

IL CANALE DI SUEZ E L'ITALIA

Al di là di ogni retorica e di ogni velleitarismo, che hanno segnato e segnano tuttora spesso, purtroppo, considerazioni e azioni italiane verso il Mediterraneo, sta un dato di fatto, che la penisola italiana, al centro del mare interno e protesa verso la riva opposta, non è mai rimasta estranea o marginale nelle vicende mediterranee, né può o potrà esserlo. Facile dunque supporre un coinvolgimento 'italiano' nella storia della ideazione, progettazione e attuazione, nonché nella successiva ormai più che secolare storia della gestione e utilizzazione del canale di Suez. In quella millenaria storia e in particolare nella fase di progettazione e di costruzione, città e genti d'Italia hanno avuto una parte rilevante. Ne ricordiamo alcuni momenti e nomi nel cinquantenario della nazionalizzazione del canale di Suez, un evento clamoroso e gravido di conseguenze, il più rilevante, dopo l'inaugurazione, nel segnare la storia del Canale e del Mediterraneo insieme.

Possiamo risalire più indietro nel tempo, a quando, agli inizi del secolo XVI, le conseguenze delle grandi scoperte geografiche – e precisamente la circumnavigazione dell'Africa e l'arrivo dei portoghesi in India – cominciarono a farsi sentire nel Mediterraneo molto concretamente e drammaticamente. A Venezia – ce lo testimoniano le cronache – nel luglio 1501 giunsero le prime notizie, accolte con scetticismo e incredulità, che le carovane portoghesi avessero trovato una via africana verso le Indie; si dubitava però, cioè ci si augurava, che non riuscissero a tornare indietro o almeno che le difficoltà e i rischi rendessero impraticabile o non vantaggioso quell'itinerario. L'alternanza di timori e di speranze non ebbe più senso quando nel febbraio 1504 le galere veneziane tornarono dal Levante ma senza spezie, «cosa nova, mai più a li tempi nostri vista». Da allora Venezia cercò rimedi e compromessi; si mandarono subito ambasciatori a Lisbona e al Cairo e si pensò, fra l'altro, di suggerire al sultano d'Egitto di «far una cava dal mar rosso che mettesse a drectura in questo mare de qua, come altre volta fo rasonado de far»; si pensò cioè al taglio dell'istmo.

Non possiamo ora neanche riassumere il seguito complesso e in parte oscuro di quella ipotesi. Sembra che nel corso del secolo le autorità egiziane e turche intraprendessero lavori di scavo per ripristinare il canale iniziato forse dai Tolomei e portato a termine dall'imperatore Traiano per collegare il Mediterraneo con il Mar Rosso attraverso il delta del Nilo. Anima di uno di questi tentativi, fu un italiano, intorno al 1586, un calabrese passato all'islàm e divenuto ammiraglio supremo della flotta ottomana, Uluğ Ali, noto in forme diverse nei documenti e nelle storie italiane, da Occhiali a Ucciali. Nei

secoli XVII e XVIII l'idea del canale viene ripresa da diversi studiosi e pensatori; fra questi il gesuita Francesco Schinardi, il mercante veneziano Carlo Rossetti, il matematico ed ingegnere idraulico veronese Anton Maria Lorgna. Alcuni suoi appunti vennero a conoscenza di Luigi Negrelli, di cui diremo più a lungo; si può parlare di una continuità in certo modo dell'interessamento e degli studi italiani per la progettazione del Canale. Sul finire del Settecento, nel 1796, un patriota napoletano, Matteo Galdi, esule a Milano, nel riflettere sul ruolo dell'Italia nel Mediterraneo lo collega alla «apertura sempre tentata invano dell'Istmo di Suez».

L'idea del canale viene ripresa, in modo deciso e adeguato, nel quadro della spedizione napoleonica in Egitto, che promosse un organico piano di ricerche e studi sul paese. L'ingegnere Lepère presentò un rapporto nel 1803, ma ritenne erroneamente che il livello del Mar Rosso fosse superiore, d'una decina di metri, al Mediterraneo. Questa antica convinzione, che complicava ovviamente ogni progetto, venne radicalmente confutata nel 1820 dall'ingegnere bolognese Gaetano Ghedini, a servizio di Mohammed Ali, a sua volta promotore di indagini sul possibile taglio dell'istmo. Sulla scia dell'attenzione rivolta all'Egitto nel periodo napoleonico, il movimento dei Sansimoniani – dal nome del conte Henri de Saint-Simon, fautore di grandi progetti di progresso e rinnovamento economico-sociale, in spirito di razionalismo illuministico e di universalismo pacifista – riprese il progetto del taglio dell'istmo. Ne divenne paladino in particolare l'irrequieto ed entusiasta ingegnere ferroviario Prosper Enfantin (1796-1864), recatosi in Egitto nel 1833 con un gruppo di studiosi e tecnici. I sansimoniani non riuscirono però a convincere Mohammed Ali. La questione tuttavia era ormai ampiamente dibattuta da studiosi, tecnici, politici in tutta Europa. Anche in Italia il dibattito restò vivo: ricordiamo, fra l'altro il discorso dello scienziato Ludovico Pasini nella seduta dell'Istituto veneto di scienze, lettere e arti il 30 maggio 1842 e l'impegno di Giuseppe Acerbi, console d'Austria in Egitto dal 1826 al 1835.

