

## CAPITOLO VI

SOMMARIO: Le vie navigabili. — Attraverso l'Istmo di Suez nell'antichità. — I Veneziani concepiscono per i primi l'idea del taglio dell'Istmo di Suez. — I disegni di Sisto V e di el Ulgi Ali.— L'interesse della Francia per la canalizzazione dell'Istmo. — Napoleone inizia la fase dell'esecuzione del Canale. — I Sansimonisti. — La Società di Studi. — Luigi de Negrelli. — I Firmani del Vicerè Said a de Lesseps. — La Commissione Internazionale. — Il disegno del de Negrelli è adottato per l'esecuzione del Canale. — Pietro Paleocapa. — Considerazioni finali.

Fra le grandi vie di comunicazione, l'Egitto, secondo abbiamo già osservato, è una delle più importanti, forse anche la più importante. Nella Valle del Nilo, e più precisamente nell'istmo di Suez, vengono come a contatto le tre parti del mondo antico, e vi converge da un lato il Mar Rosso, che mediante il Golfo Arabico continua nell'Oceano Indiano, e dall'altro il Mediterraneo, in cui si specchiano i paesi di più antica e gloriosa civiltà. Nell'evo antico e medio attraverso i passaggi della Valle del Nilo e dei territori adiacenti si controllava la quasi totalità di tutto il commercio; ai nostri giorni se ne controlla almeno la metà. Si comprende quindi come in ogni tempo l'Istmo egiziano sia stato oggetto di cure assidue allo scopo di mantenervi vie di facile e rapida comunicazione fra il Mediterraneo e il Mar Rosso.

L'Istmo di Suez era una stretta lingua di terra di circa 120 km., poco elevata sul livello del mare, disseminata di laghi salmastri ed intersecata da due linee di depressione: l'una da nord a sud, cioè dal Mediterraneo al Mar Rosso; l'altra, perpendicolare alla precedente e formata in gran parte dal Wadi Tumilat, ed estesa nel senso ovest-est dal braccio orientale del Nilo, presso Bilbeis, fino al centro della depressione nord-sud. Dati questi caratteri

topografici della regione e dato il bisogno dell'uomo di liberarsi dal grave fastidio dei trasbordi, fin dai tempi antichi si pensò di unire i due mari per mezzo di una via navigabile.

La questione del Canale di Suez ha una ben lunga storia, ed ha successivamente cambiato d'oggetto secondo i bisogni dei tempi.

Nell'antichità e nel Medioevo una via navigabile attraverso l'Istmo fu costituita dal ramo più orientale del Nilo nel tratto dal Mediterraneo al Cairo, e da un canale artificiale, che seguiva a un di presso il Wadi Tumilat, dal Cairo a Suez. Era una via navigabile indiretta, ma costituiva la soluzione allora più conveniente del problema della congiunzione del Mediterraneo e del Mar Rosso, e corrispondeva ai bisogni dell'antichità.

Tale comunicazione venne tenuta con cura e fu molto frequentata solo nei periodi di maggiore floridezza politica e commerciale della Valle del Nilo. Il canale artificiale ebbe varie denominazioni, secondo le varie epoche. Detto dapprima il Canale dei Faraoni, fu chiamato sotto i Romani il Fiume di Traiano per i miglioramenti apportativi da questo imperatore; interratosi durante la decadenza bizantina, fu riaperto da Amr, il conquistatore arabo dell'Egitto (640), col nome di Canale del Principe dei fedeli.

Interratosi di nuovo nel 776 non fu più riattato all'uso della navigazione.

E stato affermato che nell'antichità e nel Medioevo sia talvolta sorta l'idea di unire direttamente il Mediterraneo al Mar Rosso, senza servirsi del ramo orientale del Nilo, ma mettendo a profitto la depressione longitudinale che va da Pelusio a Suez, cioè si sia formulato il disegno di una comunicazione navigabile diretta fra il Mediterraneo e il Mar Rosso, quale è stata attuata ai nostri giorni. Ma sull'argomento mancano sicure testimonianze contemporanee.

Il primo disegno di una comunicazione navigabile diretta fra il Mediterraneo e il Mar Rosso, il primo proposito cioè di aprire l'Istmo di Suez affinché i due mari comunicassero fra loro, fu

chiaramente stabilito per la prima volta dai veneziani. Questi, secondo abbiamo più sopra esposto, esercitarono attraverso l'Egitto un floridissimo commercio con le Indie durante tutto il Medioevo.

