ancor peggio che non l'avea condotta Palmer, dopo averne affidata la direzione al nostro collega Oldofredi, il quale dovette poi ritirarsi. Dalle mani di Lafitte passò in quelle del Salamanca e del suo agente principale de la Hante, che gli fu compagno in questa impresa, come lo era in quella delle Romane, e che l'avrebbe egualmente condotta a termini di fallimento se non vi fosse l'esorbitante sussidio che le fornisce il Governo, lasciandole pur godere di tutti i profitti e solo esigendo gratuito il servizio postale. Ecco, dunque, quale sia la serie dei cittadini italiani nelle cui mani è andata passando l'impresa con un ricco guadagno di chi sortiva e che rendeva al successore sempre più necessario un esoso servizio per rivalersi della somma pagata. Quanto alle altre persone, pure italianeissime, non ho altro a dire senonchè, alcun tempo fa,

(perchè altre nuove non ebbi poi) fui assicurato da chi ne aveva fatto l'esperimento che il servizio di codesti italiani era tale da augurarsi che vi fossero sostituiti forestieri di qualunque altra nazione, dai quali non avrebbesi certo potuto aspettar di peggio. Il secondo dei due indicati punti riguarda la qualità dei vapori, rispetto ai quali il *Tempo* dice che quali siano quelli della Società Adriatico-Orientale si sa, ma non si sa quali saranno quelli di cui si varrà la Società Egiziana.

Ora io penso che si abbiano dati sufficienti per dimostrare che i vapori di quest'ultima società sono in numero più che sufficiente e di gran forza. Ma, quando anche ciò non potesse dimostrarsi, o non fosse creduto, si potrebbe francamente rispondere al *Tempo* che gli è appunto perchè si conosce perfettamente qual sia la potenza dei vapori della Società Adriatico-orientale sia per numero, sia per qualità e forza, che si deve preferire di trattar con un'altra qualunque, potendo star certi che di peggio non ne verrà, giacchè non ci vuole che l'indulgenza e la inettezza dei Commissari governativi che ne controllano il servizio per fare che codesti tristissimi vapori sieno tollerati.

Ora che ho fatto con voi un secondo sfogo contro quegli italiani che sono Palmero e C., Lafitte e C., Salamanca con de la Hante e C. finisco in fretta, per essere in tempo di mandare la lettera alla posta, giacchè è tardi, e vostro figlio non è ancora venuto a ricuperarla, come eravamo intesi.

Salutatemi Donna Marietta e credetemi sempre v/ affez. amico

PALEOCAPA

CCIV

PINI BEY A LUIGI TORELLI.

Cairo, 16 Ottobre 1867.

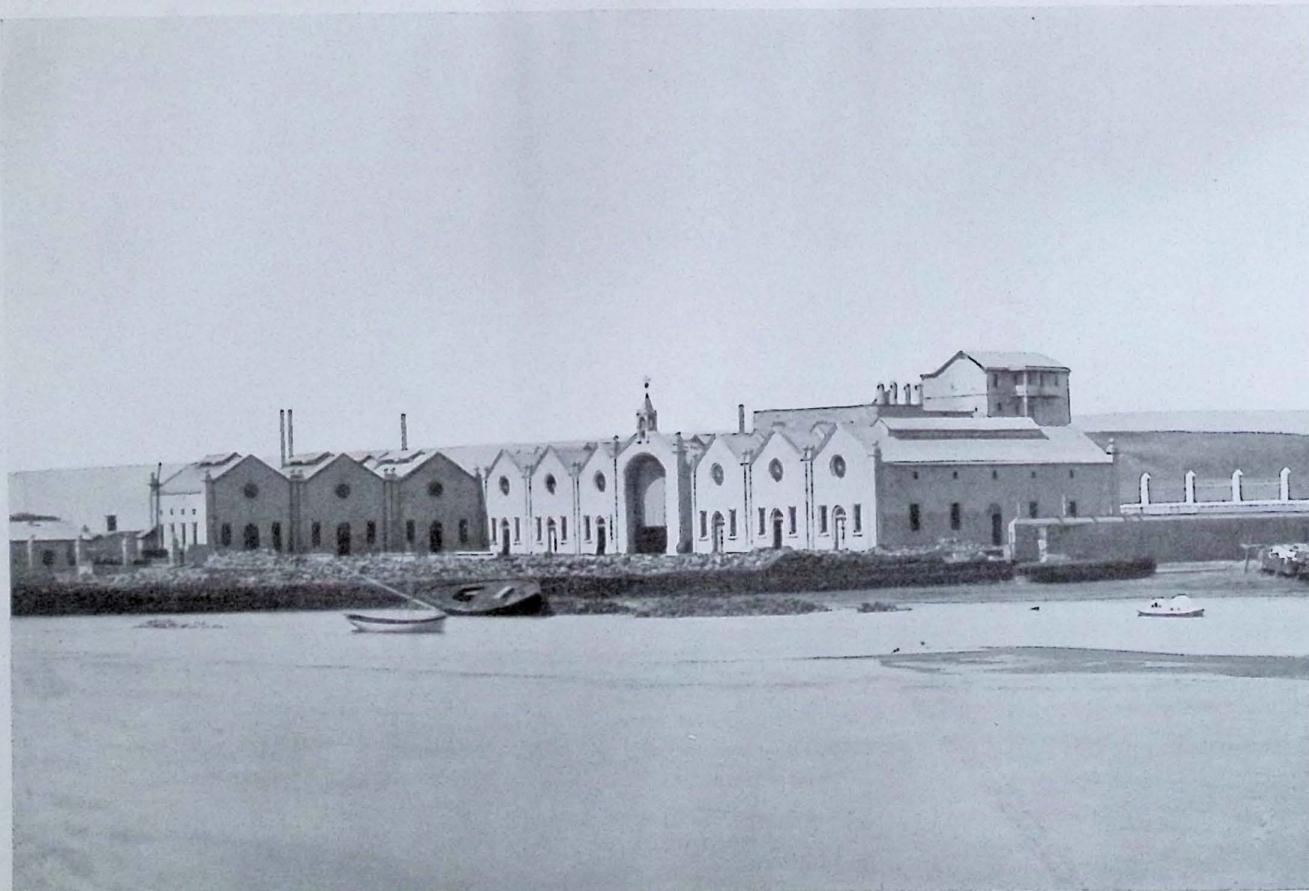
Eccellenza,

Prego l'E. V. a perdonare il ritardo al riscontro delle Onorevoli sue del 18 e 28 Settembre u. s.

In quanto alla proroga domandata ed ottenuta, e alla parziale modificaione dell'Art. IX, nonchè alle altre difficoltà in corso, trovo più semplice l'informarne V. E. con la Copia della mia lettera odierna diretta a S. E. il Conte Giustinian, che troverà qui inserta. La dignità del mio Augusto Signore

è salva da che Egli approvò l'impegno di fornire la parte di contribuzione di 600.000 lire, e degnasi accordare tutto il suo appoggio per indurre il Consiglio di Amministrazione dell'Aziziah ad approvare il Trattato 25 Luglio con quelle modificazioni dell'Art. IX da me proposte, e quelle altre che si rendessero necessarie per non violare gli Statuti e il Firmano di concessione di S. M. I. il Sultano, che sono cose che non dipendono da un ordine assoluto di S. A. R. Degnasi V. E. secondare i miei sforzi raccomandando a S. E. il Sindaco, e al Sig. Cav. Presidente della Camera di Commercio, di darmi le maggiori latitudini possibili. Per esempio in quanto ai Capitani, si potrebbe lasciare il titolo di Capitano comandante all'Egiziano per salvare le apparenze e trovarsi in armonia con gli Art. 55 degli Statuti e 4 del Firmano di concessione, ammettendo sempre l'impiego a bordo dei cinque Capitani Italiani, e cinque piloti Italiani, che dirigerebbero la navigazione mediante ordini positivi della Direzione dell'Aziziah ai Capitani Egiziani. Questo non cambierebbe nè la garanzia offerta al pubblico per la navigazione, nè la parte economica perchè i 10 Marinai Italiani sarebbero impiegati lo stesso nell'impresa navigazione. Non sarebbe che un giuoco di parole.

Il più difficile è la Giurisdizione in caso di contestazione, che è assolutamente stabilito dagli Statuti Art. 50 e dal Firmano Art. 3 non ammettersi che quella dei Tribunali Egiziani per tutto ciò che riguarda la Società Aziziah fra Soci, e fra impiegati o contraenti con essa. Io lo prevedeva quando combattei per non ammettere quella eccezionale che la Giunta Municipale m'impose, e questa è un'arma possente per quelli che avversano la esecuzione del trattato progettato. D'altronde S. A. R. si è occupato seriamente, essendo in Francia, di offrire all'Europa tutte le guarentigie nei Tribunali Egiziani, ammettendo a sedervi dei Magistrati Francesi e ponendo in vigore il Codice Napoleone, in quanto non osta alle Leggi del Corano, che non hanno nulla a che fare col caso nostro, ma soltanto diversificano dal Cod. Nap. nelle successioni e nell'ammettere il divorzio. Il resto è conforme, come Ella può vederlo, consultando l'opera intitolata « Etudes sur les legislations anciennes et modernes. Droit Musulman par Joanny Pharaon et Phedore Dulanu. Paris, 1839, Gerard Editeur Rue Richelieu 14 ». È per noi soltanto necessario il Codice di Commercio, che è adottato in Egitto come a Venezia. Ammettendo che le contestazioni fra il Comune di Venezia e la Aziziah per l'interpretazione di esecuzione dei patti sarebbe rimessa davanti al Tribunale misto di Commercio o di Cairo o di Alessandria, il Comune di Venezia avrebbe la stessa garanzia che ha voluto ottenere fissando il Giudizio di Arbitri nominati due per ogni parte, e questi nominando il 5º, e giudicando in base al Codice Napo-



FABBRICA DEL GHIACCIO E MAGAZZINI DELLA COMPAGNIA PENINSULARE A SUEZ.
Da fotografia eseguita nel 1866-67 dalla Photographic Parisienne, Desiré et Cie del Cairo.

leone di Commercio, poichè i Tribunali *misti* di Commercio in Egitto sono precisamente composti da sei Giudici, tre nominati dall'Autorità locale fra i notabili Negozianti indigeni, senza distinzione di Religione, e tre nominati dai Consoli Esteri, fra i notabili Europei Negozianti, senza distinzione di Religione o Nazionalità. Il Presidente è un Alto Funzionario Egiziano che figura, ma segue quasi sempre il parere dei Negozianti Europei. Questo è lo scoglio; e V. E. con S. E. il Sindaco e l'Onorevole Presidente della Camera di Commercio procurino di fornirmi il mezzo di superarlo come, dal canto mio, mi maneggio di fronte a tanti che vorrebbero veder fallita l'impresa. Gli Agenti del Loyd, e dell'Adriatico-Orient circondano i più influenti tra gli Amministratori, con consigli che dimostrano *l'immensa perditia* alla quale andrebbe incontro l'Aziziah con le sole 900.000 lire di sovvenzione. Io cito la favola di Lafontaine ove il lupo dice al cane di lasciar a lui la guardia delle pecore, ma vi è chi non intende l'allegoria, e chi non la vuole intendere, e si fanno arma della violazione degli Statuti se aderissero ad una Giurisdizione diversa dall'Egiziana.

Non mancai di far noto a S. A. R. e alla Direzione dell'Aziziah, quanto Ella si compiacque operare presso i Consoli di Baviera e Svizzera, e sulle probabilità di avere il concorso del commercio di quelle Nazioni.

Mi conservi il suo patrocinio e benevolenza e mi creda pieno di stima e di ossequio

Di Vostra Eccellenza
Dev. ed Obbl. Servitore
PINI BEY

A Sua Eccellenza
Il Sig. Comm. LUIGI TORELLI
Senatore del Regno
Prefetto della Provincia di Venezia

CCV

PINI BEY AL CONTE G. B. GIUSTINIAN.

Cairo, 16 Ottobre 1867.

Eccellenza,

Ricevei l'onorevol foglio dell'E. V. di data 28 Settembre p. p. N. 4,379 e quindi il Telegramma del 4 corrente mese, così concepito:

CCV. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

« Consiglio Comunale accorda alla Aziziah definitivo termine tutto Ottobre, autorizzò Giunta Municipale stabilire per Articolo 9 ».

Ho immediatamente comunicato al Direttore della Compagnia il contenuto del suddetto Telegramma, e il Consiglio d'Amministrazione fu convocato Venerdì scorso, ma non erano in numero sufficiente e fu stabilito per Venerdì prossimo nuova riunione che si occuperà dell'Argomento.

Ricevei poascia altro Telegramma di V. E. di data 5 corrente, ma, essendo inintelligibile, domandai dall'ufficio la ripetizione, che venne nei seguenti termini:

« Prima seconda alinea modello Articolo proposto accettansi togliendoci parola athialynte terza alinea ritiensi inammissibile anche riguardo Ancona contentersato per questo adunque anteriore redazione, quarto ammesso ».

I telegrammi spediti per via della Turchia vengono sempre ritardati, e non corretti. È preferibile notare sul Telegramma stesso, *via Malta*, e dirigerli al Cairo, e non Alessandria, perchè io sono stabilito alla Capitale, ove risiede S. A. R., ed anche la sede della Direzione generale dell'Aziziah è ora qui trasferita.

Speravo ricevere col Piroscavo postale l'onore di una lettera della E. V. che meglio mi spiegasse l'intenzione della Giunta Municipale relativamente alla da me proposta riforma dell'Art. IX, ma non l'ebbi. Da quel che comprendo si vuol mantenere l'obbligo di stabilire la tariffa in proporzione delle distanze, senza considerare che nell'interesse dell'impresa potrebbe darsi il caso che si dovesse diminuire il Nolo d'Alessandria a Brindisi per chiamare la preferenza dei passeggeri, e viaggiatori e caricatori di Merci per quello scalo, lasciando il compimento del prezzo, secondo la tariffa, fra Brindisi e Venezia. Quest'ultima nè per i viaggiatori, nè per le Merci da Alessandria a Venezia, e viceversa, non ne risentirebbe alcum danno perchè sarebbe per essa la totalità del nolo eguale alla tariffa, e Ancona neppure potrebbe dolersene perchè possiede strade ferrate che la mettono in comunicazione con Venezia e Brindisi, e anzi del ribasso eventuale fra Brindisi e Alessandria potrebbero i passeggeri viaggianti da Ancona profittarne, prendendo imbarco a Brindisi. Queste considerazioni sfuggirono a quel che sembra all'Onorevol Giunta nell'opporsi a quella formula del progettato nuovo Art. IX e prego perchè sia concessa nel suo completo testo.

Le difficoltà che si affacciano, inoltre, sono l'impossibilità di violare gli Statuti e i Firmani di concessione. L'Art. 50 degli Statuti impone che la Compagnia, essendo sotto la dominazione dell'Impero, qualunque discussione che insorgesse fra i Soci, o contro la Compagnia, o impiegati di questa verso di essa o del Governo, non si possa ricorrere a Tribunali stranieri, ma, secondo

le leggi e regolamenti dell'Impero, Tribunali Egiziani. L'Art. XV dell'Atto 25 Luglio violerebbe dunque l'Art. 50 degli Statuti e l'Art. 3 del Firmano Imperiale di concessione.

E l'ammissione di Capitani stranieri non sarebbe consentanea allo Art. 4º del Firmano e all'Art. 55 degli Statuti. Di queste difficoltà nè dò cenno preventivo a V. E. perchè possa rilevarne l'esattezza dalla lettura degli Statuti che io le ho già inviati al mio arrivo in Egitto.

Si oppone ancora da quei Membri del Consiglio guadagnati da quelli che avversano l'impresa, l'insufficienza della sovvenzione di 300.000 lire, riducibile a 282.000, e delle 600.000 che darebbe il Governo di S. A. R.

Giudichi l'E. V. quale sia l'importanza della lotta che sostengo, e mi venga in aiuto con tutte quelle concessioni, che l'Onorevol Consesso Comunale crederà di poter fare, per arrivare all'attuazione del progetto stipulato con l'Atto 25 luglio p. p.

Debbo aggiungere che non sono stato incaricato di fare le osservazioni che procedono, ma che, in via confidenziale, le comunico, spinto dal desio di arrivare allo scopo, e cercando ausiliari da per tutto, e naturalmente in primo luogo dalla parte la più interessata al buon esito delle mie premure.

Rinnovo all'Eccellenza Vostra l'assicurazione del mio profondo ossequio.

Dev. Obbl. Servite

PINI BEY

A Sua Eccellenza

Il Sig. Conte G. B. GIUSTINIAN

Senatore del Regno

Sindaco della Città di Venezia

CCVI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 26 Ottobre 1867.

Carissimo Amico,

Vi scrivo a Venezia, perchè dalle notizie che mi avete dato delle vostre mosse mi pare che dovreste già avere riassunto il vostro ufficio, principalmente in questi momenti che la convulsione politica in cui versa il nostro povero paese è al colmo.

CCVI. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

Durante la vostra assenza ebbi una lettera da un mio amico di Venezia che avrebbe voluto che addirittura io gli dessi, come Presidente della Commissione nei lavori dei porti e canali dell'estuario Veneto, un voto di assentimento alla istituzione di una coltivazione artificiale di ostriche che una Società di cui egli si porrebbbe alla testa intende stabilire nella laguna.

Potete ben credere che io non gli ho finora nemmeno risposto, nè lo farò se prima io non abbia sentito in proposito la Commissione che presiedo, e che probabilmente non sarà, come io non sono propensa a simili concessioni.

Io son tutt'altro che un retrogrado che aborrisca dalle novità e inclini a tarpare le ali all'industria, ma non sono nemmeno fra quelli che abbracciano inconsultamente ogni novità e gridano contro chi vi facesse opposizione con motivi dedotti, dopo maturo studio, dalle condizioni speciali dei luoghi. Veggo pur troppo che così avviene perchè si torna, come fu fatto già in altre occasioni di mutamento di Governo a Venezia, a voler mettere in non cale, e dirò anzi a voler abolire, quei provvedimenti coi quali i Veneziani, lottando per 12 secoli contro la natura, sono riusciti a mantenere le lagune, dalla cui salvezza dipende non solo quella dei porti e canali dell'estuario ma si ancora quella della città stessa. Una prova di ciò la trovo nelle stolte opposizioni che si fanno dal sig. Bullo e da altri al Regolamento disciplinare per le lagune proposto dalla mia commissione, e probabilmente una ancora ne avrà in questo intendimento di ingombrare la laguna viva con pesche artificiali di ostriche, che è molto dubbio se possono riuscire innocue nelle condizioni della laguna stessa. Non crediate che con ciò io voglia far la guerra al vostro divisamento che vi ha condotto ad istituire una Commissione espressamente per ciò. Dico solo che mi pare assolutamente necessario che si proceda con calma e maturità di consiglio, ed è appunto perciò che mi rivolgo a voi per pregarvi di sapermi dire che esami abbia fatto, e se e quali conclusioni abbia preso la vostra Commissione.

A questo proposito devo anche pregarvi di rimandarmi quella opera del Coste sulla piscicoltura che Maduna mi disse non essergli mai stata comunicata da voi. Se vi piacerà ancora esaminarla, ve la rimanderò, ma intanto ho bisogno per rispondere nell'argomento al mio amico.

Mi sarà anche grato se vorrete dirmi qualche cosa del come vada l'Impresa della navigazione da Venezia ad Alessandria. In una vostra lettera, scritta sul finire del mese scorso, voi mi davate buone speranze, ma poi si sono sparse tali nuove che mi fan temere che esse vadano al vento.

Ho letto già che il Bey mandò un dispaccio telegрафico per conoscere la profondità del porto di Malamocco e mi parve tosto un pretesto sperando trovarvi

appigli per un *fin de non recevoir*. Ora leggo nella *Gazzetta di Venezia* di ieri l'altro, gazzetta che fu sempre favorevolissima all'Impresa, cose che fan proprio vedere che il sig. Pini Bey cerca di trarsi fuori dell'impaccio; in cui non è forse entrato in abbastanza buona fede.

Voi seguitate a burlarvi di me in proposito dei lavori dell'Istmo dandomi del S. Tommaso. Ma questa qualifica io non merito certo se si parla dell'esito finale dell'opera, del cui successo non ho mai dubitato. Torno però a confessare che sono un S. Tommaso, come lo sono stato sempre, quando ho sentito fare sul vicino compimento dei lavori e sulla buona condizione economica della Società promesse che io non reputava possibile attendere. E quanto all'epoca del compimento dei lavori, mi duole spiacervi, ma deggio ripetere che, se intendesi parlare dell'opera compiuta del bosforo dal porto Saïd a quello di Suez e quindi del canale bene stabilito con 8 metri di profondità sotto il livello del mare e colla larghezza di 100 metri e delle sassaiie avanzate in mare quanto è già stato prestabilito, io non posso persuadermi che vi si riesca dentro l'anno 1869, anzi mi pare che si potrebbe esser contenti di riuscirvi dentro il 1872, ammesso pur sempre tutte quelle condizioni e circostanze vantaggiose delle quali si dà ragguaglio nelle relazioni fatte dall'Assemblea degli azionisti e che sono di mano in mano riferite dal giornale dell'Istmo. Voi mi scrivete che il Lesseps non vuol nemmeno che si senta parlare di dubbi su ciò che egli crede certissimo, cioè sulla compiuta opera nel 1869.

Ma, mio caro Torelli, permettetemi che ve lo dica sinceramente, il Lesseps, uomo, bisogna pur dirlo, impareggiabile per la sua fermezza nel proposito e per il coraggio e la grande intelligenza con cui ha saputo far fronte e vincere le difficoltà di ogni specie, tecniche, economiche, politiche, che venivano da tante parti opposte alla sua grande impresa, ha egli anche acquistato il diritto di farsi credere quando annuncia con tanta sicurezza i felici progressi dei lavori e l'abbondanza delle risorse della Società nel rispetto economico? A me ciò non pare quando getto uno sguardo retrospettivo sul modo con cui hanno proceduto i lavori fin qui, e quando appunto in questo momento vedo quanto poca fiducia meritassero i pomposi annunci del prestito dei 100 milioni, che egli mandava per tutta Europa e che voi stesso siete stato indotto ad annunciare al Congresso statistico di Firenze. Io, vi dico il vero, ero meravigliato di sentire che in questi momenti di tristissima crisi generale economica la Società trovasse immediatamente chi le offrisse 100 milioni di denaro effettivo, e la meraviglia durava, a malgrado che i titoli del prestito domandato portassero un interesse dell' 8,59 % e il premio del 66 p. % sulle somme versate che si accordava all'atto del rimborso fatto ai creditori. Senonchè nell'ultimo numero

del *Journal des deux mers* ho veduto in che consista questo felicissimo esito del prestito domandato, giacchè, a malgrado delle dette enormi condizioni a cui la Società si sobbarcava per procurarsi i 100 milioni, che si dice esser bastanti per compier l'opera, si vede che sottoscrizioni effettive non se ne erano ottenute che per 100 mila obbligazioni, cioè per notevolmente manco di un terzo della domanda.

E l'articolista ha un bel ragionare sui vantaggi e sulla sicurezza di questo affare, ed ha un bel pronosticare che sia di già colle attuali sottoscrizioni oltrepassato il terzo e che si vada avviandosi ad avere la metà del capitale domandato, ed ha in fine un bel parlare della prospettiva di nuovi offerenti, disposti a concorrere ad un prestito del quale la parte già ottenuta si dice che trae la Società da ogni attuale imbarazzo economico e là metta in caso di continuare i lavori con energia. Il fatto sta che l'articolista stesso confessa che sperava un successo più compiuto e veramente non so se felice successo sia quello che si è ottenuto fin qui, Non crediate, caro amico, che con ciò io metta in dubbio il finale felice esito della grande opera. Essa si compirà, ma non nel tempo nè coi mezzi soltanto che il sig. Lesseps crede gli possano bastare. E ripeto poi che gli affidamenti, che con troppa sicurezza egli dà e che sono stati troppo spesso e saranno ancora smentiti, lungi dal giovare alla Società, le recheranno non poco discredito, dando materia ai maligni di esagerare l'importanza delle conseguenze che derivar possono dalle fallite promesse.

Ho sentito con molto dispiacere, ma con nessuna sorpresa, che all'appalto per la escavazione del grande canale di navigazione non siavi stato che un solo concorrente e che quindi, dichiarato deserto questo primo esperimento, se ne apra un secondo. Io prevedeva ciò, e prevedo ancora che il nuovo esperimento o non sarà più felice del primo o farà che l'Impresa sia assunta dai soliti intriganti, incapaci e mancanti di mezzi.

Se il Ministero avesse adottato il partito che io gli proponeva, cioè di farsi autorizzare dal Parlamento e conceder l'opera mediante trattative private ed avesse poi aperte queste trattative coll'Ingegnere inglese Sanders, che ha con tanto felice successo e con piena soddisfazione della amministrazione eseguiti alla Spezia, per più di 4 milioni di mc., scavi portati sino alla profondità di 8 o 10 metri, son certo che se ne avrebbe avuto un successo sollecito e ben più vantaggioso di quello che si spera ottenere coi pubblici incanti che non sono fatti per simili specialissime imprese. Intanto so che tutto il materiale effossorio, curaporti e bette a propulsore proprio è giunto felicemente a Venezia. Ma chi sa quanto vi starà inoperoso per obbedire alle incertezze e alle in-

terminabili lentezze di quella burocrazia che, mettendo a fascio ogni affare, crede inevitabile assoggettarli tutti alle stesse norme.

Addio, caro Torelli, scrivetemi presto.

V/ affez.mo amico
PALEOCAPA

CCVII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 21 Novembre 1867.

Carissimo amico,

A voi, che tenete dietro con tanto studio al procedere dei lavori dell'Istmo di Suez, non sarà forse sfuggita una lettera indirizzata dal comm. Cialdi, comandante superiore della Marina Pontificia, al sig. di Lesseps, colla quale lettera il Cialdi persiste nella proposizione da lui fatta, molto tempo prima, di applicare allo stabilimento del canal-porto Saïd un suo sistema speciale, fondato sopra una teoria che egli chiama del flusso-corrente. Io aveva già altra volta avuto occasione di dimostrare fallace questo che egli chiama suo trovato. Ma poi non me ne curai più che tanto, e mi astenni dall'entrare con lui in una polemica che non avrebbe fatto altro che far perdere ad ambedue un tempo che potevasi meglio impiegare, e lasciarci l'uno e l'altro nelle stesse nostre opinioni. Senonchè dalla suddetta lettera del Cialdi al Lesseps, pubblicata nel giornale scientifico dell'*Ingegnere-Architetto ed Agronomo* (n. 10 ottobre 1867) venni a conoscere che il sig. Cialdi non aveva cessato d'insistere presso il Lesseps, affinchè questi adottasse le sue proposte e ne facesse applicazione ai lavori del porto Saïd, mentre si era ancora in tempo di farlo.

Dalla stessa lettera rilevai che Lesseps aveva sentito in proposito l'opinione dell'Ing. Chevallier, il quale in una nota, che egli trasmise al Lesseps, confutò o, piuttosto, mise in dubbio la buona riuscita del sistema Cialdi. E fu appunto codesta nota, comunicata dal Lesseps al Cialdi stesso, che diede occasione alla suddetta lettera, nella quale questi intende dimostrare insussistenti le difficoltà mosse dal Chevallier.

A malgrado dell'esame critico che il Cialdi fa alla nota Chevallier, io non avrei data nessuna importanza a codesta discussione, se il sig. Chevallier

e il sig. de Tessan — relatore all'Istituto di Francia dell'opera del Cialdi intitolata: *Del moto ondoso del mare ecc. ecc.*, nella quale si contiene appunto la teoria del flusso-corrente che egli intenderebbe applicare ai lavori di Porto Saïd — se questi signori, dico, avessero fermamente e di proposito dichiarata fallace, come a me sembra, la teoria sulla quale il sig. Cialdi fonda il suo sistema. Ma avvien tutt'altro, perciocchè essi hanno bensì mostrate delle apprensioni e dei dubbi in generale sulla detta teoria, senza però tralasciar di farne lusinghieri elogi. Ed il sig. Chevallier, lungi dal respingere recisamente le proposte del sig. Cialdi, ha detto che esse avrebbero potuto applicarsi benissimo al porto Said quando un'esperienza pratica ne fosse stata prima fatta in qualche altro sito, ricordando il porto di Pesaro, del quale il Cialdi dichiarava essere in corso la regolazione secondo il suo sistema. Soggiungeva il Chevallier stesso che tale applicazione al porto Said, se non subito, avrebbe potuto farsi quando la diga ovest fosse più avanzata verso la sua estremità in mare. Ora, essendo io intimamente convinto che le proposte del Cialdi sono tali da impegnare in un grave aumento di spesa, senza non solo alcun utile successo, ma anzi con danno del porto, ho creduto che esser potesse utile combattere codeste proposte del Cialdi, facendone un esame più approfondito di quello che ne abbia fatto il Chevallier, onde evitare un aumento di dispendio, di cui la Società non ha certo bisogno. Ed oltre ciò ho considerato che, quando pure si possa sperare che l'applicazione del sistema Cialdi, procrastinata e fatta dipendere dalla riuscita di esso in un altro sito, non abbia in fatto ad avere nemmeno un principio di esecuzione, fosse inopportuno, anzi dannoso, lasciar correre, senza darvi risposta alcuna, la lettera indirizzata al Lesseps dal Cialdi. Infatti in questa lettera il Cialdi sostiene con argomenti, se non veri, certo speciosi, e che possono perciò influire sulla opinione generale che, col sistema adottato dalla Commissione e che si sta eseguendo non si riuscirà mai ad averne un buon porto, e che anzi la sua sfociatura in mare finirà, più o meno tardi, per perdersi, a malgrado di enormi spese che si sostenessero per una continua protezione delle dighe. E voi capite bene, caro Torelli, che la grande impresa ha già abbastanza contradditori perchè non importi togliere ogni occasione a suscitarli di nuovi.

Per questi motivi ho creduto che potesse riuscire di qualche utilità che io indirizzassi al sig. di Lesseps una mia lettera, nella quale, confutando con argomenti che a me paiono incontrovertibili la teoria del sig. Cialdi in generale, e più specialmente l'applicazione che egli vorrebbe farne a Porto-Said, dimostrassi ad un tempo che i tristi pronostici che fa il Cialdi sul piano dei lavori che si sta eseguendo al Porto Said, se non vi si applichi il suo sistema,

sono privi di fondamento, e che invece sarebbe il suo sistema che verrebbe a turbar l'opera e a farne mancare la felice riuscita.

Ho già spedita codesta lettera al Lesseps, e ve ne compiego qui una copia, conoscendo con quanto amore vi occupate delle cose dell'Istmo, e un poco anche per farvi capire che il *Santomismo* di cui mi accusate, e del quale mi lodo perchè più volte mi ha giovato a non precipitare, indotto da fallaci apparenze, questo santomasimo, dico, non toglie in me il più vivo desiderio che le cose procedano bene, nè la buona volontà di fare quanto per me si potesse onde giovare a codesto fine.

Letta che abbiate codesta copia, vi prego restituirmela, perchè non ne tengo altro esemplare, e perchè starò prima aspettando una risposta che spero mi farà il sig. di Lesseps, ed allora ho intenzione di pubblicare la mia lettera in quello stesso giornale che pubblicò quella del Cialdi, non volendo che mi accada quel che mi è accaduto fin da quando erano attuati i primi lavori dell'Istmo, che alcuni suggerimenti da me dati, e dei quali ebbi il più cortese riscontro, si misero tuttavolta in non cale, benchè, come meglio mostrò la esperienza, fossero pure ragionevoli e giusti. Non posso dimenticare la importanza che io dava a che non si desse sviluppo ai lavori, se prima non era assicurata la condotta dell'acqua potabile su tutta la linea, e la opposizione che feci a quella stolta idea di Mougel Bey di procurare l'acqua dolce colla distillazione della marina, come a quelle altre sue famose invenzioni, di cui, per buona fortuna, ho dimenticato perfino i nomi, e colle quali lo stesso Mougel Bey dava ad intendere che avrebbe portate nella esecuzione degli escavi grandissime economie di tempo e di danaro.

Mi confermo vostro affez.mo amico

PALEOCAPA

P. S. - Stavo ieri dettando questa lettera quando mi capitò la vostra del 18. Non ho ora tempo di rispondervi. Mi limito a dirvi, innanzi tutto, che non mi pare di meritare il paragone col sindaco, tanto più che ci corre una bella differenza fra l'insistere perchè si facciano cantieri ed altre opere, di cui non può essere dubbia la utilità vera per soddisfare ai principali bisogni del commercio senza far danno ad alcuno, e la diffusione della coltura delle ostriche nella laguna, la quale potrebbe esserne danneggiata. Aggiungerò poi che, mentre voi mi dite che io non avevo compresa la vostra idea, a me pare che voi non abbiate compresa la mia. Io mi guarderei bene dal mettermi in lotta con quel sig. Gorin che fa da 30 anni il commercio delle ostriche su grande scala. E, quando ho detto che dubitavo della riuscita del sistema sul quale mi aveva

interrogato la vostra Commissione, l'ho detto perchè non potevo trangugiarmi che, per costituire un parco di ostriche, bastasse impiantare alcuni pali alla distanza di 5 metri. Ed ora veggio infatti che si comincia a parlar anche di fascine sollevate di pochi centimetri dal fondo, e poi verrà il resto, come al Lago Fusaro e agli stabilimenti Francesi. Ora è appunto a ciò che io penso perchè mi preoccupa della conservazione delle lagune più che dei ricchi risultamenti che potrà avere la coltura delle ostriche. Ed al sig. Gorin probabilmente poco importa che le lagune si deteriorino, se con ciò egli ottenga una fonte di ricchi guadagni per sè, e poi chi sa per quanti altri, giacchè non credo che possa venire in mente di accordare a lui un privilegio. Ripeto dunque, per ora, che nessuno è meglio di me disposto a riconoscere la superiorità del sig. Gorin in fatto di ostriche, ma mi permetto di crederlo giudice non competente nel giudicare di ciò che possa nuocere o non nuocere alla conservazione della Laguna. Del resto, mio caro Torelli, come potete mai pensare che io creda che nelle lagune non possano riuscire a dar copiosissimi prodotti i parchi di ostriche ben regolati? Senza gran copia di lumi ittiologici io so bene che gli embrioni delle ostriche, che sono a milioni, si sviluppano sempre quando troyano ove arrestarsi. E, senza dire delle ostriche dell'arsenale, dove i loro semi trovano tante opportunità di attecchire e di svilupparsi, ricorderò che mi è avvenuto, più volte, andando a visitare i lavori di escavazione, fatti colle macchine a vite che stanno continuamente in acqua, di vedere i barcajuoli andare grattando la parte subacquea dei barconi fermi al lavoro, e trarne una quantità di buonissime ostriche che vi si erano sviluppate in aderenza a quelle pareti a cui i germi si erano arrestati. Il che prova, fuor di dubbio, che si potranno benissimo avere ostriche in copia grande coi divisati parchi artificiali, ma non prova già che codesti parchi abbiano ad essere innocui alla conservazione delle lagune. E l'esperimento che il sig. Gorin vuol fare, a tutte sue spese, per la certezza che egli ha dell'esito in soli tre anni, sarà bastante per dimostrare il ricco guadagno che ne avrà, ma non certamente per dimostrare che la laguna non ne abbia ad avere detrimento. Ciò esige in verità qualche maggiore precauzione e ponderato studio, come voi stesso riconoscerete. Il dirvi che io non posso darvi il mio voto individuale sta nell'interesse stesso della vostra impresa, perchè dal tenore di quanto vi ho scritto capirete che, se non mi si offrono lumi maggiori, io non potrei secondare le vostre vedute, per giovare alle quali bisognerebbe che io sentenziassi subito e sentenziassi favorevolmente. Per provarvi poi che è anche in me il desiderio di avere lumi maggiori, vi dirò che mi sono procurato anche io da Parigi il libro del sig. Fraiche, del quale mi avete parlato con tanto favore ed ammirazione, ma non ho potuto ancora leggerlo.

CCVIII

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

Venezia, 6 Dicembre 1867.

Caro Gioia,

Io fui così alla fine di ottobre e mi proponevo venire a visitarvi allorchè i tristi avvenimenti della sventurata nostra patria mi richiamarono in tutta fretta al mio posto.

La Provvidenza ebbe ancora pietà di noi e per il momento pare che il pericolo d'una collisione colla Francia che io chiamo fraticida sia scomparso, ma come aggiusteremo noi le nostre finanze con tanto caos in tutto?

Basta. Non voglio rattristare anche voi.

Io ho assunto l'impegno di tener desta l'attenzione sull'opera del canale di Suez mediante la pubblicazione del Parallello dei lavori del Canale con quello del Cenisio, e lo faccio con rapporti trimestrali e vi mando il primo di tali trimestri. Come vedete, dico la verità nuda ai cari compatrioti che or sono due anni mettevano in ridicolo il Canale. Fra poco io manderò a Lesseps una copia d'un lavoro che feci fare io nel 1865, la riproduzione della Carta idrografica del Mar Rosso del Moresby con testo italiano, con la misura in metri ed aggiunta del Canal di Suez. È un lavoro che fa onore alla ditta Pellas di Genova.

Come va la vostra ferita? Il bravo Console di Suez, Lambertenghi mi scrisse il vostro pericolo corso e fu sollecito poi darmi la nuova che eravate in via di guarigione. Io vi ho mandato ad El Guisr una bella fotografia della trincea che feci a Milano sia di El Guisr che Chaloûf et Terabé. Se rimanete ancora così e ne desiderate una copia ve la manderò ed allora potrete dare quella di El Guisr al Signore che mi accompagnò e si prese tanto disturbo.

Scrivetemi e ditemi se desiderate al vostro ritorno vedere i lavori del Cenisio.

Non sapendo ove alloggiate, mando questa mia a Lesseps.

V/ L. TORELLI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, venerdì 20 Dicembre 1867.

Caro Torelli,

Non avendo mai avuto riscontro alcuno alla lettera che io scrissi a Lesseps sui lavori del porto Saïd, dopo quasi un mese mi rivolsi all'amico che l'aveva portata a Parigi, ma che ora è di ritorno a Firenze, per assicurarmi che fosse stata consegnata. Ne ebbi in risposta che fin dal giorno 27 novembre essa fu portata alla propria casa di Lesseps e consegnata ad un suo domestico che promise di dargliela tosto che egli rientrasse. Sembrandomi poco conforme alla squisita cortesia di Lesseps che egli, se fosse stato a Parigi ed avesse avuta la mia lettera non me ne facesse nè meno un cenno, mi nasce dubbio che egli fosse assente allora da Parigi, e fosse in Egitto, ed è per ciò che mi rivolgo a voi per saperne qualche cosa di positivo.