In quegli anni compare la figura ben nota di Luigi de Negrelli, ingegnere trentino esperto di opere ferroviarie, il quale cominciò a studiare il progetto del canale dal punto di vista tecnico; di lui e del rapporto fra il suo ruolo e quello di de Lesseps, l'uomo simbolo del canale, torneremo a dire. Rileviamo frattanto che fu il principe di Metternich, il potente primo ministro austriaco, ad avviare trattative diplomatiche nel 1844 con Mohammed Ali per definire le condizioni politiche per l'attuazione del progetto, accolto ormai dal viceré egiziano, pur se cauto nel considerare la complessità degli interessi e delle intenzioni delle potenze europee; l'ingegnere francese Linant de Bellefonds era il tecnico di fiducia del governo egiziano.

Gli studiosi e i tecnici continuarono frattanto il loro lavoro e nel novembre 1846 costituirono a Parigi la Società di studi per il canale, al cui interno si costituirono tre gruppi: uno austriaco (ma detto anche italo-austriaco-tedesco), un altro francese ed uno inglese. Il primo, del quale faceva parte Negrelli, era indubbiamente il più strutturato e più attivo: fra i dieci membri (numero massimo per ogni gruppo) figuravano il Comune e la Borsa di Trieste, le Camere di commercio di Venezia e di Vienna.

Le rivoluzioni del 1848 e la morte, l'anno dopo, di Mohammed Ali, nonché la lentezza delle ricognizioni tecniche della Società di studi, rallentarono l'avanzamento del progetto, mentre il successore di Mohammed Ali, Abbas, conservatore e piuttosto filoinglese, diede ad un gruppo britannico la concessione per costruire la ferrovia Alessandria-Suez, alternativa in certo modo al canale. A questo punto entra in scena Ferdinand de Lesseps, diplomatico già di stanza al Cairo dal 1832 al 1838, entrato in amicizia con il giovane principe Mohamed Said, succeduto ad Abbas nel 1854. Questo antico rapporto fu certamente decisivo nel successo dell'intervento di Lesseps, che ottenne dal nuovo viceré, intenzionato a riprendere l'opera rinnovatrice del padre, il consenso per la realizzazione della grandiosa opera; a quel primo atto di concessione, in data 30 novembre 1854, emesso a favore dello stesso de Lesseps, altri ne seguirono con conferme e precisazioni. Rileviamo però che lo stesso Said subordinava la concessione alla ratifica da parte del sultano ottomano, restio molto a lungo a consentire poiché trattenuto dall'opposizione della Gran Bretagna.

De Lesseps, al quale nel corso degli eventi venne attribuito il merito quasi esclusivo della realizzazione del canale, agì inizialmente, anche nel presentarsi a Said, per conto della Società di studi. Ma ben presto il suo comportamento divenne abile e in qualche misura spregiudicato, nell'emarginare la Società di studi, che nel suo statuto prevedeva la trasformazione, al momento opportuno, in una Società di esecuzione per la costruzione del canale, e nel conferire invece il ruolo effettivo ed esclusivo alla Compagnia universale del Canale di Suez, della quale riuscì ad avere e mantenere il pieno controllo. La riuscita manovra di de Lesseps fu di trasformare il progetto universalista dei saintsimoniani in una impresa sostanzialmente francese, pur se operante mediante la raccolta di capitali in diversi paesi.

Mentre ci si adoperava per il superamento degli ostacoli politico-diplomatici frapposti alla realizzazione dell'impresa – ed in questa direzione l'attività del Lesseps fu tenace e concludente – i promotori ritennero opportuno affidare ad una commissione internazionale la scelta definitiva del progetto, in ossequio anche alla volontà del viceré egiziano. Della commissione fecero parte, oltre al Negrelli per l'Austria, unico membro già appartenente alla Società di studi, Pietro Paleocapa, ministro dei Lavori Pubblici del Piemonte, in precedenza alto funzionario nell'amministrazione austriaca del Lombardo-Veneto, abbandonato appunto per motivi politici; da lui fu dato il maggior contributo tecnico-politico, propriamente italiano, alla realizzazione del canale; designato presidente dovette rinunciarvi per ragioni di salute. La Commissione, riunitasi a Parigi il 30 ottobre 1855, si recò immediatamente dopo in Egitto. Nella prima seduta sul posto, udita una esaustiva relazione di Negrelli, si orientò verso l'adozione del suo progetto. In una sintetica relazione, presentata al viceré Said il 2 gennaio 1856, la Commissione riteneva quale unica soluzione valida un canale diretto, e senza chiuse, da Suez verso il golfo del Pelusio, come sostenuto appunto dall'ingegnere trentino. Questa scelta, autorevolmente sostenuta dal Paleocapa, venne infine formalmente adottata nel giugno 1856 e formulata nella relazione

finale della Commissione stessa. Si deve dunque riconoscere la validità dell'affermazione di Angelo Sammarco, al di là delle espressioni un po' retoriche usate:

Il merito che forma la gloria imperitura del de Negrelli e che lo deve far considerare come il vero creatore del canale di Suez consiste nel fatto che egli, fin dai primi studi, vide con geniale intuito quale fosse la vera e radicale soluzione del problema; ed egli fu il solo a proporla, il solo a difenderla davanti ai colleghi e alla pubblica opinione.