Quando i portoghesi, dopo vari tentativi, scoprirono nel 1498 la nuova via per giungere alle Indie circumnavigando l'Africa, Venezia si vide minacciata nella base della sua ricchezza e della sua potenza. Il nuovo itinerario, infatti, permetteva ai portoghesi, agli spagnuoli e in generale agli Stati situati lungo l'Atlantico, di acquistare i prodotti orientali con spese molto minori, e di venderli sui mercati di Europa a un prezzo sensibilmente più basso di quello che i veneziani erano costretti a fissare a causa dei molti aggravî che la vecchia via loro imponeva.

Di fronte a una sì triste situazione, che diveniva ogni giorno più grave, i veneziani lungi dallo scoraggiarsi e dall'abbandonare la lotta, resistettero e cercarono di porre riparo al pericolo che li minacciava.

E il rimedio che essi concepirono non poteva essere più efficace: tagliare l'Istmo di Suez. Si sarebbe così avuto una via marittima per le Indie come quella trovata dai portoghesi, ma molto più breve e sicura. Tale via avrebbe non solo conservata ma anche accresciuta la potenza commerciale e politica della Serenissima, e nello stesso tempo mantenuto e sviluppato l'importanza del Mediterraneo quale centro dei traffici mondiali.<sup>1</sup> Danaro, potenza di naviglio e spirito d'indipendenza non mancavano ai figli delle lagune per tagliare l'Istmo di Suez e per assicurarsi su i mercati indiani quella superiorità di cui godevano sui mercati orientali del Mediterraneo.

Ma le lotte continue per respingere l'avanzata dei turchi nei paesi del levante, i dubbî sull'attuabilità del canale, il timore di un rapido insabbiamento di esso, la falsa credenza di un forte

<sup>1</sup> J. CHARLES-ROUX, *L'Isthme et le Canal de Suez*, (Paris, 1901, 2 vol), vol. 1, p. 41 e seg.; E. MICARD, *Le Canal de Suez et le génie français*, Paris, (s.a., p. 27 e segg.); vedere soprattutto M. BARATTA, *Venezia ed il taglio dell'Istmo di Suez (1504-1586)* nella rivista « La Geografia » 1925, n° I, pag. 3-20.

dislivello fra i due mari, l'ostilità dei musulmani a concedere a stranieri di penetrare facilmente nei loro paesi, tutte queste cause impedirono ai veneziani l'attuazione dell'audace disegno, e però la loro potenza commerciale e politica fu condannata a fatale decadenza.

Pochi anni dopo, la mente poderosa del pontefice Sisto Quinto seppe valutare nel loro giusto peso gli elementi pro e contro l'impresa del taglio dell'Istmo, e se egli avesse avuto a disposizione i mezzi adeguati, avrebbe tentato la costruzione del canale attraverso l'Istmo di Suez con quella ferrea energia che egli poneva in tutte le sue azioni. Il proposito del grande papa ci è chiaramente attestato da Giovanni Gritti, ambasciatore veneto a Roma, che, in data 23 Agosto 1587, ne dava comunicazione alla Serenissima.<sup>1</sup>

In quello stesso torno di tempo un altro Italiano, che col nome di el Ulgi Ali era divenuto attraverso singolarissime vicende Bey dei bey d'Africa e ammiraglio della flotta turca, si fece sostenitore presso il Sultano della canalizzazione dell'Istmo di Suez. El Ulgi Ali era riuscito a persuadere il sultano a tentare l'impresa, mostrandogli i grandi vantaggi politici, militari e commerciali che ne sarebbero derivati alla Porta. Ma questa, impegnata in una guerra con la Persia, non fu in grado di sopportare le grandi spese, e l'esecuzione del lavoro dovè essere rimandata. Di questi disegni dell'ardito Italiano il Governo francese, che allora aveva nell'impero ottomano autorità e interessi più grandi delle altre Potenze europee, fu tenuto esattamente al corrente dal suo ambasciatore a Costantinopoli, il Savary. Con lettere del 25 luglio, del 6 e del 20 agosto del 1586 il Savary inviava informazioni direttamente al re francese Enrico III sul disegno che el Ulgi Ali proponeva, di aprire un cammino attraverso l'Istmo per permettere alle navi di andare direttamente alle Indie senza cercare l'oceano.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> RANKE, *Histoire de la Papauté*, Paris 1838, t. III p. 246; atti Accademia dei Lincei, Serie 4a, vol. I, p. 300.

<sup>2</sup> H. DE GRAMMANT, *Un pacha d'Alger précurseur de Mr. de Lesseps* 1888; v. anche J. CHARLES ROUZ, opera cit. pag. 47-50; E. MICARD, opera cit. pag. 30-33; M. BIRATTA, *Venezia e il taglio dell'Istmo di Suez*, pag. 16-18; id., per la storia del taglio dell'Istmo di Suez, pag. 31.