Non intendo dare a ciò alcuna importanza ed in caso che gli scriviate desidero che non gliene facciate cenno di sorta, perchè, se ha creduto che della mia lettera non valga la pena occuparsi, non mi dovrà di altro se non che di essermi preso la briga di scriverla e di aver data a lui la noia di leggerla. Ma, poichè sono nel proposito, non posso tralasciare di dirvi che avete preso abbaglio supponendo che l'errore di Cialdi, che io confutava, fosse l'aver egli supposto che le onde avessero un moto progressivo efficace sempre nella stessa direzione, qualunque fosse la burrasca che le promuove. Ciò, in verità, sarebbe stato un po' troppo per un marino che naviga da oltre trent'anni non solo nel Mediterraneo ma si ancora sulle coste d'Inghilterra di Francia e nell'Atlantico, e non meno inammissibile sarebbe stato il supporre che a questa idea avesse aderito l'Ingegnere Chevallier, e, peggio ancorà, il de Tessan, che è uno dei più distinti dotti di Francia nella cosmografia e geografia fisica, membro dell'Istituto, il quale fece rapporto sull'opera del Cialdi. L'errore del Cialdi non consiste in simigliante assurdità, ma in ciò: che egli crede che le burrasche promosse da quella traversia, che è la dominante nelle acque di un dato porto, possa produrre davanti ad esso un movimento ondoso progressivo di grande energia ed agente a tanta profondità che valga a scavarne la foce od il canal-porto nel quale entri il così da lui detto flutto corrente, mentre

invece il moto ondoso del mare, come è stato sempre conosciuto ed è evidente solo che si tenga dietro cogli occhi ai movimenti di un bastimento che è in preda alla burrasca, il moto ondoso, dico è essenzialmente, se non esclusivamente, un moto oscillatorio verticale dal sommo dell'onda che si rialza all'imo cavo dell'onda stessa che si abbassa. Se qualche movimento pure ci sia progressivo, questo è di pochissima efficacia ed agente a poca profondità e quindi non mai capace di scavare il fondo del mare alla bocca dei porti o in un canal porto qualsiasi. Per ciò appunto il sig. Cialdi si è immaginato di rendere più efficace questa azione del flutto corrente chiudendo un dato spazio di mare in una specie di imbuto e sperando di poter ottenere dal moto progressivo delle onde così rinchiuse e uscenti dall'imbuto gli effetti stessi che si ottengono in un fiume che defluisce sempre in un senso e che spinge una costante quantità di acqua che deve necessariamente aumentare di velocità e scavare il fondo, quando è obbligata a passare per una più stretta sezione. Questa è essenzialmente la parte della fallace supposizione del Cialdi, alla quale, se non aderirono positivamente, credettero però potesse meritare attenzione ed avere qualche felice applicazione, come appunto il Chevallier credette ne avrebbe potuto avere per tener libera l'imboccatura del porto Saïd. E siccome questa possibilità e convenienza di applicazione avrebbe ragionevolmente fatto trarre la conseguenza del Chevallier, come il Cialdi, propenda a credere a quella facilità con cui si dice che la bocca del porto Saïd si interrirà in modo da impedire il passo ai bastimenti proprio alla estremità della foce, dove, dice il Cialdi, sarà poi impossibile sotto gli urti del mare lavorar colle draghe, così io aveva creduto conveniente rispondere qualche cosa, tanto più che, se ben ricordo, nell'antepenultima puntata del *Giornale dell'Istmo* trovasi appunto che era stata rimessa in dubbio la possibilità di mantenere libera e profonda la bocca del porto Saïd. A ciò si risponde poi nello stesso giornale, come in altri casi, con un po' troppo di leggerezza e con troppe vaghe ragioni. Ma, lo ripeto, se si crede inutile raddrizzare l'opinione pubblica su questo pur non lieve argomento tanto meglio.

Voi dovete essere confortato del successo che ottenne in generale la vostra relazione al Consiglio Prov.le di Venezia e lo zelo ed intelligenza con cui spingete i vostri amministratori a provvedere ai bisogni del paese. Ne parlò l'*Opinione*, ne parlò, se non erro, la grave *Perseveranza* e ne parlarono due giornali di qui, quantunque, per fermo, professino principî politici ben diversi dai vostri, e ne parlarono tutti vantaggiosamente. Ne abbiamo tenuto discorso anche con un mio collega, membro del Consiglio d'Amministrazione della Società dell'Alta Italia, Enea Begnami il quale mi fece grandi elogi della vostra

relazione e mi disse che vi aveva scritto pregandovi di mandargliene un esemplare. Io credo che egli ne estenderà un articolo da inserire nel *Corriere dell'Emilia*, dove spesso ne inserì altri, e, se lo farà, non dubito che vi metterà il solito brio e buon senso. Tutto ciò spero che disarmerà quella vostra irritazione che, come vi scrissi nell'ultima mia, mi pareva ingiusta perchè non tenevate conto delle tristissime vicende subite da codesto povero Paese; e perchè il vostro troppo ardente desiderio del bene vi faceva un po' troppo facilmente credere che l'indole di una popolazione potesse cambiarsi tutto ad un tratto.

Volevo per parecchi motivi andar fra pochi giorni a Firenze, ma i miei dolori ischiatrici per ora me lo impediscono. Detto anzi queste righe dal letto, dove mi son risolto di giacere per far qualche cura.

Riveritemi vostra moglie, anche a nome di mia sorella, e credetemi sempre

vostro aff. amico
PALEOCAPA

CCX

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

En mer, à bord du Paquebot Moris.

21 Février 1868.

Mon cher ami,

Je ne veux pas passer devant Messine, en me rendant de Marseille à Alexandrie, sans vous envoyer de mes nouvelles et vous exprimer tous mes sentiments de souvenir affectueux.

J'ai quitté Paris le 18, ne comptant faire qu'un très court séjour en Egypte.

Je n'ai non plus, depuis longtemps vu nos travaux et quoi qu'ils marchent admirablement d'après les rapports officiels, j'avais le désir d'aller leur donner un coup d'œil. J'avais été retenu à Paris pour une négociation importante qui vient de se terminer heureusement et qui aura pour résultat certain de faire compléter notre emprunt de cent millions. Dans les circonstances où nous avons émis nos obligations, nous avons fait un miracle en obtenant en cinq jours plus de trente millions de francs.

Puisqu'il en rentre encore tous les jours un assez grand nombre, il faut

être certain du placement total dans sept à huit mois, car nous dépensons cinq millions de francs par mois.

Un moyen que l'on considère en France comme infallible c'est l'autorisation d'ajouter une obligation des lots de primes faculté accordée exceptionnellement par des lois spéciales à la ville de Paris et au crédit foncier. C'est cette faculté que nous avons demandée à l'Empereur pour l'emprunt de la Compagnie Universelle du Canal.

La question a été décidée par l'Empereur et son Ministère qui a présenté ces jours derniers notre projet de loi au Conseil de l'Etat. Ce projet sera ensuite soumis au congrès Légitif et au Sénat. Les dispositions dont tout le monde est animé en France en faveur de notre entreprise ne nous laissent aucun doute sur l'adoption de la loi sur la législature. D'ici à la fin de nos travaux, c'est à dire à l'ouverture du Canal Maritime le 1^{er} Octobre 1869, nous avons à dépenser un maximum de 95 Millions de francs et un encasise reçu ou à recevoir de 110 Millions.

Soyez certain que l'argent rentrera aussi bien que les mètres cubes sortiront de la terre et que les adversaires ainsi que les sceptiques auront tort dans l'avenir, comme il l'ont toujours eu jusqu'à présent.

Où est dans ce moment notre respectable ami Paleocapa; écrivez lui de ma part en lui faisant tous mes compliments et en le remerciant de son excellent mémoire sur les propositions de l'ingénieur Cialdi.

Tout à vous
FERD. DE LESSEPS

CCXI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 22 Febbraio 1868.

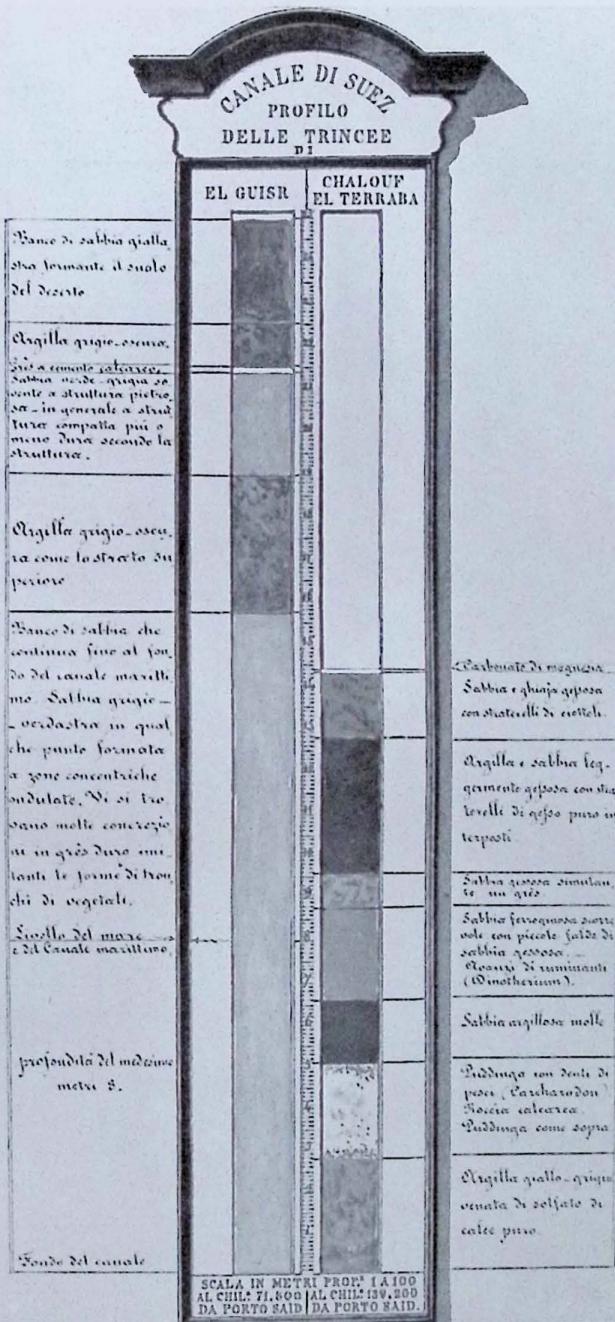
Carissimo Amico,

Facendo seguito a quanto ebbi già a scrivervi intorno a quella inconsulta deliberazione della Camera di commercio che ha creduto dover dare appoggio presso il Ministero al progetto dei sigg. Lavezzi, Romano e Saccardo per lo stabilimento della stazione marittima alla Giudecca, aggiungo che, fin dal 2 del corr., il Sindaco di Venezia mi scrisse una lettera dalla quale mi parve

scorgere che nè egli nè la Giunta municipale volessero pronunciarsi in favore di codesto progetto, ma che erano anche lontani dall'avversarlo, e speravano che esso dovesse dare impulso ad una definitiva risoluzione del Governo, nel quale intento avevano indirizzate sollecitazioni al Ministero. Poco appresso il signor Ministro dei lavori pubblici mi partecipò l'indirizzo che eragli stato fatto dalla Camera di commercio, e, finalmente, seppi che i tre ingegneri sudetti, proponenti il progetto della Giudecca, erano andati a Firenze per propugnarla ed ottenerne favorevole decisione. Il ministro, che aveva adottata la proposta da me fattagli d'accordo col Direttore delle costruzioni della Società dell'Alta Italia perchè fosse mandato tanto dall'una quanto dall'altra parte un ingegnere superiore onde, ambedue di buon accordo, compilassero una nuova perizia della stazione di S. Chiara, destinò, pur sempre secondo mio consiglio, per rappresentare gli interessi del Governo l'Ispettore comm. Biancheri, mentre, per parte della Società, fu destinato il sudd. Direttore tecnico Daigremont. Io vi aveva già scritto in altra mia del motivo che rendeva indispensabile la detta nuova perizia della stazione di S. Chiara e i due Delegati ora detti si recheranno per redigerla a Venezia nei primi giorni del prossimo marzo. Oltre all'incarico che li chiama costà, avranno anche quello di dar parere sul progetto dei sigg. Lavezzari, Romano e Saccardo, proponenti la stazione della Giudecca.

Venute le cose a questi termini, mi sono risolto di dare al sig. Sindaco di Venezia una risposta che ho indugiata pel fastidio grande che mi reca questo tergiversare, con fallace e molto stolto proposito, tutto ciò che la mia commissione si è studiata di proporre a pro' di Venezia. Di codesta risposta troverete qui unita una copia, che mi pare non aver uopo di spiegazioni.

Vengo ora a rispondere alla vostra lettera del 13. E, innanzi tutto, vi dico che della Relazione presentata al Consiglio provinciale sul progetto di Regolamento per la conservazione delle lagune, proposta dalla mia Commissione, non ne ho letto finora nemmeno una riga. La leggerò. Ma intanto mi basta vedere con che criterio e con che imparzialità di partito siasi affidato l'esame e il giudizio sul detto Regolamento al sig. A. Bullo, il quale forse da 15 o 20 anni è notorio che si sbracciava coi funzionari del Governo Austriaco per fare che si mettessero da canto le leggi venete per la conservazione della laguna. Tacciando di usurpazioni e di inutili esigenze ciò che da secoli era prescritto, voleva svincolare da ogni soggezione i bacini delle valli da pesca, nei quali credo che esso abbia possedimenti, e tutta la *laguna morta*, la quale è uno degli elementi necessari per conservare la laguna media, come la media lo è perchè si conservi la laguna viva. E vi ha di più. Il sig. Bullo ha recentissimamente pubblicato per le stampe un opuscolo in cui questi suoi divisamenti sono sostenuti, e i provvedi-



L'ORIGINALE DI TALE PROFILO DELLE TRINCEE DEL CANALE DI SUEZ,
A UN DECIMO DEL VERO E CONTENENTE LE SABBIE E LE TERRE PRESE
SUL LUOGO, È CONSERVATO NEL MUSEO CIVICO DI MILANO, AL QUALE
FU DONATO DAL CONTE LUIGI TORELLI NEL 1867.
Questo profilo serve come complemento delle spiegazioni apposte dall'ing. Gioja
alla cromotipia.

menti della Repubblica colla più grande impudenza avversati. Io mi immagino dunque cosa a un dipresso dirà nella sua Relazione il sig. Bullo. Ma ciò che, vi confesso, mi scandalizza e mi fa prevedere che cosa ci si possa aspettare nell'argomento di cui si tratta dalla maggioranza del Consiglio provinciale è la scelta del Relatore. Voi mi consigliate di accettare le proposte negli utili, come fanno gli avvocati. Ma, permettetemi che vi dica: siete un po' troppo facile ad acconciarvi, ed io nol sono punto quando si tratta di un argomento che, secondo l'intima mia convinzione, è vitale per la conservazione di Venezia. Altronde, che utili posso io trovare nelle proposte del sig. Bullo? Egli, tutt'al più, mi farà grazia di adottare qualche disposizione del detto Regolamento, limitandosi a non rovinare la laguna viva. E vorreste che lo ringraziassi anche di ciò? Starò a vedere. Ma, se vedrò adottate dal Governo proposizioni funeste, non sarò io certamente che vi presti concorso e assista allo loro attuazione.

Ho piacere che gli aspiranti a rovinare coi parchi d'ostriche le lagune di Lido e di Malamocco si siano persuasi di desistere e di rinunciare alla pretese di voler che si peschino ostriche dove è più comodo alle loro vedute e alle loro speculazioni. Ma ripeto che non sarei mai consenziente, anzi mi opporrei con quanto di energia mi è ancora concesso di avere, all'istituzione di parchi di ostriche dentro le lagune di Lido e di Malamocco, siano lagune *morte, o medie, o vive*. Pochi paesi, al pari di codesto, possono offrire località così vaste, fuori delle due lagune in cui si possano far parchi d'ostriche, quanto e come si voglia estesi e ricinti. E, pare a me che non sia favorire l'industria, favorendo l'inerzia o l'avidità di coloro che non si contentano di poter fare, ma vogliono fare senza fatica e con esosità nello spendere.

Ho ricevuto colla vostra lettera del 17 il 3º parallelo fra i lavori dell'Istmo e quelli della grande galleria del Moncenisio. Fate benissimo a tenere ragguagliato l'Istituto del procedimento di codeste due grandi opere; delle quali la prima è certamente di gran lunga superiore all'altra per gli effetti mondiali che essa produrrà. Ma pure vi accuso di non essere stato ingiusto per la seconda. Voi avete attribuita la diminuzione dell'avanzamento della grande galleria a difficoltà derivanti da strati di roccia durissima nuovamente incontrati. Rognoni di roccia contenente abbondantemente il quarzo ed anche rognoni di pura quarzite s'incontrano ancora e s'incontreranno da una e dall'altra parte sino al compimento dell'opera. Ma la notevole diminuzione che avete notato procedette essenzialmente da tutt'altra causa. Saprete già che il Governo, dopo replicate consultazioni di Commissioni che furono unanimi nel consigliarlo ad accettare le proposte di un *forfait* per il compimento di tutti i lavori, proposte fatte dagli Ingegneri che diressero continuamente l'opera, Grattoni e Sommeiller, associati

al grande stabilimento industriale che porta ancora il nome di Cokeril e che fornisce tutti i mezzi d'opera necessari per il lavoro della grande galleria, si risolse finalmente ad accettarle, a malgrado delle dubbiezze del Consiglio di Stato che credeva non potesse ciò farsi per semplice decreto reale e stimava doversi domandare al Parlamento l'approvazione del contratto. Or dunque, accettato il *forfait* per decreto reale di cui si domanderà la conferma alle Camere, si è intorno alla metà del passato dicembre incominciata la consegna, che è cosa assai più importante di quello che potrebbe da taluno imaginarsi perchè essa include la più minuta valutazione e quiditazione dello Stato dell'opera tal quale si trovava al momento della consegna stessa, ed esige che si faccia un prospetto, pure dettagliatissimo, delle macchine, delle fabbriche e di che so io altro da consegnarsi agli assuntori del *forfait*. I quali, d'accordo in ciò, cogli incaricati del Governo, hanno riconosciuta la necessità, per poter procedere a codesta consegna, di sospendere frattanto i lavori, sospensione che durò fino alla fine di dicembre e che si farà sentire anche pei primi giorni di gennaio. E questa è stata la vera ragione per cui in dicembre si fece poco lavoro.

Convengo poi anch'io che fate bene ad adoperare il pungolo per iscuotere l'inerzia italiana a far che si prepari il paese a profittare della grande opera del taglio dell'istmo. Ma, per ottenere l'intento, bisogna limitarsi a ciò che è possibile; e voi, nel 2º parallelo, avete proprio domandato l'impossibile. Come volete voi che pel 1868 gli italiani possano fare un Portolano del Mar Rosso, o, diciam pure, una guida pratica per il navigante di quel mare che, ancorchè la si stringa ai principali porti soltanto, esigerebbe mezzi grandissimi, nostri potenti bastimenti a vapore nel mare stesso con tutto il personale e cogli strumenti necessari per rilievi, scandagli ecc.; mezzi che, quando pure fossero disponibili, non potrebbero trovarsi sul campo del lavoro se non dopo che sarà aperto a codesti potenti piroscavi il bosforo dei due Mari? E badate che il dire che non si esige di ottenere il compiuto scopo può ammettersi nel senso che basti, per ora, esplorare le coste principali e i principali porti. Ma l'esattezza è necessaria assolutamente perchè, come disse benissimo l'illustre Mariani — il quale, dopo un lungo corso di anni, riuscì a compiere quel bellissimo Portolano dell'Adriatico che meritò tanti elogi anche dagli Inglesi, e che voi certo ben conoscerete — meglio è *non avere alcun portolano* (e noi diremo meglio è avere nessuna guida marittima) *piuttostochè averne uno di inesatto*; perchè questo conduce a quei disastri che si possono evitare quando, non avendo alcuna falsa guida che vi traggia in errore, si naviga con tutte le precauzioni. E avvertite che nel fare il Portolano dell'Adriatico il Mariani trovava in ogni porto e in ogni punto della costa tutti i sussidi possibili dalle autorità locali e

popolazioni civili che lo ajutavano, mentre nel Mar Rosso alla deficienza di ogni sussidio locale si aggiunge la barbaria delle popolazioni che vi contraria e vi costringe ad avere forti mezzi di difesa a bordo. I soli Inglesi possono operare nel Mar Rosso quel che voi vorreste che facessimo noi prima della compiuta apertura dell'istmo, cioè dentro l'anno 1868, perchè gli Inglesi possono raccogliere potentissimi mezzi di ogni specie in quel Mare, sia facendoli venire dai loro stabilimenti delle Indie orientali, come fecero per la guerra di Abissinia, sia ancora mandandoli dall'Inghilterra, facendoli girare il Capo di Buona Speranza. Per questa stessa via possono fare qualche cosa anche i Francesi, ma non faranno molto in confronto di quello che può fare e farà l'Inghilterra. E molto meno saprei comprendere come si potesse da noi avvisare ad una fauna e ad una flora delle coste del Mar Rosso. Chi difenderebbe i nostri naturalisti che si accingessero a internarsi nelle terre di un paese barbaro, corso continuamente dagli Arabi, Beduini da una parte e dagli Africani, non meno barbari, dall'altra? Son cose che si faranno col tempo ma che esigeranno, non molti anni, ma molti lustri. Tutto quello a cui parmi si possa ragionevolmente eccitare gli italiani è a predisporre mezzi di navigazione commerciale nei porti nei quali, all'aprirsi dell'Istmo, potrà svilupparsi principalmente il nostro commercio di esportazione e quello pure di importazione, non per la sola Italia, ma per una gran parte di Europa.

Io aveva veduto con molta soddisfazione che il Consiglio Provinciale di Venezia disapprovava in massima quel malaugurato progetto di uno stradone a SS. Apostoli colla larghezza di 10 metri, progetto che era, ed è tuttavia, per me un *cauchemar*. Ma veggio che codesta disapprovazione fu molto timida e riguardosa, non avendo il Consiglio osato respingere addirittura questo progetto, e solo essendosi limitato a dire che, per ora, non se ne eseguisca che una parte, alla quale sento che si sta per dar mano. Ma sarà egli possibile che si vegga tale mostruosità? Il Municipio assegna un milione per portare a 10 metri di larghezza un breve tratto di strada, mentre così poco assiste quel veramente patriottico ed opportuno progetto vostro di dar libero sfogo alle interrotte e chiuse vie, lascia andare alla malora il selciato, non solo delle strade minori della città, ma perfino della stessa piazza di S. Marco, non si cura dell'angustia, veramente incomportabile, di tante calli, dimostrata dall'opportunissimo prospetto che avete fatto rediger voi, trascura, e in parte abbandona del tutto, la scavazione dei rii, e lascia cadere in rovina in molte parti della città le fondamenta, delle quali è notorio che si rubano i materiali per venderli. Invece di fare ciò che è di stretta necessità e di comune utilità a tutta la città, il Municipio profonde danari per portare ad una affatto superflua larghezza una strada

e per procedere in seguito a grandiosi rettilinei inutili di cui si son fatti e si van facendo tanti fantastici progetti, ed avvisa perfino a far correre fondamenta lungo il gran canale, senza rispetto alle condizioni di comodo e di decoro dei palazzi prospicienti e con ispesa grandissima di per sè e veramente spropositata ed ingente per una città che ha tanta abbondanza di bisogni e tanta scarsa di danaro per sopperirvi. Se si seguita per questa via, io vedo che le cose di Venezia andranno di male in peggio.

Leggo sulle gazzette i ragguagli dello strepitoso carnevale di Venezia, e parmi che abbia ragione mia nipote, la quale mi scrive *che poco manca a far dichiarare che Venezia è una gabbia di matti.*

Vorrei che, finito il baccano, si pubblicasse il progresso che avrà fatto al Monte di pietà il numero e l'importo dei pegni per dimostrare come in codesta popolazione si associi la miseria alla smania di divertirsi e tripudiare. Ben mi fate compassione voi che dovete, benchè in più alte sfere, mostrare la vostra ufficiale soddisfazione per codesta allegria del paese.

Riveritemi vostra moglie, anche da parte di mia sorella, e credetemi sempre vostro affez.mo amico

PALEOCAPA

P. S. - Vi ho detto, come è di fatto, che non ho letta nemmeno una riga della Relazione fatta dalla Giunta al Consiglio Provinciale, ma che la leggerò. Vorrei però farla leggere anche ad altri, e perciò vi prego di mandarmene uno o due altri esemplari.

CCXII

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 2 Aprile 1868.

Carissimo Amico,

Ho ricevuto tre copie dell'articolo di Contin, che dovrebbe pur fare qualche effetto se non sopra coloro che non sono guidati che da mire d'interesse proprio e dal desiderio di imbrogliare gli affari per intromettervisi e farne lucro, almeno su quelli che di buona fede si lasciano illudere e, forse anche, sul ministero, se esso si deciderà a tener fermo nei giusti propositi. Intanto la Camera di Commercio colle sue tergiversazioni ha fatto già un gran male, perchè a Parigi Talabot ed altri del Comitato della Società non sanno comprendere

come avvengano tanti contrasti ed opposizioni dopo la convenzione stipulata in Vienna nel febbraio 1866 e confermata dal Trattato di pace per l'attuazione di una stazione marittima alle Zattere. Credo che Daigremont partirà fra pochi giorni per Parigi per informare quei sigg., e specialmente Talabot, del vero stato delle cose.

Che ne uscirà non so; ma certo se ne avrà una notevole perdita di tempo.

Ho piacere che la vostra proposta relativa al concorso delle provincie nell'impresa della navigazione adriatica sia pure accettata e auguro che essa conduca a buon fine. Il che potrebbe giovare anche per far capire ai signori della Camera di Commercio che, se vogliono giovare al paese, bisogna che procedano in modo diverso da quel che han fatto finora rispetto alla stazione marittima, mancando la quale, manca la testa all'impresa di navigazione.

Una sola difficoltà temo che sorgerà da ciò, che si domanda che l'erario assuma dopo il primo anno a tutto suo carico il sussidio da darsi all'impresa, sgravandone intieramente le provincie. Non sarebbe forse stato meglio proporre che durante questo primo anno si decida fino a qual punto possono intervenire l'erario da una parte e le provincie dall'altra?

Mia sorella ricambia con voi e con vostra moglie cordiali saluti.

Addio.

v/ affez. amico
PALEOCAPA

P. S. - Fatemi il piacere di far tenere l'unica lettera a Contin. Vorrei poi essere assicurato che del di lui articolo ne sia stata mandata almeno una copia a Daigremont ed una a Biancheri. Se non si è fatto ciò prima d'ora, mandatene a me una copia o due per Daigremont, perchè dei tre esemplari che mi avete mandati non me ne resta più che un solo per me.

CCXIII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

A Monsieur LOUIS TORELLI
Préfet à Venise

Paris, le 20 Avril 1868.

Monsieur et cher collègue,

J'ai reçu les exemplaires de la Carte hydrographique de la Mer Rouge que vous avez eu la gracieuseté de m'adresser par la lettre que vous m'avez fait

l'honneur de m'écrire sous la date du 10 de ce mois. Je vous suis personnellement reconnaissant de l'envoi de ces intéressants documents qui seront consultés avec fruit, non seulement pour la marine Italienne, mais encore pour la nôtre lorsque le Canal maritime sera ouvert à la grande navigation.

J'ai pensé que je vous serai agréable en me faisant en cette circonstance l'interprète de vos intentions et j'ai offert de votre part un exemplaire de la dite Carte à S. E. Ill. le Ministre des Affaires étrangères. M.r le duc d'Albufera recevra également celui qui lui est destiné.

Veuillez agréer, Monsieur et cher collègue, l'expression de mes sentiments affectueux et bien dévoués:

Le Président
FERD. DE LESSEPS

CCXIV

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 27 Aprile 1868.

Amico carissimo,

In questi giorni di gran trambusto per Torino io ho fatta una vita ancor più quieta del solito, e mi sono astenuto dal prender parte agli atti solenni a cui dicono che avrei dovuto assistere come Cav. della SS. Annunziata, dispensandomi da tutto, e, in conseguenza, anche dal far visite ai nostri governanti che pur erano tutti capitati qui col loro Presidente Menabrea alla testa. A malgrado di ciò, ho veduto alcuni ministri che vennero a salutarmi, e queste visite, ricordandomi io di quanto nell'ultima vostra del 23 corr. mi avevate scritto intorno all'insistenza d'Ancona — che vorrebbe entrare nel Consorzio per la navigazione da Venezia all'Egitto; mi hanno indotto a volgere il discorso su questo argomento che, come mi dite, vi dà molto fastidio. Io non andrò qui perdendomi in superflue parole per ragguagliarvi dei discorsi tenuti. Mi limiterò a dirvi lealmente che mi è sembrato pôterne con sicurezza dédurre che il persistere che facesse Venezia nel repulsare le domande d'Ancona potrebbe farle gran torto e gran danno, perciocchè bisogna por mente alla circostanza che potrebbe forse Venezia, associata alle Province di terraferma, riuscire nel suo intento anche mettendo in non cale gli interessi d'Ancona, per il primo anno, ma soltanto nel

primo anno nel quale Venezia e le provincie sorelle si fossero definitivamente obbligate. Ma dopo questo primo anno verrebbe il momento in cui l'impresa andrebbe a monte se non sia soccorsa, e largamente soccorsa, dal Governo. Ora è ferma l'opinione dei ministri rispetto ai bisogni d'Ancona ed essi sono persuasi che se l'Associazione Venezia si rifiuta a prestarvisi ciò dipenda da un malinteso principio di rivalità e di municipalismo, che è la piaga più finesta delle varie provincie italiane e che reca tanto danno ai veri interessi generali d'Italia. Io vi dico sinceramente che, ancorchè questo sospetto sia privo di fondamento, come vorrei sperare, pur tuttavolta pare anche a me che non vi sia buona ragione per rifiutarsi alle domande di Ancona. Voi supponete che il toccare Ancona possa far perdere d'ordinario 20 ore e, nei più fortunati casi, 12 ore. A me pare che vi sia esagerazione quando il servizio di mare e il commerciale sieno bene ordinati e bene e severamente condotti. Ma di ciò lascio libero il giudizio a chi ne sa molto più di me, e specialmente a Malcolnas, in cui ho anch'io molta confidenza, poichè — sia detto con tutta riserva tra noi — pochissima ne ho nel sano e pratico criterio di Reali. Ma, ammesso pure che il toccare ad Ancona possa far perdere 12 ore, ed anche 20, in casi che io crederei straordinari, non credo che questi ritardi, preveduti nell'itinerario che s'imponesse alla Società di navigazione, potessero farle sensibile danno. Quello che a me pare essenzialmente necessario e a cui fa d'uopo provvedere con tutta puntualità è che la partenza da Venezia per l'Egitto, non meno che gli arrivi dall'Egitto a Venezia, succedano in giorni ed ore determinate, salvo gli eventi di forza maggiore. E tutto ciò si può determinare con sicurezza, tenendo conto di quella giusta misura di tempo che si può attribuire al toccare Ancona. Bisogna non dimenticare che si tratta del movimento di bastimenti a vapore, destinati al trasporto delle merci; perchè, quanto ai viaggiatori, pei quali la perdita di ore 12, ed anche alquanto di più, possa essere noiosa o di troppo disagio, si può star certi che essi punto non si occuperanno di sapere se il bastimento compia il suo viaggio da Venezia all'Egitto, o viceversa, alquanto più presto o più tardi, ma si determineranno senz'altro a correre la ferrovia da Venezia per Padova Bologna e le Province meridionali sino a Brindisi, dove soltanto prenderanno la via del mare. Nè certamente è a credere che un viaggiatore che viene dalle regioni alle quali accenna la strada del Brennero e che è affrettato così da non poter acconciarsi al viaggio di mare, poichè esso dura alquante ore di più, si rifiuti poi a battere la Ferrovia da Padova a Brindisi per ciò che essa gli costerebbe 40 o 50 franchi di più che l'andar per mare. Ciò dico anche nello stato attuale delle cose, perchè, aperto poi che sia l'Istmo di Suez, si può star certi che tutti i viaggiatori che vengono pel Mar Rosso

dalle terre bagnate dall'Oceano orientale verranno colla valigia delle Indie a metter capo a Brindisi piuttosto che a Venezia, e viceversa, e poco si cureranno di sapere se da Brindisi a Venezia, e viceversa, il toccare Ancona faccia perdere una mezza giornata.

Aggiungete a ciò il sollievo che può recare Ancona alle finanze della Associazione, e, più di tutto, pensate come il rifiutarvisi possa compromettere l'esistenza della Associazione medesima dopo il primo anno della sua costituzione. Così troverete, mi pare, che, quando pure sia vero che qualche inconveniente o danno possa recare il toccare Ancona, ben maggiore danno ne verrà dal non volervi aderire. Ciò è tanto più da mettere a calcolo quanto che i sussidi che l'Associazione domandasse al Governo non potrebbero esserne consentiti senza una legge che, discussa nella Camera, solleverebbe una opposizione violenta, promossa appunto dal sospetto che il rifiuto che Venezia facesse ad Ancona procedesse da un malaugurato spirito di municipalismo e d'ingiusta rivalità commerciale.

Io ho francamente esposta la mia opinione sul grave argomento perchè voi me lo avete toccato. Sarà poi a voi e alle persone pratiche di siffatti affari, che possono meglio consigliarvi, il tenerla in quel conto vi pare che essa meriti.

Addio in tutta fretta

Vs. aff.mo amico
PALEOCAPA

CCXV

PIETRO PALEOCAPA A DAIGREMONT.

COPIA N. 5.

Torino, 10 Maggio 1868.

Pregiatissimo Signor Direttore,

Pensando ancora a quanto Ella mi ha detto ieri sulla stazione marittima di Venezia e alla opinione espressaLe in proposito dal sig. Talabot, mi si conferma sempre più il dubbio che egli non si sia fatta un'idea abbastanza giusta delle specialissime circostanze della città di Venezia, e che non abbia potuto essere su ciò chiarito bene dal signor Mantegazza, il quale non può farsi nem-

CCXV. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle, Torino. - Lettera importante, pur non trattando direttamente del Canale di Suez, per il commercio di Venezia con l'Egitto.

meno egli di codeste specialissime circostanze un giusto criterio e non può dar loro l'importanza che meritano.

La condizione in cui troysi Venezia fa sì che le comunicazioni del commercio interno si eseguiscano per acqua, cioè per i rii o canali che si diramano in tutte le direzioni e in tutte le parti della città mediante imbarcazioni di piccola portata e di pochissima immersione. E da ciò viene che il collocamento della stazione marittima in un punto piuttosto che in un altro non abbia influenza sensibile su codeste interne relazioni della città colla strada ferrata. Trasportandosi con barche di piccola portata e di poca immersione le merci che sortono od entrano nei magazzini e depositi interni della città è evidente che questi trasporti seguiranno a farsi verso l'attuale stazione di S. Lucia, la quale, non si può dubitare, deve essere conservata non solo per i viaggiatori e loro bagagli, ma sì ancora per le spedizioni a grande e anche a piccola velocità che provengono dall'interno della città. Queste possono colla maggiore opportunità essere indirizzate agli approdi della stazione medesima di S. Lucia, dove le imbarcazioni che vengono dall'interno della città trovano quanto fondo occorre. La stazione di S. Lucia è opportunamente collocata sul Canale Grande, il quale, traversando tutta Venezia e ricevendo tutti i rivi o canali principali, diventa il veicolo naturale di codesto interno movimento. E nessuno certo vorrà darsi a credere che le piccole imbarcazioni che procedono dai magazzini o depositi interni della città per andare alla stazione ferrata, invece di andare alla stazione di S. Lucia abbiano ad andare a cercare la grande stazione marittima in qualunque punto essa sia. Questa stazione marittima si deve riguardare come esclusivamente destinata al servizio della grande navigazione marittima, ed è perciò appunto che essa ha bisogno di 8 metri di profondità e che il suo pregio principale deve consistere nella pronta e facile unione colla strada ferrata. Al quale fine credo che nessun'altra posizione potrebbe essere migliore di quella di S. Chiara. Non so persuadermi che abbia ad essere migliore quella della Sacca di S. Biagio alla Giudecca, dove approdi della profondità necessaria non vi sono naturalmente e bisognerebbe procurarli espressamente sia che si voglia che essi servano ai bastimenti che rimontano o discendono pel canale della Giudecca, sia che si intenda di procurare agli approdi stessi una comunicazione diretta col grande canale di navigazione marittima da Malamocco a Venezia. Mi nasce il dubbio che tanto il sig. Talabot quanto il sig. Mantegazza, vedendo che la laguna si estende fino a lambire la sponda meridionale della Giudecca, abbiano creduto che i grandi bastimenti provenienti dal mare possano senza costosissimi lavori accedere a codesta sponda. Il che non è uopo che io Le dica impossibile, poichè Ella ben sa che davanti alla ridetta sponda

fino a molta distanza non vi è che pochissimo fondo di laguna, il quale nelle basse maree resta affatto asciutto e ingombrato dalle macerie e rottami di fabbriche vi si depositano. Ed è appunto perciò che i molti magazzini che sono alla Giudecca appartenenti a privati hanno accesso dalla parte settentrionale, cioè dalla riva del canale della Giudecca, riva a cui nella generalità non potendo accostarsi grossi bastimenti perchè manca il fondo, i detti magazzini non sono serviti che da piccole imbarcazioni.

Quanto al vantaggio che si attribuirebbe al portare la stazione marittima alla Sacca di S. Biagio, perchè si crede che non vi sarebbe più bisogno di quel grande escavo che esige la stazione marittima di S. Chiara, dopo le cose dette mi pare che quando ciò fosse pur vero, non sarebbe ragion sufficiente per preferire un tal partito. Il basso prezzo a cui sono stati appaltati gli escavi del grande canale di navigazione dipende essenzialmente da ciò: che l'amministrazione dello Stato fornisce essa all'appaltatore tutti i curaporti necessari e le bette sia a propulsore, sia ordinarie. Perciò è naturale che di questa circostanza dovrebbe tenersi conto nello stabilire il prezzo dello scavo di S. Chiara o nel prescrivere che i mezzi d'opera fossero tutti forniti anche per questo dal Governo, riferendosi però sempre e trattando non sul prezzo ottenuto all'incanto, ma sul prezzo primitivo di perizia. In ogni caso se la Società non credesse poter assumere lo scavo perchè il prezzo offertole fosse da lei creduto insufficiente, si potrebbe stabilire che questa parte del lavoro, senza alterare i patti di anticipazione del pagamento, non fosse assunta a *forfait*, ma fosse fatta eseguire direttamente dal Governo.

Finalmente io stimo essere di grandissima importanza il lasciare interamente libero il corso della navigazione ordinaria di terraferma che, uscendo dal Canale della Giudecca, va per il canale di S. Giorgio in Alga e pel canale di Fusina ad unirsi al naviglio detto di Brenta che mette prima a Padova poi a Vicenza da una parte, e alla Battagliá, a Monselice e ad Este dall'altra, e costituisce una navigazione fluviale utilissima ai paesi che tocca, specialmente pel minimo prezzo di trasporto. Nè so comprendere come, mettendo un ponte a cavallo del canale della Giudecca per arrivare alla Sacca di S. Biagio, si possa evitare di interrompere la continua libera comunicazione fra l'interno di Venezia e specialmente fra la Dogana ed altri stabilimenti e depositi commerciali da un canto; e Fusina dall'altro.