A partire da questo riconoscimento, svolgiamo alcune considerazioni sul ruolo di Negrelli e su quello di Lesseps nonché sulla 'italianità' di Negrelli, nella evoluzione della realtà storica e della prospettiva storiografica. Non vi è alcun dubbio che Negrelli debba dirsi l'ideatore del progetto tecnico per realizzare il canale, nei termini nei quali la questione si presentava nella prima metà dell'Ottocento e che il canale è stato realizzato secondo la sostanza del suo progetto. Possiamo aggiungere che la realizzazione del canale mediante un percorso diretto e senza chiuse fu lungimirante, poiché ha consentito con facilità l'adozione dei successivi reiterati ampliamenti resisi necessari nella seconda metà del secolo scorso. Dalle testimonianze e dai documenti la figura di Negrelli risulta ammirevole per rigore scientifico e morale, impegno e disinteresse, nella vicenda del canale come di tutta la sua vita (in prevalenza egli operò come costruttore di reti ferroviarie, anzitutto quelle della Svizzera e del Lombardo-Veneto).

Ferdinand de Lesseps fu un uomo del tutto diverso. Non era un ingegnere né in altro modo un tecnico, ma un diplomatico di carriera; soprattutto era un uomo abile nelle trattative, dotato di grandi capacità dialettiche, animato da forte volontà e passione, inoltre un grande comunicatore e persuasore a favore del progetto nel quale si era impegnato. Egli dovette affrontare difficoltà enormi, nel giuoco degli eventi politici internazionali, dei governi e delle personalità della diplomazia e della finanza con le quali ebbe a che fare. Non poteva non essere un uomo scaltro, in qualche momento capace di bluffare, di omettere, di nascondere qualcosa per raggiungere i suoi intenti. E fra questi vi fu anche quello di assicurarsi una posizione preminente, per non dire il pieno controllo, della sua "creazione", il canale di Suez quale entità finanziaria e imprenditoriale. A Negrelli, lo stesso Lesseps riconobbe i suoi meriti scientifici e il suo contributo nel perorare la causa del canale e nel gestire l'iter delle discussioni e delle decisioni circa il progetto. Appare ben diverso il ruolo delle due persone, se si aggiunge che l'ingegnere trentino morì il 1° ottobre 1858, quando ancora non erano iniziati i lavori (aprile 1859) e oltre dieci anni prima dell'apertura del canale. Ben logico dunque che agli occhi dell'opinione pubblica Ferdinand de Lesseps fosse ben più noto e ricevesse riconoscimenti e onori, che certamente accettava, se non pure sollecitava, con piacere.

Il tempo ha reso giustizia, se così vogliamo dire, a Negrelli, grazie all'impegno dei suoi correghionali e concittadini, fra i quali l'ingegnere Gualtiero Adami. Da storici però non possiamo tacere una certa forzatura che nell'epoca fascista è stata fatta del ruolo dei tecnici italiani nella progettazione e

costruzione del canale e in particolare di Negrelli e della sua 'italianità', per servirsene come motivo insieme ad altri di polemica politica nel contesto delle rivendicazioni mediterranee dell'Italia, specialmente rivolte contro la Francia e l'Inghilterra.

Torniamo a de Lesseps. Nella sua abile azione per estromettere quanti potevano fargli ombra e concorrenza, egli mise da parte i "membri fondatori" della Società di studi ai quali era riconosciuta una partecipazione nella Compagnia del Canale; dapprima i soli Negrelli e il barone de Bruck vennero inseriti in una lista presentata al viceré e mai resa ufficiale né pubblica, poi alla loro morte non se ne parlò più. Nel 1903 la figlia di Negrelli, Maria Grois-Negrelli, suddita austriaca vivente a Vienna, intentò causa alla Compagnia senza successo, se non altro per motivo di prescrizione. Nel corso della prima guerra mondiale, lo stesso governo di Vienna fece studiare la questione per vedere se mai potesse far valere dei diritti sul piano politico, a guerra conclusa (nella speranza di vittoria). Dopo l'avvento in Italia del Fascismo, la signora si rivolse al governo italiano; non si ritenne però opportuno dare corso ad un'azione giudiziaria; ci si limitò a concedere una pensione alla signora.