Ricordo anche che Ella mi diceva che per agevolare l'arrivo dei bastimenti agli approdi del bacino di S. Chiara, ovvero per fare che codesti approdi potessero essere più opportuni per il movimento commerciale interno della città, potrebbesi discostare il bacino di detta stazione di S. Chiara dalla strada fer-

rata per portarlo più vicino al Canale della Giudecca, rendendo molto più breve, se non sopprimendo, il canale di comunicazione tra quello della Giudecca e il bacino medesimo. Senonchè, dopo quanto ho osservato per dimostrare che non è la stazione di S. Chiara, ma sibbene quella di S. Lucia che deve servire al movimento commerciale interno di Venezia, mi pare evidente che, spostando la prima per avvicinarla al canale della Giudecca, non si recherà nessun vantaggio alla grande navigazione marittima, poichè ai grandi bastimenti che vengono dal mare per andare allo scarico nel bacino di S. Chiara o ai bastimenti che dopo essere stati al carico nel bacino stesso ne sortono, non è di nessun conto il dover percorrere qualche centinaio di metri di più o di meno nel canale di comunicazione suddetto. Ma invece se ne avrà un notevole discapito nell'allontanamento degli approdi di carico e scarico dalla strada ferrata.

Queste osservazioni sono essenzialmente dirette a fare che quanto più presto si possa si decida una questione di tanta importanza ed urgenza, principalmente dopo che pare che il Municipio di Venezia, unito alle provincie di terraferma, sia riuscito a stipulare una convenzione per un corso di navigazione a vapore fra Venezia e l'Egitto. Ella, dopo aver riconosciuto sul luogo lo stato delle cose, le terrà nel conto che possono meritare, non senza anche dar grave peso all'assoluta libertà d'azione che si ha nel bacino di S. Chiara il quale non esige la lungaggine delle espropriazioni e l'obbligo nel Governo di eseguirle e pagarle prima che si possano intraprendere i lavori.

Le rinnovo ecc. ecc.

PALEOCAPA

All' Ill.mo sig. Comm. DAIGREMONT
Direttore delle Costruzioni
della Società Ferrov. dell'A. I. - Venezia.

CCXVI

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 14. Maggio [1868].

Caro Torelli,

Avrete già avuto il telegramma col quale vi annunciavo che Amilhau era ripartito per Firenze e che per ciò vi rimandavo la lettera che gli avevate indi-

CCXVI. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

rizzata, come ora faccio. Non so che cosa codesta vostra lettera dica, ma ad ogni modo, essendo stata decisa la questione ieri in speciale Consiglio da me presieduto ed in modo pienamente soddisfacente per il periodo della privilegiata tariffa e pur conveniente per la misura del ribasso, come vi scrissi ieri, ogni altra pratica sarebbe superflua e non potrebbe far altro che dar adito a nuove incertezze senza altro fine che quello di recare dannosi ritardi, anzi di rendere impossibile l'attuazione della tariffa privilegiata in tempo utile.

Ho sentito con piacere che speravate riuscire a terminare la questione della Stazione Marittima fin da ieri ed in modo soddisfacentissimo. Desidero che ciò vi riesca e non avvenga che il troppo desiderio di far presto non faccia sorgere più tardi qualche contrarietà. Sappiatemi poi dire se avete ricevuta la mia lettera di domenica, con cui vi davo qualche ragguaglio sulle opinioni di Talabot comunicate a Daigremont, dalle quali temevo che potesse sorgere qualche inciampo alle conclusioni della Commissione da voi presieduta. Ditemi se questo mio timore siasi verificato ad onta di quanto io ne scrissi allo stesso Daigremont nella lettera di cui vi mandai copia. Vi dissi già che molto mi divertì la digressione che avete raggiunta all'ultimo vostro parallelo per narrare la storia della supposta differenza di livello fra i due mari. Questa storia, oltre avere data una chiara e compiuta esposizione dell'errore in cui caddero anche persone capacissime, contiene un più esatto ragguaglio sulla priorità del titolo che ha Ghedini nell'avere fatto manifesto codesto errore con una livellazione positiva; peccato che ne sia andato smarrito il documento! Ma ciò che è ancora più interessante nel vostro scritto è l'avere fatto, la prima volta per quanto io mi sappia, conoscere che un Pigafetta abbia non solamente riconosciuto la falsità del supposto dislivello dei due mari, ma sì ancora mettendone in ridicolo la conseguenza che se ne voleva trarre, abbia avvertito fin dal XVI secolo alla possibilità di attuare quella grande impresa a cui quasi tre secoli dopo si è accinto il Sig. di Lesseps.

Senonchè mi nasce un gran dubbio: che quel Pigafetta del cui viaggio dal Cairo al Monte Sinai parla il libriccino che vi venne fatto di trovare contenente una raccolta di molti viaggi, non sia già il conosciuto amico e inseparabile compagno del celebre Magellano nel triennale viaggio che questi fece intorno al mondo, ma sia un affatto diverso viaggiatore portante pure lo stesso nome di Pigafetta e conosciuto per aver viaggiato per tutta Europa, in Egitto ed in Asia. E penso che l'autore di codesto libriccino, avendo cognizione che un manoscritto di un Pigafetta esisteva all'Ambrosiana di Milano, si sia dato senz'altro a credere che il suo autore fosse lo stesso Pigafetta che fece il viaggio da Cairo al Monte Sinai e non l'illustre compagno di Magel-

lano, come veramente è. Nè vi è più bisogno di eccitare i dottissimi preposti alla detta biblioteca affinchè compulsino codesto manoscritto e ne facciano conoscere i particolari, poichè negli ultimi anni del primo Regno d'Italia o nei primi della dominazione austriaca a Milano il celebre erudito Amoretti, avendo scoperto codesta preziosa descrizione fatta dal Pigafetta del primo viaggio intorno a tutto il mondo, la esaminò con gran cura, ne corresse gli spropositi della dicitura e quelli forse degli amanuensi e, ridottola a buona lezione italiana, la tradusse egli stesso in francese e la pubblicò a Parigi sotto il titolo: *Premier voyage autour du monde par le Chev. Pigafetta sur l'escadre de Magellan pendant les années 1519 - 20 - 21 - 22 ecc.* Or vedete che il viaggio del compagno di Magellano non vi ha alcuna probabilità che contenga descrizioni di un viaggio fra Cairo e Monte Sinai e che, se pur le contenesse, in Francia lo si sarebbe da lungo tempo saputo, avendo avuto gran voga e grande spaccio la traduzione dell'Amoretti; e la notizia di cui si tratta non sarebbe certo stata nascosta a Lesseps. Dico poi esservi un argomento che prova non indirettamente e per induzione, ma direttamente e positivamente che il famoso Pigafetta, compagno di Magellano ed autore del manoscritto dell'Ambrosiana non può essere quello di cui parla il vostro libriccino secondo il quale il viaggio dal Cairo al Monte Sinai sarebbe stato fatto nel 1577. Ora il Pigafetta del viaggio intorno al mondo si sa che nacque prima del finire del secolo XV. Ed io aggiungo che deve essere nato non pochi anni prima di questo fine, perciocchè quando Pigafetta intraprese il viaggio intorno al mondo era già uomo conosciuto pe' molti suoi studi nautici e geografici ed aveva viaggiato in Spagna, in Portogallo ed altrove, onde ben si può credere che fosse uomo di fresca età ma non certo giovinetto. E se ammettiamo, come è già fuor di dubbio, che il viaggio sia stato intrapreso nel 1519, dobbiamo pensare che allora Pigafetta avesse 30 anni, o poco meno, e che quindi sia nato 11 anni prima del finire del secolo XV.

Per ammetter dunque che il viaggio da Cairo al Monte Sinai sia stato fatto, come dice il libriccino, nel 1577 bisognerebbe immaginare che il Pigafetta lo avesse intrapreso nell'età di 88 anni, cosa che nessuno vorrà darsi a credere. A me pare evidente che il Pigafetta di cui parla il vostro libriccino sia invece Filippo Pigafetta, di cui dissi di sopra, notissimo come viaggiatore di tutta Europa e di cui si sa precisamente che visitò Costantinopoli, l'Egitto e la Terra Santa e fece un viaggio da Cairo al Monte Sinai. E siccome questo omonimo è Vicentino anch'egli, come il celebre compagno di Magellano, nacque nel 1533 (Vedere la sua biografia) così sta benissimo che egli avesse potuto fare il viaggio da Cairo al Monte Sinai nel 1577 cioè nel 44.^{mo} anno dell'età sua.

Leggete, vi prego, nel grande Dizionario biografico universale francese o nella sua traduzione fatta e stampata a Venezia, che troverete anche nella biblioteca dell'istituto, i due articoli *Pigafetta Antonio* e *Pigafetta Filippo*, e vi convincerete che, ammesso pure che la notizia data dal vostro libriccino sia giusta non regge che egli traesse dal manoscritto dell'Ambrosiana. A me pare che sarebbe prezzo dell'opera che faceste esaminare le molteplici opere di Filippo Pigafetta che parlano de' suoi viaggi, in quale si trovi la notizia relativa al viaggio dal Cairo al Monte Sinai; che cosa ivi dica veramente del livello dei due mari e della possibilità del canale che li unisca.

Son certo che quella passione vivissima che mettete in tutto ciò che ha tratto alla grande impresa di Lesseps, farà perdonarmi questa lunga tiritera.

Salutatemi vostra moglie. Addio.

PALEOCAPA

CCXVII

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA
Gabinetto

Venezia, il 13 Giugno 1868.

Caro Gioia,

Le mando il IV Parallello dei Lavori del Canal di Suez, confrontato con quello del Cenisio. Vedrà come l'ultimo sia stato meno fortunato del primo per difficoltà.

Come va la sua salute? Spero sarà ben ristabilito in codesta aria purissima.

Aggiungo al mio libriccino un opuscolo dell'esimio Paleocapa. Esso tende a confutare la teoria balorda di certo Cialdi che voleva si facessero esperimenti a spese della Società del Canale di Suez a Porto Said.

Ella vedrà come Paleocapa lo confuta.

Venezia comincia a ridestarsi commercialmente. Abbiamo una linea di navigazione che ogni settimana va da Venezia ad Alessandria direttamente, ed ora si sta formando una gran Società commerciale. Infine vi è vita almeno incipiente.

Mi dia sue nuove.

L. TORELLI

CCXVIII

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA

Gabinetto

Venezia, 17 Agosto 1868.

Caro Gioia,

Eccole il V° Parallello. Come vedrà, qualcosa si muove anche in Italia in favore della grand'opera; comincia ad essere presa sul serio. Un po' tardi, è vero, ma meglio che nulla anche questo. Credo che l'anno venturo a quest'epoca tutte le nazioni penseranno a mandare qualche rappresentante all'apertura sulla fine anno e se sono vivo e sano io non mancherò.

La saluto; mi dia sue nuove.

L. TORELLI

CCXVIII. - Fondo Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CCXIX

PIETRO PALEOCAPA A LUIGI TORELLI.

Torino, 14 Ott. 1868.

Carissimo Amico,

Tempo fa quando voi mi scrivevate in modo che dimostrava il vostro sconforto sull'avvenir di Venezia e mi facevate presentire che eravate disposto ad abbandonare una posizione in cui non speravate poter far nulla di bene, io vi risposi sembrarmi che esageraste il male, perchè non si poteva esigere che un paese, caduto così abbasso in ogni rispetto materiale e che ne sentiva anche il contraccolpo morale, potesse risorgere quasi per miracolo in un istante. Ora, mio caro Torelli, temo che esageriate nel senso contrario dicendomi nella vostra lettera del 7 corrente che, se potete trovare un buon sindaco, in tre anni Venezia non sarà più riconoscibile. Ben credo che in tre anni si potrà fare un progresso notevole ma, per ottenere quel che voi dite, ci vorrebbe ben altro

CCXIX. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

che l'azione governativa e municipale ben condotta e d'accordo! Bisogna che tutta la popolazione operosa s'istruisca abbastanza per conoscere e desiderare il vero ben del paese e per cooperarvi. Nè per questo certamente bastano tre anni sian pure di buon progresso. Io che sono al fine della mia carriera mortale mi rassegno, e mi accontento di vedere qualche miglioramento nelle condizioni di Venezia. Ma, affinchè queste mutino radicalmente, sarà un miracolo se basti che la generazione a cui darà luogo la presente, sorga più istruita, più operosa e più sinceramente devota al ben del paese. Quanto alla molta speranza che mettete nell'avere un buon sindaco, non posso che ripetere quel che vi dissi già, cioè che se alla piena soddisfazione che avete avuto nelle nomine dei nuovi consiglieri municipali si aggiungerà quella di una buona costituzione della Giunta, avrete ottenuto tutto quello che potevate desiderare. Imperciocchè se per un *buon sindaco* intendete di trovare a Venezia un uomo che vi secondi nel fare il bene con energia ed intelligenza pari alle vostre, temo che resterete deluso.

Tutto ciò che potete sperare è che vi si nomini un sindaco onesto, senza passioni di partito e che, conoscendo la propria insufficienza, si consigli con uomini onesti e capaci. Desidero però sinceramente di ingannarmi, e nessuno sarà più contento di me se il Governo sappia trovare un sindaco che risponda all'ideale che ve ne siete formato.

Ho letto il vostro VI parallelo con molto piacere e con grande profitto. Voi ne avete tratto argomento per dissertare molto opportunamente e dottamente sui progressi della marina a vapore in confronto a quella a vela, e sulla speciale influenza che tal progresso, aperto che sia l'istmo di Suez, avrà sulla navigazione del Mar Rosso. Le esortazioni e gli eccitamenti che fate ai negozianti ed agli armatori veneti sono giustissime; e Dio faccia che valgano a commuoverli ed a trarli dalla loro inerzia. Ma, perchè ciò si possa sperare, bisognerebbe che voi, Rappresentante del Governo, non foste il solo che predica. Bisognerebbe che predicassero anche alcune intelligenti e ben intenzionate persone del paese. Vedremo in questo rispetto se dalla nuova camera di commercio potrà ottenersi qualche cosa di meglio che non si ottenne dalla antecedente. Ma anche su ciò vi dico il vero che mi ha sconsigliato il sentire quel che vi diceva un negoziante veneto, cioè che « il trasporto da Malamocco a Venezia, come ora si fa, delle merci venute sopra navi che non possono entrare in porto, costava poco meno di quello dall'Inghilterra a Malamocco ». Non dubito che questa dichiarazione vi sia stata fatta da uno dei principali negozianti, se a lui avete ricorso. Ma codesto principale negoziante è certo che esagerava assai, e si mostrava perfettamente ignorante del vero stato delle cose.

quando diceva che i bastimenti mercantili non possono ora entrare in porto. Attualmente i bastimenti entrano in porto e percorrono tutto il canal porto fra le dighe sino agli Alberoni ed alla rada di Spignon trovando sempre la profondità di 8 metri e più.

E non è che dagli Alberoni a Venezia che il gran canale, che si sta approfondando, non è ancor giunto ad una corrispondente profondità e regolarità. Ma malgrado ciò quasi tutti i bastimenti mercantili possono pure andare a Venezia senza trasbordare a Spignon e solo aspettando l'alta marea, perchè pochi sono quelli che peschino più di 6 metri. Altronde codesto negoziante da voi consultato, che ha creduto dover deplofare lo stato attuale delle cose, pare che credesse anche che in altro tempo le cose andassero meglio e che non sapesse che prima della regolazione del porto non si poteva entrarvi se non che per una tortuosissima foce fra gli scanni che la ingombavano e che le impedivano di avere più di 5 metri di profondità, mentre ora si entra nel porto, come ho detto, e si percorre tutto il canale fra le dighe con m. 8 e più. Codesto bravo negoziante da voi consultato dimentica di più che se ora il canale da Malamocco a Venezia non ha ancora raggiunto la profondità e la regolarità di sezione a cui si sta lavorando, le cose erano in ben peggiore stato anteriormente, cioè prima che la riuscita perfetta che ebbe la regolazione del posto avesse fatto conoscere che la profondità ben minore di 6 metri, dapprima esistente, era affatto insufficiente e solo si tollerava appunto perchè una profondità maggiore era superflua finchè fosse durata la triste condizione dell'antica foce. Anche dalla relazione di Bixio, pur tanto favorevole a Venezia, si scorge che per le fallaci informazioni avute da Veneziani parla anche egli *delle difficoltà di entrare in porto*, confondendo quest'entrata, *diventata felicissima*, col bisogno che ancora rimane di approfondare il canale da Malamocco, e vogliam dire dalla rada di Spignon a Venezia. Ora, domando io: che cosa può sperarsi da negozianti che non hanno alcuna cognizione dello stato attuale delle cose e che deplozano questo stato ed i suoi effetti senza sapere quale fosse il vero stato antecedente delle cose tanto peggiore dell'attuale?

Vedo anche che, commosso dall'osservare che le grandi costruzioni navali che si stanno eseguendo sul litorale ligure sono, può dirsi, quasi tutte di bastimenti destinati alla vela, voi eccitate i costruttori a mutar sistema ed a dedicarsi alla costruzione di bastimenti destinati alla navigazione a vapore. Ma io temo che questo vostro eccitamento non darà frutto perchè gli armatori che impiegano i loro capitali non pensano ad altro che al maggior loro attuale profitto e punto non pensano a ciò che avverrà da qui a 15 e venti anni.

I bastimenti che essi fanno costruire in legno e per la navigazione a vela

non bisogna già credere che li facciano costruire per soddisfare ad un gran movimento commerciale del paese. Dio volesse che il movimento commerciale della Liguria avesse un corrispondente sviluppo!

Essi hanno o trovano i capitali necessari per costruire bastimenti dei quali sono già sicuri di avere o un noleggio con grandi profitti od una vendita vantaggiosissima in conseguenza di commissioni che vengono loro date da molte parti e specialmente dal Rio della Plata e dalle coste del Perù e da altri luoghi in America, dove, come sapete, tanto numerose sono le colonie italiane e specialmente liguri che vi si sono stabilite e che si arricchiscono col commercio. Verrà a poco a poco il tempo in cui gli armatori liguri avranno sicurezza di far migliore speculazione costruendo bastimenti destinati al vapore e quindi anche in ferro. Ma non parmi potersi sperare che essi mutino sistema finchè il buon mercato con cui possono costruire ottimi bastimenti in legno, destinati alla vela, assicura loro noli o vendite vantaggiosissime.

L'inconveniente della roccia trovata presso Suez mi era affatto ignoto, perchè non ricordo di averne trovato alcun cenno nel *Journal de l'Isthme*. Ma anch'io, che pur sapete quanto fossi restio a riconoscere la possibilità di condurre a perfetto termine l'apertura dell'Istmo da Suez fino a Porto Said nel tempo prefisso da Lesseps, non trovo che possa produrre poi troppo gravi conseguenze, oltre quelle di un ritardo, che, come voi annunciate, non potrà essere maggiore di alcuni mesi. Questo incidente però mi conferma nell'antico mio proposito che fosse poco prudente fissare così precisamente il mese e, dirò anzi, il giorno in cui la detta apertura ayrebbe avuto il suo pieno compimento, e meno conveniente ancora il non far conoscere tosto nel detto *Journal de l'Isthme* l'ostacolo incontrato. Così si dà campo ai nemici della grande opera di rinnovare i loro malaugurati pronostici che, per quanto siano destituiti di buona ragione, trovan pur sempre chi vi dà ascolto ed influiscono sinistramente sul favore che prestar dovrebbe fin d'ora il commercio allo sviluppo delle conseguenze della grande opera stessa.

Insieme a questa lettera particolare ve ne mando una ufficiale sul ponte che si vorrebbe costruire alla Giudecca in cemento Bergamasco.

Di codesto argomento, come vedrete, io non ebbi prima d'ora alcuna notizia. Non potevo adunque far altro che eccitare il Ministero a non ritardare più lungamente le sue deliberazioni.

Vi mando coi miei i cordiali saluti di mia sorella per voi e per la vostra famiglia, se essa è tornata a Venezia.

Vostro aff.mo Amico PALEOCAPA

CCXX

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

Venezia, il 10 Dicembre 1868.

Caro Sig. Gioia,

Non sò troppo dove pescarvi per mandarvi il mio VI Parallello. Ne spedirò uno a Parigi e uno in Egitto. L'uno e l'altro vi troverà e si tratta di pochi centesimi.

Una notizia grave venne a turbare la speranza di finirla bene con i capitali raccolti:

Quella della rocca trovata nel fondo del canale ma non a 8 metri. Or, come, mi son tosto chiesto, ha potuto avvenire su vasta scala?

Comprendo che i trovati potevano sfuggire alle sonde o fori praticati ma una grande estensione compatta come non si è scoperta prima? Otto metri di profondità parmi bastava un trivello di non grande complicazione a far fare assaggi a 20, 30 metri e non più; avesse durato un paio di mesi l'operazione era ben pagata dalla certezza del fondo qualunque vi fosse. Eccoci ora, dopo avere invitato l'Euròpa intera, al 1º Ottobre 69 a lottare con sì grave difficoltà pecuniaria. Comprendo benissimo che, potendosi attaccare per tutta la superficie, basta mandare minatori in quantità; ma se si fa saltare qualunque estensione che cosa costerà? Avremo i denari? Ora conviene fare buon viso a cattivo gioco e tener parola a qualunque costo; è un trionfo morale di più, ma torno a dire... i denari? Cosa costerà? 15 o 20 milioni? Ma ad ogni modo fatemi il favore a dirmi come sta la cosa senza veli di sorta che per me non valgono. Una cosa mi colpì ed è che l'ultimo numero del giornale dei due mari pone nella rubrica una *Chronique de l'isthme* e poi non si trova altro che la ripetizione che col 1º ottobre si aprirà il Canale.

Come mai al 1º dicembre non si fa menzione della rocca trovata certo in ottobre o novembre?

Questo silenzio mi fa sospettare che la cosa sia ben grave.

A rivederci dunque l'anno prossimo.

Di cuore vi saluto.

V/
L. TORELLI

CCXXI

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

[1868].

Mon cher ami,

Il est certain que l'Impératrice a manifesté le désir de venir assister à l'ouverture du Canal maritime en 1869. Quant à l'Empereur il ne me l'a pas dit, mais on prétend qu'il l'a dit à quelque personne de son entourage.

Votre photographie est placée dans le cadre des administrateurs et nous vous en remercions.

Mille amitiés des enfants. Mon grand fils Victor de Lesseps est maintenant attaché à l'ambassade de France à Madrid.

Tout à vous
FERD. DE LESSEPS

CCXXI. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

CCXXII

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA
Gabinetto

Venezia, 24-1-1869.

Caro Sig. Gioia,

Le mando il VII parallelo, ma sono pentito di aver trattato in modo burlesco il mio argomento tanto sono ora addolorato della morte di Paleocapa, il mio angelo tutelare per quanto intraprendevo a Venezia. Ma il parallelo fu scritto molto prima che morisse e letto all'Istituto.

Le mando con esso anche la menzione che ha fatto questa *Gazzetta di Venezia* di quel grand'uomo e vedrà dalla stessa come l'ultimo suo lavoro sia la

CCXXII. - Fondo Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

difesa di un mio progetto e quale lucidità si scorga ancora in quella sua ultima lettera.

Le verrà presentata una mia lettera dal Sig. ing. Marzorati, nipote del Senatore Beretta. È un bravo giovane e lo raccomando.

Tutto suo

L. TORELLI

CCXXIII

LUIGI TORELLI.

4 Febbraio 1869.



Questa lettera non è diretta a me, ma a suo nipote il Dott. Ganini.

Essa tratta però d'un mio progetto, quello di formare un approdo interno dalla città a piazza S. Marco comodo e sicuro in qualsiasi tempo, mentre quello della Piazzetta è talvolta perfino impraticabile.

A quello scopo aggiungeva un altro non meno utile: quello di liberar Piazza S. Marco dal fetore ch'escalava il Rio del Cavaletto strettissimo, con poca circolazione d'acqua e nel quale immettevansi molte fogne.

Il progetto venne combattuto con accanimento, ma anche difeso con eguale energia.

Fra i più caldi suoi partigiani e difensori fu il Paleocapa.

La lettera presente ne fa fede. Venne letta nel Consiglio Comunale (credo del 7 od 8 febbraio 69) ed il permesso di scavare il Bacino d'approdo a tutte spese della Società dell'aereazione delle Calli che io aveva fondato, venne accordato.

Questa lettera ha poi un'altra importanza che potrei chiamar dolorosa. È fra le ultime che scrisse.

Come vedesi dalla data, essa è del 4 febbraio. Ei morì il 13. Gli avesse la Provvidenza accordato qualche mese di più! Sarebbe bastato perchè andasse condotta a compimento con pieno successo anche quell'opera che a lui tanto premeva e in cui devo in parte a lui l'aver superata l'opposizione.

LUIGI TORELLI

CCXXIII. - Dall'Archivio Contessa C. Torelli Rolle, Torino. - Avvertenza premessa alla lettera seguente, diretta dal Paleocapa al nipote Dott. Ganini.

UNA DELLE ULTIME LETTERE DI PIETRO PALEOCAPA,

DIRETTA AL NIPOTE DOTT. GANINI,

SU PROBLEMI RELATIVI ALLA SISTEMAZIONE DEI CANALI DI VENEZIA.

Torino, 4 Febbraio 1869.

Carissimo Nipote,

Mentre io mi compiaceva di sentire che la bella opera del bacino d'approdo, che darebbe immediato accesso all'estremità occidentale delle Procuratie vecchie e quindi alla Piazza di S. Marco da quella parte, fosse assai bene avviata mercè la nota energia del vostro Prefetto, mi si disse poco fa da persone che ben potevano conoscere lo stato delle cose che sarebbe messa in dubbio la esecuzione del progetto relativo, perchè esso incontrava gravi obbiezioni. E più recentemente ancora ciò mi fu confermato da un ingegnere della Società dell'Alta Italia che fa parte del personale addetto ai lavori per lo stabilimento della Stazione marittima di S. Chiara. Non potei raccapazzarmi precisamente su codeste obbiezioni. Solo capii che una parte di esse dipendeva da riguardi di amministrazione economica, sui quali non potrei giudicare; come del pari non potrei dir nulla circa alcune modificazioni che si vorrebbero introdurre al progetto sostituendo alla calle del Salvadego quella dei Zorzi, della quale, a dir vero, io non conservo alcuna reminiscenza. Ma ciò che ha fermata di più la mia attenzione è stata un'obbiezione puramente tecnica, che, a quanto sentii, deriva dall'esser sorto il dubbio che, costrutto il bacino, senza che contemporaneamente ne sia eseguita la comunicazione col Rio della Luna, lungi dall'avversene vantaggio, se ne avrà danno, perchè vi saranno esalazioni mefistiche in maggior copia che ora non vi siano, e ciò della cagione della maggior massa di acqua stagnante. Questa obbiezione, a dir vero, mi pare destituita di ogni ragione, nè certo varrebbe a farmi mutare quel parere che esposi in una lettera indirizzata al Prefetto fin dal primo tempo in cui si discuteva questo argomento e che egli fece pubblicare, insieme alle sue prime proposte e ad un voto del Prof. Turazza, in un opuscolo che penso abbiate letto o che vi sarà assai facile procurarvi senza che io ve lo mandi. Sarebbe superfluo che io andassi qui ripetendo tutto ciò che nella lettera stessa ho detto. Ma desidererei che leggreste, per ciò che si riferisce all'attuale questione, quel che troverete alla pagina 39 dell'opuscolo stesso. Stimo solo opportuno sviluppare un po' più il parere che

allora diedi. Questo parere dice chiaramente che io sono intimamente persuaso che il bacino di per sè stesso, cioè anche prima che gli si dia comunicazione, mediante un condotto sotterraneo, col rio della Luna, recherà vantaggio non solo sulla bellissima opportunità di approdi che se ne otterrà in capo alle Procuratie Vecchie, ma si ancora nel rispetto igienico, procurando un alquanto maggior movimento nella marea che monta e discende per i bracci di Rio che al bacino stesso concorrono. È vero però che io dissi espressamente che questo vantaggio igienico non poteva per ora essere notevole, e che sarebbe stato invece assai grande quando fosse stato eseguito il condotto sotterraneo suddetto in quel modo che io divisava più facile e nel tempo stesso atto a procurargli la maggiore ampiezza possibile e la maggiore facilità di espurgarlo, quando ne fosse riconosciuto il bisogno. Infatti era vano sperare che tale espurgazione potesse ottenersi colla sola azione del reflusso, ancorchè si volesse ricorrere al mezzo costosissimo di una *chiusa di sbrutto*. Ma ben capite che altra cosa è dire che la semplice attuazione del bacino, anche senza il sussidio del condotto sotterraneo di sfogo, sarà di vantaggio ma non notevole, ed altra cosa il sostenere che sarà invece perniciosa. Questa opinione parmi che non si possa attribuire se non che a due evidentemente erronee supposizioni. La prima è che l'acqua del bacino abbia a riuscire stagnante, mentre come si riempie, esso si vuoterà fra l'altezza a cui arriva il flusso e la depressione a cui scende il reflusso, non diversamente da quanto avviene ed avverrà nei rami del Rio interno concorrenti al bacino. Ond'è appunto che io soggiunsi che ciò che il Municipio dovrà fare, se esso curi il bene di una delle più importanti parti della città, sarà di assoggettare i detti bracci di rio ad una espurgazione più che d'ordinario diligente. L'altra erronea supposizione consiste in ciò che, ammesso, come pare che si creda, che la putrefazione e le conseguenti nefitiche esalazioni dipendano dalla stagnazione dell'acqua, e quindi crescano col crescere della quantità d'acqua che si suppone stagnante, se ne deduca che gli inconvenienti funesti all'igiene aumenteranno da che il bacino raccoglierà appunto una quantità d'acqua maggiore. Il che è assolutamente falso, perchè, come ho dimostrato, stagnazione non vi è, poi perchè, così essendo, la corruzione dell'acqua e le nefitiche esalazioni dipendono dalla quantità di materie fecali e da altre immondizie e materie qualsiasi putrefacenti che si affondano nel bacino. E quindi, affinchè gli oppositori del bacino potessero sostenere il loro assunto, bisognerebbe che il bacino stesso ricevesse lo scarico di una quantità di latrine maggiore di quella che si scaricasse prima nei vicini rii. Il che non solo non è vero, ma è vero invece il contrario, dappoichè, colla demolizione di quelle miserabili

catapecchie che vanno man mano distruggendosi, si sopprimeranno, ne son certo, un numero notevole di latrine scaricantisi nei rii, e scemerà l'occasione ai miserabili abitatori delle catapecchie stesse di gettare nell'acqua materie che putrefanno. Si otterrà dunque un doppio vantaggio, primo cioè quello di avere minore quantità di materie che corrompono l'acqua; secondo, quello di fare che questa minore quantità di materie putrefacenti si diluisca in una maggiore quantità d'acqua. La quale, ripeto, sarà sì di molto lenta dall'alta alla bassa marea, ma sarà lungi dall'essere stagnante. Se il principio contrario valesse, ne verrebbe l'assurda conseguenza che quanto più grande fosse un bacino soggetto all'alta e bassa marea, ammesso che vi si scarichi la stessa quantità di materie putrefacenti, e, meglio ancora, ammesso che se ve ne scarichi meno, l'infezione a danno della igiene crescerebbe coll'ampliarsi del bacino. E avverrebbe perciò anche che i rii interni di Venezia, quanto più ampî fossero, dessero occasione a tanto maggior copia di effluvii nefitici, che non i rii più ristretti, quantunque la quantità di latrine che vi si scaricano fossé nei rii interni più ampî ugualmente e forse anche minore.

Ridotti dunque al vero gli effetti del bacino d'approdo, si fa chiaro che esso sarà sempre utile anche nel rispetto igienico. Senonchè l'utilità sarà poca prima che si eseguisca il condotto sotterraneo di comunicazione col Rio della Luna, e sarà grande quando codesto condotto sarà eseguito.

Il che, lungi dal dar motivo ad avversare il progetto, dovrebbe essere argomento per fare che il Municipio, non solo lo approvasse, ma lo incoraggiasse e lo sussidiasse, per mettere quanto più presto sia possibile la Società che lo ha proposto in misura di poter compiere la bell'opera, eseguendo anche il detto condotto.

Ora vedete, caro nipote, che la strana opposizione basata su tale argomento non può derivare se non da ciò, che chi la fa non abbia una giusta cognizione del regime a cui sono soggetti i bacini influenzati dalla marea e degli effetti di essa, perchè non vorrei credere che c'entrassero eziandio meschine passioni di parte.

Ho stimato opportuno sviluppare le mie idee in proposito, affinchè, se vi paiono giuste, possiate, come membro della Giunta, farle vedere, lungi però dal voler io far pressione sull'opinione vostra liberissima.

Addio

v/ affez.mo zio

PALEOCAPA

CCXXIV

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA
Gabinetto

Venezia, il 12 Febbraio 1869.

Caro Sig. Gioia,

Persone rispettabili di mia relazione che entrarono in una Società denominata *Compagnia per lo sviluppo delle relazioni internazionali di Commercio* sotto la Ditta Boffi e Ci. mi pregarono di una commendatizia per il Sig. Ing. Antonio Moruzzi che trovasi costì nell'istmo e fra le altre cose vorrebbe trovar modo di diffondere l'uso della calce idraulica bergamasca. Io non saprei a chi meglio raccomandarlo che a voi che avete tanta mano in pasta nel gran lavoro. Lo faccio poi tanto più volentieri perchè ho continue prove della potenza di quel cemento per lavori in acqua e dall'altro lato si è dallo sviluppo di quelle relazioni con l'Oriente che si può sperare il risorgimento di Venezia più che da ogni altra fonte.

Vogliate quindi accoglierlo, favòrirlo e coadiuvarlo e colla Società vi sarà grato anch'io.

Tutto v/ amico
L. TORELLI

CCXXIV. - Fondo Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CCXXV

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA
Gabinetto

Venezia, il 19 Marzo 1869.

Caro Sig. Gioia,

La grand'opera volge al suo fine. Io voglio fare il mio possibile per rendere fruttifera, per quanto è dato ai limitati mezzi di un privato.

CCXXV. - Fondo Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

Ora io ho fatto tradurre il MORESBY: *Sailing Direction for the Red sea*, quale appendice alla carta idrografica fatta riprodurre nel 1865, ma pubblicata solo lo scorso anno. A questa carta si aggiunge la costa del Mediterraneo presso Porto Saïd. Per fare lo stesso rapporto alla descrizione io pregai il sig. Laroche a mandarmi alcuni dati che scrissi in un mio « questionnaire » speditogli.

Benchè non provi vero bisogno di spiegare anche Ismaïlia, tuttavia, trattandosi di una città nuova, della piccola capitale dell'istmo, voglio menzionarla anch'essa e per questo ricorro alla di Lei gentilezza.

Ho steso le mie domande nell'annesso foglio, ma Ella aggiunga quanto crede possa essere utile.

La perdita di Paleocapa si fa sempre più sentire. Venezia ha proprio perduto il suo angelo tutelare, ma pazienza, ciò che più duole è vedere quanti pochi amici sonvi in quella povera Camera!!

Io spero vederla questo Ottobre.

Trasmetta i miei rispetti al Sig. Ing. Voisin.

Tutto suo
L. TORELLI

QUESTIONARIO DI L. TORELLI CIRCA LA CITTÀ DI ISMAÏLIA,

PER LA RIPRODUZIONE DELLA CARTA DEL MORESBY

DIMANDE RELATIVE A ISMAÏLIA.

1.

Sua longitudine e latitudine, tanto da Greenwich quanto da Parigi.

2.

Distanza precisa dal Canale a partire dal punto di congiunzione del Canal d'acqua dolce al Canale Marittimo.

3.

Larghezza del Canale Marittimo in quel punto.

» di quello d'acqua dolce.

» delle chiuse e conche e loro lunghezza. Distanza l'una dall'altra.

4.

Bacino a Ismailia per i bastimenti che provengono dal Canale. Sua vastità, sua profondità.

5.

Stabilimento che si intende fondare a Ismailia per comodo e uso della navigazione.

6.

Diritti di amaraggio e altro da pagarsi.

7.

Faro, segnali in acqua da stabilirsi colà per comodo della navigazione.

8.

Uffici della Compagnia, loro missione.

9.

Alberghi, Ospedali, condizioni di accettazione di estranei all'ospedale.

10.

Magazzini di privati per oggetti di navi e navigazione — combustibili.

11.

Altre nozioni in genere che possono interessare un commerciante e provvedimenti presi dalla Compagnia del Canale.

CCXXVI

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

En mer entre Alexandrie et Marseille à
bord du paquebot anglais Poonah.

27 Avril 1869.

Mon cher et excellent ami,

C'est dans mes voyages de mer, que je solde mon arriérés de correspondance avec mes amis; je suis très en retard avec vous, mais je vous dirai que jamais je n'ai eu autant de mouvement et d'occupation que pendant mon dernier séjour en Egypte. Enfin ce séjour a été fructueux, car j'ai terminé toutes les questions, qui étaient en suspens avec le gouvernement Egyptien, j'ai noué des rapports de fraternité avec le Vice Roi et je retourne à Paris avec les ressources suffisantes pour ajouter à notre capital de constructions lorsque il sera épuisé, une trentaine de millions qui, sans charger la compagnie d'aucune manière, nous mettront fort à l'aise pour commencer notre exploitation en attendant l'affluence des bâtiments devant transiter par le Canal et rémunérer largement les actionnaires.

Vous recevrez des détails peu de temps après mon arrivée à Paris.

J'ai déploré avec vous la perte de notre grand et précieux ami Paleocapa. C'est à vous, que nous avons dû son concours dans les études et l'exécution de notre entreprise. Je donnerai son nom au quai de Port Said qui est en construction de la grande jetée ouest.

Vous pouvez annoncer à Venise que sans aucun doute nos entrepreneurs livreront à la compagnie le 1^r octobre, le Canal praticable pour la grande navigation et que d'accord avec le Khédive d'Egypte la cérémonie de l'inauguration du passage aura lieu le 16 octobre.

La Compagnie de navigation Italienne nous amènera sans doute une députation de Venise. Les navires envoyés par le gouvernement, ou par les compagnies avec des visiteurs pour l'inauguration ne suivront aucun arrêt de passage dans le Canal.

Les bâtiments devront être réunis au plus tard à Port Said le 15 octobre.

Je vous enverrai d'ailleurs un programme plus détaillé lorsque le moment viendra de faire une publication à ce sujet. J'écris dès à présent à Menabrée en lui exprimant le désir de voir le Pavillon Royal Italien représenté dans la flotte des grandes Puissances.

Je recevrai avec grand plaisir de vos nouvelles à Paris et je vous renouvelle l'expression de mon affection sincère.

Votre bon ami
FERD. DE LESSEPS

Mon hommage à Madame et à Mademoiselle Torelli.

Mons fils et ma belle fille, qui sont avec moi à bord, se rappellent à votre excellent souvenir.

CCXXVII

BETTINO RICASOLI A LUIGI TORELLI.

Brolio, 19 Maggio 1869.

Mio caro amico,

Ho letto con molto piacere i cenni biografici sul compianto Paleocapa da te letti a codesto Istituto, e te ne ringrazio molto. È doloroso il contare i vuoti che si fanno intorno a noi di uomini di grande carattere e di mente trascendentale specialmente quando non vediamo chi ne possa onoratamente con pari utilità pigliarne il posto. Nè caratteri, nè ingegni abbondano in Italia e all'incontro la pretensione e la corruttela sono diffuse tanto che ammorbano la vita politica al segno di doverne fuggire come da un cadavere in putrefazione.

Il Canale di Suez avrà perfino la visita di onore dell'Imperatrice de' Francesi. Nessun onore, e premio così degno si prepara all'egregio Lesseps quanto sarà quello di poter dire: io schiusi le porte di un avvenire immenso alla Civiltà, e alla fratellanza umana, e non di quella fratellanza dei mestatori politici, ma sì di quella segnata dal Creatore nello svolgimento morale dell'umanità.