La rivendicazione dell'"italianità" di Negrelli, nei termini e nella prospettiva in cui veniva fatta, anzitutto da 'storici', divulgatori, pubblicisti, oggi ci fa sorridere. Negrelli era di stirpe italiana sì (la famiglia sembra di lontana provenienza genovese) ed era un 'trentino', che condivideva dunque una appartenenza e una cultura del ricco mosaico 'italiano' e insieme era non solo un suddito ma un funzionario fedele e apprezzato dall'Amministrazione dell'impero; dopo un periodo di attività in Svizzera (1830-1835) tornò in Austria a dirigere la costruzione di nuove linee ferroviarie. La sua attività di studioso e promotore del canale fu collaterale alle sue funzioni, ma egli si rapportò sempre al governo di Vienna, cui indirizzò corrispondenze e rapporti, rese visita e riferì all'imperatore, tenne conferenze nella capitale dell'impero. Nella commissione per la scelta del progetto rappresentava anzitutto l'Austria (si può dire il gruppo austro-tedesco-italiano, in quanto Trieste e Venezia erano molto attive nell'interesse e poi nella partecipazione azionaria all'impresa, come preciseremo). Eppure l'egregio studioso Angelo Sammarco, grandemente benemerito degli studi di storia egiziana, e dei rapporti italo-egiziani, nel 'rivendicare' Negrelli non esita ad affermare nel 1943 che «la rivendicazione dei diritti degli eredi Negrelli e di quelli del gruppo italo-austriaco-tedesco e specialmente degli Enti di Venezia e Trieste meriterebbe di essere ritentata», recando persino puntuali motivazioni giuridiche.

Si giunse così alla fase della sottoscrizione azionaria e dello svolgimento dei lavori sino all'apertura, nel novembre 1869, non senza osservare che de Lesseps avviò la sottoscrizione senza l'approvazione del viceré Said, e poi gli stessi lavori, quando ancora non era stata completata la sottoscrizione, come era invece prescritto. Dal primo atto di concessione, nel 1854, l'interessamento per il Canale si accrebbe e si diffuse in tutta Italia, nella speranza che esso giovasse a questo paese più che ad ogni altro; convinzioni e speranze inquadrate in quella vocazione mediterranea già evocata da grandi e minori pensatori risorgimentali,

Il Piemonte, postosi come leader del processo per l'indipendenza e l'unità nazionale, fu in testa nonostante che la sua tradizione fosse più continentale che marittima. A Torino nel 1856 fu pubblicata la traduzione italiana, curata da Ugo Calindri, della raccolta di *Documenti sul Canale* redatta da Lesseps. Nella introduzione, dal titolo *L'Istmo di Suez e l'Italia*, a firma di G. Interdonato, si enfatizzava la "nuova importanza" del Mediterraneo e la connessa potenzialità di "grandezza e ricchezza" per l'Italia. Nello stesso 1856 Calindri diede vita al *Bullettino dell'Istmo di Suez*, un trimestrale pubblicato per tre anni, seguito più tardi dal periodico *Canale di Suez*. Il governo piemontese assunse anche direttive operative, come l'ampliamento del porto di Genova, presto collegato al Piemonte da una ferrovia; dalla capitale ligure partirono iniziative per potenziare i commerci verso il Mar Rosso e l'India. Anche le Venetie si distinsero per l'attenzione e l'impegno verso il progetto e la prospettiva del collegamento diretto fra il Mediterraneo e l'Oceano Indiano. Il Comune di Venezia creò una commissione di studio e stanziò allo scopo una somma. Il conte Luigi Torelli animò un continuativo dibattito presso l'Istituto veneto di scienze, lettere e arti e pubblicò il volume *L'Istmo di Suez e l'Italia* (Milano 1867).

Meno noto, e perciò incuriosisce di più, l'interessamento nello Stato pontificio. Nel settembre 1856 «La Civiltà Cattolica» dedicò al canale un lungo articolo, seguito da scritti in altre sedi, come quello di Erasmo Fabri Scarpellini, *Lo Stato pontificio e il Canale di Suez* (Roma 1856); Ancona e Civitavecchia erano ovviamente le due città più direttamente coinvolte. Il favore del governo pontificio era positivo anche per una questione di principio: significava cioè che nulla ostava moralmente ad un così rilevante mutamento per volontà umana della realtà geografica naturale. Non poteva mancare l'interesse nel Regno di Napoli; il giornale ufficiale del regno pubblicò numerosi articoli e il diplomatico conte Guglielmo Ludolf redasse nel 1856 la relazione *Del perforamento dell'Istmo di Suez in quanto principalmente influirà sull'odierno commercio d'Italia*. Molto pragmaticamente la Camera di commercio di Pavia si rivolse nell'aprile 1856 al Ministero delle Finanze, a Vienna si intende, pregando di riservarle una quota nella sottoscrizione azionaria «in quella porzione che dall' Ecc. Vostra sarà giudicata conveniente alla sua rispettiva forza ed importanza».