Salutami tanto la famiglia tua e abbimi sempre tuo e di cuore

aff.mo amico RICASOLI

CCXXVIII

QUINTINO SELLA A EDOARDO GIOIA.

CAMERA DEI DEPUTATI

Firenze, 19 Giugno 1869.

Caro Gioia,

Son lieto di avere occasione di farmi vivo alla sua memoria, e per sovraggiunta in una bella circostanza.

Le presento con questa mia il C.^{re} Pellegrini e la gentilissima sua consorte. Egli è Ingegnere: dopo fatti gli studi a Torino assunse la direzione delle miniere di Monteponi in Sardegna. Qui fece mirabilia. Di una miniera poco meno che in perdita fece una miniera che era contata fra le prime d'Europa. Ella nacque in Egitto di genitori Italiani.

Come vede i miei raccomandati non hanno aspettato il taglio dell'Istmo per congiungere l'Egitto all'Italia. Non spendo quindi altre parole per pregarla di ogni cortesia che le sia possibile verso di loro, tanto più che essendo stato di recente loro ospite in Sardegna, so per esperienza come basti pochissimo tempo per sentirsi trascinati dalla più viva simpatia per così eletta coppia. Non posso chiudere la lettera senza dirle che invidio i miei raccomandati i quali avranno occasione di vedere così stupende cose e di esprimere a Lei il sentimento che prova ogni italiano per chi seppe rappresentare così degnamente l'Italia in circostanza veramente memoranda.

Con ogni considerazione ed affetto

Suo aff.mo
Q.^o SELLA

P. S. - Le manda i suoi migliori saluti il Ponzi che ricorda le mille ed una cortesie che fece a Lui e alla nipote.

CCXXVIII. - Fondo Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CCXXIX

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

Ismaïlia, 12-VIII-1869.

Caro Sig. Gioia,

Ieri sera sperava vederla da Lesseps, salutarla e ringraziarla di tante gen-

CCXXIX. - Fondo Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

tilezze. Aspettai fino alle 10 1/2 e poi pensai che Ella poteva già essere a El Guisr.

Faccio dunque per scritto quanto non potei fare a voce.

La prego consegnare le annesse 60 lire al fotografista mandandomi ad Alessandria la veduta.

Ho lasciato dal Sig. Voiser i rasoi ed un frustino che Le appartengono.

Di nuovo

Tutto suo
L. TORELLI

CCXXX

PINI BEY A LUIGI TORELLI.

Alessandria, 19 Agosto 1869.

Eccellenza,

Col passato postale del 5 che fu il primo a partire dopo il mio arrivo, ebbi l'onore di scrivere a V. E. e le mandai sotto banda al di Lei indirizzo un Libro contenente i firmani e Statuti della Compagnia Aziziah. Dall'ossequiata sua del 10 da Firenze vedo ch'Ella non aveva ricevuta nè la mia lettera nè lo Statuto.

Si verificò poi che S. A. R. il Vice Rè imbarcossi il 13 a Tolone ma non per qui, ma per Costantinopoli ove dev'esser giunto ieri. Così non lo avremo qui che fra due settimane e siccome i Membri del Consiglio d'Ammin.^e dell'Aziziah parte son con Lui, parte ancora a Parigi, e senza la loro presenza non possono i pochi che son qui prendere nessuna determinazione valida così col passato Piroscavo Italiano scrissi a S. E. il Sig. Lindon Sindaco (?) e al Presidente della Camera di Commercio perchè venisse accordata proroga di un mese perchè il Presidente possa dare la ratifica. È necessaria inoltre la presenza del Vice Rè perchè in ogni modo alla ratifica dovrà precedere l'Atto tra Governo Egiziano e Aziziah per la parte di sōvenzione a darsi, e di più per far tacere con la presenza sovrana i tanti maneggi che si fanno anche qui per persuadere gli interessati ad impedire che la ratifica sia data.

E questi maneggi vengono accettati, da quanto mi vien assicurato, giusto da quelli che dovrebbero assistere invece che contrariare. Ho letto con interesse quello che l'E. V. mi scrisse relativo all'acquisto che dovrebbe fare

l'Aziziah del materiale e dei diritti dell'Adriatico Orientale verso il nostro Governo. Io sono della medesima di Lei opinione ed ebbi l'onore di dirlo a V. E. in Venezia, ma come cosa da trattarsi quando la linea progettata sia in attività e l'Adriatico Orientale abbia visto coi fatti l'imminente sua rovina. Ora queste nostre fatiche sono ancora d'esito incerto per l'imprevista assenza di S. A. R. che lascia tempo agli intriganti di preparare qui e là dove si trova un'opinione contraria. Io non dispero di convincerlo della convenienza anche per l'Egitto di accettare ed eseguire in sostanza quello che mi fu ordinato di fare, ma per trattare coll'Adriatico Orientale bisogna che vediamo prima i cinque Vaporì Egiziani in movimento fra Venezia e Alessandria. Allora Ella troverà in me un cooperatore diligente per arrivare al doppio scopo di liberare il Governo Italiano dai disturbi che gli vuol dare l'Adriatico Orientale, e per rendere più sicura la linea di Navigazione Egiziana coll'esser sovvenuta anche dal Governo Italiano, e assolte le Provincie Venete in parte o in totalità dall'aggravio che sopportano. È mio dovere di non lasciarla ignorare che quando ero a Venezia mi furono fatte delle proposizioni in quel senso da persona incaricata dal Sig. Brigante Bellini (non son certo dell'ortografia del nome) direttore di quella Compagnia ed erano molto più miti le sue pretesioni di quanto V. E. posa in cifre approssimative. Risposi allora che non potevo entrare in trattative sino a che non fosse stabilita definitivamente la linea di navigazione Egiziana, e semprechè la Direzione di questa trovasse la sua convenienza di assumere quella cessione. L'avverto perchè se queste circostanze si verificassero e quella persona riproducesse l'offerta, io dovrei pregare V. E. di permettere che quel tal si ponesse a disposizione di V. E. per coöperare e non essere frustrato di un qualche compenso al quale aspirava. L'individuo è il Sig. D.re Lattis Aronne di Venezia, agente intimo e influente del sullodato Sig. Brigante Bellini. Ella faccia uso con discrezione di questa confidenza.

Prego l'Eccellenza Vostra a continuarmi la sua benevolenza e gradire l'omaggio della mia devozione ed ossequio.

Obb.mo Servitore
PINI-BEY

A Sua Eccellenza
Il Sig. Com.re L. TORELLI
Senatore del Regno
Prefetto della Provincia di Venezia
VENEZIA



VEDUTA DEL CANALE DI SUEZ.

Da fotografia colorata ad acquarello, eseguita nel 1870 per commissione di G. Rivoltella di Trieste,
membro della Compagnia Internazionale.

CCXXXI

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA

Gabinetto

Venezia, 10 Settembre 1869;

Caro Gioia,

È il caso di fare dei *calambours* col vostro nome. Che gioia davvero deve essere quella di avere preso molta parte in quest'ora gravissima dell'opera comune!

Venga o non venga l'Imperatrice il 17 novembre, sarà un gran giorno.
Io sono deciso a venire, se ostacolo insuperabile non mi attraversa.

Vi mando il mio IX Parallello. Sono forse il più costante amico che vi abbia in Italia e il più fermo nella fede dello stesso Paleocapa. Ma quanto godrei di più se ancor vivesse quell'uomo di genio, pratico, grandissimo! Ma così Dio volle — pazienza! A rivederci.

aff.º Vostro
L. TORELLI

CCXXXI. - Fondo Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CCXXXII

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

PREFETTO DI VENEZIA

Gabinetto

Venezia, 2 Ottobre 1869.

Caro Gioia,

Ebbi la vostra del 24 settembre e tosto vi rispondo. Tre grandi lavori si fanno ora a Venezia.

Lo scavo dei Canali decretato nell'agosto 1867 e cominciato in luglio 1869, lavoro appaltato ed in corso benchè cammini lento.

CCXXXII. - Fondo Ing. Edoardo Gioia, proprietà Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

La stazione Marina, decretata lo scorso anno, in lavoro cominciato ed appaltato.

I lavori entro l'Arsenale cominciati un mese fa e sotto la direzione del genio marittimo.

Da questa breve esposizione voi già vedete quanto possa essere possibile un impiego a Venezia.

I due primi lavori sono in mano ad appaltatori e già tutto vi è organizzato da tempo:

Il terzo è in mano al Militare che per tutto l'oro del mondo non lascerebbe entrar nessun a prendervi parte.

Pur troppo una stoltissima disposizione che divise il Genio del Governo dal Genio della provincia distrusse il corpo intero, poichè non è più possibile una carriera, essendo anche il primo ridotto a proporzioni meschinissime. Ma l'Italia ha tanto bisogno di prosciugamenti che io credo che dovrà finire a creare o lasciar creare dall'industria privata un corpo che intraprenda su larga scala bonificazioni.

Quello così sarebbe il vostro campo di operazione. Farvi voi iniziatore col prestigio del nome e della cooperazione al Gran Canale.

Noi ne parleremo nel mese venturo, essendo probabile che si venga così all'apertura del Canale.

Addio frattanto.

Vostro aff.
L. TORELLI

CCXXXIII

EMILIA PERUZZI A EDOARDO GIOIA.

Di Villa Dirigo - Firenze.
16 Ottobre 1869.

Posso dirle oggi — Sì, ci vedremo e si figuri se lo dico con gioia. Le ho scritto pochi giorni fa e un po' incerta. Ora tutto è cambiato.

Non lo dica a nessuno per ora ma pare che Ubaldino farà parte della Commissione mandata dal governo e invitata dal Vice-Re d'Egitto. Questo taglia ogni scrupolo politico perchè la sua assenza diventa legittima e nessuno vi può muoverne lamento.

Crede lei che il Vice-Re darà anche la casa a queste persone da lui invitate? Credo che la Commissione si comporrà di 25 o 30 persone. Sarà facile a lei sapere dal De Martino ad Alessandria quando dovrà arrivare il bastimento che porterà la Commissione Italiana. S'informi anche se il Vice-Re d'Egitto farà fare ai suoi ospiti un viaggio sul Nilo. Mi faccia un piccolo itinerario volendo andare al Cairo, alle Piramidi e a Gerusalemme. Vedo che il P.pe Amedeo ha fatto molto presto. Quando saremo arrivati — e il mare ci sia benigno! — avrò un gran piacere di vederla ma chi sa se ella potrà disporre di sé in quei giorni?

Martin sta bene, va accomodando i suoi affari e dice che sarà libero di venire a vederci nel Maggio. I Maggiorani sono a Badicroce. Per lei in Egitto deve esserci un da fare febbrale. Ricevè i libri che le mandai? Mi risponda alle domande che le feci. Il vestiario da portarsi crede lei che dovrà essere come da noi in Autunno? Mi dia tutti i consigli che crede utili per me e per Ubaldino. Risponda subito perchè non v'è ormai più tempo da perdere. Se il Vice-Re avrà preparato l'alloggio ai suoi invitati credo non si potrà rifiutare e poi anche per non separarsi dagli altri, ma in caso contrario la sua ospitalità ci sarà carina.

Ad ogni modo non lasceremo l'Egitto senza vedere il suo nido. Questa lettera partirà da Firenze domani Domenica. Sarà Venerdì o Sabato nelle sue mani. Risponda, risponda, desidero sapere tutto, tutto quello che Ella crede utile dirmi prima della partenza.

Dunque a rivederci! oh che piacere.

EMILIA P.

CCXXXIV

MENABREA ALL'ING. EDOARDO GIOIA.

21 Octobre 1869.

Mon cher chevalier,

Je prends la liberté de remettre cette lettre d'introduction auprès de vous à un de mes compatriotes Mr. Goybet Conseiller de préfecture à Chambéry qui se rend en Egypte pour assister à l'ouverture du *Canal de Suez* dont vous

pouvez dire: *Cuius pars magna fui.* Je pense que vous voudrez bien procurer à Mr. Goybet les directions et les facilitations nécessaires pour qu'il puisse aisément apprécier votre grande oeuvre.

Je vous remercie d'avance de ce que vous ferez pour lui et vous prie en même temps de croire aux sentiments les plus affectueux de votre dévoué ami

MENABREA

*A Mr. le Chevalier GIOIA ingénieur en chef du Canal de Suez
section d'Ismailia.*

CCXXXV

EMILIA PERUZZI A EDOARDO GIOIA.

Domenica, 31 Ottobre 1869.

Ricevo la sua del 20 ed ella avrà invece ricevuto l'altra mia in cui le dico che siamo invitati dal Kedive. Ora per di più le annunzio che a Dio piacendo partiremo il 10 da Brindisi con un bellissimo vapore della Società Peirano.

Suppongo che arriveremo il Sabato 13. Andremo subito dal Console De Martino e credo che egli ci dirà dove dovremo stare e cosa dovremo fare. Fò assegnamento di trovare dal De Martino una lettera sua che mi dica dove ci vedremo. Il Bonghi sarà con noi e non so se altri membri della Commissione si troveranno sul medesimo vapore.

Questa lettera caro Gioia mi precederà di pochi giorni. A lei non dico oggi di più perchè mi figuro che dobbiate essere oppressi dalle cose da fare. Se vede il De Martino o se gli scrive lo saluti a nome nostro e gli dica che arriveremo col vapore del Peirano che parte il 10 da Brindisi e va direttamente ad Alessandria anzi le unisco una parola.

Sono piena di gioia alla idea di assistere all'inaugurazione di un lavoro mondiale e in cui ella ebbe tanta parte.

A presto. Mille cose da Ubaldino.

EMILIA P.

CCXXXVI

LUIGI TORELLI A EDOARDO GIOIA.

MINISTERO D'AGRICOLTURA
INDUSTRIA E COMMERCIO
Gabinetto Particolare

Florence, le 1^{er} Novembre 1869.

Très honoré Monsieur,

Monsieur le Président De Lesseps m'ayant fait connaître les services que vous avez rendu en plusieurs occasions au Gouvernement Italien, je me suis fait un plaisir de présenter à S. M. la proposition de bien vouloir vous exprimer sa haute satisfaction; et j'ai l'honneur de vous participer qu'il vous a nommé Chevalier Officiel de l'ordre des Saints Maurice et Lazare.

Je joins-ici le Diplôme.

Agréez mes hommages.

Le Ministre
TORELLI

Monsieur EDOUARD GIOIA.

CCXXXVI. - Fondo Edoardo Gioia, proprietà del Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

CCXXXVII

IL MINISTRO MENABREA ALL'ING. EDOARDO GIOIA.

S.t Rossore, 8 Novembre 1869.

Mon cher chevalier,

J'ai conservé jusqu'à ces derniers jours l'espoir de pouvoir profiter de votre gracieuse invitation pour me rendre à l'inauguration du Canal de Suez, oeuvre immense à laquelle vous avez attaché votre nom d'une manière glorieuse; mais une foule d'événements m'empêchent de réaliser ce rêve, ce désir de mon imagination, et me privent du plaisir d'aller vous serrer la main sur le théâtre de vos travaux. Maintenant je me trouve depuis deux jours à St. Rossore où j'ai dû venir à cause de la grave maladie que le Roi y a prise.

Grâce à Dieu S. M. n'est pas en danger et nous espérons que bientôt Elle sera remise. Mais nous avons eu de grandes appréhensions.

Demain probablement je devrais partir pour Naples pour assister aux Coupes de la Princesse Margherite; enfin nous avons l'ouverture du Parlement le 18 courant. Comme vous le voyez, je suis pris de tous côtés; il n'y a pas moyen de songer à l'isthme de Suez. Mais je ne renonce pas pour cela à vous y faire une visite un peu plus tard; car votre oeuvre n'est pas encore achevée entièrement, ainsi votre présence y sera encore nécessaire pour quelque temps. Veuillez en attendant offrir mes félicitations à Mr. Lesseps qui, dit-on accomplit en ce moment une autre oeuvre très agréable, je veux dire son mariage avec une jeune et belle personne.

J'ai pris la liberté de donner une lettre d'introduction auprès de vous à un de mes compatriotes: Mr. Goybet Conseiller de Préfecture de Chambéry. C'est un homme jeune encore, très instruit qui entreprend en ce moment le voyage de l'Egypte et de la Syrie. Je vous remercie d'avance de l'accueil que vous lui ferez.

Agréez, Mon cher Chevalier l'expression des sentiments les plus affectueux de votre dévoué ami.

MENABREA

CCXXXVIII

UBALDINO PERUZZI A EDOARDO GIOIA.

Cairo, Hôtel d'Orient.
24 Novembre 1869.

Caro Gioia,

Siamo privi di vostre lettere e non abbiamo più veduto il Mario il quale ci lasciò una carta da visita senza metterci l'indirizzo per cui non potremo andarlo a cercare.

Come vi scrisse Emilia, (¹) che potremo aver il piacere di avervi a Compagno di viaggio dell'Alto Egitto ma non sappiamo il giorno della partenza e lo sapremo soltanto ad Alessandria venerdì 26.

Se potremo partire il 28 vi telegrafferemo di là perchè sarete il 27 qui dove noi arriveremo quel giorno. Se invece la partenza fosse al dilà del 29, vi telegrafferemo e verremo il 27 a El Guisr o a Ivez da Alessandria per veder il Mar Rosso ed i lavori..

CCXXXVIII. - Archivio del Gr. Uff. Avv. Benedetto Scelsi.

(¹) parola indecifrabile.

Vogliate telegrafare al Consolato d'Italia di Alessandria se ciò sarebbe possibile, se noi dovremmo venire ad Ismailia ed El Guisr o andar direttamente a Suez.

Addio, saluti affettuosissimi

UBALDINO PERUZZI

CCXXXIX

UBALDINO PERUZZI A EDOARDO GIOIA.

Cairo, li 24 Dicembre 1869.

A. C.

Il nostro viaggio nell'alto Egitto s'è compiuto con immensa nostra soddisfazione ed è soltanto durato un po' più del solito, nè si è mai potuto conoscere con precisione il programma atteso il gran numero di viaggiatori e le difficoltà di metterli tutti d'accordo. Questa incertezza ci ha impedito di far per tempo i nostri progetti e di scriverci da Madeh come avevamo divisato.

Vi telegrafammo per altro da Ben-Soulf ossia telegrafammo al Cairo perchè vi fosse telegrafato; ma pare che il nostro telegramma non arrivasse ad essere intellegibile. Quindi ieri vi telegrafai ad Ismailia per El Guisr che (ove avessimo una vostra risposta che aspettavamo al Cairo tutto domani) saremmo partiti per la nota gita al Suez ed ai Lavori Domenica mattina. Non vedo però vostra risposta e temo che il telegramma non vi sia giunto. Laonde vi prego di farmi sapere domani per telegrafo se potremmo far la gita Domenica, se dobbiamo fermarci a Ismailia o proseguire per Suez e se possiamo vedere le draghe in attività. Se preferite che venissimo Lunedì pure lo potremmo, ma non posso decidermi se prima non ho una risposta da Alessandria intorno alla possibilità di partire per l'Europa il 29 o il 30. Dunque riassumendo:

1º. Aspetto domani un vostro telegramma che mi dica se possiamo vedere i lavori e fare la gita Domenica o Lunedì.

2º. Nel caso che ciò vi sia indifferente vi telegraferò se verremo Domenica o Lunedì, beninteso dopo avuto il vostro telegramma.

Termino augurandovi un buon viaggio anche a nome di Emilia la quale spera che quello venturo sarà da voi fatto alla nostra Nocera amichevole come avvenne nel 1866 e col farci noto che Menabrea mi fece scrivere che, almeno

rispetto a voi, avanti di lasciar il Ministero, avrebbe fatto quello che gli chiedevo. Speriamo che così sia, e frattanto salutandovi cordialmente ho il piacere di confermarmi.

Vostro aff.mo
UBALDINO PERUZZI

P. S. - Riapro la lettera perchè ricevo dal Console il vostro telegramma e vi ringrazio. Lascio a voi la scelta del modo di far la gita a me premendo:
1º. Di far là gita in 3 giorni compreso quello del ritorno al Cairo o Alessandria.
2º. Di veder i Lavori, le draghe all'opera. 3º. Di stare a Suez quante più ore di giorno sia possibile. Non potrò sapere a che orario potremo venire Domenica o Lunedì, vi scriverò o telegraferò domani. Se domani sera non avete telegramma mio, verrò Domenica col treno che parte dal Cairo alle $7\frac{1}{2}$ di sera.

CCXL

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ
Administration
Boulevard Haussmann, 54 bis
Rue Clary
Secrétariat Général

Paris, le 12 Janvier 1872.

Monsieur l'Administrateur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Conseil se réunira le Mardi 20 Février prochain, à deux heures, au Siège de la Compagnie, rue Clary N. 9 à Paris.

La délibération aura pour objet les Procès verbaux et les conclusions de la Commission instituée pour l'examen de la question du Tonnage. Le Conseil aura à prendre sur ce sujet une décision qui sera présentée ensuite à l'Assemblée générale des actionnaires.

D'ici à quelques jours toutes les pièces de l'enquête seront déposées au

Secrétariat de la Compagnie où chacun des Administrateurs pourra en prendre connaissance.

Dans le cas où Vous ne pourriez pas vous rendre à la réunion, et où vous jugeriez à propos de m'envoyer votre avis au sujet de la modification de l'application de la tonne de capacité sur laquelle nous percevons le droit de 10 frs., je le communiquerai au Conseil.

Veuillez agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments les plus dévoués.

Le président
FERD. DE LESSEPS

*Monsieur L. TORELLI Sénateur
du Royaume d'Italie*

CCXLI

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration
Boulevard Haussmann, 54 bis
Rue Clary

Secrétariat Général
N° 12632

Paris, le 14 Mars 1872.

Monsieur et Cher Collègue,

J'ai l'honneur de vous annoncer que le Conseil d'Administration, dans sa séance du 9 de ce mois, vous a nommé Vice-Président.

Le Conseil a profité avec empressement de l'occasion qui lui était donnée de reconnaître votre sympathie constante pour l'Entreprise et les services éminents que vous lui avez rendus en maintes circonstances.

Je suis personnellement heureux de cette résolution du Conseil, car j'ai eu souvent l'occasion d'apprécier toute la valeur de vos conseils et la Compagnie a toujours trouvé en vous un défenseur aussi sympathique que soucieux des intérêts communs.

Veuillez agréer, Monsieur et Cher Collègue, l'assurance de mes sentiments affectueux et dévoués.

Le Président
FERD. DE LESSEPS

CCXLII

(*Da una relazione ms. nell'archivio privato TORELLI in Tirano*).

IL CANALE DI SUEZ.

PARTE PRESA DAL SOTTOSCRITTO NELL'ATTUAZIONE DI QUELLA
GRAND' OPERA.

LUIGI TORELLI.

Tirano, Agosto 1873.

L'idea d'una comunicazione diretta fra il Mar Rosso ed il Mediterraneo speita ai tempi moderni. Gli antichi effettuarono quattro volte l'indiretta, ossia quella per mezzo del Nilo; opponevasi alla diretta la falsa credenza che il Mar Rosso fosse più alto del Mediterraneo. Napoleone Iº nella sua famosa spedizione d'Egitto del 1798 condusse fra gli altri dotti l'Ingegnere Lepère, che incaricò d'eseguire una livellazione fra i due mari. Per strana combinazione ei ripetè l'antico errore, essendo risultato il Mar Rosso di circa 10 metri più alto del Mediterraneo. Sino al 1835 non si parlò più di comunicazione fra que' mari, quando, essendosi in quel giorno fatto passare pel Mar Rosso e deserto di Suez la famosa valigia delle Indie, rinacque l'idea nello scopo d'abbreviare il viaggio e gli Inglesi furono i primi che con ripetute livellazioni constatarono il perfetto livello; nulla però s'intravvide fino al 1854. In quell'anno il sig. Ferdinando de Lesseps che tempo prima, essendo console della Francia in Egitto, aveva studiato la questione d'una comunicazione diretta, ottenne dal Vice Re Said Pascià la concessione di scavar un canale diretto fra i due mari largo 100 M. profondo 8, coll'obbligo inoltre di scavar un canale fra il Nilo e Suez a traverso del deserto per condurvi acqua dolce, della larghezza media di 25 M. per $2\frac{1}{2}$ di profondità. In corrispettivo gli accordò l'opera di 25.000 lavoratori egiziani (Fellahs) finchè durassero i lavori, una zona di terreno lungo il canal marittimo e 60.000 ettari di deserto percorso dal canale d'acqua dolce. Quell'atto di concessione porta la data del 30 9bre 1854 e fu il primo atto ufficiale che fece

conoscere al mondo che la questione della comunicazione fra i due mari entrava nel periodo dell'attuazione. Si valutò la spesa in 200 milioni di franchi; una società per azioni di L. 500 e quindi un numero di 400.000 doveva eseguirla, giudicandosi occorrere cinque o sei anni di tempo.

Benchè allora fervesse la guerra di Crimea, che attirava l'universale attenzione, non pertanto si grande apparvè l'impresa che dapprima non riscosse che applausi; ma in breve la stampa inglese sorse a combattere il progetto dal lato tecnico ed economico; anima dell'opposizione era il primo Ministro Lord Palmerston. Lesseps, ché vide il pericolo di tanta opposizione, nominò una commissione internazionale di uomini eminenti perchè esaminasse e si pronunciasse sul progetto. Due Italiani si contarono in quella: l'Ingegner Negrelli Ing. Capo al servizio dell'Austria nel Veneto, uomo di molto merito e l'illustre Paleocapa, allora Ministro de' Lavori Pubblici nello stato Sardo.

La commissione dopo maturo esame pubblicò un particolareggiato rapporto favorevolissimo al progetto, verso la fine del 1855.

In quello stesso anno, essendo venuto Lesseps a Torino, feci la sua conoscenza presso Paleocapa, che mi presentò a lui come l'amico il più risoluto del suo progetto; con simile disposizione non fu difficile stringere amicizia.

Io lo accompagnai a Genova dove s'imbarcava per Messina e quindi Alessandria d'Egitto; ei mi pose al corrente delle condizioni o stato della questione d'allora soprattutto in rapporto all'opposizione; io promisi coadiuvarlo ed in Italia avrei contribuito io pure a sostenere la lotta in favore del Canale.

Non vi ha città d'importanza in Europa nella quale non vi fosse qualche organo agli stipendi di Palmerston; antesignano a tutti era il famoso *Times* di Londra; non pertanto faceva cammino anche l'opinione favorevole. Molti corpi scientifici presero a difendere l'opera e va segnalato fra questi l'Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti. Nel 1858 Lesseps credette poter tentare la formazione della società.

Palmerston, vedendo crescere ogni giorno la possibilità della riuscita, si rivolse al Sultano perchè negasse il firmano d'approvazione della concessione fatta dal V. Re d'Egitto. Sino a quel punto il Sultano non volle arrivare, ma la tenne sospesa, il che durando indefinitamente sarebbe tornato allo stesso risultato. Fu un momento difficile per le sorti del futuro canale.

Lesseps interpellò Paleocapa, che consigliò d'andare avanti risolutamente dacchè l'Inghilterra non avrebbe fatta la guerra, tanto più che nello stesso parlamento inglese eravi un partito capitanato da Gladstone, che condannava non solo apertamente, ma con energia la condotta del primo Ministro. Io ch'era in

frequente carteggio con Lesseps, appoggiava l'opinione di Paleocapa; in realtà ve n'era al di là del bisogno, perchè egli era il più persuaso.

Fu deciso che nell' 8bre di detto anno s'aprissero in tutte le capitali le sottoscrizioni. Per la prima volta in mia vita accettai rapporto all'Italia io stesso tale incarico, che in realtà si limitò al Piemonte, Regno Lombardo Veneto e Toscana. I governi degli altri stati o negarono come Napoli di permettere la sottoscrizione, o non risposero. A Torino la Camera di Commercio pose a mia disposizione un locale ove stabilì il mio ufficio-passeggiero. In Italia vennero sottoscritte 1600 azioni; quando si considerano le condizioni d'allora, come le menti fossero già preoccupate dalla guerra possibile coll'Austria, può dirsi che fu risultato felice e la prova la somministraron gli altri paesi. Nel ricco Belgio, che non temeva guerre, si sottoscrissero 350 azioni, tanta era la persuasione che l'impresa doveva soccombere avanti l'opposizione inglese; ma altrettanto grande fu invece l'entusiasmo in Francia e valse a favore l'averne fatto una questione di nazionalità.

Nullameno di 107 milioni vennero sottoscritti in Francia. Tutti gli altri paesi uniti, compresa l'America, sottoscrissero per 23 milioni; rimanevano ancora 70 milioni che vennero assunti dal V. Re d'Egitto.

Nel 10bre 1858 ebbe luogo la prima riunione de' azionisti a Parigi per costituire la società e quindi la Direzione e venni chiamato a farne parte. A metà 10bre mi recai colà, vi rimasi circa un mese e presi parte ai primi lavori d'impianto.

Ritornato in Piemonte, tutto risuonava d'armi e per allora più non mi occupai del Canale sino alla fine della guerra.

Lesseps diede solenne principio ai lavori il 25 aprile 1859 a Porto Said allora deserta spiaggia, ma il luogo scelto dalla commissione, per essere alla testa del Canale sul Mediterraneo e venne battezzato col nome del Vicerè.

Palmerston, lungi dal darsi vinto, suscitò un'infinità di piccoli ostacoli, valendosi ora d'un ministro a Costantinopoli ora d'un altro al Cairo, ma Lesseps trovò modo di superare tutto e, benchè non piccolo danno derivasse alla società da quell'incessante guerra, non pertanto tutto procedeva abbastanza bene, fino al 1863. In detto anno morì fatalmente il V. Re Said Pascià e gli successe l'attuale Ismail Pascià. Ne approfittò tosto Palmerston onde osteggiare l'impresa, ma il V. Re mantenne invece lealmente i patti. Allora l'instancabile nemico si rivolse di nuovo al Sultano ed ottenne che abolisse il lavoro obbligatorio in tutto l'impero, quindi anche in Egitto. Con che si sottrassero i 25.000 lavoratori, ma Lesseps reclamò indennità avendo egli dal conto suo già ultimato il Canale d'acqua dolce, una delle opere imposte a beneficio dell'Egitto. Il V. Re

riconobbe giusta la dimanda e rimise il tutto all'arbitrato di Napoleone III; avendo mostrato desiderio di ricuperare i 60.000 ettari, Napoleone comprese tutto in un lodo ben motivato, che porta la data del 6 luglio 1864, che fece elevare la somma fra indennità e riscatto ad 80 milioni di franchi.

Gridarono i giornali inglesi all'eccesso, ma il fatto provò che fu lungi dal bastare. I lavoratori egiziani costavano 70 centesimi al giorno tutto compreso; quelli venuti d'Europa e poi gli stessi indigeni liberi costavano 4 o 5 frs. Nè bastarono, ma si dovettero costruire enormi macchine escavatrici, che riescirono a meraviglia, ma costarono dalle 600.000 alle 750.000 lire cadauna e se ne costruirono 50. Fu un trionfo della macchina e del canale, ma pagato caro.

Era chiaro che i 200 milioni preventivati non bastavano. Nel 1864 dopo i fatti di Torino, avendomi S. M. chiamato a far parte del Gabinetto La Marmora quale Ministro dell'Agricoltura e Commercio, pensai ad agevolare agli Italiani il viaggio del Mar Rosso quando sarebbe stato aperto il Canale. Non essendovi che carte inglesi con misure e spiegazioni inglesi, scelsi la migliore, quella del Moresby, la feci riprodurre coll'aggiunta del Canale di Suez e con misure metriche e spiegazioni italiane. Riesci lavoro esatto come mi assicurò il commodoro inglese Lynch, che la confrontò coll'originale e più tardi (1871) il generale de Vecchi, che percorse con essa il Mar Rosso incaricato d'una missione governativa.

Nel 1867, essendomi ritirato a vita privata, risolsi visitare i lavori del Canale e recandomi in Egitto nel gennaio lo percorsi minutamente accompagnato da Ingegneri e riportai la convinzione che sarebbe stato ultimato nel 1870. Dominando sempre molti dubbi sulla sua riuscita io risolsi pubblicare periodicamente per trimestri un parallelo fra il progresso dei lavori del Canale e quelli del Traforo del Cenisio, opera colossale, tutta dovuta al genio italiano e sorta contemporaneamente. Benchè fossi rientrato al servizio dello Stato come Prefetto di Venezia, trovai facilmente il tempo per quel lavoro, ricevendo dalle rispettive direzioni, gli elementi. 10 furono i paralleli pubblicati dal giugno 1867 al 10bre 1869.

Lesseps non ebbe la pazienza di aspettare la completa ultimazione dei lavori del canale e stabilì la solenne apertura pel 17 9bre 1869.

Fu una precipitazione; mancando in pochissimi luoghi la dovuta profondità e larghezza, bastò perchè, avvenuti alcuni per sè inconcludenti primi inconvenienti, i nemici del canale menassero gran scalpore, annunciando che richiedevasi ancora lunghi anni di lavoro e centinaia di milioni di spesa.

Solennissima fu la festa d'inaugurazione alla quale intervenni come membro

della Direzione e venne in Egitto anche mia moglie e mia figlia. L'eroina della festa fu l'Imperatrice Eugenia moglie di Napoleone III. V'intervenne l'Imperatore d'Austria, la Regina d'Olanda, il Principe Ereditario di Prussia e numero grande di altri principi e personaggi di ogni nazione. Fu festa degna di tant'opera. Il paßaggio non venne mai sospeso, ma i lavori si poterono chiamar ben completati solo verso la fine del 1870.

È la più grand'opera del secolo e fra le più utili del pubblico e fra brevi anni sarà fra le più rimunerative. Così in cifra tonda 430 milioni di franchi. Nel corrente 1873 il suo reddito si eleverà a 22 milioni, ma per aumentare sempre.

Ultimata la grand'opera Lessèps compilò la lista dei Promotori, di coloro che nei tempi difficili più lo coadiuvarono e sono 100. Fra questi di italiani havvi Negrelli, Paleocapa ed io. Hanno diritto ad una piccola quota sugli introiti netti, ora di poco momento, ma che col tempo può divenire d'importanza e passa agli eredi.

In ogni modo io ringrazio la Provvidenza della parte, se anche solo modesta, che mi concedette poter prendere in tanta opera di sì grande influenza sulle sorti dell'intero universo e dell'Italia in modo speciale, se saprà valersene.

CCXLIII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU
CANAL MARITIME DE SUEZ

Administration
Boulevard Haussmann, 54 bis
Rue Clary

Secrétariat Général

Paris, le 3 Juin 1874.

Monsieur,

L'Assemblée générale des actionnaires s'est réunie hier. Avant de lui remettre leurs pouvoirs qui expiraient cette année, les administrateurs de la Compagnie ont cru devoir vous donner un témoignage du prix qu'ils attachent au concours que vous avez toujours prêté à l'administration et reconnaître les ser-

vices que vous lui avez rendus. Il vous ont donc nommé Vice-Président d'honneur et membre honoraire du Conseil.

Je suis heureux de vous annoncer que dans sa séance de ce jour, le nouveau Conseil s'est empressé de ratifier cette nomination.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée et mon entier dévouement.

Le Président
FERD. DE LESSEPS

Monsieur LUIGI TORELLI, sénateur à Rome.

CCXLIV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, 3 Juin 1874.

Mon cher ami et Collègue,

Les pouvoirs du Conseil d'Administration expiraient dans le courant de cette année, en conséquence ils ont été remis à l'Assemblée générale d'hier.

Mais avant de se séparer les anciens membres du Conseil, désirant que votre honorable et précieux concours soit toujours attaché à l'administration de la Compagnie, en souvenir des services que vous lui avez rendus vous a nommé V. Président d'honneur et membre honoraire du Conseil.

A ce titre nous serons toujours heureux de vous voir participer à nos travaux et à nos réunions et nous comptons sur la continuation de vos bons offices. Le nouveau Conseil d'Administration, ayant le compte rendu de votre nomination, a confirmé la décision du Conseil précédent qui a été soussigné sur le procès verbal de la Séance d'aujourd'hui et dont il vous (*parole indecifrabili*) officiellement.

Merci de votre lettre du 26 Mai; Mad. de Lesseps, bien affligée de la perte de notre dernier enfant âgé de 5 mois, envoie à votre famille et à vous ses compliments bien affectueux.

Tout à vous
FERD. DE LESSEPS

M. de Réali a été également nommé administrateur honoraire.

F. DE L.

CCXLV

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Constantinople, le 24 Mars 1875.

Mon cher ami,

Je vous annonce avec regret que l'Ambassadeur d'Angleterre ayant envoyé de la part de son gouvernement une note comminatoire à la Porte Ottomane contre la taxe de navigation du Canal de Suez, les Ministres d'Italie et d'Autriche ont suivi la même marche. Tous les autres chefs de légation se sont abstenus.

Ces démarches n'auront aucun résultat et elles ne causeront de désagréments qu'à ceux qui les ont faites.

Si l'Angleterre, l'Italie et l'Autriche n'ont pas concouru par leurs capitaux à l'exécution du Canal de Suez, ce n'est pas une raison pour que les actionnaires français, qui seuls ont eu la foi avec quelques chevaliers isolés dans d'autres pays comme vous, soient privés de leur juste rémunération.

Vouloir profiter à leur détriment des avantages assurés par leur courage, leur persévérance, leur dévouement, ce serait d'une grande injustice et d'un grand égoïsme.

Je vais commencer par tirer sur messieurs les Anglais en leur faisant une rude guerre, ici, en France et même en Angleterre et comme ils ont commencé eux mêmes, je laisserai provisoirement de côté mes amis les italiens. Aussi je vous serai fort obligé d'agir auprès de qui de droit comme administrateur de la compagnie et comme grande dignitaire italien pour ne pas me mettre dans l'obligation d'entamer une lutte pénible pour moi, mais dont le succès me paraîtrait tout à fait assuré au profit de la bonne cause qui heureusement est appuyé par la force de la possession. Beati possidentes!

Vous me connaissez et tant que je vivrai je ne laisserai passer par le Canal un navire qui ne paiera pas à l'avance la taxe fixée par le Conseil d'Administration.

Je me hâte de profiter du courrier d'Odessa pour vous envoyer ces quelques lignes en me rappelant ainsi que M.^{me} de Lesseps à votre bon souvenir et à celui de votre famille.

FERD. DE LESSEPS

CCXLVI

CARLO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, 8 Décembre 1875.

Mon cher Monsieur Torelli,

Je m'empresse de répondre aux diverses questions que vous m'avez adressées au sujet de vos titres du Canal. Pour opérer le retrait de vos deux parts de fondateur, vous n'avez qu'à adresser soit à la compagnie soit à l'un de vos correspondants de Paris:

1^o Les deux titres provisoires N. 456 et 457 que vous avez entre les mains depuis 1861.

2^o La demande ci jointe signée par vous et remplie conformément à l'indication mise au crayon.

3^o Une lettre autorisant la remise des titres par la Compagnie au mandataire que vous désignerez.

Quant aux cent bons de coupons consolidés, comme ils sont au porteur, il vous suffira d'autoriser par lettre la Cie. à les remettre à telle personne que vous désignerez.

Vous avez à toucher actuellement sur ces titres une somme de 405 francs à raison de 47.05 par titre; cette somme pourra vous être adressée en même temps que le revenu des intérêts dont les coupons ne sont pas escomptés et seront mis en paiement le 1^{er} Janvier.