Quando si aprirono le sottoscrizioni (novembre 1858), la perdurante opposizione dell'Inghilterra e il 'raffreddamento' dell'Austria, per solidarietà con il regno insulare, in polemica con la Francia, paladina dell'indipendenza italiana, frenarono non poco i consensi. I due grandi sottoscrittori furono in effetti soltanto la Francia (200mila azioni, precisamente la metà) e il governo egiziano, quasi 178mila (de Lesseps 'impose' al vicerè Said di farsi carico delle azioni non assegnate). Quanto agli stati italiani scarsissima l'adesione nello Stato pontificio, nei Ducati e nel regno di Napoli. Delle 2719 azioni sottoscritte in Italia, ben 1373 furono acquistate in Piemonte (616 a Torino, 430 a Genova, 246 a Savona); Venezia ne sottoscrisse 1083.

Nella lunga storia del canale e nel ventennio finale dal progetto alla apertura (1847-1869) il capitolo meno noto ci sembra sia quello in un certo senso essenziale: la costruzione. Capitolo che contiene, fra l'altro, le pagine più dolo-

rose, il tributo di sofferenze e persino di vite umane costato alla popolazione dell'Egitto, costretta a prestazioni forzate, mal compensate. Quando poi il viceré Ismail impose una riduzione di quell'apporto egiziano e la conseguente introduzione di macchine, anche lavoratori europei si recarono nei cantieri del canale, fra l'altro dalla Calabria e dalla Toscana, nonché dalle comunità italiane della Dalmazia. Non sembrano sinora evidenziate notizie più dettagliate sul numero di quegli italiani, le zone e modalità di impiego; un tema specifico da porre all'attenzione nel quadro generale della storia dei "lavoratori" per il canale. Conosciamo invece le figure di alcuni ingegneri italiani facenti parte della direzione generale dei lavori: fra di essi Edoardo Gioia, che sovrintese allo scavo nel tratto roccioso a nord del lago Timsah.

Negli ultimi anni di vigilia dell'apertura, quando la complicata impresa appariva prossima al successo (e più tardi documenti e memorie riveleranno quanto fosse stata persino ingarbugliata e avventurosa), l'interessamento si accrebbe come testimoniano conferenze e scritti (articoli di giornale e periodici, e volumi). In paragone, furono invece esigue le iniziative e le misure concrete per prepararsi alla 'novità' che indubbiamente riconsegnava al Mediterraneo una posizione e un ruolo centrale. L'apertura del canale agevolò un rapido contatto diretto fra l'Europa e l'Africa ed attirò fortemente per conseguenza le mire coloniali europee, in via di maturazione e definizione in quel tempo.

Questa oscillazione nella politica mediterranea italiana trova un riscontro all'atto della fastosa inaugurazione: la Francia, la madrina del canale, era rappresentata dall'imperatrice Eugenia; accanto a lei c'era giustamente Ferdinand de Lesseps. Il battello imperiale l'*Aigle* aprì il corteo di navi che il 17 novembre 1869 solcarono lentamente il canale da Porto Said verso Suez. Per l'impero austro-ungarico era personalmente presente l'imperatore Francesco Giuseppe; al suo fianco sarebbe stato, se ancora in vita, il fedele suddito italiano Luigi Negrelli. Altri principi e governanti seguivano. Per l'Italia non c'era nessuno il cui nome sia degno di ricordo (Amedeo di Savoia-Aosta, rientrò in Italia per la malattia del re Vittorio Emanuele II). Nel quadro dei festeggiamenti all'Opera del Cairo venne rappresentato il *Rigoletto* di Giuseppe Verdi e nell'occasione il Khedive chiese al grande compositore di comporre un'altra opera: sarà l'*Aida*, la cui prima avvenne al Cairo il 24 dicembre 1871.

Nella storia del canale dopo l'apertura si possono scorgere piani diversi, pur se sovente connessi: gli sviluppi dell'utilizzo del canale, i risultati economico-finanziari della gestione della compagnia e dunque i profitti degli azionisti, più tardi gli ampliamenti e le innovazioni tecniche, l'evoluzione dello status giuridico del canale (fondamentale restò la convenzione di Costantinopoli del 1888, che sanciva la libertà di navigazione e la neutralità), le critiche alla gestione della Compagnia per l'eccessivo vessatorio sfruttamento degli utenti, le polemiche politiche contro le potenze, Francia e Inghilterra, il ruolo del canale e le vicende politiche e internazionali.

Per ragioni geopolitiche generali e più tardi per l'acquisto di possedimenti coloniali lungo il Mar Rosso e l'Oceano indiano, la marineria italiana è stata fra gli utenti maggiori del canale e ha dunque risentito delle pesanti condizio-

ni tariffarie imposte dalla compagnia. Quando poi, negli anni trenta del secolo scorso, il governo fascista cominciò a sviluppare una sua politica 'mediterranea' e si rese conto degli stretti limiti delle possibilità di azione in conseguenza del controllo francese e britannico sul grande mare interno, la situazione del canale (in particolare dopo gli accordi anglo-egiziani del 1936 e la conquista italiana dell'Etiopia) divenne uno dei capi d'accusa e di rivendicazione contro l'Inghilterra e la compagnia del canale.