Si vous chargez la Compagnie de la vente de ses parts de fondateur et de ses bons, je vous prierai de bien vouloir bien fixer le prix que vous désirez en retirer.

Les parts de fondateur se négocient actuellement dans les cours de 14000 à 14500 frs.; elles ont valu il y a 6 mois jusqu'à 25000 frs.; il y a quinze jours elles variaient de 11 à 12000. Si l'on considère que les recettes de cette année assurent pour la première fois aux actions le revenu de 25 frs. que le profit se développe, que les dividendes auront bientôt bon tour et par suite les parts de fondateur, on trouvera peut être que les cours de 12 et de 14000 frs. ne sont pas une compensation suffisante de l'avenir réservé à ces titres.

Mon père me charge de vous dire qu'il a renoncé à passer par l'Italie pour

se rendre en Egypte; il a pensé que ce voyage précipité serait trop pénible pour sa famille et il s'est décidé à s'embarquer le 19 à Marseille.

Croyez mon cher Monsieur Torelli, à notre bien respectueux dévouement.

CH. DE LESSEPS

CCXLVII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris, Rue Richépanse, 14 Juillet 1876.

Cher et excellent ami,

Nous avons été bien peinés M.^{me} de Lesseps et moi, lorsque nous avons su la triste nouvelle de la perte cruelle que vous avez éprouvée.

Mille remerciements pour l'envoi de votre intéressant souvenir *delle Cinque Giornate di Milano.*

Je vous ai expédié de mon côté deux volumes de mon Souvenir du Canal de Suez, souvenirs qui sont aussi les vôtres et ceux de notre ami Paleocapa.

Tout à vous de tout cœur

FERD. DE LESSEPS

CCXLVIII

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

La Chènaie par Vatan (Indre).

27 Septembre 1876.

Mon cher ami,

Comme votre adresse à Paris ne se trouvait pas dans votre télégramme du 24, je m'étais empressé de vous envoyer ma réponse télégraphique par l'intermédiaire de l'Ambassade Italienne à Paris. En même temps j'avais chargé

Mr. Fortune, notre secrétaire général, de chercher à vous voir et de vous donner les informations nécessaires pour vous rendre à La Chénaie.

Maintenant je vais vous faire part de mes projets.

J'irai le 3 Octobre à Paris pour présider le Conseil d'Administration, mais le soir du même jour je serai obligé de partir par le train rapide pour Marseille afin de présider dans cette ville, dans *la journée du 4*, le Congrès des Orientalistes. Je resterai là 3 ou 4 jours. Le 7 ou le 8, je me trouverai de nouveau à Paris pour me rendre à Bruxelles chez le Roi des Belges qui m'a renouvelé une invitation à laquelle j'avais manqué le 11 de ce mois à cause du bien triste événement de la mort de Mr. de Brogard.

Je suis désolé que tous ces mouvements coïncident avec votre passage en France. Vous m'écrirez si à mon retour de Belgique il sera possible de nous rencontrer.

M.me de Lesseps et mon fils Charles se joignent à moi pour vous renouveler l'expression de notre inaltérable et sincère amitié.

Tout à Vous
FERD. DE LESSEPS

CCIL

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

La Chénaie par Vatan (Indre).

6 Septembre 1878.

Mon cher ami,

Vous serez bien reçu le jour que vous choisirez.

Ainsi va pour le 10. Lorsque vous arriverez à la gare de Modane (?) vous demanderez la voiture de *Bretton* où je vous retiendrai une place et qui vous conduira à Vatan à Chénaie.

A Vatan j'irai vous chercher moi-même dans ma voiture qui vous conduira à La Chénaie en un quart d'heure.

A bientôt donc, tout à vous

FERD. DE LESSEPS

CCL

FERDINANDO DI LESSEPS A LUIGI TORELLI.

Paris 21, Avenue Montaigne
28 Juillet 1884.

Mon bon ami,

C'est avec grand plaisir que j'ai reçu votre aimable lettre du 22.

C'est en vain que je demandais depuis quelque temps de vos nouvelles à tous les échos d'alentour et je suis charmé d'en avoir de directes.

Vous êtes au courant de tout ce qui se passe pour Paname. Nous avions dans ce moment les mêmes ennemis que nous avions ensemble à Suez, c'est à dire les ignorants les jaloux et les coquins. Il en sera de même à Paname qu'à Suez et le succès finira par être ainsi complet. Je suis toujours tel que vous m'avez toujours connu et je vais de l'avant avec tranquillité!

Notre nouvelle émission d'obligations est déjà assurée au moment où je vous écris.

Le chef de notre comptabilité me remets dans ce moment; je vous remercie beaucoup de vos bonnes dispositions et de vos offres obligeantes, mais il n'y a pas lieu actuellement d'en profiter.

Tout à vous de tout cœur
FERD. DE LESSEPS

CCL. - Archivio Contessa C. Torelli Rolle - Torino.

APPENDICE



CCLI

IL CONTE LUIGI GIUSSO A LUIGI TORELLI.

(s. d., probabilmente 1857).

Illusterrissimo Signore,

Vado debitore al suo lodevole zelo per la grandiosa ed utilissima impresa del Bosforo artificiale a traverso l'Istmo di Suez dell'onore del suo pregiatissimo foglio del 3 corrente, al quale mi fo un pregio di porger replica.

Quando il Sig. Ferdinando di Lesseps mi rimise i documenti e gli atlanti relativi al progetto, non che il firmano di concessione di S. A. il Vicerè di Egitto, fui sollecito per mezzo della mia Casa C. Sorquet e L. Giusso di farne pervenire delle copie al nostro Ministero che li gradì, ed anzi fe' pubblicare un articolo molto lusinghiero nel Giornale Uffiziale del 10 Febbraio 1857, in cui venne anche dichiarato che la mia Casa anzidetta avrebbe a suo tempo raccolte le soscrizioni, mentre altre copie furono inviate a due nostri corrispondenti di Sicilia, onde le avessero comunicate ai loro amici, per trovare al momento opportuno spianata per quanto possibile la via. Ricevuto poi ultimamente l'incarico definitivo dal Sig. de Lesseps di raccogliere delle soscrizioni nel nostro Regno, non solo, ma benanche negli Stati Pontifici per formarne la lista e rimettergliela, si è dalla mia Casa scritto novellamente in Sicilia, e ci siamo inoltre indirizzati ad alcuni corrispondenti di Roma, Ancona e Bologna, dai quali attendiamo riscontro.

Il mio personale convincimento della buona riuscita dell'Impresa per la sua universale utilità, è tale che colla mia Casa siamo disposti a prendere un certo numero di azioni per proprio conto come ne ho dato prevenzione al Sig. De Lesseps; e nutro la speranza che verrà ben presto rimosso il più forte

ostacolo che si frappone ancora alla sua esecuzione, intendo dire la non ottenuta sanzione di S. M. I. il Sultano, la quale mentre è indispensabile per por mano all'opra, sarà di sprone ai più renitenti a concorrere coi loro capitali a vie meglio assicurarne il compimento.

Ringraziandola della circolare che le è piaciuto compiegarmi, non che del particolare onore da lei compartitomi, me le proffero con vera stimâ.

Umil.mo dev.mo Servo
CONTE LUIGI GIUSSO

CCLII

DOMENICO ELLENA A LUIGI TORELLI.

Mercoledì (s. d., probabilmente verso il 1857).

Caro amico,

Ieri comunicai le vostre lettere all'adunata della Camera di Commercio. Tutti sentirono colla maggiore soddisfazione le buone nuove della sottoscrizione pel taglio dell'Istmo, e si sarebbe voluto fare qualche cosa. Ma ci trovammo a fronte di un dilemma che si affaccia bene spesso in circostanze analoghe alle persone e ai corpi morali che godono molta considerazione ma che in realtà non hanno mezzi corrispondenti. Soscrivere per poco ci va dell'amor proprio, soscrivere per molto non si può, dunque... la conseguenza la sapete.

Inoltre vi fu chi osservò (forse più speciosamente che giustamente, ma tuttavia con effetto) la soscrizione va ad essere coperta dunque il nostro concorso non è indispensabile; molti fanno per Suez, pochi, pochissimi faranno pel Lucomagno; riserbiamo quel poco che possiamo per quest'opera che presenta forse maggiori difficoltà economiche.

In quanto alle soscrizioni private siamo sulle 430 azioni, che se Savona avesse mandato il suo concorso a Genova anzichè a Torino noi vi avremmo discretamente superati. È vero che in questa faccenda per Genova è troppo poco stare a pari con Torino, lo vedo anch'io. Ma, dopo tante imprese andate quasi tutte a male, a fronte di Società importantissime così male dirette e amministrate, i privati ci vogliono vedere ben da vicino. Inoltre per questi non basta che l'opera sia di una grande, di una evidente utilità generale; essi vogliono vedervi anzitutto il loro interesse particolare, e chi può condannarli? In quanto a me poi per riguardo alla carica che occupo, certo che non posso essere che mortificato dalla troppa poca parte presa dal nostro commercio, ma

vi dirò francamente che non mi sono mai illuso in proposito, non ho mai sperato sopra molte soscrizioni, e a chi me ne chiese in confidenza, non occultai le mie previsioni.

Addio, carissimo; sono

Vostro devot. D. ELLENA

CCLIII

OPUSCOLO DI PIETRO PALEOCAPA

INSERITO ANONIMO NEL « BOLLETTINO DELL'ISTMO DI SUEZ »

15 MAGGIO 1858

15 Maggio 1858.

Nuova fase sotto la quale si presenta la quistione dell'Istmo di Suez.

Nel N.^o della *Rivista Contemporanea* abbiamo pubblicato un articolo che fu poi riprodotto nel N.^o di questo giornale, nel quale articolo, dopo aver preso ad esame gli ostacoli che si apponevano all'attuazione d'un'impresa quale è quella del Bosforo di Suez, desiderata, può dirsi, da tutta Europa, ed anzi da tutte le Nazioni civili del Mondo, promossa e favorita dal Principe sullo stato del quale doveva essere eseguita, e dopo aver deplorato che codesto Principe si fosse astenuto da porvi mano fin da principio per un rispetto che ci parve esagerato, alla sua condizione di vassallo della Sublime Porta, noi concludiamo che, a volere che un così giusto e generale desiderio fosse adempiuto, altro modo non c'era se non che quello di accingersi energicamente al lavoro e confidare nella dottrina dei fatti compiuti, dottrina di cui nessun altro Governo ha saputo meglio profitare del Governo Inglese, dal quale appunto derivano le opposizioni.

Se non che questa nostra opinione fu poco favorevolmente accolta perchè fu male intesa. Si disse che noi incitavamo il Vicerè d'Egitto a seguire una via che lo avrebbe messo a cimento a perder lo Stato, o che avrebbe promosso ancor più funeste conseguenze, mettendo in collisione i Governi d'Europa e turbando quella pace générale che dopo tanti sacrifici delle Potenze Occidentali, le era stata ridonata.

CCLIII. - Dalla Vedova e dai Figli del Nob. Gustavo Bucchia e dalla Contessa Eugenia Malmignati Bucchia.

Si soggiungeva ancora ché l'estremo partito da noi suggerito era tanto meno giusto e ragionevole in quanto che, lungi dal dover disperare che il Sultano accordasse il Firmano impetrato dal Vicerè, eravi anzi ogni buon fondamento per credere che sarebbero in breve state sciolte le difficoltà che si erano fino allora opposte a tale concessione.

Ora a chi voglia attentamente leggere il nostro articolo sovraccitato si farà chiaro che nessuno è più lontano di noi dal voler mettere a repentaglio la sicurezza del Vicerè, e molto meno dal mettere a cimento la pace di Europa così preziosa alla prosperità di tutti i popoli ed ai progressi della civiltà. Il consiglio che noi davamo al Vicerè d'Egitto ci era suggerito dalla confidenza, in noi inspirata dalle condizioni politiche dell'Europa, che i temuti pericoli non potevano esistere, che se veramente, a malgrado di ciò avessimo potuto credere che l'induzione alquanto avesse giovato a riuscire nell'intento con soddisfazione d'ogni riguardo, cioè se vi fosse stata probabilità di ottenere il Firmano e di acquistare ogni suscettibilità Nazionale, saremmo noi stati i primi a riconoscere la convenienza di accettare quest'indugio. Ma tale non era allora la nostra opinione.

I fatti però che poco appresso si succedettero parevano mettersi dalla parte del torto.

In Francia era sorta una commozione generale in favore del taglio dell'Istmo di Suez. I Consigli Dipartimentali andavano a gara colle Camere di Commercio per dimostrare la grande influenza che quest'opera avrebbe avuto sulla prosperità del commercio e dell'industria di quel grande Impero, e nell'invocare dal Governo che prestasse il possente suo appoggio per farla riuscire a buon fine: la stampa Francese d'ogni partito e d'ogni colore consentiva in queste deliberazioni e le lodava altamente.

Il signor D. Lesseps proseguendo nel suo assunto con quel sapere, con quell'accorgimento, e con quell'energia piuttosto unica che rara di cui è dotato, girava per l'Inghilterra vi era accolto con favore, e, diremo quasi con entusiasmo, e le principali città commerciali, i *meetings* gli organi più accreditati della stampa Inglese gli erano tutti propizi. A queste manifestazioni della madre patria facevano eco i giornali delle Colonie e dei possedimenti Inglesi delle varie parti del Globo: e si distingueva fra essi *Bombay Times*, che pubblicava articoli, che avevano grande autorità, come quelli che erano dettati dalle persone più competenti a giudicare degli interessi, dei bisogni e delle aspirazioni dell'Impero delle Indie. In questi articoli si dimostrava di quanta importanza fosse il taglio dell'Istmo non solo per far prosperare, ma anche per poter conservare al dominio Inglese il possesso di quel grande Impero e si faceva toccar

con mano come il progetto di una strada ferrata dalla Siria all'Eufrate, e forse oltre sino a Bombay, messo avanti per infirmare all'impresa del Sig. Lesseps, fosse una chimera, e come, quando anche avesse possibilità di successo, non potesse mai soddisfare a quello scopo a cui adempierebbe compiutamente il taglio dell'Istmo.

Vero è che Lord Palmerston e Lord Clarendon lo avversavano apertamente, ma il modo stesso adoperato dal primo di codesti due Ministri per iscreditare nella Camera non solo l'opera, ma anche il valoroso iniziatore di essa apparve a tutta Europa così ingiusto e così sconveniente, che si inclinò a credere che l'opinione sua fosse personale e procedesse da rancori e da pregiudizi che l'alleanza Anglo-Francese non aveva ancora potuto estinguere. Altronde egli si era fatto puntello dell'opinione di uno dei più illustri uomini d'arte, che vanti l'Inghilterra, ma questi per giustificare la sua disapprovazione al taglio dell'Istmo pronunciò nella Camera dei Comuni un discorso così pieno d'errori di storia, d'arte e di pubblica economia che faceva asserto a chiunque lo ascoltava, o lo lesse, che egli aveva troppo confidato nella sua autorità che non conosceva nè punto nè poco il progetto contro il quale sentenziava, e che si era indotto a macchiare la sua bella e ben meritata reputazione per servire alle vedute del suo patrono. Facile quindi e pienamente concludente riuscì il confutare il discorso del sig. Stephenson e fu generale il consenso dato a codesta confutazione. Ond'è che i più fidenti nella riuscita dell'impresa, veggendo come le avventate parole di Lord Palmerston fossero state colpite da una generale riprovazione, e ricordando la proverbiale volubilità dell'illustre uomo di Stato, si davano a credere che, per conservarsi al potere egli avrebbe dovuto piegare la fronte alla pubblica opinione e lo si sarebbe veduto ben tosto propugnare la causa dell'Istmo con fermezza eguale a quella, con cui l'aveva per quindici anni avversata. Noi però non potevamo persuadercene perchè ripensando a molti recenti casi, vedevamo come anche in Inghilterra avvenisse non di rado che le aspirazioni più popolari, e le espressioni di generosi sensi si facessero tacere o si lasciassero sfogare in vane parole di chi, essendo al potere, sapeva opportunamente toccare i tasti più delicati per suscitare ancor più vive passioni popolari, e specialmente quelle di rivalità nazionale e di quell'orgoglio che consigliava a rinunciare a qualche maggiore vantaggio materiale per conservare quella preponderanza a cui l'Inghilterra pervenne dopo il 1815.

Nè ci sembrava che a convertire il Gabinetto Inglese potesse aver molto valore l'opinione che, come abbiamo detto, dominava nell'Indostan; il consenso della Compagnia delle Indie, e le sollecitazioni che venivano da di là perchè si togliesse di mezzo l'ostacolo opposto all'attuazione della grande opera. Noi

vediamo che l'Inghilterra desideri sinceramente il maggior bene delle sue colonie e dei suoi possedimenti, ma a patto che questo bene non solo non torni a scapito della madre patria, che sarebbe troppo ingiusto il pretenderlo, ma sì ancora che non offendere in alcun modo la sua suscettibilità Nazionale e faccia sospettare che torni troppo utile anche a Nazioni rivali. Per la qual cosa si può ritenere che l'Inghilterra non si determinerà mai a favorire il progresso materiale e morale dei suoi possedimenti se da questo progresso ella potesse credere venire detrimento all'utile immediato che ne trae. Ed è perciò appunto che abbiamo veduto per così lungo tempo lasciare alla mercè di un'esosa Compagnia di mercanti cento e più milioni di uomini, parendo che questo modo di governarli fosse quello che recasse maggior lucro al popolo Inglese e che potesse conciliare là maggior economia per lo Stato. E forse vedremmo tener fermo lo stesso deplorabile sistema se una spaventevole rivoluzione, la quale non potè essere repressa che mercè le inesauribili forze dell'Inghilterra, la sua incomparabile energia, e l'eroico valore dei suoi guerrieri, non fosse venuta a far palese che codesto sistema metteva a cimento la conservazione dell'Impero delle Indie.

Ben si poteva far fondamento sul consenso degli Stati Uniti di America dove ad una voce si proclamava l'impresa del taglio di Suez come la più grande e la più utile meditata ai tempi nostri. La libertà di pensiero e l'alta intelligenza di quel popolo, in tutto ciò che attiene al commercio e alla navigazione, davano al suo voto una grande importanza, che solo avrebbe potuto essere scommata dall'idea ch'è avesse parte la rivalità che rendeva il popolo stesso proclive a favorire ciò che all'antica sua madre patria fosse meno propizio.

Non pareva poi che dubbio alcuno potesse avversi sul favore e sull'appoggio che avrebbe prestato l'Austria alla grande opera. Possedendo essa i principali porti commerciali e militari dell'Adriatico e tutte le coste Orientali di questo mare fino in Albania Turca, ed avendo una prepotente influenza sui Governi che ne possedevano le coste Occidentali, essa era forse fra tutti gli Stati d'Europa quello che poteva aspettarne i maggiori vantaggi; e ben ne giudicava così l'accortissimo ed intelligente Ministro a cui era affidata l'amministrazione delle Finanze e del Commercio il quale in una solenne occasione pronunciò in presenza dell'Imperatore, un discorso così energico che sembrava promettesse non solo l'adesione, ma una cooperazione efficace per controbilanciare l'opposizione, in cui si fosse mantenuto il Gabinetto di St. James.

Meno ancora potevasi credere che la Russia non corresse negli stessi intendimenti. Il taglio dell'Istmo di Suez poteva grandemente giovare a restituire alla sua marina militare e commerciale del Mar Nero quella preponde-

ranza che ebbe già prima della sconfitta toccatale a Sebastopoli. Ed altronde come temere che da un'opera, che tanto deve conferire alla civiltà l'antica culla alla sua sede moderna, mancasse il favore dello (¹) che ha dimostrato quanto gli stia a cuore il progresso di cotesta civiltà nel vasto suo Impero, e lo ha dimostrato, non con pompose frasi o con mal tenute promesse, ma coll'atto più magnanimo e più risoluto dei nostri tempi?

Eravi dunque, dicevasi, ragione di sperare che l'influenza di tante potenti Nazioni avrebbe potuto, non che vincere quella dell'Inghilterra per poca energia che essa vi avesse messa per determinare la sublime Porta a concedere il Firmano.

Vero è che nel frattempo un evento inatteso era venuto a turbare queste belle speranze. Gli inglesi avevano occupato l'Isola di Perim, e mostravano di essere risoluti di conservarla e fortificarla per avere in mano loro la chiave della navigazione del Mar Rosso, e la Porta, protestando contro questa occupazione dichiarava che non avrebbe consentito all'apertura dell'Istmo finchè Perim non le fosse stata restituita. La quale protesta, anzichè contrariare, favoriva vieppiù le vedute degli Inglesi. Perciocchè risoluti come erano di far valere a diritto ed a torto il fatto compiuto, ed averne un grande diretto vantaggio, ottenevano anche quello indiretto di fornire alla Porta un buon pretesto per mantenersi ferma nel rifiutare il Firmano.

Ma i più caldi fautori del Bosforo di Suez fidenti nella giustizia e nella bontà della loro causa, e proclivi ad interpretare ogni evento in un senso a loro favorevole, si confortavano anche dell'occupazione di Perim, dicendo che se l'Inghilterra metteva tanta importanza a mantenerla e farne una nuova Gibilterra, ciò dimostrava come essa stessa prevedesse che la sua opposizione al taglio dell'Istmo non poteva aver lunga durata. Senonchè essi dimostravano come il prepararsi ad un sinistro evento sia prudente anche quando si spera di poterlo evitare; come quanta maggior importanza l'Inghilterra ponesse a mantenere l'usurpata Isola. Altrettanto dovesse metterne la Porta a ricuperarla e quindi non riuscendo a mantenere il deplorato rifiuto; e come facilmente, quando anche non si verificasse l'apertura dell'Istmo, la navigazione del Mar Rosso, che va facendo progressi rapidissimi e che maggiori ne aspetta ancora dal compimento della strada ferrata fra il Cairo e Suez; bastasse agli Inglesi che tanta utilità ne traggono per le loro relazioni colle Indie Orientali colla China e con tutti gli altri stabilimenti del Pacifico, a far loro riguardare come più alto interesse il conservare in loro potere quel passo che domina la navigazione medesima.

Tale era la condizione delle cose quando il sig. Lesseps in sul principio

(¹) parola indecifrabile.

di novembre 1857 mosse da Parigi per recarsi a Costantinopoli onde eccitare nuovamente la Porta alla concessione del Firmano, ed egli partiva confortato anche dall'incoraggiamento del suo Governo che gli prometteva il suo solido appoggio morale, onde potesse più facilmente riuscire nell'intento.

I nostri più fervidi voti lo accompagnavano, benchè non dividessimo le generali speranze. Convinti che a Costantinopoli il rappresentante di S. A. Britannica avrebbe continuato ad avversarlo con quei modi energici ed efficaci che il Governo Inglese può e sa così bene adoperare in Turchia, e che gli altri Rappresentanti o si sarebbero astenuti o tutto al più lo avrebbero favorito in qualche speciosa nota diplomatica o con banchetti o con festini dati in onor suo, noi abbiamo fin d'allora pronosticato che il sig. Lesseps, a malgrado della sua rara abilità, avrebbe fallito alla prova. Nè ci si dica che facciamo i profeti dopo l'evento perchè noi potremmo con documenti provare che tale fu il nostro avviso fin da allora e che lo abbiamo chiaramente espresso.

Il viaggio del sig. Lesseps può dirsi che fosse un vero trionfo accolto ovunque con segni di distinzione, di simpatia e di riconoscenza, fu specialmente festeggiato e onorato a Vienna a Trieste in Istria e nella stessa capitale dell'Impero Ottomano. Presentato dal Ministro di Francia al Ministro degli affari esteri della Porta egli deponeva in sua mano la reiterata domanda espressa in modi più energici, ma ad un tempo più rispettosi e più convenienti, e ne sentiva parole benevoli e confortanti che lo assicuravano sempre più del buon esito de' suoi sforzi.

E durante questo soggiorno nella Capitale dell'Impero Ottomano avvenivano casi che parevano davvero sempre più rafforzare queste sue belle speranze. Il Ministro Lord Palmerston cadeva, e da Costantinopoli era richiamato Lord Radcliffe, intima creatura di Lord Clarendon, ed alla cui prepotente influenza sul Divano si attribuì in gran parte l'essere il Gabinetto Inglese riuscito a fare che la Porta sacrificasse i propri interessi al suo buon volere. La stampa altronde a cui l'Ambasciatore Inglese era riuscito di far vietare ogni discussione relativa al taglio dell'Istmo aveva ricuperato la sua libertà, e seguitava a propugnare la grande opera. Finalmente pareva che favorevoli fossero anche i cambiamenti succeduti nel Ministero Ottomano, ma poco inverò era a confidare in ciò perchè quali più si fossero gli uomini che venivano al potere non era a sperare in un sistema di Governo, nel quale l'ignoranza e la corruzione dominavano apertamente e permanentemente.

Le notizie intanto che venivano da Costantinopoli parlavano di indugi attribuiti alla lentezza ed all'inerzia naturale degli Orientali, ma facevano pur

sempre confidare in un esito felice, che, in sul finire del mese di si credeva imminente. Quando tutto ad un tratto le cose mutarono d'aspetto

I giornali di tutta Europa ci fecero sapere che il Divano aveva data risposta negativa, e si disse tale risposta essere stata dal Ministro degli esteri della Porta diretta all'Ambasciatore Francese.

Il Governo di Luigi Napoleone se ne commosse e la fece smentire dai suoi fogli ufficiali e semiufficiali non già perchè cotesta risposta fosse negativa, ma soltanto perchè si diceva che essa era stata diretta da Governo a Governo il che sarebbegli stato di disdoro. Il sig. Lesseps stesso dichiarò che il rifiuto non poteva essere fatto all'Ambasciatore di Francia, perchè nessuna domanda formale in via diplomatica era stata presentata al Divano dall'Ambasciatore medesimo. In sostanza il rifiuto era vero ed il Governo Francese pareva solo preoccuparsi sia dello scorso di un rifiuto, sia del timore che l'Inghilterra potesse credere aver egli osato chiedere alla Porta Ottomana ciò che dalla sua potente Alleata era avversato.

Ma le belle illusioni che si erano fatte i fautori dell'Istmo di Suez ricevettero un altro assai grave disinganno quando il Cancelliere dello Scacchiere del nuovo Ministero Inglese, eccitato da un'interpellanza fattagli nella Camera dei Comuni, si pronunciò sopra questa questione mostrando abbastanza chiaramente che egli manteneva i principii del suo interesse.

E questa dichiarazione era tanto più sconfortante ch'egli non si peritò nel rispetto tecnico di appoggiarla pur sempre alla sentenza pronunciata dal sig. Stepheson e nel rispetto economico alla paura che si perdessero, capitali Inglesi compromessi in un'opera d'insperata riuscita che tali argomenti fossero adoperati da Lord Palmerston, prima che l'assurdità del giudizio di Stephenson fosse messa a nudo e prima che fosse dal consenso generale riconosciuto il meschino pretesto di compromettere gli speculatori Inglesi, che potevano a loro piacimento astenersi, perchè l'Europa tutta Continentale non era punto costretta a ricorrere ad essi, si può comprendere. Ma che il sig. Disraeli venisse in campo a sua volta cogli stessi argomenti non si poteva altrimenti spiegare se non che coll'aver preferito di dare cattivi motivi per non palesare il vero che era quello che il Governo Inglese avversava una impresa che a torto od a ragione credeva molto più utile alla Francia che ai propri interessi, rispettando così le suscettibilità della potente Alleata, come questa rispettava quelle dell'Inghilterra.

Altri indizi e pur gravi abbiamo avuto, che ci devono far credere che la causa dell'Istmo sia dalle inestricabili complicazioni diplomatiche abbandonata da tutte quelle che più mostravano prestare tanto favore.

Abbiamo detto come l'Inghilterra persistette nell'occupazione di Perim. Si era sparsa nuova che proteste in via diplomatica fossero state presentate con-

tro essa dai Governi del Continente. Ma ecco smentirsi questa nuova formalmente dai Governi medesimi, e smentirla in modo da far evidente il timore che l'Inghilterra se ne potesse adontare. Malgrado ciò in un Giornale Francese, che è in voce di ricevere inspirazioni dalle Tuilleries, si permetteva di pubblicare un articolo in cui risuona vivamente ed acerbamente quell'occupazione. Il *Times* risponde al foglio Francese con un articolo assai più violento nel quale il principio che l'Inghilterra non può tolleraré che altri si ingerisca delle sue quistioni con una terza Potenza, e che essa ha il diritto di provvedere come meglio le piace alla sicurezza delle sue comunicazioni coll'Impero delle Indie, è altamente proclamato e con modi non solo poco convenienti, ma ben può dirsi, anche insolenti verso la Francia. In cotoesto articolo si sostiene senza ambagi che quella Francia la quale ha versato tanti tesori e tanto sangue affinchè il monopolio della navigazione del Mar Nero sia tolto alla Russia a precipuo vantaggio dell'Inghilterra, debba rassegnarsi al monopolio della navigazione che questa pretende avere e voler conservare nel Mar Rosso.

Ma altro Governo Francese che si sà esprimere ancor più positivamente le idee dell'Imperatore, disdice allora il linguaggio del primo e quasi lo riprova di aver tanto osato. Eguali indizi di mutati consigli si scorgono in Austria. La Gazzetta Ufficiale di Vienna nel dichiarare, come abbiamo detto falsa la supposta protesta contro l'occupazione di Perim, soggiunge che essa sarebbe stata tanto più priva di fondamento in quanto che codesta Isola non è altro che un nudo sterile scoglio: quasi che gl'Inglesi ne avessero preso possesso per piantarvi cavoli o per seminarvi patate!

Da codesta e da altre pubblicazioni fatte da fogli Tedeschi, che sogliono avere mandato di disporre gli animi alle mutazioni sorvenute nei pensieri dei Gabinetti Europei, appariva altronde come da tutti si consentisse nella singolare tesi messa innanzi dall'Inghilterra che la protezione che le Grandi Potenze Europee concedettero alla Porta Ottomana, facendola entrare nel loro consorzio, limitar si dovesse a garantirle i suoi possessi d'Europa. Donde ne verrà là conseguenza che perturbamenti interni o per usurpazioni nelle Provincie Asiatiche che minacciassero l'integrità dell'Impero Ottomano; esso non potrà invocare la promessagli protezione, tesi di cui l'Inghilterra si vale per mantenersi nel possesso dell'Isola di Perim, e della quale gioverà forse per fondare altri Stabilimenti che le fossero necessari per assicurarsi il possesso della Strada Ferrata dell'Eufrate, ma che sarà pronta a disdire e riprovare quando altre Potenze volessero farla valere a loro vantaggio.

A contenere poi sempre più l'evidente tendenza dell'Austria a rinunciare ormai all'ardore, con cui pareva volesse sostenere l'impresa dell'Istmo, potrem-

mo anche citare altri articoli di Gazzette Ufficiali di quell'Impero. Ed innanzi tutto nel suo N. 84, anno corrente la Gazzetta Ufficiale di Venezia, riproducendo una corrispondenza parigina dei fogli Tory di Londra avversi al taglio, nella quale è detto *che al Governo di Francia non importa di sapere chi abbia il possesso della roccia di Perim, e che esso non si nasconde le immense difficoltà presentate dal progetto del taglio dell'Istmo, il quale nell'attuale suo stato d'embrione non c'è alcun modo giustificato a chiamarsi un'impresa nazionale come i suoi autori così magniloquentemente van ripetendo.* La Gazzetta di Venezia dicesi, non vi contrappone altra osservazione se non che questa: *Il corrispondente Parigino dell'Hérald ha egli ragione nei suoi rabbuffi?... Non vi è che il tempo, il quale possa rispondere.* Si vede dunque che quei fogli ufficiali dell'Austria, che dianzi riconoscevano che lo studio e la maturità, con cui era stato proposto dalla Commissione Scientifica Internazionale, il progetto del Bosforo di Suez, gli assicuravano un esito felice; ora invece consentono cogli Inglesi nell'incertezza di cotesta riuscita, e dicono che il tempo solo potrà giudicarne. Ma quando tale giudizio potrà egli essere pronunciato finchè duri il divieto ad intraprendere i lavori?

Certo non mai, od almeno fino a che l'Inghilterra non si disponga ad acconsentirvi, il che vuol sempre dire che bisogna rassegnarsi al suo buon volere.

La Gazzetta Ufficiale di Milano poi ha riprodotto senza osservazioni di sorta alcuna, un articolo pubblicato in un Giornale Scientifico Tecnico di Roma che di leggeri si scorge suggerita dagli avversari del taglio.

In questo articolo uno Speziale, che si era già permesso di mettere in ridicolo la Commissione Scentifica, che aveva esplorato il terreno in Egitto, e di cui fu Membro delegato dal Governo Austriaco uno dei suoi più reputati Ingegneri, coll'asserire che la Commissione medesima aveva percorso la via da Suez a Pelusio in carrozza chiusa, intese dimostrare che il canale non avrebbe potuto mantenersi contro l'irruzione delle sabbie moventi sollevate e spinte dai venti nel canale medesimo. E per dare un peso alle sue osservazioni fondate sopra quel che egli dice di aver veduto in una gita fatta a Suez con tre scrittori, afferma che, non solo la Commissione non si era punto occupata di quest'importante argomento (che invece fu uno dei più lungamente e maturamente discussi), ma si attenta ancora a dire che egli poteva fondare questo suo asserto sulle comunicazioni fattegli da uno dei Membri della Commissione sudetta.

Queste impudenti e sleali asserzioni, la cui assurdità è dimostrata dai processi verbali e dagli altri documenti pubblicati dal Sig. Lesseps, e messa a nudo

da un articolo pubblicato poi nello stesso sudetto Giornale di Roma, non sarebbero certamente in altri tempi state accolte senza confutazione in un Giornale Ufficiale dell'Austria.

Ma tutti cotesti indizi di mutati pensieri di quei Governi, che pareva volessero e dovessero favorire con calore e con forza l'impresa del taglio, sono poca cosa in confronto dell'ultima risoluzione del Divano, che si diffuse come un baleno per tutta Europa, e colla quale la Sublime Porta, rivolgendosi direttamente al Vicerè d'Egitto, non solo veniva a confermare il rifiuto del Firmano, ma gli faceva di più rimprovero della sua persistenza nel domandarlo, e gli ingiungeva animosamente di desistere ormai dall'idea di attuare l'opera tanto da lui desiderata. Nessuno vorrà credere che la sola influenza dell'Inghilterra, senza un consentimento, se non espresso, almeno tacito delle altre Potenze, avesse potuto condurre il Divano a così strana e sì violenta riprovazione non di atti, ma benanche del semplice desiderio di un potente vassallo, che nei recenti casi della guerra di Crimea fu il più valido appoggio del Gran Signore. Egli è evidente che tanto è grande il timore dell'Imperatore dei Francesi e di quello dell'Austria di disgustare l'Inghilterra, che si dispongono a piegare loro malgrado, alle di lei più prepotenti esigenze.

Noi siamo lunghi dal venir qui alzando grida, come da molti si fa, contro l'egoismo dell'Inghilterra, o dal voler farci giudici dei suoi propri interessi. L'abbiamo detto altre volte, e lo ripetiamo qui che la magnanimità e virtù lodevole e che può sperarsi sia esercitata da individui o privati od anche Principi assoluti, ma non dalle Nazioni libere, e molto meno dagli uomini che le governano che hanno la responsabilità degli atti loro. E se l'Inghilterra teme che il taglio di Suez possa recar detrimento alla sua potenza o assolutamente o per troppo incremento di quella delle Nazioni rivali, noi ci asteniamo dall'esaminare se questo suo timore possa aver giusto fondamento, e riconosciamo ad ogni modo che ella ha ragione di procedere come fa, poichè trova le altre Nazioni disposte a subire la legge della sua volontà.

Siamo egualmente lunghi dal censurare l'Imperatore dei Francesi se egli crede che le condizioni interne della Francia, di cui a lui solo spetta di ben giudicare siano tali che non gli consentano di agire nelle sue relazioni esteriori, e principalmente in quelle con la Inghilterra, con bastante energia per riuscire in un intento tanto proficuo e tanto desiderato dal suo popolo.

Riconosciamo del pari che l'Austria, a cui sta tanto a cuore aver propria l'Inghilterra nelle sue vedute sui Principati Danubiani, ed averne al caso protezione ed aiuto contro la Russia e contro la minacciosa propaganda del

Panslaismo, le sacrifichi quell'avvenire di prosperità, che la sua industria ed il suo commercio potevano ripromettersi dal taglio dell'Istmo.

Riconosciamo infine che lo Zar tutto intento alla grande e magnanima impresa di civiltà del suo Impero, a risanare le piaghe dell'interna sua amministrazione, ed a ricostruire una potente marina di guerra, cerchi evitare ogni dissidio coll'Inghilterra, che potesse turbare la quiete d'Europa ed accertarlo nei suoi generosi propositi.

Ma ben ci sembra, dopo le cose opposte, di essere fondati a concludere che è inutile e poco decoroso venire supplicando gli Inglesi di insistere per persuaderli a concedere per grazia di ciò, a cui si vede apertamente non voler essi acconsentire.

Finchè adunque la condizione politica dell'Europa perdurerà nel suo stato attuale, meglio sarà rinunciare al taglio dell'Istmo anzichè persistere in una via che non fa che rendere sempre più palese quanto a patto dell'Inghilterra forte e sicura nel suo interno sia efficace l'azione di tutte le altre Nazioni d'Europa, che, divise di interessi fra loro, sono più o meno preoccupate dall'inquietudine e dal mal contento che si appalesa nelle loro popolazioni.

Una tale condizione, altrettanto lusinghiera per l'Inghilterra che triste e mortificante per le altre Potenze Europee, si è fatta così manifesta da poco tempo in qua che, non esitiamo a confessarlo, noi non oseremmo dare adesso al Vicerè di Egitto quel consiglio che gli davamo un anno fa. Imperocchè quegli stessi Governi che si mostrano disposti a rassegnarsi alla dottrina dei fatti compiuti per rispetto all'isola di Perim, la rimproverebbero, ed all'uopo commenterebbero che vi si facesse opposizione di viva forza, se il Vicerè d'Egitto affrontando la collera dell'Inghilterra intendesse giovarsi per attuare un'opera tanto vantaggiosa per il paese da lui governato non solo, ma al commercio ed alla prosperità di tutto il mondo civile.

Quindi crediamo che allora soltanto si potrà rimettere in campo il progetto del taglio dell'Istmo con fondata speranza di poterlo attuare, quando le migliori condizioni politiche del Continente Europeo permetteranno alle grandi Potenze di tener alta la fronte impetto all'Inghilterra, e di non lasciarsi spaventare dalla sua opposizione. Ma quanto dovremo ancora aspettarne quest'epoca non è facile il presagirlo. Ci pare però che essa sia ancor molto lontana, a meno che l'Inghilterra stessa, troppo ubriata della sua grandezza, non riesca ad avvicinarla, dimenticando l'antico proverbio che *a voler troppo tenderlo l'arco si spezza*.

CCLIV

CONSIDERAZIONI SUL PORTO DI MALAMOCCO
DI PIETRO PALEOCAPA.

*Nota da consultare in occasione della discussione che si farà in Parlamento
sullo schema di legge per il Porto di Malamocco.*

[Maggio 1867].