La presenza britannica lungo le rive del canale, accanto a Gibilterra, Malta e Cipro, tutte posizioni chiave per il controllo del Mediterraneo, venne denunciata come una ingerenza 'estranea' nel Mediterraneo. Negli autori italiani ci si richiamava ad un Mediterraneo 'latino' o con sempre più prepotente e sfacciato velleitarismo ad un Mediterraneo segnato nel passato e destinato in avvenire ad un primato italiano. La polemica antibritannica, con riferimento al canale di Suez, si accentuò dopo la rivendicazione della priorità mediterranea dell'Italia proclamata da Mussolini nel novembre 1937. Si denunciavano gli elevatissimi profitti della compagnia, grazie alle vessatorie tariffe (ridotte in qualche misura nel 1938) e si chiedeva una più allargata partecipazione internazionale al consiglio di amministrazione della Compagnia stessa. Sin dal 1925 invero i tedeschi Alfred Birk e Karl Herrmann Müller (*Der Suezkanal*, Hamburg 1925) avevano denunciato la gestione della compagnia ed avevano previsto l'insorgere di una «ribellione delle vittime»; persino un parlamentare britannico, attento studioso del canale, Arnold Wilson, avanzò nel 1933 articolate e documentate critiche alla compagnia.

Da parte italiana, agli argomenti politici e giuridici si aggiunsero argomenti, diciamo, storici: l'apporto di tecnici italiani alla progettazione ed attuazione del taglio dell'istmo di Suez veniva rievocato a sostegno dei 'diritti' italiani contro «gli esosi e crudeli sfruttatori del genio e del lavoro altrui», secondo la parole di Antonio Monti. Primeggiava, ovviamente, il nome di Luigi Negrelli, il vero progettista del Canale, di cui veniva esaltata la 'italianità', in modo incongruente rispetto ai dati reali, come si è detto. Ad una più matura coscienza storica e politica, quale è andata maturando dopo l'epoca coloniale, ci fa piuttosto sorridere il ricorso a quel tipo di argomenti storici, che possono condurre a contrastanti e paradossali 'diritti' e 'ragioni'.

La polemica antibritannica divenne accesa propaganda fascista in alcuni scritti, come il volumetto di Vittore Querèl, *L'Inghilterra contro l'Egitto* (Roma 1940), dove il capitolo su Suez si intitola "La truffa del Canale", culminata nel «trionfo dell'avido ebreo» (l'abile, certo, ministro Disraeli). Leggiamo oggi con ironia l'arrogante sicurezza della profezia finale, secondo la quale non era lontano il momento, cioè la vittoria italo-tedesca, che avrebbe permesso al popolo egiziano di scuotersi di dosso la catena del servaggio e di dare prova della sua dignità nazionale. Pochi mesi dopo l'entrata dell'Italia nel secondo conflitto mondiale un altro autore, Vittorio Statera (*L'Italia e la questione del canale di Suez*, Roma 1940), denunciava le potenze della "demo-plutocrazia", detentrici di «ricchezze incommensurabili», rivendicando l'esigenza italiana di una riduzione delle tariffe e a sua volta profetizzando: «E l'Inghilterra dovrà esse-

re vinta: i cancelli dovranno essere definitivamente spezzati per la libertà dei nostri mari e noi, naturali padroni del Mediterraneo, dovremo vivere la nostra vera vita».

L'esito del secondo conflitto mondiale pose fine ad ogni velleità imperialistica italiana e diede avvio alla decolonizzazione. Dagli anni Cinquanta in Italia si tornò a parlare di politica mediterranea; la prospettiva era ripresa per lo più da studiosi, giornalisti, politici già attivi nel ventennio fascista, consapevoli della mutata situazione e animati dalle migliori intenzioni, ma pur sempre condizionati dalle esperienze e dalla mentalità del passato. In questo quadro l'Istituto Italiano per l'Africa (erede di una storia che risaliva al 1906, ed oggi confluito nell'Is.I.A.O.) promosse nella primavera del 1954 un congresso per celebrare il centenario del progetto 'italiano' per il taglio dell'istmo. Il convegno si svolse a metà luglio del 1955 a Trento (vi partecipai accanto a mio padre, uno dei relatori); un volumetto di atti venne pubblicato nell'autunno dell'anno dopo (1956), quando la crisi di luglio aveva drammaticamente riportato in primissimo piano la 'questione' di Suez.

Le tre principali relazioni pubblicate in modo relativamente più esteso, non solo riassunsero la storia del canale sino agli sviluppi successivi alla rivoluzione del 1952 e agli accordi anglo-egiziani dell'ottobre 1954, ma espressero riflessioni sull'avvenire in vista della scadenza della concessione nel 1968. L'autorevole studioso di diritto internazionale Gaspare Ambrosini – che della politica mediterranea dell'Italia e in particolare del canale di Suez si era occupato nell'epoca fascista – espresse l'opportunità che si procedesse sollecitamente «ad un lavoro di ammodernamento e di armonizzazione delle varie norme finora emanate»; aggiunse l'auspicio che in quel lavoro, che poteva essere opportunamente preparato da un convegno di studiosi da tenersi al Cairo o a Palermo (dove esistevano, segnalava, il Centro di studi mediterranei e l'Accademia del Mediterraneo), si ispirasse «a quella concezione di solidarietà dei popoli che animò i reggitori dell'Egitto nel deliberare l'impresa del Canale e nell'imprimergli il carattere di via universale di comunicazione libera a tutti».