Per mettere in sempre maggiore evidenza la ingiustizia che vi sarebbe nel rifiutare la spesa di L. 3.225.000 per il compimento della regolazione del porto di Malamocco e della escavazione del gran canale di navigazione dal campo interno del detto porto sino agli approdi di Venezia e del suo arsenale, vengono opportune le seguenti considerazioni.

Dopo che il grande Napoleone avea fatto formare un vastissimo piano per il porto di Venezia e per il suo arsenale, che avrebbe importato somme ingenti; e dopo che era stata eseguita la parte del piano medesimo relativa all'Arsenale, dove poi si poterono costruire navi di primo ordine e darvi uscita, e che per il porto di Malamocco eransi avviati i lavori della diga della Rocchetta, le guerre i sovvertimenti politici avvenuti poi fecero che a codesto grandioso piano non si pensasse più fin verso il 1835. Nella quale epoca fu ripreso, modificando però grandemente tanto i lavori per la regolazione del porto, quanto quelli per le escavazioni interne, onde ridurli a termini di economia che facessero sperare di ottenere dal Governo Austriaco quella approvazione che infatti si ottenne pochi anni dopo.

In base del nuovo più ristretto piano per la regolazione della foce e del canale del porto fu fatto un appalto generale, secondo il quale l'impresa appaltatrice doveva eseguire quella parte di lavori che le si commetteva ogni anno, a misura dei fondi che il Governo assegnava nel bilancio delle pubbliche costruzioni delle Province venete. E questi lavori continuarono proporzionalmente ai detti assegni, ma non mai interrotti, sino alla rivoluzione del 1848 che li fece sospendere per alcuni anni. Ripresi poi, furono nuovamente interrotti dalla guerra del 1859, che non solo ne fermò la continuazione, ma recò non poco danno al canale del Porto a cagione dei provvedimenti fatti dall'Austria per viste strategiche di difesa. Ma anche allora, poco tempo dopo, furono

ripresi i lavori sistematici, e continuaron fino all'ultima guerra, a cui si deve il felicissimo evento della liberazione delle provincie venete.

Ecco in quale stato trovò le cose il governo italiano al momento in cui si estese il Regno d'Italia dal Mincio al confine illirico. Per la regolazione della foce e del canal-porto di Malamocco, il governo austriaco con lento progresso sì, perchè non erano grandi gli assegni che vi faceva annualmente, ma pur continuo, aveva speso tre milioni di fiorini circa, cioè sette milioni e mezzo di lire italiane. Ed al compimento dell'opera non mancava più se nonchè la spesa di L. 1.400.000 circa, nella quale però era compresa la costruzione di una torre per il faro che si divisava erigere alla estremità della diga del nord, estendendone e rafforzandone il piazzale di gettata che ne costituiva la base; opera il cui progetto era stato definitivamente approvato dal Ministero di Vienna ed a cui si assegnava la somma necessaria. I lavori poi, per essere ripresi, non avevano uopo di altre formalità d'appalto, perchè, come dissi, l'impresa continuava sempre ad essere in attività ed avea i mezzi pronti. Quanto al gran canale interno di navigazione, il Governo austriaco aveva pur fatti, sebbene con lenta successione e con quelle interruzioni che vi erano state per la regolazione del porto, molti e dispendiosi lavori di raddrizzamento di alcune svolte e di approfondamento e corrispondente ampliamento di sezione. Ma molto mancava anche di quest'opera perchè era, come è naturale, divisato di portare il canale stesso, se non a profondità eguale a quella del canale della foce, dove la *ficca cagionata* dal mare ondoso ne domandava una maggiore, ad una profondità però non molto minore. E, siccome al primo intraprendersi della regolazione del canale della foce, non si credeva possibile ottenervi che m. 6,50, o poco più di profondità, così erasi dapprima stimato che bastasse portare il canale interno alla profondità di m. 6,50 e secondo questo principio si era lavorato senza però che siasi conseguita ovunque quella profondità che riguardavasi allora come normale. Ma poi che la riuscita della regolazione del porto di Malamocco, superando l'aspettativa di molti, corrispose alle speranze di chi ne aveva formato il progetto e la sua profondità raggiunse i m. 8,50 circa, il Governo austriaco riconobbe il bisogno di portare alla profondità di m. 8 il canale interno. E già al momento che felicemente mutarono le sorti della Venezia il progetto relativo era compiuto, o stava per compiersi, ed avrebbe avuto un effettivo cominciamento poichè anche per la escavazione del canale l'impresa era pronta.

Tutti gli ora accennati lavori si facevano ad esclusivo ed intero carico dello Stato, perchè, durante la dominazione austriaca, era stata nella Venezia, non meno che nella Lombardia, mantenuta, nella parte che riguarda l'amministrazione di acque e strade, la legislazione del primo regno d'Italia, secondo

la quale tutte le opere relative alla navigazione erano riguardate come d'interesse generale dello Stato ed erano a spese dello Stato intieramente sostenute. E questa legislazione durava e dura nella Venezia, nè si saprebbe come potesse essere ad un tratto abrogata, anche per opere già da lunghi anni intraprese e con grandi spese condotte presso al loro compimento. Nè certo si procedette così, specialmente per i lavori dei porti, quando la Toscana, le Marche, le provincie di terraferma dell'ex regno di Napoli non meno che quelle della Sicilia entrarono a far parte del regno d'Italia. Che anzi si continuò per esse tutte ad assegnare largamente fondi per la regolazione e in alcuni casi, diremmo quasi, per la creazione di nuovi porti a tutto carico dello Stato fino all'attuazione della legge 20 marzo 1865.

Con quali principi non dirò solo di equità; ma di stretta giustizia, potrebbe or dunque negarsi a Venezia la somma domandata per la redenzione della sua navigazione? Le difficilissime circostanze economiche in cui si trovano le finanze dello Stato potevano solo fare che si studiasse di procurare anche in ciò tutta la maggior possibile economia. Nè certamente si potrà negare che a questo non sia stato provveduto dal Ministero. Infatti, lasciando pur da parte quelle economie che procedono dall'opportuno impiego di mezzi d'opera appartenenti allo Stato, anzichè procurarne di nuovi pei canali di Venezia, nelle opere proprie della regolazione della foce e del canal-porto si fece un'economia di non meno che 695 mila lire in confronto di quanto era stato dagli Ingegneri degli Uffizi Veneti proposto e dal Governo austriaco approvato.

Tale essendo il vero stato delle cose, in quale desolante e ingiusta condizione non si metterebbe Venezia, se, dopo tante sventure sofferte, non solamente essa non vedesse riprendersi con più energia i lavori richiesti dal commercio, solo elemento da cui può sperare di risorgere a miglior vita, ma sentisse anche rifiutarsi dal Parlamento quei mezzi che nella più stretta misura di economia si rendevano necessari per continuare quelle opere che erano state già intraprese dal Governo austriaco e da esso condotte assai vicino al loro termine? Questo rifiuto farebbe che il felice mutamento politico di cui Venezia tanto si rallegrava e si rallegra, le riuscisse, nel principalissimo de' suoi interessi, funesto.

Ma non è solo pei giusti riguardi dovuti a quel paese che, colla fermezza del suo proposito nel respingere la dominazione straniera, convinse l'Europa della impossibilità di mantenere quieta l'Italia senza che gli austriaci sgombrassero dalle provincie venete e queste si congiungessero al regno, ma è ben più ancora per riguardo all'interesse generale dello Stato che si domanda la ristaurazione della navigazione marittima di grande portata nel porto di Venezia. Mercè questa ristaurazione, aperto che sia a settentrione, come si aprirà

nel mese di Agosto prossimo, il passo ferroviario del Brennero, e più tardi, ma con successo del quale non può ormai più dubitarsi, aperto a mezzogiorno il Bosforo di Suez, Venezia diventa naturalmente il punto ove si rannoderà la grande navigazione dell'Oceano orientale colla linea ferroviaria europea che dal Mare del Nord e dal Baltico, attraversata la Germania, verrà a metter capo alle rive dell'Adriatico.

Ben sappiamo che vi è chi crede che l'importanza del porto di Venezia negli interessi generali del commercio mondiale, e specialmente del commercio italiano, abbia a diminuire in conseguenza dei grandi lavori che si eseguiscono per restaurare il porto di Brindisi, restaurazione giustamente desiderata da tutti, ma che non toglie nulla alla importanza del porto di Venezia. Grande è certamente la importanza del porto di Brindisi per la valigia delle Indie, come quello al quale i piroscavi che la portano troveranno più conveniente approdare che a qualunque altro porto del Mediterraneo o dell'Adriatico. Ma assai si illudono coloro che ne deducono che a Brindisi abbia anche a metter capo il grande commercio che per migliaia di tonnellate, viene dal Mar Rosso, dall'Indostan, dalla China, dal Giappone e da tutte le altre terre bagnate dall'Oceano orientale indiano, e, viceversa, abbia alle rive del porto stesso a correre il grande commercio che dall'Europa va alle Indie. Alla valigia delle Indie importa sopra ogni cosa la sollecitudine, con cui possa esserne dato arrivare nei vari Stati d'Europa e principalmente in Inghilterra, e viceversa, onde è che per essa si cerca, nel tempo, economia non solo di giorni ma di ore; mentre invece nessun riguardo si ha all'economia della spesa quando si ottenga di arrivare più presto. Per lo contrario il grande commercio domanda economia di spesa, e poco ad esso importa se, dopo una navigazione di otto, dieci e fin dodicimila chilometri, sostenuta da bastimenti di grande carico, si debbano impiegare non solo alcune ore, ma, sia pure, qualche giorno di più per sbandarsi in tutta Europa. Quindi è che si può con tutta certezza affermare che il grande commercio indiano, per toccar terra nel continente europeo, spingerà la navigazione fino ai porti del Mediterraneo o dell'Adriatico che più si addentrano nel Continente stesso, e quindi andrà a dar fondo a Marsiglia, a Genova, a Venezia ed a Trieste, secondo che i mercati verso i quali sono indirizzati i carichi si trovino nella sfera d'azione acquistata dall'uno o dall'altro dei detti porti mercé le strade ferrate che vi mettono capo. E noi non crediamo uscir dal vero dicendo che, compiuta la strada ferrata del Brennero, la quale da una parte si lega colla fitta rete di ferrovie che copre la Germania sino al Baltico e al Mare del Nord, e dall'altra colla rete italiana fino all'Adriatico, nessuno dei suaccennati quattro porti potrà vantare maggior sfera di operosità commerciale di quella che possa vantare il porto di Venezia.

E passando dalla generalità alla specialità del confronto fra l'importanza del porto di Brindisi a quella del porto di Venezia, faremo anzi tutto osservare che, come abbiamo detto, aperto pure l'istmo di Suez, la lunghezza del viaggio di mare dalle terre bagnate dall'Oceano delle Indie orientali varia dagli otto ai dieci e dodici mila chilometri. Onde, per contare da un punto determinato importantissimo, prenderemo Bombay che da Venezia per rotta diretta dista miglia geog. 4400 circa, ossia assai prossimamente 8 mila chilometri. Ciò premesso, possiamo accettare, per ragguagli positivi somministrati dalla Camera di commercio e da alcuni dei principali armatori e negozianti, che, noleggiando un bastimento a Bombay di qualsivoglia carico, non si farà differenza alcuna se il nolo sia fatto per Venezia o per un altro punto qualunque dell'Adriatico, sia pure Brindisi, che da Venezia dista 700 chilometri circa. Per ciò poi si riferisce al costo di assicurazione, non vi sarà assolutamente differenza alcuna fra l'essersi assicurati per Venezia o per Brindisi. Anzi in generale si può accettare che, partendo da Bombay, non vi sarà differenza fra l'essere assicurati per l'uno piuttosto che per l'altro dei porti del Mediterraneo o dell'Adriatico, come, nello stato attuale delle cose, nessuna differenza di spesa di assicurazione vi è per chi parta da Bombay o da altri porti dell'Indostan, della China o di altre regioni bagnate dall'Oceano Indiano e, girando intorno al Capo di Buona Speranza, venga per lo stretto di Gibilterra in uno o in un altro porto del Mediterraneo o dell'Adriatico. Di ciò è facile accertarsi consultando le tariffe della Società d'Assicurazione detta *Riunione Adriatica*, non meno che quelle della *Nuova Società Commerciale di Assicurazioni* e quelle di altre compagnie italiane ed estere. È dunque fermo che i bastimenti di commercio per venire dai mari dall'India a Venezia non ispenderanno un soldo di più che per dar fondo a Brindisi, e solo impiegheranno quel poco tempo di più che esige il maggior percorso di 700 chilometri, fatto per mare anzichè sulla strada ferrata; tempo veramente da non calcolarsi per chi ha percorso il lunghissimo e lungamente duraturo tragitto di otto, dieci o dodici mila chilometri.

Veggiamo ora la differenza della spesa che sarebbe cagionata dallo sbarcare a Brindisi, anzichè a Venezia. Il punto comune in cui si raggiungono le ferrovie che da Brindisi e da Venezia si avviano al passo del Brennero, è, nello stato attuale delle cose, Padova. Che, se si attuasse la ferrovia per Mestre e Bassano a Trento, il vantaggio a favor di Venezia crescerebbe grandemente, diventando invece Mestre il punto comune. Ora da Brindisi a Padova corrono 890 chilometri, e da Venezia a Padova stessa 37; la differenza adunque della strada ferrata da percorrere è di 853 chilometri. Le merci che vengono

dai mari delle Indie sono in generale di alto prezzo e fra quelle che appartengono alla *prima classe*, e pagano quindi la tariffa di L. 0,16. Ma noi vogliamo supporre che si faccia a codeste merci la diminuzione di L. 0,06 per allettare il commercio e preferire la ferrovia al prolungato viaggio di mare, Saranno pur sempre L. 85 per tonnellata che si pagherà di più scaricando a Brindisi anzichè a Venezia. E quel che si dice del viaggio per ferrovia dal Mare Adriatico alla Germania, vale egualmente, quanto al costo, pel viaggio in senso contrario. Ma ciò che più importa ancora si è che non si può immaginare che il gran commercio della Germania, ché valicherà il Brennero, si affidi a portar masse enormi di mercanzia, spendendo tanto di più, a Brindisi, dove poi non trova nè magazzini nè qualsivoglia altra di quelle opportunità commerciali che invitano a volgere verso i grandi porti, e specialmente verso quello di Venezia, dove la costituzione propria della città fa che si trovi magazzinaggio in ogni suo angolo, quando i magazzini che sono nel gran canale della Giudecca dall'una e dall'altra parte non fossero sufficienti, e quando la opportunità dei depositi non consigliasse sceglier magazzini in qualche altro punto della città trasportando ivi le merci per acqua con *piatte*, e quindi a bassissimo prezzo, come bassissimo è il prezzo dei magazzini, appunto per la loro grande abbondanza. Non avverrà dunque certo che, dopo traversata la Germania e quella parte d'Italia che giace fra il confine del Tirolo e Padova, chi spedisce le merci a piccola velocità, e cerca il più grande risparmio e la maggiore opportunità di depositi, onde trovare, a momento favorevole, imbarcazione per lontani paesi, si avvisi di correre sulla ferrovia da Padova a Brindisi, anzichè andare a Venezia. Dal che scende anche sempre maggiore donde, se pur potrà scaricare, dovrà ripartir in zavorra, per non avere, senza aumento di spesa, prolungato il viaggio sino a Venezia, dove la corrente commerciale gli assicura un ricarico di ritorno.

Queste cose sono così evidenti che, quando si discuteva del passo ferroviario delle Alpi Elvetiche, avendo il Comitato dei Cantoni svizzeri, raccolto a Lucerna, che propugnava ardentemente il passaggio del Gottardo, fatto stendere in favore del passaggio stesso una memoria statistico-commerciale da tre distinti uomini, competentissimi giudici nella materia, questi per propugnare validamente la causa dei loro committenti, dopo aver posto ogni maggiore studio per dimostrare, spesso anche senza buon fondamento e con evidente esagerazione, che tutto il movimento commerciale fra l'Italia da una parte e la Germania e la Francia dall'altra avrebbe valicato il Gottardo, venendo però ad esaminare se verso il prescelto passo alpino potessero concorrere le grandi masse di merci provenienti da porti più meridionali di quelli che si addentrano maggiormente, come abbiam detto nel continente europeo, dichiararono: « non aver essi

fatta alcuna speciale attenzione ai porti più meridionali del Mediterraneo e dell'Adriatico, poichè, in vista della maggiore lunghezza del trasporto per ferrovia, non potevano presupporre che essi possano acquistare gran voga nel traffico dei paesi settentrionali con grandi masse di merci, perchè queste devono cercare le vie meno dispendiose ».

E quando il Governo Inglese, che tanto interesse mette nell'affrettare i periodici arrivi in Inghilterra della valigia delle Indie, mandava ad esplorare i porti del Mediterraneo e dell'Adriatico, per vedere a quale convenisse meglio che codesta valigia desse appulso partendo dall'Egitto, il capitano Tyler, che ne ebbe l'incarico, nel rapporto fattone al duca di Montrose, Direttore Generale delle poste, disse che il suo assunto consisteva nel riconoscere qual fosse la via migliore da prendere partendo dal porto di Alessandria — a cui certamente deve giungere la valigia finchè non sia aperto il bosforo di Suez — *per diminuire quanto sia possibile il tragitto per mare quando lo si può senza troppo grave spesa onde guadagnar tempo.* Nè il capitano Tyler ha trovato che sia un aumento di spesa troppo grave per la valigia delle Indie il gettar l'ancora a Brindisi appunto perchè, come abbiam detto, ciò che importa alla valigia delle Indie è l'economia del tempo e non quella del danaro. Onde è che egli si occupò del confronto fra il tempo che s'impiega per una e quello per altra via, e non d'altro. E quindi, partendo dalla supposizione che i piroscafi della valigia possano scaricarla convenientemente, coi passeggeri che la seguono, a Brindisi, determina il tempo del viaggio terrestre nei tre casi: 1º che il passaggio del Cenisio si faccia ancora sulla strada ordinaria da Susa a S. Michel; 2º che anche questo tratto si percorra sulla ferrovia che passa pel valico altissimo col sistema Fell; 3º che sia compiuta la grande galleria del Moncenisio, e trova che in confronto del tempo che esige attualmente la valigia per andare per mare da Alessandria a Marsiglia a prender ivi la ferrovia, essa farebbe un'economia, nel 1º caso, di ore 35 1/2, nel 2º di 39 1/2 e di 42 1/2 nel 3º. Per la qual cosa conchiude dichiarando la convenienza che vi sarebbe di prendere anche tosto la via di Brindisi, quando però sien fatti in quel porto i provvedimenti occorrenti. Provvedimenti che egli limita ad un'estesa calata su cui sbucare la valigia, e i passeggeri, alla continuità della ferrovia fino agli approdi. Ad alcune gru per facilitare lo scarico dai bastimenti e il carico sui veicoli della strada ferrata, e, finalmente, ad avervi alcuni buoni alberghi, che or mancano. Da questi cenni, e meglio dal rapporto del sig. Tyler (Vedi *Opinione* del 29 agosto 1866 n° 237), si vede che il sig. Tyler era ben lungi dal pensare che Brindisi, opportunissimo approdo per quelle otto o dieci tonnellate e quel buon numero di viaggiatori che porterà periodicamente due o tre volte al mese la valigia delle Indie, potesse mai diventare il punto in cui, aperto

l'Istmo di Suez, si rannodi la grande navigazione che dal mar Rosso viene nel Mediterraneo e nell'Adriatico, e viceversa, diventando così l'emporio principaliSSimo, nel quale si abbia a verificare un movimento annuo che non crediamo esagerare dicendo che nell'insieme dell'una e dell'altra direzione non istarà al disotto di due milioni di tonnellate; appetto al qual movimento che cosa è mai quello delle valigie delle Indie? E dire che vi è chi crede che questa enorme quantità di mercanzie abbia a caricarsi di una spesa complessiva di 170 milioni annui per avere il bel gusto di andare, sia per terra dalla Germania, sia per mare dall'Oceano indiano, a Brindisi, dove manca, anzichè a Venezia, dove tutto si trova!

Il Governo del Regno d'Italia ha assegnato per i lavori del porto di Brindisi L. 6.500.000, oltre ad altre spese per opere accessorie, e, per quanto ci consta, sono stati spesi sin qui o sono già appaltati e in via di costruzione oltre due milioni di lire. Noi non vogliamo punto disconoscere l'utilità che avranno questi lavori, anche dopo l'apertura dell'Istmo di Suez, quando il solo essenzial concorso che si determinerà dal mare in quel porto sarà quello della valigia delle Indie e di alcuni piroscavi carichi di materie preziose o di alto valore, o, per via di terra, di molti passeggeri e di merci, pur preziosissime, che viaggino a grande velocità. Ma, dopo tante spese fatte nel porto di Brindisi per questi secondari servigi, non si saprebbe comprendere come potesse esser negato l'assegno di soli tre milioni per compiere la regolazione del porto di Venezia, che deve essere l'emporio del grande commercio fra l'Europa e l'Oriente e che è quel porto a cui si annette uno dei più grandi arsenali di Europa. Il quale, quantunque spogliato di ogni accessorio e di ogni mezzo di lavoro dagli austriaci, non resta però di costituire colle sue grandi fabbriche e darsene uno dei più grandi stabilimenti marittimi del suo genere.

E, meno ancora, si può comprendere come coloro che negar vorrebbero l'assegno in questione pel porto di Venezia sieno quegliino stessi che altamente invocano la supremazia della Marina italiana nell'Adriatico. Bella supremazia sarà in vero quella che otterremo abbandonando ad inevitabile rovina il solo grande e sicurissimo porto che abbiamo aperto nella costa adriatica italiana, e che è costituito, in sostanza, dalla intiera laguna, la quale, protetta dal litorale, offre in tutta la sua vasta ampiezza il più sicuro asilo alle imbarcazioni di ogni grandezza, e abbandonando insieme il grande arsenale di Venezia, abbandono che sarebbe conseguenza inevitabile dell'avere abbandonato il porto e i grandi canali della laguna! Bella supremazia, dico, che otterremo così contro l'Austria nostra rivale, che va tutti i di ingrandendo e migliorando il suo arsenale di Pola, e che sulla costa rocciosa dell'Istria e della Dalmazia ha aperti i più bei porti dell'Adriatico non solo, ma di tutto il Mediterraneo, quali sono il porto di Pola,

il canal-porto di Cherso, il canale di Zara, il canale-porto di Sebenico, l'Isola, ben portuosa e munitissima, di Lissa e specialmente il suo porto di S. Giorgio, e il canale di Calamota, per tacere di innumerevoli altri porti naturali!

CCLV

DALLE «MEMORIE AUTOBIOGRAFICHE», DI L. TORELLI
(pag. 168).

L'anno 1854 mentre faceva la guerra di Crimea vide sorgere la gran quistione del taglio dell'Istmo di Suez; non già che sorgesse allora nel senso che prima non se ne parlasse; in questo senso è tanto antica che rimonta al secolo passato, ma nel senso che si voleva effettuare il grandioso progetto Lesseps, uno degli uomini più benemeriti dell'umanità, il quale aveva concluso un trattato col V. Re d'Egitto per l'esecuzione mediante creazione di una grande compagnia internazionale.

Nel 1854 annunciò la seria intenzione di dargli corso.

Dominava allora con influenza sovrana in Inghilterra, Lord Palmerston. Egli avvisò in quell'opera nullameno che la decadenza dell'Inghilterra e si propose combatterla per salvare il suo paese. Dapprima fu un battagliar vago ma poi nel 1856 aprì fuoco regolare una rivista famosa che gode grande credito in tutta Europa.

La *Rivista di Edimburgo* con un articolo scritto con calma e artificio finissimo mirava a rendere impossibile la formazione della società e concludeva che, ammesso che si trovassero i capitali, questi avrebbero reso forse l'uno o il due per cento; come speculazione finanziaria era la più infelice che immaginari si potesse. L'articolo, s'intende, fu tradotto in tutte le lingue e sparso ovunque si poteva supporre trovarsi un azionista.

Vi sono quistioni che hanno speciale attrattiva a seconda della natura degli individui, dei loro studi, delle loro aspirazioni.

Per me la quistione del taglio dell'Istmo di Suez fu di questo numero.

Lo studio intorno al commercio dei Veneziani, la famosa quistione della differenza di livello fra il Mar Rosso ed il Mediterraneo avevano da anni attirata la mia attenzione sul quesito della possibilità del taglio di quell'Istmo e perchè non si creda che asserisca senza prove, dirò come in un articolo inserito nella *Rivista del P. Berti* del 1850, la stessa che accolse quello sul *Tiro Nazionale*, trovasi menzionato quel taglio coll'osservazione: che *fatto il canale sarà la gran via delle Indie* e quell'articolo reca la mia firma.

Lord Palmerston, il grande nemico del Canale, uomo pratico assai di affari, conobbe che il modo più sicuro era quello di impedire che si potessero raccogliere i 200 milioni di franchi che occorrevano, epperò organizzò di lunga mano una guerra per mezzo della stampa come io non avevo veduto mai l'eguale.

S'impadronì alla lettera della stampa europea che si lascia comperare, gli uni facendoli servire a combattere, gli altri a tenersi neutrali.

Quella guerra deve aver costato somme favolose; ma come è legge provvidenziale che cosa giusta in sè, deve trovare difensori capaci anche di riscaldarsi in ragione dell'attacco, così avvenne anche in rapporto alla guerra fatta al progetto di Lesseps.

Fra i volenterosi combattenti mi iscrissi anch'io, anzi in Italia fui il primo e per qualche tempo solo, disgustato dalla mala fede dell'attacco. Io per natura alieno dallo scrivere in gazzette feci una eccezione e nel *Risorgimento*, uno dei migliori d'allora, cominciai le difese, s'intende senza firmare gli articoli; ma non contento mi recai anche dal Direttore dell'*Opinione* onde persuaderlo a prendere le parti di Lesseps; ma mi venne fuori con tal massa di osservazioni che conveniva andar cauti; io ben compresi che si era schierato dalla parte dei silenziosi.

Nel corso dell'anno la guerra si fece viva; ma i nemici non si contentarono più di mettere avanti il poco reddito, ma disseppellirono tutte le storie antiche: quella del dislivello de' due mari e quell'altra meno assurda ma erronea che le sabbie del deserto avrebbero colmato il Canale.

Quella guerra era soggetto frequente di conversazione fra me e Paleocapa che vedeo ogni sera a casa sua.

Lesseps deliberò formare una Commissione Internazionale per sciogliere molti dubbi elevati dalla stampa ostile e fra i membri vi pose Paleocapa che non solo non voleva accettare ma aveva già steso la lettera di rinuncia; io arrivai in tempo a farla sospendere per mezzo di Cavour ed accettò.

A metà anno circa venne il Lesseps a Torino e fu tosto da Paleocapa, il quale gli fece noto quale grande amico del suo progetto vi fosse a Torino e battagliero e come fosse un amico suo personale; anzi gli narrò francamente la scena avuta meco perchè non spedisce quella lettera, ma invece l'accettazione.

Ei volle sapere chi fosse e Paleocapa mi mandò un biglietto dicendo che voleva presentarmi a Lesseps.

Non mi feci pregare, anzi siccome ei partiva per Genova lo stesso giorno, volendo cercare una casa che lo rappresentasse, mi esibii di accompagnarlo io, il che fu accettato di buon grado; già il primo giorno di nostra conoscenza passammo più ore assieme, ore deliziose perchè spese tutte intorno all'argomento del Canale ed alla terribile guerra che faceva l'Inghilterra o per meglio

dire Lord Palmerston, al quale però aderivano le masse; le nobili eccezioni, fra le quali Gladstone, erano segnalate come nemici del paese.

A Genova noi non trovammo che nemici od indifferenti; finalmente si riuscì ad indurre Balduino, allora giovane, a voler a suo tempo rappresentare Lesseps.

A Genova s'imbarcò allora per Alessandria dopo un soggiorno di 2 giorni durante i quali fummo sempre assieme.

L'amicizia che incontrai con Lesseps la reputo una delle fortune di mia vita; d'allora in poi ci trovammo le molte volte.

Passando da Milano dopo il 1860, ei venne da me ed io fui a trovarlo alla sua campagna in Francia, due volte fui con lui in Egitto, fui chiamato a far parte della Direzione e quando, divenendo necessario il soggiorno a Parigi, io non potei più far parte, mi fece nominare Vice Presidente onorario della Società.

Di questo n'ebbi piacere perchè ho la coscienza di aver lavorato per quella gran causa, come ho il dolore di non essere stato ascoltato dai miei concittadini quando per due anni e mezzo, dal maggio 1867 al novembre 1869, pubblicavo ogni 3 mesi un parallelo fra il progetto del Canale di Suez ed il grande traforo del Cenisio; si che esistono dieci di quei paralleli ed in tutti scongiurava a prepararsi a trar partito da quella grandissima opera che fa rivivere le condizioni del secolo XV quando la via per le Indie passava per l'Egitto.

La politica della peggior specie ingombrava già la mente degli Italiani ch'ebbero per prima cosa i danni, inevitabili anch'essi, di quell'opera colossale e sublime.

(Dalle « Memorie » - pag. 187).

Alla fine del 1858, nel mese di novembre ebbe scioglimento pratico la grande quistione del Canale di Suez.

Aveva avuto luogo la sottoscrizione delle azioni in tutta Europa e provò quanto potente sia riuscita l'opposizione inglese.

Si dovevano sottoscrivere 400.000 azioni di 500 lire l'una. L'Inghilterra ne sottoscrisse . . . il Belgio ricchissimo 500, la Russia . . . l'Austria . . . l'Italia 3000 (¹).

(¹) Nella relazione del Torelli dell'Agosto 1873 si dà per il Belgio la cifra di 350 azioni.

Per la prima volta in mia vita acconsentii a formi a capo come rappresentante di una compagnia, qual delegato da Lesseps.

L'Italia che allora poteva dirsi limitata all'Alta Italia, perchè il Re di Napoli non permise, come non permise il Duca di Modena, in realtà diede più di altri stati.

Ma se potente era stata la guerra di Palmerston ed era riuscita ad impedire una larga partecipazione del continente Europeo, altrettanto favorevole e precisamente a causa di quella guerra era stato il concorso della Francia.

Essa sottoscrisse per 230.000 azioni. Aggiungendone a queste L. complessive sottoscritte negli altri stati, formasi un totale di

Mancavano ancora e queste le assunse il V. Re Said Pascià ch'era francamente favorevole all'impresa.

Lesseps aveva vinto ma Palmerston non si arrese per questo e suscitò guerra ancor più accanita; ma io non voglio divagare.

Tornando al 1858 si fu il ... di quell'anno ch'ebbe luogo la costituzione della società e la nomina dei Direttori (senza paga) e fra questi venni compreso io pure che Lesseps presentò come uno dei più vecchi e saldi amici suoi e gran difensore del Canale di Suez.

(Dalle « Memorie » - Anno 1865 - pag. 269).

Promotore qual fui del Canale di Suez, amico dal 1854 di Lesseps, convinto che quell'opera si sarebbe fatta e prima che non credevasi generalmente e grande sarebbe stata la sua influenza in genere ma sull'Italia in modo speciale, io approfittai della mia posizione per preparare l'opinione pubblica ed attirare l'attenzione dei commercianti in ispecie.

Perdurava vivissima la guerra che faceva Lord Palmerston; Lesseps per meglio combatterla provocò una visita sopraluogo nel 1865 (aprile) di tutte le Camere di Commercio d'Europa che avessero voluto inviare rappresentanti.

Io non volevo lasciar fuggire sì bella occasione, perchè in Italia si rettificassero le idee.

Esorai le Camere di Commercio le più importanti ad inviare un loro rappresentante; accettarono Genova, Bologna, Milano, Torino, Venezia, Firenze.

Di queste mi rammento in modo esatto; altre ve n'erano sì che in complesso fu una delle nazioni che più ne inviò.

Anch'io volli spedire il mio rappresentante e fu il commendatore Biagio Caranti, ch'era allora Capo Divisione al mio Ministero.

Molti, soprattutto tedeschi, vi andarono con prevenzioni contrarie. Giunti ad

Alessandria, tutti furono contornati dal partito avverso che aveva colà il suo centro, che era cosa naturale.

Andarono sulla faccia de' luoghi pel Canale che da Zagazig si era scavato sino a Ismailia e poi di là a Suez, Canale alimentato dal Nilo, navigabile, e che doveva dar vita al deserto lungh'esso colle sue acque.

I delegati videro il gran lavoro già fatto, videro le macchine potenti e come la Direzione fosse energica; mancava però ancor moltò, ma volle fatalità che in quell'anno il Nilo fosse relativamente povero d'acqua.

Lungo il Canale di Zagazig le barche toccarono spesso fondo. Non si può descrivere la gioia de' avversari; cominciarono a mandare relazioni ostili che venivano poi magnificate sempre più.

Tra i delegati delle Camere di Commercio italiane taluni sono evidentemente ostili: non per dire che il loro lavoro non si farà o che sia impossibile, ma perchè nessuno può dire quando potrà esser finito e con quali spese.

A questo numero appartiene il più noto e celebre fra gli inviati, il prof. Boccardo di Genova il cui rapporto esiste sempre ed è scoraggiante; privatamente poi agli amici ed a chi voleva udirlo ripeteva la precisa frase « il Canale lo vedranno i figli dei nostri figli ».

Più nel vero fu quello del Caranti che non volle pronunciarsi sul tempo che i fautori assegnavano al 1870, ma ammetteva certo l'esito.

Il sig. della Pernice, unico, ammise anche la possibilità del 1870 od in quel torno.

Come è noto l'inaugurazione solenne fu il 17 novembre 1869.

Il passo tanto assennato di Lesseps andò fallito per la fortuita combinazione d'una magra del Nilo ch'ei non poteva prevedere; ma io credo che dopo queste visite si aveva meno fede di prima.

Un giornale torinese (se non erro il *Pasquino*) fece in quell'occasione una caricatura piena di spirito.

Figurò il Canale d'acqua dolce colle barche che trasportavano i delegati, ma in lontananza si vedevano molti fellati che versavano acqua nel Canale onde le barche potessero galleggiare.

Quanto all'altra misura che dipendeva da me, andò più liscia.

Feci una circolare a tutti i consoli al di là del futuro Canale onde mi sapessero dire quali a loro avviso sarebbero gli articoli di commercio i più indicati fra quelli che possiede l'Italia che più facilmente si smaltirebbero, aperto che fosse il canale di Suez.

Dopo 6 mesi ebbi quasi tutte le risposte, non poche molto ben ragionate.

Le feci unire e stampare, mandandone copia a tutte le Camere di Commercio dell'Italia.

Un certo numero venne ceduto anche al pubblico.

Tutto fu inutile. Si preferì credere che per allora fosse superfluo il pensarci.

Venne aperto il Canale, come accennai il 17 novembre 1869.

Nel 1871 era alla sua perfezione ed usufruito dalle altre Nazioni, ultima l'Italia.

La concorrenza per i risi e le sete si fece e si fa sempre più forte; si impreca al Canale che non dovevansi fare pel danno della concorrenza, mentre se avessero avuto fede i negozianti avrebbero potuto trarne gran partito.

Posso dire che quasi li scongiurai, ma caddi in un'epoca nella quale un uomo ricco ed in pari tempo previdente ed ardito non si trovò in tutta Italia che pensasse seriamene a trar partito della più grande opera del secolo.

Benchè quella mia pubblicazione ufficiale conti 19 anni, pure sarebbe sempre utile a consultarsi. Ma chi ci pensa?



INDICI



INDICE DELLE PERSONE E DEI LUOGHI

- Aali Pascià, 194, 287.
Abdelcadar, 394.
Abissinia, 26, 27, 28, 29, 39, 41,
412, 413, 483.
Abour, 394.
Adams, 380.
Aden, 29, 40, 55.
Adda, 459.
Adriatico, 9, 83, 102, 127, 171,
185, 197, 428, 454, 455, 461,
462, 463, 465, 512, 540, 551,
552, 553, 554, 555.
Adulia, 29.
Africa, 6, 11, 23, 28, 29, 38, 86,
140, 203, 396, 409, 410, 416,
438.
Agnano (Lago di), 422.
Ahmad Sultano, 38.
Airolo, 317.
Aiton M., 119.
Alasia, 370.
Albania, 540.
Alberoni, 497.
Albert J., 334.
Albufera (Duca di), 110, 413, 486.
Alessandria d'Egitto, 57, 58, 59, 63,
67, 74, 75, 87, 88, 93, 110, 136,
157, 161, 166, 170, 171, 174,
175, 176, 177, 179, 180, 182,
185, 188, 194, 213, 218, 219,
245, 249, 301, 308, 311, 350,
392, 393, 395, 396, 399, 400,
413, 445, 457, 459, 460, 464,
466, 468, 478, 494, 508, 511,
512, 515, 516, 518, 519, 520,
523, 554, 558, 560.
Alfieri C., 42.
Alfred, 336.
Alga, 490.
Algeria, 28.
Aloienize, 440.
Alpi, VII, 33, 101, 144, 145, 146,
147, 313, 316, 320, 357, 403,
553.
Altino, 165, 457.
America, 20, 57, 59, 135, 185,
229, 231, 273, 275, 498, 524,
540.
Amilhau, 402, 491.
Amoretti, 102, 492.

- Ancona, 36, 138, 356, 377, 459, 466, 486, 487, 488.
Angot, VII, 109, 336.
Anguissola M. Filippo, 284, 306.
Anino Paolo, 411, 413.
Annecy, 234.
Annoni F., 285, 307.
Anzio (Baja di), 35.
Appennini, 376, 377.
Arabia, 38.
Arc, 144.
Arconati Gian Martino, 42, 391, 401, 445, 446.
Aristotile, 17.
Arles-Dufour, 8, 13, 14.
Arnèro (Seno di), 40, 41.
Arno, 383.
Asia, 55, 312, 396, 409, 410, 493.
Assab, 38, 39.
Astengo Galeano Nicola, 305.
Astengo Luigi, 304.
Atlantico, 195.
Attaka, 173.
Aubert-Roche, 414, 415.
Australia, 57.
Austria, VII, 11, 12, 14, 30, 34, 35, 36, 40, 64, 75, 82, 95, 135, 167, 183, 210, 211, 221, 226, 227, 248, 250, 258, 274, 275, 278, 279, 286, 288, 309, 316, 319, 366, 384, 386, 456, 526, 528, 540, 544, 546, 558.
Autran, 414.
Avet Augusto, 378.
Avet Enrico, 378, 390.
Avigdor, 262.
Aziziè (Aziziah), 412, 464, 465, 466, 511, 512.
Bab-El-Mandeb, 38, 39, 40.
Badicroce, 515.
Baglietto Fratelli, 304.
Balduino Domenico, 204, 205, 207, 209, 210, 213, 223, 232, 240, 252, 254, 255, 267, 283, 558.
Balestrieri, 214.
Ballah (Lago), 18, 111, 114, 115, 116, 117, 394, 404, 409, 416, 443.
Baltico, 551.
Bande I. I., 185.
Bandini Andrea, 304.
Bandini Fratelli, 304.
Bangor, 304.
Barbera (Porto di), 41.
Barcellona, 19, 200, 253, 262, 279.
Bardonecchia, 33, 145, 152.
Barrault A. E., 24, 74, 85, 88, 89, 182.
Baratta, IX, 24.
Baruffi Gius. Filippo, 20, 97, 149, 154, 214, 284, 306.
Barellier, 327.
Barletta, 402.
Bassano, 552.
Bassora, 217.
Bastia, 159.
Bastogi, 347, 377, 402.
Battaglia, 490.
Baviera, 465.
Bazin, 459.
Beaconsfield (vedi Disraëli).
Becchi Giov. Battista, 304.
Beduini, 483.
Begnami Enea, 477.
Belgio, 135, 145, 250, 253, 278, 558.

- Belli Carlo, 285, 307.
Benedetti, 386.
Ben-Soulf, 519.
Berkely, 54.
Berlino, 168, 308.
Ber-Ber, 221, 394.
Beretta, 501.
Bergamo, 16, 136, 138, 458, 460.
Bergoniert, 366.
Bernardo (Padre), 451.
Berti D., 556.
Bertolotto G. Batt., 305.
Bes Giovanni, 284, 306.
Blan Domenico, 285, 306.
Bianchi Celestino, 20, 139, 303, 358,
 361, 363, 382.
Biancheri G., 480, 485.
Bixio Alessandro, 17, 22, 106, 321,
 497.
Boccardo Gerolamo, 20, 134, 392,
 560.
Boglione Carlo E., 284, 307.
Bologna, 34, 266, 376, 377, 446,
 487, 559.
Bombay, 251, 539, 552.
Bombrini, 204, 205, 207.
Bonaparte Gerolamo, 55.
Bonghi, 516.
Buona Speranza (Capo di), 6, 51,
 58, 251, 350, 483, 552.
Bordillon, 328.
Borel, 121, 126, 404, 405, 406,
 416, 418, 430, 434, 439, 441.
Borromeo Renato, 37.
Bosforo, 59, 107, 251, 289, 299,
 425, 446.
Bottaro Fratelli, 304.
Bourlos, 88.
Bourdalue, 318.
Bozoli M. G., 155, 156.
Bozzano Pietro, 304.
Branca, 380.
Brasile, 185.
Brennero, 403, 455, 487, 551, 552,
 553.
Breda, 73.
Brenta, 490.
Brest, 28.
Brianza, 158.
Briga, 320.
Briganti-Bellini, 462, 512.
Brighenti, 107, 359, 361, 367.
Brindisi, 35, 138, 399, 400, 402,
 403, 462, 466, 488, 516, 551,
 552, 553, 554, 555.
Brogard (De), 531.
Broglio, 303, 509.
Broni, 284, 285, 306.
Bruce James, 27.
Bruxelles, 531.
Bucchia Gustavo, *passim*.
Bucchia Riccardo, 22.
Bucchia Tommaso, *passim*.
Bufier, 400
Buyst-hofd, 206.
Bulbeis, 413
Bullo A., 468, 480, 481.
Bulwer H. L., 245, 248, 387.
Buol, 77, 78, 186.
Bustelli Foscolo G., 33.
Cacace T., 134.
Cagliari, 30, 34, 138, 158, 160,
 188, 257, 285, 306, 307.
Caimi, 401.
Cairo, 10, 11, 12, 57, 102, 160,
 170, 171, 172, 218, 219, 221.

- 222, 251, 334, 392, 393, 413,
463, 464, 465, 466, 492, 493,
494, 515, 518, 519; 520, 524,
541.
Calabria, 127.
Calamonte (Canale di), 556.
Calcutta, 41.
Calindri Ugo, 20, 137, 153, 154,
194, 205, 207, 213, 216, 262,
289, 290, 298, 315, 316.
Cameron, 413.
Cammarota, 378, 390.
Camp de Chalôns, 419.
Camus F., 28.
Canale dei Due Mari, VIII, 217.
Canale dei Faraoni, 11.
Candia, 34.
Cantalupi, 459.
Canton de' Grigioni, 320.
Cantoni Svizzeri, 553.
Cappa Elia, 305.
Capponi, 42.
Capua, 319.
Caranti Biagio, 134, 392, 445, 559.
Carcano Antonio, 37.
Carducci, 68.
Carlo Alberto, 144, 145, 147.
Casabrozzo, 306.
Casalmaggiore, 403.
Casari Francesco Angelo, 284, 307.
Casati (Ministero), 145.
Casoni, 104.
Cassinis J. B., 285, 307.
Castagnetto L., 139.
Castiglione, 390.
Castoldi Ezio, 37.
Castor, 375.
Catania, 158.
Caucaso, 378.
Cavalieri San Bertolo Nicola, 36.
Cavagnis, 457.
Cavour C., 22, 31, 33, 77, 78, 92,
93, 186, 187, 188, 189, 191,
194, 223, 244.
Caseaux (Cazaux), 108, 413.
Ceylon, 251.
Cenisio, 143, 144, 145, 525, 554.
Cenni Giovanni, 36.
Cesano G., 285, 307.
Chalouf, 126, 127, 414, 430, 435,
445, 449.
Chambard, 331.
Chambéry, 378, 515, 518.
Chancel, 308, 449.
Charles-Roux J., 11, 15, 24.
Chateau de la Chênaie, 166, 167,
530, 531.
Chesney, 141.
Cherso, 556.
Chevallier, 102.
Chiavari, 34.
Chiaves, 452.
China, 32, 58, 229, 541, 551, 552.
Chiusi, 377.
Ciablese, 320.
Cialdi (Ing.), 84, 101, 106, 107,
471, 472, 473, 476, 477, 479,
494.
Cialdini, 37.
Cianciolo, 175.
Civitavecchia, 35.
Clarendon (Lord), 194, 217, 225,
539, 542.
Cokeril, 482.
Coira, 314, 320.
Colynhonn, 322.

- Collegno (Contessa), 425.
Collegno (Di) Giacinto, 426, 428.
Columbia, 447.
Comba Gius., 285.
Como, 138, 139, 157.
Conrad, 17, 56, 83, 93, 94, 154,
166, 168, 172, 177, 180, 181,
197, 199, 202, 206, 208, 209,
218, 220, 222, 223, 226, 238,
243, 268, 275.
Contin, 484, 485.
Conturio, 337.
Corfù, 245, 249.
Cornalia E., 449, 450.
Cornero, 390.
Correinti C., 452.
Corsi, 456.
Corsica, 159.
Coste, 468.
Costantinopoli, 14, 41, 50, 52, 54,
73, 102, 159, 191, 210, 213,
222, 223, 228, 230, 231, 241,
244, 247, 248, 249, 253, 287,
297, 311, 381, 411, 492, 511,
524, 528, 542.
Couraux, 16.
Coyreux M., 110, 119.
Crema, 382, 386.
Cremona, 403.
Crimea, 32, 523, 556.
Crispi F., 452, 453.
Colquhoum, 63.
Cumana, 447.
Cuneo, 110, 138, 285, 307.
Dacquemond (Barone), 214.
Daigramont (Daigrémont), 480, 485,
488, 491, 492, 493.
Delhac (Arcipelago), 29.
Dalmazia, 127, 428, 555.
Damietta, 9, 88, 109, 291, 328,
329, 333, 334, 337, 341.
Danimarca, 135, 250.
Danubio, 257.
Dardanelli, 251.
Darnaud, 175.
Daulù, 213.
Davico Giov. Annibale, 284, 306.
D'Azeglio, 16, 146.
De Bruck, 215, 286, 288.
De Capitani d'Arzago marchese G., X.
De Clercq G., 206.
De Ferrari F., 285, 307.
De Fourcy Charles, 268.
Degli Antoni Francesco, 284, 306.
Delamelle (Madame), 14.
De la Houte, 462, 463.
De la Rue, 166, 190, 191, 193,
200, 201, 204.
Della Marmora Alberto, 30.
Dell'Isola-Molo G., 304.
De Luigi, 6.
De Martino, 515, 516.
De Monchy, 206.
De Montesino, 203.
De Musset Paolo, 34.
Derby, 60.
Derby-Disraeli, 249.
Desambrosis, 145.
D'Escayrac de Lanture (Conte), 214.
Despine, 181, 214.
Desplaces Ernest, 20, 114, 118, 154,
320, 359.
Dessé (Isola di), 39.
De Tessan, 472, 476.
De Vecchi di Val Cismon Conte
C. M., X.
Diano Giulio, 304.

- De Bernardo Alasié, 370.
Di Pollone, 281, 285.
Discé (Isola), 29.
Disraeli, 5, 543.
Dolfin, 349, 374, 382, 457.
Domodossola, 284, 285, 306, 307.
Dora Baltea, 429.
Drouyn de Lhuys, 386.
Due Sicilie, 158.
Dufour-Feronce, 8, 10, 12, 24, 364.
Duke, 29.
Dulann Phedore, 464.
Dünner, 34, 378, 379.
Duprè M., 306.
Dussand, 120.
Edimburgo, 105, 556.
Edt, 29.
Egitto, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,
14, 30, 34, 36, 47, 48, 51, 54,
55, 63, 67, 74, 75, 79, 85, 88,
90, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 98,
102, 111, 117, 139, 143, 156,
160, 165, 166, 167, 168, 169,
170, 171, 172, 174, 176, 178,
181, 182, 184, 208, 214, 217,
218, 220, 225, 226, 230, 231,
251, 253, 255, 256, 264, 286,
289, 291, 292, 297, 298, 300,
309, 312, 318, 322, 338, 339,
342, 343, 346, 360, 363, 366,
370, 387, 391, 411, 422, 423,
424, 425, 426, 447, 449, 450,
457, 458, 464, 465, 467, 476,
478, 486, 487, 491, 493, 499,
508, 510, 512, 518, 519, 522,
524, 525, 526, 545, 547, 554,
556, 558.
El Ferdane, 111, 440.
El Guisr, 17, 18, 93, 100, 108,
109, 110, 111, 112, 113, 114,
115, 116, 117, 119, 121, 134,
339, 343, 394, 395, 397, 398,
399, 406, 408, 415, 416, 432,
435, 440, 444, 445, 449, 475,
511, 518, 519.
Ellena Domenico, 254, 536.
Emilia, 452.
Enfantin Prospero, 8, 10, 11, 12, 14.
Era, 383.
Eritrea, 178.
Este, 490.
Estremo Oriente, 6.
Etiopia, X, 24, 230.
Eufrate, 12, 19, 50, 52, 211, 217,
225, 227, 228, 229, 539, 544.
Eugenia Montijo (Imperatrice), 526.
Fano, 158.
Farvara, 388, 390.
Fava G. B., 305.
Favre, 364.
Fasil Mustafà, 412.
Fé Marcantonio, 108.
Fedele, 97.
Federigo Carlotta (nata Paleocapa),
108.
Feldaphné, 327.
Fell, 554.
Ferdane (El), 114.
Ferrara, 155, 158, 452.
Ferrero G., 235, 393.
Ferro Giovanni, 304.
Ferrucci, 354.
Ficquelmont, 12.
Fiera di Primiero, 55.
Filippini, 57.
Finlandia, 319.
Firenze, 10, 48, 79, 80, 138, 139,

- 262, 285, 306, 310, 356, 373, 383, 384, 385, 390, 391, 420, 454, 457, 461, 469, 476, 478, 479, 491, 511, 515, 517, 559.
Fitz-Gerald, 115.
Foggia, 361.
Foglia torrente, 107.
Folco Alessandro, 305.
Fontune, 530.
Forcade, 38, 360.
Forni Ugolino, 284, 306.
Fould, 346, 350.
Forcy, 325.
Fraiche, 474.
Francesco II re di Napoli, 319.
Franchetti, 327, 331, 332.
Francklin ing. Martin, 100, 101, 351, 357, 373, 380, 381, 387.
Francia, 6, 11, 12, 28, 29, 30, 39, 47, 56, 62, 63, 64, 81, 82, 95, 96, 97, 104, 135, 143, 145, 149, 265, 270, 275, 276, 279, 280, 282, 287, 288, 295, 311, 325, 345, 356, 360, 366, 369, 370, 373, 375, 386, 391, 464, 475, 476, 479, 500, 522, 524, 543, 553, 558.
Fréjus, 144.
Friuli, 157.
Frugone, 304.
Frugoni Angelo, 304.
Fulter, 440, 444.
Fusina, 490.
Gabbat-Essab el Kharab, 40.
Gabussi, 161, 325, 348, 351.
Galileo, 364, 365, 367.
Gallia, 185.
Galvagno F., 145.
Ganini, 501, 502.
Garet, 337.
Garelli Felice, 147, 374, 380.
Gargano, 303.
Garibaldi, 41, 80, 81, 82, 316, 318, 365.
Genova, 30, 34, 38, 92, 137, 138, 155, 157, 158, 159, 179, 183, 184, 185, 188, 190, 191, 193, 198, 199, 200, 202, 204, 207, 208, 210, 211, 213, 216, 223, 225, 229, 232, 233, 234, 235, 240, 251, 252, 253, 256, 260, 262, 283, 289, 356, 378, 392, 403, 456, 475, 523, 536, 551, 557, 558, 559, 560.
Gerard, 464.
Germania, 250, 253, 454, 551, 553, 555.
Gerusalemme, 515.
Ghedini Gaetano, 7, 11, 15, 16, 56, 101, 141, 493.
Gherardi, 348, 446.
Giachetti, 36.
Giampietri, 411.
Gianazzo di Pampar, 285, 307.
Giappone, 58, 551.
Gibilterra, 541, 552.
Gilli Giovanni, 267, 281, 282.
Ginévrà, 234, 253, 320.
Gioia, 70, 134, 136, 139, 148, 321, 326, 328, 329, 330, 331, 333, 334, 337, 338, 339, 340, 341, 357, 377, 387, 395, 396, 397, 398, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 415, 416, 417, 433, 436, 438, 440, 441, 442, 445, 448, 450, 451, 458, 460, 475, 494, 495, 499, 500, 505, 510, 512,

- 514, 515, 516, 517, 518, 519 e
passim capitoli I e IV.
Giordano Felice, 284, 307.
Giorgi, 24.
Giorgini G. B., 358.
Giovanelli, 457.
Giudecca, 479, 480, 489, 490, 491,
 498, 553.
Giuocco Luigi, 535.
Giusti Fratelli, 304.
Giustiniano, 463, 465, 467.
Gladston, 60, 523.
Gobbi, 308.
Goybet, 515, 516, 518.
Golfo Arabico, 40, 41.
Golfo Persico, 211.
Gomiléh - 175.
Gonin Felice, 304.
Gonzaga, 385.
Gorin, 473, 474.
Gottardo, 553.
Grandis, 146.
Grattoni, 146, 402, 481.
Gravesande, 206.
Grecia, 135, 250.
Grenoble, 149.
Grenwich, 506.
Greppi, 391.
Griffith, 55, 63, 64.
Guérin, 413.
Guichard Jules, 415.
Hadjé Wessin Pascià, 411.
Hadramant, 40.
Halley, 427.
Hallberg Ch. W., 15, 24.
Hardon, 118, 330, 331, 337, 351.
Harry, 180.
Harris, 203.
Hatley Charles, 18.
Hassah Pascià, 38.
Herret, 180.
Hibraim Pascià, 38.
Hoste, 332.
Hübner, 78, 186.
Hudson, 48, 114, 309, 319.
Hulst Ivan, 206.
Humboldt, 447.
Kamciatka, 19.
Kantara, 332, 394, 395, 396, 397,
 398, 399, 404, 406, 407, 409,
 410, 418, 438, 440, 443.
Kartoum, 221.
Kedivé, 516.
Kemtara, 343.
Kiami Pascià, 411.
Koch (de) Paul, 378.
Kramer Berra Teresa, 53.
Kramer Edoardo, 53, 62, 112, 134,
 445, 449.
Ibérie (Penisola Iberica), 185.
Imperatore d'Austria, 9.
Impero Ottomano, 198, 315.
Indie, 11, 30, 38, 48, 50, 57, 59,
 60, 119, 185, 203, 225, 322,
 380, 400, 412, 422, 455, 488,
 538, 539, 540, 541, 551, 552,
 553, 554, 556.
Indo Cina, 419, 420, 446.
Indostan, 380, 539, 551, 552.
Inghilterra, *passim*.
Ismahil (Kédivé), 5, 432, 524.
Ismailia, 91, 109, 134, 394, 396,
 397, 398, 399, 404, 405, 414,
 417, 419, 446, 506; 507, 510;
 519, 560.
Ismít, 411.
Isola d'Elba, 421.
Issel Arturo, 135.

- Istria, 542, 555.
Italia, 76, 77, 81, 90, 92, 93, 103,
104, 107, 126, 252, 319, 354,
356, 362, 363, 384, 389, 392,
463, 523, 524, 528, 529, 553,
558, 560, 561.
Italiani, 386.
Ives, 518.
Jacquemond Giuseppe, 254, 306.
Jalubert, 178.
James (St.), 540.
Jaurès Amendère, 200, 203, 345.
Java, 57.
Jèmen, 40.
John Bull, 225.
Jouvenel, 386.
Lacs amers, 182.
Lafitte, 462, 463.
Laghi amari, 111, 113, 126, 344,
347, 353, 394, 439.
Laghi salati, 18.
Lago di Como, 139.
Lago di Costanza, 234.
Lago Fusaro, 474.
Lago Maggiore, 234.
Lago Menzalch, 291, 292.
La Haye, 206.
Lamarmora, 42, 76, 78, 187, 304,
314, 315, 316, 386, 390, 452,
525.
Lamb Kenney Ch., 166, 227, 229,
231, 239.
Lampertico, 42, 97, 154, 453.
Lange D. Q., 245, 246.
Lanau Benedetto, 305.
Lanza, 373, 452.
Lapeyre, 329, 337.
La Plata, 185.
La Porta, 95, 96.
Larissé, 42.
Laroche, 108, 109, 327, 329, 330,
331, 332, 335, 445, 459, 461,
506.
La Rochelle, 149.
Larousse, 108, 109, 175, 209, 268,
414, 415, 443, 445.
La Spezia, 234, 422, 454.
Lasseron, 418.
Lattes, 161, 457, 458.
Lattis, 165, 512.
Lange Dariel H., 65, 150.
Lauren, 12.
Lavagnino, 232.
Lavalette, 386.
Lavalley, 121, 126, 396, 397, 404,
405, 406, 409, 414, 415, 416,
418, 430, 434, 439, 441, 450,
451, 459.
Lavezzari, 479, 480.
Lecomte, 366.
Lecocq, 447.
Lentze, 56, 83, 168, 180, 243.
Lepère, 7, 141, 522.
Lesseps, *passim*.
Lesseps (de) Vittorio, 500.
Lebronne, 141.
Levêque, 136, 266, 281, 282, 283.
Levi Cases Armando, 8, 74.
Lieusson, 52, 180, 197, 209, 239,
241.
Liguria, 498.
Lione, 127, 144.
Linant de Bellefonds, 11, 103, 112,
165, 168, 169, 219, 238.
Linau, 74, 83, 84, 85.
Lindon, 511.
Lipsia, 12.
Lissa, 556.

- Liverpool, 251.
Livorno, 138, 141, 160, 191, 252,
 356, 377, 391, 403, 456.
Lynch, 525.
Lombardia, 159, 235, 319, 385,
 452, 549.
Lombardini, 42, 447.
Lombardo-Veneto, 9, 12, 75, 135,
 192, 250, 524.
Londra, 10, 47, 141, 142, 166, 179,
 180, 188, 190, 194, 195, 227,
 229, 230, 231, 235, 245, 247,
 312, 523, 545.
Loriens, 455.
Lory Anna Laura, 285, 307.
Lory Cesare Edoardo, 284, 307.
Lottero Nicoletta, 305.
Lucca, 157, 376.
Lucerna, 317, 553.
Lucchini, 314.
Lucio, 41.
Lucomagno, 79, 235, 356, 357, 536.
Mac Clean, 97, 177, 180, 190, 239,
 246.
Mac Donald, 419.
Macchi Mauro, 154.
Madagascar, 28, 30.
Maden, 519.
Madrid, 203, 500.
Magellano, 102, 402, 493.
Maggiorani, 515.
Magrau, 337.
Maine, 105, 142.
Malamocco, 178, 453, 454, 468,
 481, 489, 496, 497, 548, 549.
Malconas, 487.
Mahdam, 40.
Malmignati Buccia Eugenia, *passim*.
Malta, 55, 160, 166, 213, 226,
 230, 466.
Mamby, 97, 203, 239, 246.
Manara Carmelita, 315.
Mancini, 38.
Manfredi Silio, IX, 18, 19, 22, 148.
Manfredi Eustacchio, 427.
Manica, 135.
Manin Daniele, 76, 81.
Manchester, 54.
Manna, 363.
Mantegazza, 488, 489.
Mantova, 385, 403.
Marabout (Forte di), 76.
Marche, 157, 550.
Mardou, 329.
Margherita (Principessa), 518.
Mare del Nord, 551.
Mare Indiano, 29, 30.
Marengo, 285, 306.
Mariani, 482.
Mariam, 404.
Marradi, 135.
Mar Rosso, 6, 7, 12, 21, 22, 26,
 28, 29, 30, 38, 39, 40, 41, 42,
 57, 59, 88, 89, 136, 137, 141,
 142, 148, 167, 173, 176, 178,
 184, 203, 228, 342, 349, 357,
 362, 366, 367, 400, 419, 420,
 422, 446, 475, 482, 483, 485,
 496, 518.
Martin, 337.
Martin Franklin, 351, 357, 373,
 381, 387.
Martinengo Emanuele, 304.
Martinengo Giuseppe, 305.
Marsiglia, 83, 166, 168, 169, 171,
 177, 261, 270, 279, 346, 355,

- 400, 403, 478, 508, 530, 531, 551, 554.
Marzorati, 501.
Massimiliano (Arciduca), 14.
Massaua, 28, 29.
Massa, 271.
Mattey Augusto, 282, 307.
Matteucci, 368.
Maus Enrico, 145, 146.
Mazzoldi L., 155.
Médail, 144, 145.
Mediterraneo, *passim*.
Menabrea, VIII, 22, 23, 33, 38, 109, 118, 147, 284, 307, 330, 333, 337, 338, 339, 341, 351, 377, 379, 452, 486, 515, 516, 517.
Mehemet Ali, 393, 412.
Moés (Canale di), 393.
Mohammed Ali, 11, 12.
Mohammed Said, 8, 9, 166, 169, 172, 176, 230, 264, 302.
Moncalieri, 144.
Moncenisio, 21, 76, 101, 139, 140, 141, 234, 388, 481.
Mondovì, 20.
Mougel-Bey, 74, 83, 84, 85, 98, 99, 100, 112, 165, 168, 169, 208, 219, 238, 297, 299, 300, 301, 318, 346, 347, 357, 375, 381, 473.
Meneghini, 368.
Menzaleh (Lago), 88, 182, 404, 409, 416.
Mergellina, 36.
Messina, 35, 138, 386, 478, 523.
Mestre, 552.
Metternich (Principe), 8, 11, 12.
Midolo Pasquale, 97.
Miles R. H., 67, 115.
Milesi, 357.
Mincio, 316, 549.
Minghetti, 42, 389.
Minuto Vincenzo, 305.
Miralta Fratelli, 304, 305.
Modane, 33, 144, 531.
Modena, 136, 158, 279, 281, 282, 468, 559.
Mocquart, 287.
Monselice, 490.
Montaut, 108.
Monteil, 327.
Montepain, 510.
Monte Sinai, 492, 493, 494.
Montesino, 56.
Montiers, 215.
Montignoso, 358.
Montrose, 554.
Montmorency, 447.
Monza, 313.
Moresby, 38, 137, 148, 473, 506, 525.
Morel, 307.
Moruzzi Antonio, 565.
Mosè, 142.
Mottura Agostino, 284, 306.
Mouktar Bey, 312.
Mulles, 254.
Mussarah, 412, 413.
Mussolini Benito, XI, 132.
Musch, 73.
Nackla (Isola di), 29.
Nana-Sahib, 380.
Napoleone Bonaparte, 7, 12, 14, 64, 65, 81, 101, 143, 207, 210, 245, 275, 302, 366, 381, 384, 419, 421, 525, 526, 548.
Napoleone III, 543.

- Napoli, 10, 36, 37, 80, 138, 157, 159, 191, 221, 252, 316, 319, 356, 365, 378, 385, 422, 428, 456, 518, 550, 559.
Natoli, 390, 392.
Navarra, 421.
Negrelli, 55, 56, 57, 61, 73, 75, 76, 83, 84, 168, 172, 177, 180, 213, 231, 238, 243, 259, 275, 289, 523, 526 e *passim* capitoli I e IV.
Negri Cristoforo, 42, 453.
Negussié (Re), 39.
Nepuen, 334, 340, 379.
Nervi Carlo, 305.
Nese, 16, 76, 81.
New York, 158.
Niccolini, 428.
Nicea, 411.
Nilo, 9, 11, 57, 60, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 96, 98, 110, 136, 170, 172, 175, 177, 212, 290, 291, 292, 293, 299, 344, 346, 354, 362, 367, 382, 400, 425, 426, 447, 450, 515, 522, 560.
Nizza, 34, 157, 257, 378.
Noberasco, 304, 305.
Nocca Carlo Francesco, 283, 284, 285, 306.
Nocera, 519.
Noceto, 305.
Nogat, 169.
Nora (Isola di), 29.
Novara, 284, 307.
Novi, 154, 158.
Nubar Pascià, 65, 360, 362, 364, 366, 370, 376, 381.
Nubie, 221.
Nuova Zelanda, 22.
Obuk (Porto di), 39.
Oceano Indiano, 6, 463, 551, 552, 555.
Odetti (giornalista), 120.
Odessa, 528.
Oddini G., 284, 285, 306.
Odilon Barrot, 364, 421.
Offredi Domenico, 460.
Olanda, 35, 82, 167, 207, 218, 221, 253, 278, 526.
Oldofredi, 321, 462.
Olivier, 366.
Olivo, 455.
Om Farèg, 455.
Onaddé Foumelat, 219.
Osman Pascià, 411, 412.
Pacifico, 451.
Padova, 23, 368, 487, 552, 553.
Paesana, 284, 306.
Paesi Bassi, 135, 206, 218, 250.
Pages, 413.
Paleocapa, 48, 53, 56, 60, 64, 65, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 89, 135, 137, 143, 144, 145, 146, 148, 154, 161, 422, 430, 452, 454, 459, 523, 524, 526, 530, 557 e *passim* nei capitoli I e IV.
Palermo, 138, 158, 159, 356, 365, 426.
Palmer, 462.
Palmero, 463.
Palmerston (Lord), 5, 15, 19, 31, 47, 48, 53, 54, 55, 56, 60, 65, 69, 94, 103, 105, 142, 143, 156, 217, 220, 225, 227, 241, 243, 360, 361, 366, 371, 375, 376, 380, 381, 523, 524, 539, 542, 557, 558, 559 e *passim* nel capitolo III.

- Panama, 303, 523.
Pantaleone Luigi, 284, 316.
Paoli, 427.
Paponot F., 396, 399, 406, 407,
408, 437, 438, 444.
Pareto Raffaele, 35, 369.
Parigi, 10, 30, 31, 55, 77, 83, 90,
93, 94, 102, 104, 119, 136, 165,
166, 167, 169, 170, 177, 178,
179, 181, 182, 183, 186, 187,
189, 190, 192, 193, 194, 195,
199, 200, 201, 202, 203, 205,
207, 208, 215, 223, 225, 230,
231, 243, 251, 252, 253, 254,
255, 260, 264, 269, 279, 286,
287, 288, 296, 297, 298, 301,
302, 303, 308, 309, 311, 312,
321, 324, 325, 326, 331, 336,
345, 347, 355, 359, 363, 366,
371, 377, 379, 389, 390, 400,
401, 422, 434, 447, 459, 464,
474, 478, 479, 484, 485, 506,
508, 509, 511, 520, 521, 524,
526, 527, 530, 531, 532, 558.
Parma, 156, 279, 403.
Pascal, 268, 298, 301, 336.
Pasini, 453.
Pastoris, 284, 306.
Pavia, 24, 138.
Pedretti Antonio, 284, 307.
Peirano, 516.
Pelard, 263, 307.
Pellas, 137, 475.
Pellegrini, 510.
Pelusio, 9, 11, 12, 57, 80, 83, 84,
85, 86, 87, 89, 91, 104, 112,
113, 170, 172, 173, 175, 176,
177, 183, 196, 209, 220, 228,
252, 299, 545.
Pepoli, 379.
Perconot, 459.
Pericoli Vincenzo, 36.
Perim (Isola di), 19, 36, 541, 543,
544, 547.
Perone, 422.
Perù, 498.
Peruzzi Emilia, 17, 18, 22, 23, 79,
118, 334, 358, 377, 378, 390,
518, 519.
Peruzzi Ubaldino, 377, 379, 389,
525, 514, 516, 518, 519..
Pesaro, 106, 107, 472.
Pescetto (Ministro), 454, 455.
Petiti, 452.
Pharaon Jommy, 464.
Philigret, 220.
Piacenza, 158, 284, 306, 401, 403.
Piazza San Marco, 79.
Picca C. M., 284, 306.
Piemonte, 16, 30, 76, 81, 127, 144,
145, 160, 181, 188, 193, 198,
207, 210, 221, 263, 266, 278,
310, 385, 452, 524.
Pietri Girolamo, 36.
Pigafetta Antonio, 101, 102.
Pigafetta Filippo, 492, 493, 494.
Pinelli (ministero), 145.
Pinkerle, 458.
Pini Bey, 161, 461, 462, 463, 465,
467, 468, 469, 512.
Pio IX, 421.
Piombino, 356.
Piramidi, 555.
Pisa, 138, 317, 354, 358, 359, 361,
363, 365, 367, 370, 376, 377,
388, 391.
Pisani, 147.
Pistoia, 376, 377.

- Plate L. M. E., 206.
Plezza, 369.
Plon - tipografia, 115.
Po, 9, 86, 316, 385, 403,
Pola, 555.
Polacchi, 366.
Polacco, 459.
Polonia, 319.
Pomba Giuseppe, 307.
Ponte di Sasso, 77, 186.
Ponjade Eugenio, 289, 290.
Ponzone Angelo, 263, 305.
Ponzone F.lli, 304.
Porta, 411, 412.
Portogallo, 135, 250, 492.
Portogruaro, 457.
Porta Ottomana, 51, 63, 65.
Porto di Malamocco, 79.
Porto Said, 5, 7, 60, 63, 80, 84,
85, 106, 107, 108, 114, 118,
120, 121, 126, 137, 148, 209,
326, 327, 329, 330, 331, 334,
335, 342, 343, 344, 345, 347,
354, 399, 400, 404, 413, 414,
416, 419, 425, 443, 446, 457,
459, 460, 461, 469, 471, 472,
477, 494, 498, 506, 508, 524.
Prati, 68.
Principe Napoleone, 136, 367, 469.
Principessa Maria di Savoia, 76.
Prokech, 210.
Proti, 427.
Provincie venete, 145.
Prussia, 82, 83, 135, 167, 250,
253, 274, 278, 302, 319, 378,
526.
Quadrio, 313.
Racliff (vedi Stratford), 542.
Radicati di Brozolo, 390.
Ralach sultano, 39.
Ramella, 77, 186.
Ramlé, 172.
Raudich Paolo, 47.
Rattazzi, 82, 373, 452.
Ravenna, 390.
Re di Napoli, 249.
Re Teodoro, 28.
Rémerand, 328.
Reali G., 258, 259, 260, 274, 298,
457.
Regis, 298, 301.
Regno d'Italia, 368, 549.
Regno Lombardo Veneto, 157, 274,
368.
Regno di Napoli, 36.
Regno delle Due Sicilie, 36.
Regno di Sardegna, 158, 278.
Renaud, 56, 177, 180, 181, 197,
239, 241, 243, 267, 268, 325.
Reudel, 83, 168, 180, 203, 215,
246.
Revere, 385.
Revoltella, 269, 270, 274, 276,
277, 286, 287, 298.
Ricasoli Bettino, 22, 33, 37, 81,
285, 302, 306, 309, 322, 326,
354, 358, 362, 364, 391, 420,
452, 509.
Rigaud de Genouilly, 200, 203.
Rignou, 401.
Rimini, 310, 354.
Rio del Canaletto, 79.
Rio de la Plata, 498.
Ritt Olivier, 11, 12, 13, 17, 108,
109.
Rizzetti Giuseppe, 285, 307.
Roche Aubert, 331.
Roglie Francesco, 307.

- Roma, 6, 10, 11, 17, 23, 36, 157, 159, 191, 379, 384, 386, 387, 403, 420, 421, 422, 545.
Romagna, 319.
Romano, 460, 479, 480.
Romeba, 41.
Rosset, 378, 390.
Rossetta, 58.
Rossi, 421.
Rostand Albert, 261, 262.
Rotschild, 73, 377.
Rouge, 112, 113, 116.
Roux E., 30.
Rubattino R., 38.
Ruysemäier, 219, 238.
Ruxdi Mehmet Pascià, 412.
Russel, 64.
Russia, 30, 95, 135, 193, 210, 250, 274, 278, 279, 286, 319, 366, 544, 546, 558.
Savi P., 355, 358.
Savoja, 144, 145, 158, 159, 234.
Savona, 157, 161, 263, 304, 305, 307, 536.
Scarabelli Luciano, 154.
Scarpellini, 36.
Scelsi Gr. Uff. Avv. Benedetto, 13, 22, 23, 35, 326, 329, 330, 331, 333, 334, 337, 338, 339, 341, 377, 387, 517, 518.
Schmidt, 329, 332, 335.
Schneitter, 218.
Scialoja A., 452.
Sciama Ing., 100, 101, 109, 332, 335, 336, 337, 338, 414.
Scotini, 455.
Scrivano Giacinto, 284, 306.
Sebastopoli, 541.
Sebenico, 556.
Sella, 358, 452, 510.
Sellier L., 8.
Sempione, 320.
Senegal, 28.
Sennar, 41.
Sérapéum, 18, 111, 113, 344, 353, 394, 415, 435, 446.
Serchio, 376.
Sermide, 385.
Sesostri, 141.
Seuil d'El Guisr, 12, 415.
Sforzi Giuseppe, 34.
Sicilia, 159, 316, 535.
Sido, 332.
Silva P., 6.
Simons, 206.
Sinai (v. Monte).
Sineo R., 452.
Siracusa, 138.
Siria, 211, 315, 518, 539.
Sicilia, 59.
Socotare (Isola di), 40, 41.
Saccardo, 479, 480.
Sagredo, 365.
Said, 292, 328, 343.
Said Pascià, 10, 12, 210, 241.
Said Pacha, 59, 522.
Saidiéh (Camp. de), 172.
Saint Etienne, 149.
Saint Hilaire B., 22, 30, 31, 34, 48, 49, 52, 77, 93, 96, 134, 166, 180, 181, 182, 183, 186, 187, 189, 190, 193, 194, 195, 197, 198, 205, 208, 213, 214, 215, 216, 219, 220, 221, 224, 226, 235, 240, 241, 243, 244, 252, 289, 290, 294, 295, 301.
Saint Hilaire Rose, 215.
S. Michel, 554.

- Sala, 413.
Salamanca, 462, 463.
Salemi, 62.
Salimbeni, 132, 266, 272, 281, 282, 305.
Sammarco Angelo, 10, 13.
S. Gottardo, 314.
Sanguinetti, 389.
San Marco (Biblioteca di), 23, 80, 427.
Santagata Giuseppe, 304.
Sante Gaetano, 304.
San Rossore, 390, 517.
Sapeto Giuseppe, 26, 38, 39, 42.
Sardegna (Regno di), 20.
Sardegna, 30, 157, 160, 188, 200, 510.
Stati Sardi, 20, 35, 157, 158, 159, 160.
Stato Sardo, 145, 185, 242.
Sarmaar, 222.
Sarti, 179.
Sartiges (di), 386.
Saunders, 63, 470.
Sommeiller, 101, 146, 389, 481.
Sondrio, 19, 322, 323.
Sorquet C., 535.
Spegna, 135, 203, 221, 250, 275, 278, 279, 492.
Spaventa S., 389.
Spenger C. F., 206.
Spengler J., 206.
Spezia, 330, 403, 470.
Spignoni, 497.
Spinola, 204, 207.
Spluga, 320, 355.
Spratt, 60.
Starbuck E., 8.
Stati Mediterranei, 154.
Stati Romani, 252.
Stati Uniti d'America, 135, 226, 229, 250, 286.
Stato Pontificio, 36, 158, 159, 160, 535.
Stato Sardo, 319.
Stephenson R., X, 8, 12, 14, 15, 19, 55, 56, 57, 59, 60, 68, 69, 75, 97, 105, 106, 141, 142, 155, 156, 240, 241, 242, 243, 246, 275, 543 e *passim* nel Cap. III.
Sterbini Stanislao, 36.
Stoccarda, 19.
Stratford de Radcliff, 220, 222, 245.
Strauss Giovanni, 73.
Sublime Porta, 212, 217, 223, 225, 226, 227, 241, 247, 249, 269.
Sudan, 218, 219, 220, 227, 230.
Suez, *passim*.
Sultano, 64, 464.
Susa, 147, 284, 306, 554.
Seze (de), 329, 337.
Svezia, 135, 250.
Svizzera, 135, 250, 278, 320, 465.
Svizzera Occidentale, 234.
Svizzera Orientale, 234.
Tagiurra (Golfo di), 39, 40.
Talabot, 4, 6, 8, 53, 70, 71, 81, 84, 95, 213, 259, 318, 377, 402, 484, 485, 488, 489, 492, 493.
Taubin, 396.
Tebe, 79, 425.
Tel-el-Kebir, 393, 394, 414, 415.
Teodoro (Re), 413.
Teplitz, 316.
Terra Santa, 102, 492.
Tessam, 106.
Theil, 136, 459.
Thiers, 270, 420, 421.

- Thouvenet, 248.
Timsah (Lago), 18, 91, 98, 111,
112, 113, 116, 117, 182, 195,
196, 219, 231, 251, 290, 343,
344, 346, 347, 350, 354, 357,
381, 394, 395.
Tirano, 453, 522.
Tirolo, 553.
Tissot, 378, 379.
Tyler, 554.
Tolone, 511.
Toussum, 343.
Tostain, 325.
Toscana, 348, 383, 385, 524, 550.
Tognasso, 305.
Torelli Luigi, 35, 48, 64, 79, 80,
96, 98, 99, 100, 101, 102, 103,
118, 119, 154, 161, 252, 254,
255, 257, 258, 259, 260, 262,
263, 264, 266, 267, 268, 269,
275, 277, 279, 280, 281, 282,
285, 288, 289, 290, 295, 296,
297, 298, 301, 302, 303, 306,
307, 309, 311, 313, 315, 317,
318, 322, 323, 341, 349, 351,
352, 356, 358, 359, 360, 361,
362, 363, 364, 366, 371, 374,
379, 382, 386, 390, 391, 392,
399, 400, 461, 463, 465, 467,
469, 471, 472, 474, 475, 476,
478, 479, 484, 485, 486, 491,
494, 495, 499, 500; 501, 505,
506, 508, 509, 510, 511, 512,
514, 517, 520, 521, 522, 526,
527, 528, 529, 532, 535, 536,
556, 558 e *passim* capitoli I e V.
Torelli Rolle Cont. Celestina. IX,
18, 22, 23, 139, 323, 339, 364,
366, 367, 371, 379, 382, 400,
520, 526, 527, 529, 530, 531,
532, 548.
Torino, *passim*.
Toscana, 127, 158, 159.
Trasimeno, 159.
Treviso, 461.
Trieste, 9, 34, 35, 136, 143, 155,
156, 158, 159, 182, 185, 190,
205, 210, 252, 270, 279, 308,
318, 403, 419, 455, 459, 542,
551, 552.
Tronto, 402.
Turazza, 502.
Turchia, 30, 48, 54, 63, 95, 183,
211, 221, 251, 253, 264, 265,
412, 466, 542.
Uri, 317.
Valcamonica, 315.
Valle del Rodano, 320.
Valtellina, 138, 315, 322, 323,
355, 453.
Valois Charles, 68.
Van Amerlengen (Barone), 218.
Van Rijckevorsel, 206.
Van Oordt F. M. H., 206.
Van Vlissingen P., 206.
Vanotti, 357.
Varallo, 284, 285, 306.
Varo, 234.
Vassalli, 449, 450.
Vatau, 530, 531.
Vecchi (De), 525.
Veneto, 160, 178, 182.
Venezia, *passim*.
Vercelli, 160.
Vernoni, 413.
Verona, 403, 461.
Verando Giacomo, 305.
Versailles, 166, 215, 294.