Più espliciti e articolati i suggerimenti delle due altre relazioni in particolare quella di Sotir Introna, intitolata appunto *Per un nuovo regime di amministrazione del Canale di Suez, in vista della scadenza del 1968*. Nei tredici anni che mancavano a quella scadenza si suggeriva di ampliare la rappresentanza dei paesi utenti nel consiglio di amministrazione della compagnia nella prospettiva di una riduzione delle tariffe; si proponeva poi di negoziare una internazionalizzazione della gestione del canale, sotto l'egida in qualche modo dell'Onu, assicurando un più elevato profitto all'Egitto ed una più larga assunzione di personale egiziano ed agevolando i piani di ampliamento e ammodernamento che apparivano necessari. Sappiamo bene che la storia prese, di lì a poco, un altro corso; la realtà politica dell'Egitto, come di tutto il mondo arabo, era ben più matura e avanzata di quanto gli osservatori europei volessero ammettere.

Nel celebrare il centenario del canale, nel 1969, si tornò di nuovo alla figura di Negrelli, ma riconoscendo la sua 'cittadinanza' austriaca e la stretta con-

nessione fra il suo apporto di studioso e l'interessamento austriaco per il canale. Al Museo della scienza e della tecnica di Milano, il 18 novembre 1969, sotto la presidenza dell' 'intramontabile' Ambrosini, l'ingegnere trentino veniva meritatamente ricordato. Nel volume degli atti, con ricche illustrazioni fotografiche, si ammette pacatamente, fra l'altro, «la partecipazione secondaria dell'Italia come Nazione» ai lavori dell'istmo. Il centenario diede occasione anche ad altre pubblicazioni. Ricordiamo la raccolta di saggi *Luigi Negrelli. Il Canale di Suez (1869-1969)* (Trento 1969), a cura della Società trentina di Scienze Storiche: una relazione era dedicata a *La questione del Canale negli orientamenti politici del governo di Vienna tra il 1843 e il 1859*, di Umberto Corsini, presidente della Società. Due ponderosi volumi di documenti dal Fondo Maria Grois-Negrelli vennero pubblicati nel 1971-72 nella serie storica dell'opera "L'Italia in Africa". Nella anonima *Premessa* e ben più distesamente nella *Introduzione* di F.A. Scaglione viene narrata la vicenda delle carte di Negrelli, sottratte alla sua morte, recuperate in copia dalla figlia e cedute nel 1932 alla Legazione italiana a Vienna; in base a quella documentazione la Grois-Negrelli agì anche in sedi giudiziarie contro la Compagnia ma senza successo. Al di là della questione privata – lo stesso curatore prende le distanze dalle rivendicazioni giudiziarie – i documenti pubblicati sono molto interessanti poiché consentono di verificare le manipolazioni effettuate da de Lesseps nella raccolta da lui curata a suo tempo, e dunque il torto inferto a Negrelli e ad altri, già membri della Società di studio. Gli interessi di Negrelli, morto nell'ottobre 1858, sarebbero passati agli eredi.

La figura di Negrelli nella sua complessità (anzitutto quale progettista ferroviario) è tornata in primo piano in un altro convegno, riteniamo l'ultimo sinora tenuto su di lui e sul canale. Il convegno venne promosso nel 1988 da diversi enti accademici e locali, del Trentino e in particolare di Primiero, patria dell'ingegnere. Questa volta erano presenti alcuni studiosi austriaci, fra i quali l'illustre Adam Wandruszka, che parlò sull'atteggiamento della monarchia asburgica; sull'interessamento al canale da parte degli ambienti economici triestini parlò Giulio Cervani; un altro austriaco (meglio ungherese) István Németh, responsabile della Sezione Manoscritti della Biblioteca nazionale di Vienna, illustrò i vari fondi e blocchi di documentazione concernenti Negrelli negli archivi viennesi, non senza riportare citazioni e notizie che spesso smentivano affermazioni o stigmatizzavano comportamenti di autori italiani.

La presenza di studiosi egiziani nel convegno del 1988 è stata altrettanto importante e significativa di quella degli austriaci. Il presidente dell'ente Canale di Suez, M. Ezzat Adel, aggiornò sullo sviluppo e la situazione del canale, sul canale "completamente nuovo" costruito nel 1980, ma non senza fare accenno alla vicenda storica e in questo contesto richiamare la memoria dei 120mila contadini egiziani morti a seguito del loro impiego nei lavori del canale. Su questo tema – dei lavoratori egiziani, ed anche di quelli italiani o d'altri paesi – vi sono pochi cenni nel centinaio di volumi e migliaia di articoli sul canale. Si dovrebbero effettuare ricerche e trovare l'occasione di parlarne in maniera adeguata. L'altro relatore egiziano, Soliman A. Huzayyn, presi-

dente dell'Istituto d'Egitto e della Società geografica egiziana, tracciò un'ampia e brillante sintesi della storia del canale e del suo ruolo per la storia dell'Egitto, secondo la memoria e l'interpretazione degli eventi da parte egiziana, la sua conclusione è così riassunta:

La lezione sommaria della storia è che un Egitto forte e prospero rappresenta la migliore garanzia per le pacifiche relazioni internazionali, grazie alla sua posizione geografica cruciale. Un Egitto, debole, con aggressioni al canale sia da parte di una nazione lontana come l'Inghilterra o di una nazione vicina come Israele, non è mai nell'interesse del progresso mondiale, della sicurezza mondiale o della pace mondiale.

Nel concludere vorrei rinnovare due auspici: primo, che i nostri colleghi egiziani, eventualmente in collaborazione con istituzioni italiane, ci agevolino per conoscere i loro studi e contributi sulla storia del canale (per cominciare basterebbe redigerne una rassegna, e pubblicarla in una lingua occidentale, accompagnata da una selettiva antologia); secondo, che in un quadro di collaborazione istituzionale italo-egiziana, con l'occasione di una delle possibili ricorrenze (ormai perduta quella del cinquantenario della nazionalizzazione) venga indetto un grande convegno storico internazionale, da tenere questa volta, sulle rive stesse del canale. Nel convegno potrebbero trovar posto originali contributi su argomenti trascurati, anzitutto quello dei lavoratori, ma dovrebbe testimoniarsi lo spirito 'mediterraneo', nel senso di trascendere le pur legittime prospettive 'nazionali' (ruoli e 'meriti' degli italiani, degli austriaci, dei francesi, e così via), e di mostrare e approfondire invece la varietà di apporti, di problematiche, di echi nel mondo di allora: più rilevanti certo nei paesi mediterranei e nelle grandi potenze, ma non certo assenti altrove (penso, per dare un'idea, all'Olanda, all'Ungheria, alla Turchia e ai paesi arabi, più o meno vicini all'Egitto). Si tratterà di vedere nel suo insieme la molteplicità e varietà di apporti, di uomini, di culture e paesi diversi, anche lontani dalle rive del mare interno, nella riflessione e nell'azione lungo tutta la secolare storia dell'ideazione, realizzazione e gestione d'una delle più rilevanti e incisive opere dell'uomo nell'ambiente terrestre.

Nota bibliografica orientativa

- B. Aglietti, *Il Canale di Suez ed i rapporti anglo-egiziani*, Firenze 1939.
 Z. A. Algardi, *Luigi Negrelli, l'Europa e il Canale di Suez*, Firenze 1988.
 S. Bono, *Luigi Negrelli e il Canale di Suez*, in «Africa», XLIII, 1988, pp.645-652.
 Id., *Precedenti storici del canale di Suez: idee e progetti dal secolo XVI al XIX*, in atti del convegno «Luigi Negrelli e il canale di Suez», Trento 1990, pp. 141-159, con bibliografia specifica.
 Id., *Il Mediterraneo da Suez a Suez*, in «Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mediterraneo», a cura di R. Villari, Bari 2002, pp. 243-273.
 E. Anchieri, *Suez*, Roma 1939 (2.a ed. riveduta).
 G.P. Calchi Novati, *Fra Mediterraneo e Mar Rosso. Momenti di politica italiana in Africa attraverso il colonialismo*, Roma 1992.

- F. Carles-Roux., *L' Isthme de Suez. Historique - Etat actuel*, Paris 1901, voll. 2.
Id., *Autour d'une route. L Angleterre, l'isthme de Suez et l'Egypte au XVIIIe siècle*, Paris 1922.
- G. Elgood, *Bonaparte's Adventure in Egypt*, London 1931.
- D. Farnie, *East and West of Suez. The Suez Canal in History, 1854-1955*, Oxford 1969.
- W. Hallberg Charkes, *The Suez Canal. Its History and Diplomatic Importance*, New York 1931.
- G. Herrmann, *Der Suez-Kanal*, Leipzig 1936 (altre ediz. 1939 e 1941).
- Frh. Hartmann von Richthofen, *Der Suezkanal im Weltkrieg und in der Nachkriegszeit*, Berlin 1939.
- R. Hueber, *Der Suezkanal einst und heute*, Berlin 1941.
- Il Canale di Suez nella storia nell'economia nel diritto*, Milano 1935.
- P. Maltese, *Storia del canale di Suez*, Milano 1978.
- A. Monti, *Il Canale di Suez e le rivendicazioni italiane*, Roma 1940.
- Id., *Storia del Canale di Suez*, Milano 1937.
- O. Ritt, *Histoire de l' Isthme de Suez*, Paris 1869.
- A. Sammarco, *Suez. Storia e problemi*, Milano 1943.
- A. Wilson, *Il Canale di Suez. Il suo passato, presente e futuro*, Milano 1939 (ed.orig. 1939, 1.a ed. 1933).
- C. Zagli, P.S. Mancini, *l'Africa e il problema del Mediterraneo, 1884-1885*, Roma 1955.