- Vice Re d'Egitto, *passim.* 415, 416, 417, 431, 433, 434,
Vicenza, 490. 436, 439, 441, 442, 449, 450.
Vienna, 10, 12, 773, 76, 193, 246, 459, 506.
247, 270, 308, 483, 542, 544. Wadi Tumilat, 75.
Viglienzoni Giuseppe, 305. Waleski, 78, 187, 312, 380.
Villafranca, 31, 80, 310. Waterloo, 47.
Villamarina (Marchese di), 165, Waterstaat, 218.
190, 192. Watt, 420.
Villa Pernice A., 134. Zagaziz (Zagazig), 303, 304, 413,
Viller (Divisione), 109. 414, 415, 560.
Visconti Venosta, 452. Zara, 556.
Vissering S., 206. Zavateri Bartolomeo, 285, 307.
Vistule, 168. Zendini, 80.
Vittorio Emanuele II, 76, 77. Zendrini, 427.
Voghera, 20, 154, 160. Zino Fratelli, 304.
Volturno, 319. Zimon Antonio, 307.
Voiser, 511. Zucchi, 154.
Von Bruck (Barone), 10, 14, 73. Zulla (Porto), 39.
Voisin Bey, 24, 100, 101, 109, Zurigo, 80, 310.
119, 331, 336, 388, 397, 398, Zuridi M., 415.
399, 404, 405, 409, 410, 414,

INDICE DEL CARTEGGIO

I	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 12 Settembre 1855 . . pag.	165
II	F. Di Lesseps a , Settembre 1855. . . »	167
III	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 28 Settembre 1855 . . »	167
IV	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 11 Ottobre 1855 . . »	169
V	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 3 Novembre 1855 . . »	170
VI	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 7 Novembre 1855 . . »	171
VII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 25 Novembre 1855. . »	171
VIII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 19 Dicembre 1855 . . »	172
IX	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 20 Dicembre 1855 . . »	173
X	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 4 Gennaio 1856. . . »	174
XI	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 4 Gennaio 1856. . . »	175
XII	Rapporto a S. A. Mohamed Saïd Pacha »	176
XIII	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 8 Gennaio 1856. . . »	177
XIV	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 15 Gennaio 1856 . . »	179
XV	Avis, 15 Gennaio 1856 »	180
XVI	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 24 Gennaio 1856 . . »	180
XVII	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 29 Gennaio 1856 . . »	181
XVIII	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 8 Febbraio 1856 . . »	182
XIX	P. Paleocapa al Presidente della Camera di Commercio di Genova, 2 Marzo 1856 »	184
XX	Conte di Cavour a P. Paleocapa, Marzo 1856. . . »	186
XXI	P. Paleocapa a B. Saint Hilaire, 8 Marzo 1856 . . »	187
XXII	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 14 Marzo 1856 . . »	189
XXIII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 15 Marzo 1856 . . . »	190
XXIV	F. Di Lesseps a De La Rue, 20 Aprile 1856 . . . »	191
XXV	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 28 Aprile 1856 . . »	192
XXVI	De La Rue a , 3 Maggio 1856 . . . »	193
XXVII	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 6 Maggio 1856 . . »	193

XXVIII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 16 Maggio 1856 . pag.	194
XXIX	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 28 Maggio 1856 . »	197
XXX	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 1 Giugno 1856 . »	199
XXXI	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 13 Giugno 1856 . »	201
XXXII	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 16 Giugno 1856 . »	202
XXXIII	P. Paleocapa a L. Torelli, 26 Giugno 1856 . . . »	203
XXXIV	Bombrini al Marchese Spinola, 2 ^o Luglio 1856 . . »	204
XXXV	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 15 Luglio 1856 . »	205
XXXVI	· · · · · , 1856 »	206
XXXVII	P. Paleocapa a B. Saint Hilaire, 25 Luglio 1856 . »	206
XXXVIII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 13 Ottobre 1856 . »	208
XXXIX	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 14 Novembre 1856 . »	209
XL	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 9 Dicembre 1856 »	213
XLI	Nomina di P. Paleocapa a Membro onorario della R. Accademia di Agricoltura, 30 Dicembre 1856 »	214
XLII	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 18 Gennaio 1857 »	215
XLIII	P. Paleocapa a B. Saint Hilaire, 15 Febbraio 1857 »	216
XLIV	F. Conrad a P. Paleocapa, 26 Febbraio 1857 . . »	218
XLV	B. Saint Hilaire a L. Torelli, 26 Febbraio 1857 . »	220
XLVI	B. Saint Hilaire a L. Torelli, 10 Marzo 1857 . . »	221
XLVII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 12 Marzo 1857 . »	222
XLVIII	P. Paleocapa a L. Torelli, 16 Marzo 1857 . . . »	224
XLIX	P. Paleocapa a B. Saint Hilaire, 15 Marzo 1857 . »	224
L	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 23 Marzo 1857 . »	226
LI	F. Di Lesseps a Ch. Lamb Kenney, 26 Marzo 1857 »	227
LII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 31 Marzo 1857 . »	229
LIII	F. Di Lesseps a S. A. Mohamed Saïd, 31 Marzo 1857 »	230
LIV	P. Paleocapa a Balduino, 10 Aprile 1857 . . . »	232
LV	P. Paleocapa al V. Presidente della Camera di Com- mercio di Genova, 10 Aprile 1857 »	232
LVI	P. Paleocapa alla Camera di Commercio di Genova, 10 Aprile 1857 »	233
LVII	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 21 Aprile 1857 . »	235
LVIII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 21 Aprile 1857 . . »	236
LIX	Règlement pour l'organisation provisoire des travaux, 3 Aprile 1857 »	237
LX	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 4 Maggio 1857 . . »	239
LXI	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 22 Luglio 1857 . »	240

LXII	P. Paleocapa a B. Saint Hilaire, 31 Luglio 1857 . pag.	241
XLXIII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 8 Agosto 1857 . . . »	243
LXIV	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 23 Ottobre 1857 . . . »	244
LXV	P. Paleocapa a B. Saint Hilaire, 1857 »	244
LXVI	F. Di Lesseps a D. A. Lange, 28 Giugno 1858 . . . »	247
LXVII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 19 Agosto 1858 . . . »	250
LXVIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 26 Agosto 1858 . . . »	252
LXIX	D. Balduino a L. Torelli, 4 Settembre 1858 . . . »	254
LXX	F. Di Lesseps a L. Torelli, 5 Settembre 1858 . . . »	255
LXXI	L. Torelli alla Direzione del « Bollettino dell'Istmo di Suez », 15 Settembre 1858 »	256
LXXII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 25 Settembre 1858 . . . »	257
LXXIII	G. Reali a L. Torelli, 9 Ottobre 1858 »	258
LXXIV	G. Reali a P. Paleocapa, 9 Ottobre 1858 »	259
LXXV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 15 Ottobre 1858 . . . »	260
LXXVI	F. Di Lesseps a L. Torelli, 16 Ottobre 1858 . . . »	262
LXXVII	A. Ponzone a Luigi Torelli, 29 Ottobre 1858 . . . »	263
LXXVIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 30 Ottobre 1858. . . »	264
LXXIX	L. Salimbeni a P. Paleocapa, 4 Novembre 1858 . . . »	266
LXXX	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 15 Novembre 1858 . »	267
LXXXI	P. Revoltella a L. Torelli, 17 Novembre 1858 . . »	269
LXXXII	L. Salimbeni a P. Paleocapa, 19 Novembre 1858 . . »	271
LXXXIII	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 19 Novembre 1858 . »	272
LXXXIV	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, 21 Novembre 1858 . »	273
LXXXV	P. Revoltella a L. Torelli, 23 Novembre 1858 . . »	276
LXXXVI	F. Di Lesseps a L. Torelli, 23 Novembre 1858 . . »	277
LXXXVII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 25 Novembre 1858 . . »	279
LXXXVIII	R. Camera di Agricoltura e Commercio di Torino ai Soscrittori della Società Anonima del Taglio dell'Istmo di Suez - Circolare, 26 Novembre 1858 »	280
LXXXIX	L. Salimbeni e P. Levêque a L. Torelli, 26 Novembre 1858 »	281
XC	P. Levêque a L. Torelli, 29 Novembre 1858 . . . »	282
XCI	C. F. Nocca a L. Torelli, 30 Novembre 1858 . . . »	283
XCII	Nota dei sottoscrittori di azioni, 30 Novembre 1858 . »	284
XCIII	F. Di Lesseps al Bar. De Bruck, 2 Dicembre 1858 »	286
XCIV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 9 Dicembre 1858 . . . »	288
XCV	Ricordi sui rapporti fra U. Calindri e F. Di Lesseps, 16 Dicembre 1858 »	289

XCVI	Osservazioni di P. Paleocapa sull'inizio dei lavori e loro distribuzione, 17 Dicembre 1858. . . . pag.	290
XCVII	B. Saint Hilaire a P. Paleocapa, 27 Dicembre 1858	» 294
XCVIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 28 Dicembre 1858 . . .	» 296
XCIX	P. Paleocapa a L. Torelli, 28 Dicembre 1858 . . .	» 297
C	P. Paleocapa a L. Torelli, 3 Gennaio 1859 . . .	» 298
CI	F. Di Lesseps a L. Torelli, 6 Gennaio 1859 . . .	» 301
CII	L. Torelli a B. Ricasoli, 9 Gennaio 1859 . . .	» 302
CIII	A. Ponzzone, Bordereau di debito A, 31 Gennaio 1859	» 304
CIV	M. Duprè, Borderéau di debito A, 31 Gennaio 1859	» 306
CV	F. Di Lesseps à L. Torelli, 19 Febbraio 1859 . . .	» 308
CVI	L. Torelli a B. Ricasoli, 6 Aprile 1859 . . .	» 309
CVII	P. Paleocapa a L. Torelli, 17 Agosto 1859 . . .	» 310
CVIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 1 Novembre 1859 . . .	» 311
CIX	P. Paleocapa a L. Torelli, 24 Luglio 1860 . . .	» 313
CX	P. Paleocapa a L. Torelli, 15 Agosto 1860 . . .	» 315
CXI	P. Paleocapa a L. Torelli, 20 Agosto 1860 . . .	» 317
CXII	P. Paleocapa a L. Torelli, 21 Novembre 1860 . . .	» 318
CXIII	A. Bixio a E. Gioia, 26 Gennaio 1861	» 321
CXIV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 17 Luglio 1861 . . .	» 321
CXV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 28 Settembre 1861 . . .	» 323
CXVI	P. Paleocapa a F. Di Lesseps, . . . Settembre 1861	» 323
CXVII	F. Di Lesseps a P. Paleocapa, 11 Ottobre 1861 . .	» 325
CXVIII	E. Gioia a , 27 Dicembre 1861 . . .	» 326
CXIX	E. Gioia a , 27 Dicembre 1861 . . .	» 328
CXX	E. Gioia a , 29 Dicembre 1861 . . .	» 329
CXXI	E. Gioia a F. Menabrea, 3 Gennaio 1862 . . .	» 330
CXXII	E. Gioia all'Ing. Sciama, 10 Gennaio 1862 . . .	» 331
CXXIII	E. Gioia a F. Menabrea, 6 Febbraio 1862 . . .	» 333
CXXIV	E. Gioia a J. Albert, 12 Marzo 1862	» 334
CXXV	E. Gioia a F. Menabrea, 12 Marzo 1862	» 337
CXXVI	E. Gioia a F. Di Lesseps, 14 Marzo 1862	» 338
CXXVII	F. Menabrea a E. Gioia, 25 Aprile 1862	» 339
CXXVIII	E. Gioia al Gen. Menabrea, 18 Maggio 1862 . .	» 339
CXXIX	E. Gioia al Gen. Menabrea, 27 Maggio 1862 . .	» 341
CXXX	P. Paleocapa a L. Torelli, 25 Ottobre 1862 . . .	» 341
CXXXI	P. Paleocapa a L. Torelli, 30 Dicembre 1862 . . .	» 349
CXXXII	P. Paleocapa a L. Torelli, 30 Dicembre 1862 . . .	» 352
CXXXIII	L. Torelli a B. Ricasoli, 6 Giugno 1863	» 354

CXXXIV	P. Paleocapa a L. Torelli, 4 Agosto 1863 . . . pag.	356
CXXXV	F. Torelli a B. Ricasoli, 31 Ottobre 1863 . . . »	358
CXXXVI	F. Di Lesseps a L. Torelli, 12 Novembre 1863 . . . »	359
CXXXVII	P. Paleocapa a L. Torelli, 22 Novembre 1863 . . . »	360
CXXXVIII	L. Torelli a B. Ricasoli, 16 Dicembre 1863. . . »	361
CXXXIX	L. Torelli a B. Ricasoli, 9 Gennaio 1864 . . . »	362
CXL	F. Di Lesseps a L. Torelli, 12 Gennaio 1864 . . . »	363
CXLI	P. Paleocapa a L. Torelli, 26 Gennaio 1864 . . . »	364
CXLII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 30 Gennaio 1864 . . . »	366
CXLIII	P. Paleocapa a L. Torelli, 20 Marzo 1864 . . . »	367
CXLIV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 6 Giugno 1864 . . . »	371
CXLV	P. Paleocapa a L. Torelli, 6 Luglio 1864 . . . »	371
CXLVI	P. Paleocapa a L. Torelli, 26 Agosto 1864 . . . »	374
CXLVII	M. Franklin a E. Gioia, 14 Settembre 1864 . . . »	377
CXLVIII	P. Paleocapa a L. Torelli, 17 Settembre 1864 . . . »	379
CXLIX	P. Paleocapa a L. Torelli, 28 Settembre 1864 . . . »	382
CL	F. Di Lesseps a L. Torelli, 10 Ottobre 1864. . . »	386
CLI	M. Franklin a E. Gioia, 26 Novembre 1864 . . . »	387
CLII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 17 Febbraio 1865 . . . »	390
CLIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 15 Marzo 1865 . . . »	391
CLIV	P. Paleocapa a L. Torelli, 22 Marzo 1865 . . . »	392
CLV	B. Caranti a L. Torelli, 18 Aprile 1865 . . . »	392
CLVI	F. Paponot a E. Gioia, 9 Maggio 1865 . . . »	396
CLVII	E. Gioia a B. Voisin, 11 Maggio 1865 . . . »	397
CLVIII	E. Gioia a B. Voisin, 15 Maggio 1865 . . . »	397
CLIX	B. Voisin a E. Gioia, 17 Maggio 1865 . . . »	398
CLX	E. Gioia a B. Voisin, 26 Maggio 1865 . . . »	399
CLXI	F. Di Lesseps a L. Torelli, 31 Maggio 1865 . . . »	399
CLXII	P. Paleocapa a L. Torelli, 4 Giugno 1865 . . . »	400
CLXIII	B. Voisin a Borel, Lavallée et Cie, 21 Giugno 1865 »	404
CLXIV	B. Voisin a E. Gioia, 21 Giugno 1865 . . . »	405
CLXV	E. Gioia a F. Paponot, 23 Giugno 1865 . . . »	406
CLXVI	F. Paponot a E. Gioia, 28 Giugno 1865 . . . »	407
CLXVII	E. Gioia a F. Paponot, 29 Giugno 1865 . . . »	408
CLXVIII	E. Gioia a B. Voisin, 29 Giugno 1865 . . . »	409
CLXIX	B. Voisin a E. Gioia, 8 Luglio 1865 . . . »	410
CLXX	P. Anino a L. Torelli, 14 Luglio 1865 . . . »	411
CLXXI	F. Di Lesseps al Duca d'Albufera, 16 Luglio 1865 »	413
CLXXII	B. Voisin a E. Gioia, 21 Luglio 1865 . . . »	415

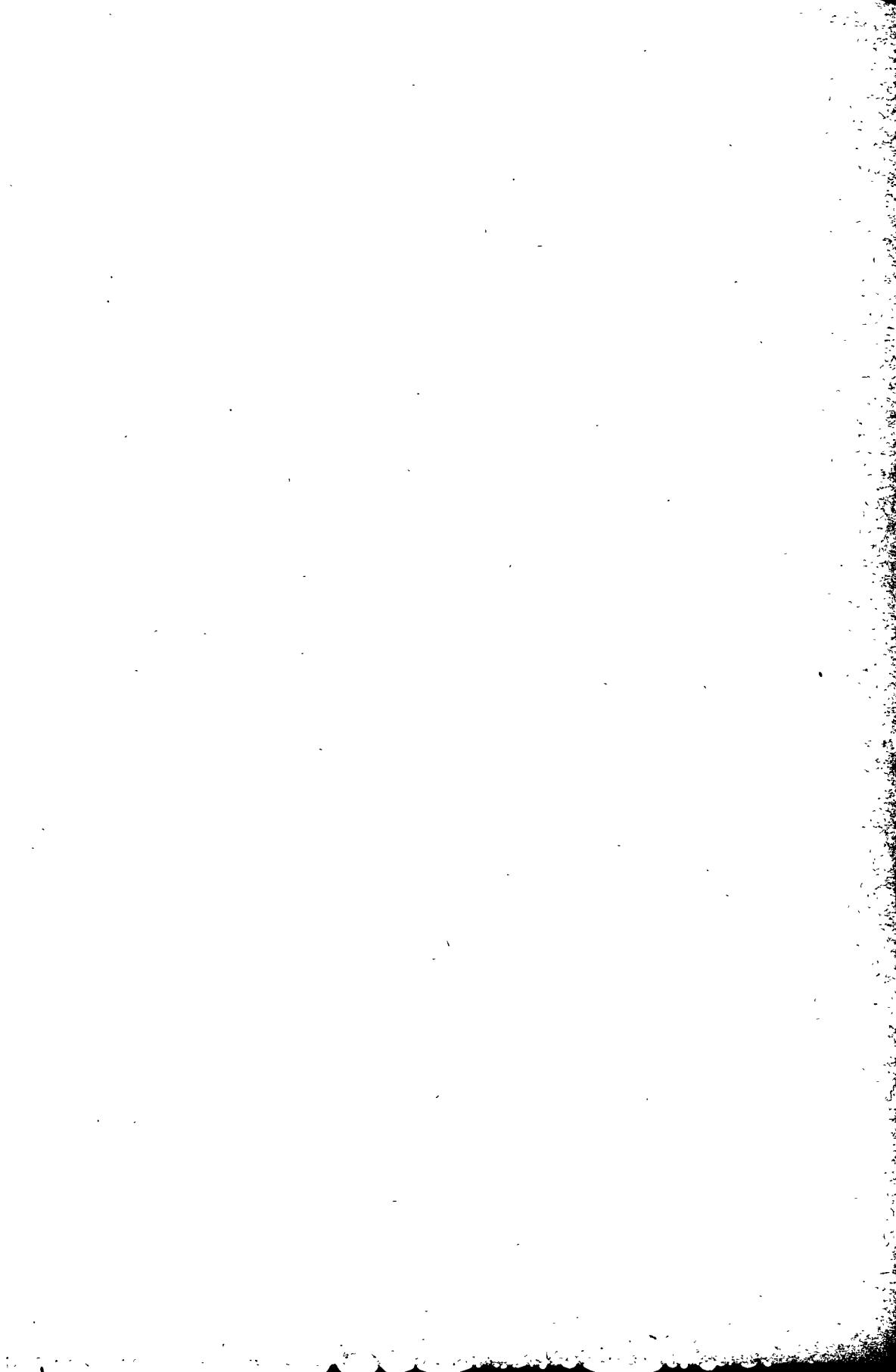
CLXXIII	E. Gioia a B. Voisin, 2 Agosto 1865	pag. 416
CLXXIV	B. Voisin a E. Gioia, 4 Agosto 1865	» 417
CLXXV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 31 Agosto 1865	» 419
CLXXVI	P. Paleocapa a L. Torelli, 25 Ottobre 1865	» 422
CLXXVII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 26 Ottobre 1865	» 423
CLXXVIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 31 Ottobre 1865	» 424
CLXXIX	P. Paleocapa alla Marchesa Peruzzi, 1865	» 425
CLXXX	Extrait du procès-verbal de la Direction de la Commission consultative des travaux, 7 Febbraio 1866	» 430
CLXXXI	Extrait du procès-verbal N. 177, 13 Marzo 1866	» 432
CLXXXII	B. Voisin a E. Gioia, 20 Marzo 1866	» 433
CLXXXIII	B. Voisin a Borel Lavalley et C.ie, 20 Marzo 1866	» 434
CLXXXIV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 30 Marzo 1866	» 435
CLXXXV	B. Voisin a E. Gioia, 11 Agosto 1866	» 436
CLXXXVI	F. Paponot a E. Gioia, 16 Agosto 1866	» 438
CLXXXVII	B. Voisin a Borel Lavalley et C.ie, 19 Agosto 1866	» 439
CLXXXVIII	Th. Fulter a E. Gioia, 19 Agosto 1866	» 440
CLXXXIX	B. Voisin a E. Gioia, 31 Agosto 1866	» 441
CXC	E. Gioia a B. Voisin, 5 Settembre 1866	» 442
CXCI	Th. Fulter a F. Paponot, 25 Ottobre 1866	» 444
CXCII	L. Torelli a E. Gioia, 2 Febbraio 1867	» 445
CXCIII	P. Paleocapa a L. Torelli, 19 Febbraio 1867	» 445
CXCIV	L. Torelli a E. Gioia, 15 Marzo 1867	» 448
CXCV	L. Torelli a E. Gioia, 15 Marzo 1867	» 450
CXCVI	L. Cornalia a, 15 Marzo 1867	» 450
CXCVII	L. Torelli a E. Gioia, 30 Marzo 1867	» 451
CXCVIII	P. Paleocapa a L. Torelli, 11 Aprile 1867	» 452
CIC	P. Paleocapa a L. Torelli, 14 Maggio 1867	» 454
CC	L. Torelli a E. Gioia, 12 Giugno 1867	» 458
CCI	P. Paleocapa a L. Torelli, 28 Giugno 1867	» 459
CCII	L. Torelli a E. Gioia, 12 Luglio 1867	» 460
CCIII	P. Paleocapa a L. Torelli, 19 Luglio 1867	» 461
CCIV	Pini Bey a L. Torelli, 16 Ottobre 1867	» 463
CCV	Pini Bey a G. B. Giustinian, 16 Ottobre 1867	» 465
CCVI	P. Paleocapa a L. Torelli, 26 Ottobre 1867	» 467
CCVII	P. Paleocapa a L. Torelli, 21 Novembre 1867	» 471
CCVIII	L. Torelli a E. Gioia, 6 Dicembre 1867	» 475
CCIX	P. Paleocapa a L. Torelli, 20 Dicembre 1867	» 476
CCX	F. Di Lesseps a L. Torelli, 21 Febbraio 1868	» 478

CCXI	P. Paleocapa a L. Torelli, 22 Febbraio 1868 . . . pag.	479
CCXII	P. Paleocapa a L. Torelli, 2 Aprile 1868 . . . »	484
CCXIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 20 Aprile 1868 . . . »	485
CCXIV	P. Paleocapa a L. Torelli, 27 Aprile 1868 . . . »	486
CCXV	P. Paelocapa a Daigremont, 10 Maggio 1868 . . . »	488
CCXVI	P. Paleocapa a L. Torelli, 14 Maggio 1868 . . . »	491
CCXVII	L. Torelli a E. Gioia, 13 Giugno 1868 . . . »	494
CCXVIII	L. Torelli a E. Gioia, 17 Agosto 1868 . . . »	495
CCXIX	P. Paleocapa a L. Torelli, 14 Ottobre 1868 . . . »	495
CCXX	L. Torelli a E. Gioia, 10 Dicembre 1868 . . . »	499
CCXXI	F. Di Lesseps a L. Torelli, 1868 »	500
CCXXII	L. Torelli a E. Gioia, 24 Gennaio 1869 »	500
CCXXIII	L. Torelli, P. Paleocapa al Dott. Ganini, 4 Febbraio 1869 »	501
CCXXIV	L. Torelli a E. Gioia, 12 Febbraio 1869 »	505
CCXXV	L. Torelli a E. Gioia, 19 Marzo 1869 »	505
CCXXVI	F. Di Lesseps a L. Torelli, 27 Aprile 1869 »	508
CCXXVII	B. Ricasoli a L. Torelli, 19 Maggio 1869 »	509
CCXXVIII	Q. Sella a E. Gioia, 19 Giugno 1869 »	510
CCXXIX	L. Torelli a E. Gioia, 12 Agosto 1869 »	510
CCXXX	Pini Bey a L. Torelli, 19 Agosto 1869 »	511
CCXXXI	L. Torelli a E. Gioia, 10 Settembre 1869 »	513
CCXXXII	L. Torelli a E. Gioia, 2 Ottobre 1869 »	513
CCXXXIII	E. Peruzzi a E. Gioia, 16 Ottobre 1869 »	514
CCXXXIV	F. Menabrea a E. Gioia, 21 Ottobre 1869 »	515
CCXXXV	E. Peruzzi a E. Gioia, 31 Ottobre 1869 »	516
CCXXXVI	L. Torelli a E. Gioia, 1 Novembre 1869 »	517
CCXXXVII	F. Menabrea a E. Gioia, 8 Novembre 1869 »	517
CCXXXVIII	U. Peruzzi a E. Gioia, 24 Novembre 1869 »	518
CCXXXIX	U. Peruzzi a E. Gioia, 24 Dicembre 1869 »	519
CCXL	F. Di Lesseps a L. Torelli, 12 Gennaio 1872 »	520
CCXLI	F. Di Lesseps a L. Torelli, 14 Marzo 1872 »	521
CCXLII	Relazione di L. Torelli, Agosto 1873 »	522
CCXLIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 3 Giugno 1874 »	526
CCXLIV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 3 Giugno 1874 »	527
CCXLV	F. Di Lesseps a L. Torelli, 24 Marzo 1875 »	528
CCXLVI	C. Di Lesseps a L. Torelli, 8 Dicembre 1875 »	529
CCXLVII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 14 Luglio 1876 »	530
CCXLVIII	F. Di Lesseps a L. Torelli, 27 Settembre 1876 »	530

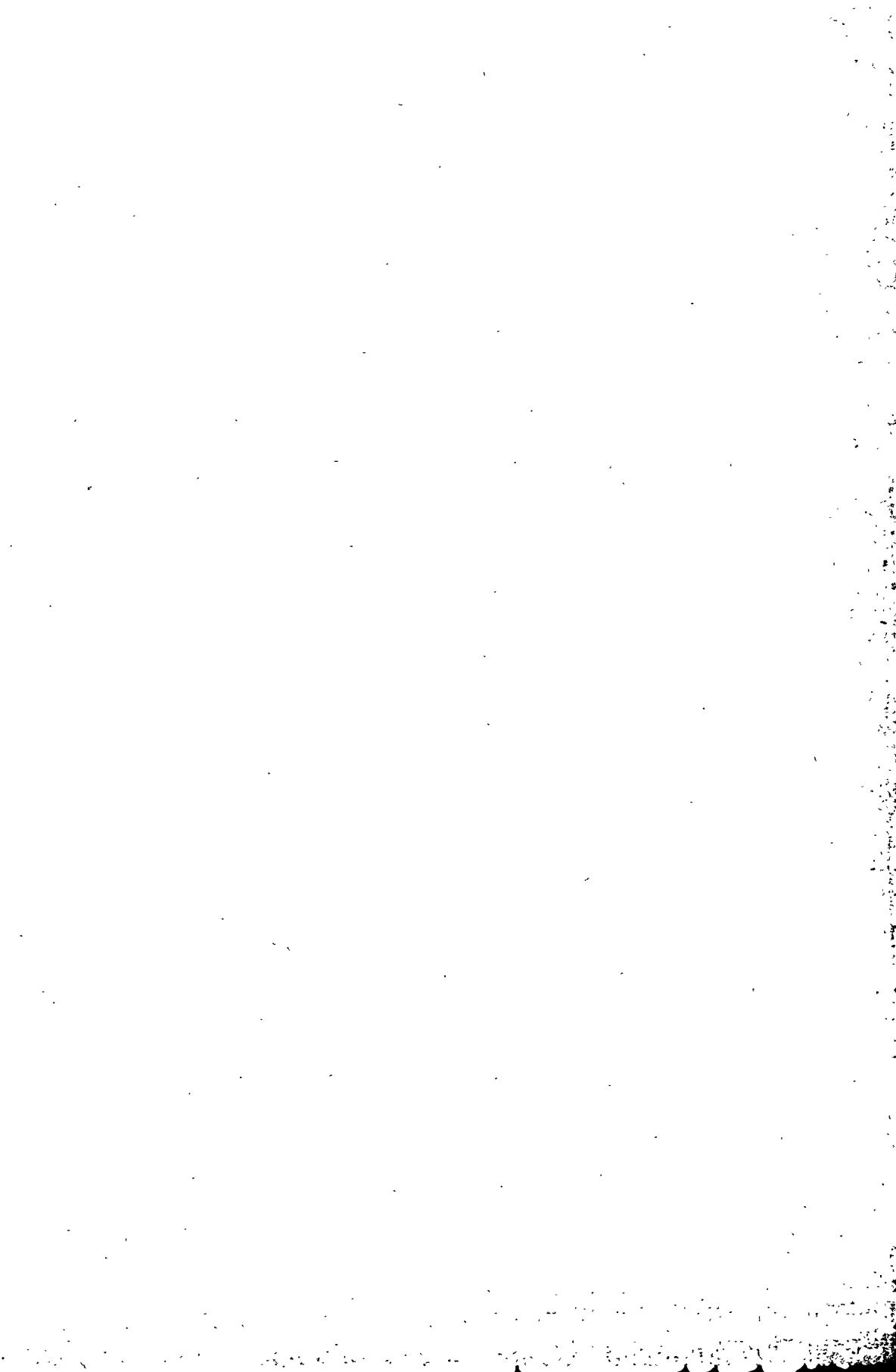
CCIL	F. Di Lesseps a L. Torelli, 6 Settembre 1878 . . .	pag. 531
CCL	F. Di Lesseps a L. Torelli, 28 Luglio 1884 . . .	» 532
APPENDICE	» 533
CCLI	L. Giusso a L. Torelli, 1857	» 535
CCLI	D. Ellena a L. Torelli, 1857	» 536
CCLIII	Opuscolo di P. Paleocapa, ecc., 15 Maggio 1858 . .	» 537
CCLIV	Considerazioni sul porto di Malamocco, di P. Paleo- capa, Maggio 1867	» 548
CCLV	Dalle « Memorie autobiografiche » di L. Torelli . .	» 556

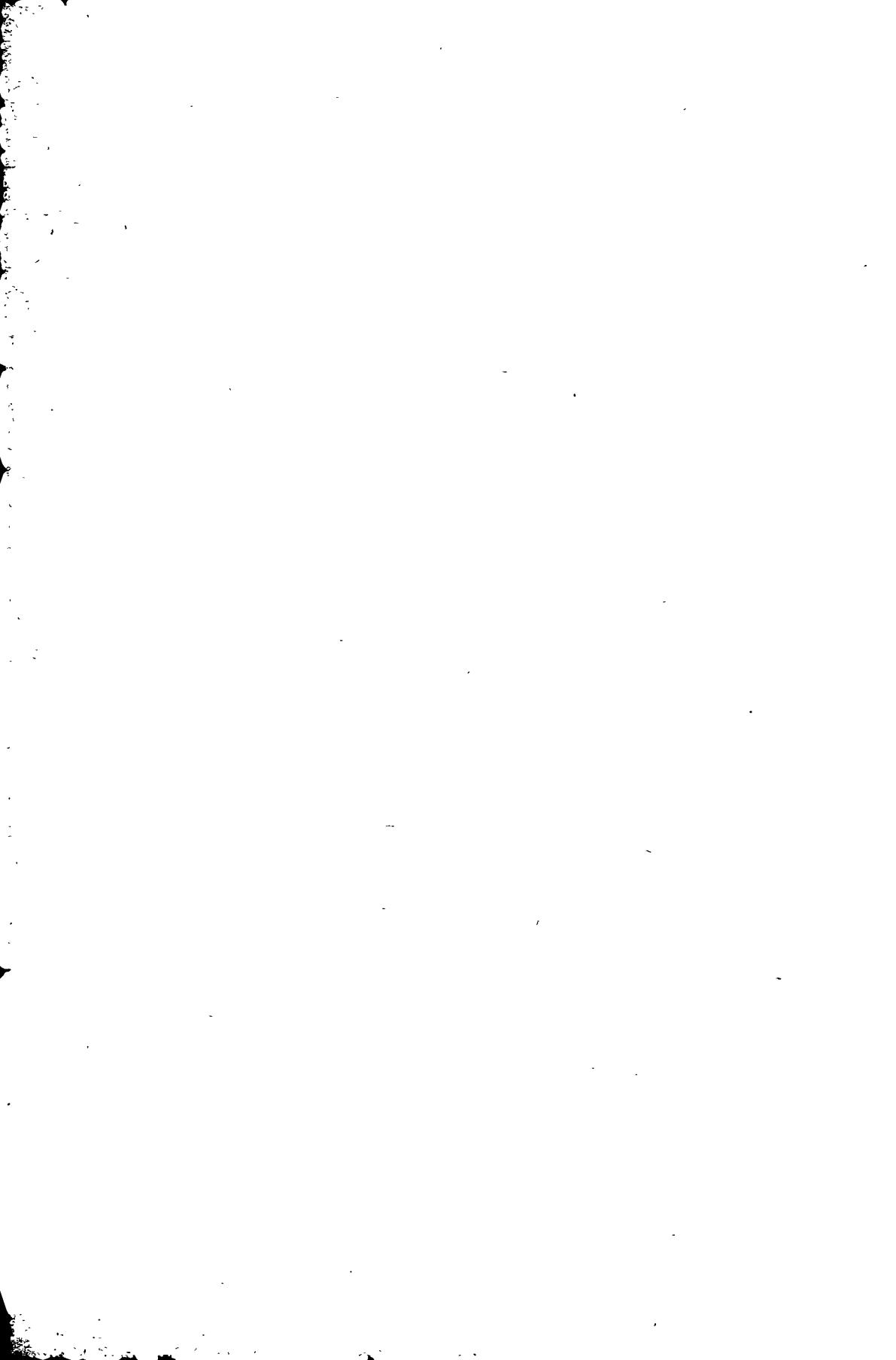
INDICE DEL VOLUME

	pag.
PREFAZIONE	V
PARTE I - Introduzione	» 1
Capitolo I	» 3
» II	» 25
» III	» 45
» IV	» 71
» V	» 127
» VI	» 151
PARTE II - Carteggio	» 163
Indice delle persone e dei luoghi	» 565
Indice del Carteggio	» 583



*Finito di stampare
nella Cooperativa Tipografica Azzoguidi
Bologna
il 16 Novembre 1936 XV*







PUBBLICAZIONI
DEL
REGIO ISTITUTO PER LA STORIA DEL RISORGIMENTO ITALIANO

1^a SERIE: (Pubblicata dal Comitato Centrale della Società Nazionale per la Storia del Risorgimento).

- 1 - *Carteggio Casati-Castagnetto* a cura di VITTORIO FERRARI - Pag. XV-325. L. 20.
- 2 - *Carteggio del Conte Federico Confalonieri* a cura di GIUSEPPE GALLAVRESI (I volume: esaurito) - II vol.: I e II parte. Complessive pag. 1276. L. 25.

2^a SERIE: *FONTI*

- 1 - F. LODDO-CANEPA: *Dispacci di corte, ministeriali e vice-regi concernenti gli affari politici, giuridici ed ecclesiastici del Regno di Sardegna (1720-1721)*. L. 15.
- 2 - FRANCESCO D'AUSTRIA-ESTE: *Descrizione della Sardegna (1812)*, a cura di G. Bardanzellu. L. 15.
- 3 - F. LODDO-CANEPA: *Inventario della R. Segreteria di Stato e di Guerra del Regno di Sardegna*. L. 15.
- 4 - *Il libro dei compromessi politici nella rivoluzione del 1831-32*, a cura di ALBANO SORBELLI. L. 15.
- 5 - *La rivoluzione del 1831 nella cronaca di Francesco Rangone* (vol. I), a cura di GIOVANNI NATALI. L. 15.
- 6 - *Patriotti e legittimisti delle Romagne nei registri e nelle memorie della polizia (1832-45)*, a cura di G. MAIOLI e P. ZAMA. L. 15.
- 7 - *Carteggi di Vincenzo Gioberti*, (vol. I) - *Lettere di P. D. Pinelli a Vincenzo Gioberti (1833-1849)*, a cura di V. CIAN. L. 14.
- 8 - *Lettere di Felice Orsini*, a cura di A. M. GHISALBERTI. L. 18.
- 9 - *Daniele Manin intimo*, a cura di MARIO BRUNETTI, PIETRO ORSI, FRANCESCO SALATA, L. 15.
- 10 - *Elenchi di compromessi o sospettati politici (1820-1822)*, a cura di ANNIBALE ALBERTI. L. 15.
- 11 - *La rivoluzione del 1831 nella cronaca di Francesco Rangone* (vol. II), a cura di GIOVANNI NATALI. L. 18.
- 12 - *Carteggi di Vincenzo Gioberti* (vol. II). - *Lettere di I. Petitti di Roreto a Vincenzo Gioberti (1841-1850)*, a cura di ADOLFO COLOMBO. L. 14.
- 13 - *Carteggi di Vincenzo Gioberti* (vol. III) - *Lettere di Giovanni Baracco a Vincenzo Gioberti (1834-1851)*, a cura di LUIGI MADARO. L. 14.

MEMORIE:

- 1 - V. CIAN: *Gli alferiani-foscoliani piemontesi ed il romanticismo lombardo-piemontese del primo Risorgimento*. L. 8.
- 2 - F. DE STEFANO: *I Fardella di Torre Arsa. Storia di tre patriotti*. L. 10.
- 3 - *Il Risorgimento nell'opera di Giosuè Carducci*. L. 15.
- 4 - ANGELO PICCIOLI: *La pace di Ouchy*. L. 10 (esaurito).
- 5 - *Miscellanea Veneziana (1848-1849)*. L. 10.
- 6 - V. CIAN: *Vincenzo Gioberti e l'on. abate Giovanni Napoleone Monti*. L. 10.

Sui detti prezzi i soci hanno lo sconto del 25 %.

RASSEGNA STORICA DEL RISORGIMENTO: esce in fascicoli mensili.

Abbonamento annuo:	Italia	L. 50
" "	Esterio	" 60
Fascicolo separato	- Italia	" 6
" "	- Esterio	" 9