L'ispirazione che da fonte italiana veniva alla Francia per il disegno del Canale di Suez, non rimase sterile. Nella storia dei progetti del Canale di Suez, a un periodo che potremmo chiamare veneziano, succedè un periodo francese.

A misura che la Francia sotto Enrico IV e Sully, e sotto Luigi XIII e Richelieu, sviluppava, contro l'Olanda e l'Inghilterra, le sue conquiste e il suo commercio nelle Indie, il Governo francese s'interessava sempre più alla via navigabile dell'Istmo, la quale avrebbe assicurato più rapido successo contro le due Potenze rivali. Durante i secoli XVII e XVIII la questione del Canale di Suez rappresentò un interesse importante per la Francia, anzi essa costituì una delle principali direttive della politica del Re Sole.<sup>1</sup>

Ma furono solo delle teorie e delle aspirazioni, che non ebbero mai un principio di pratica attuazione.

La fase dell'esecuzione fu pure iniziata per merito di un Italiano, Napoleone Buonaparte, sebbene nel quadro della politica francese. Durante la sua spedizione in Egitto, Buonaparte incaricò alcuni valenti tecnici di studiare la questione e fece eseguire a quest'effetto dei rilievi sul posto. Anzi, convinto dell'importanza politica del disegno ne intraprese egli stesso lo studio e si recò di persona sul terreno per farvi i primi riconoscimenti. Fissò poi un progetto preciso utilizzando tutti i dati che fino allora erano stati raccolti. (\*)

<sup>1</sup> CHARLES-ROUZ. opera cit., t. I, pag. 55-125, E. MICARD, opera cit. pag. 21-41; LEIBNIZ, *Oeuvres*, Parigi, 1864, parecchi voll.: il vol. V. contiene: *Projet d'Expédition d'Egypte présenté à Louis XIV.*

\* L'ingegnere Le Père, incaricato dal Buonaparte di eseguire i lavori, menò a termine, in mezzo a grandi difficoltà e pericoli, una ricognizione completa della regione dell'Istmo, e dettò una memoria che fu di grande utilità per le indagini posteriori, sebbene cadesse nel tradizionale errore di affermare che il Mar Rosso fosse di circa dieci metri più alto del Mediterraneo. Alcuni autori, p. es. il REGALDI (*L'Egitto antico e moderno*, Firenze 1882, pa. 8) affermarono che tale errore fu per la prima volta scientificamente confutato, verso il 1820, dall'ingegnere italiano Gaetano Ghedini, che era a servizio di Mohammed Ali; ma a questo proposito, nessuna documentazione contemporanea ci è riuscito di trovare nei documenti contemporanei egiziani e italiani, o una qualsiasi precisa testimonianza. Anche le ricerche eseguite dal professor Errera negli archivi e nella biblioteca di Bologna, patria del Ghedini, sono rimaste infruttuose.

L'insuccesso della spedizione francese in Egitto non fece che arrestare momentaneamente i progetti del canale. Appena fu ristabilita la pace dopo le guerre napoleoniche, la questione fu anzi discussa con più vivo interesse. Nuove ragioni di carattere commerciale, tecnico e politico erano venute ad aggiungersi a quelle che avevano agito fino allora, e spingevano a risolvere la questione del canale per semplificare la via delle Indie.

Mentre gli inglesi risolvevano imperfettamente il problema di una più rapida comunicazione con l'oriente mediante l'*Overland Route*, cioè mediante un passaggio terrestre attraverso l'Istmo, in Francia si riprese il progetto della via navigabile sotto l'influenza dei Sansimonisti, i noti sostenitori d'una rigenerazione sociale per mezzo del lavoro. I Sansimonisti dettero all'impresa del canale un carattere internazionale che essa poi ha sempre conservato. Prospero Enfantin, uno dei capi più attivi ed entusiasti della nuova dottrina, accompagnato da molti discepoli, ingegneri, medici, letterati e operai, si recò nel 1833 in Egitto per persuadere il grande Mohammed Ali, che con genio di politico e di conquistatore andava in tutti i campi radicalmente riformando l'Egitto, ad attuare la canalizzazione dell'Istmo. Mohammed Ali, che comprendeva l'importanza e la grandezza dell'opera, ed anzi aveva già dato incarico all'ingegnere francese che era al suo servizio, Linant de Bellefonds, di studiare la questione, fece favorevole accoglienza alla proposta dei Sansimonisti. Ma rifiutò loro il permesso d'iniziare i lavori, se prima non avesse avuto sicure garanzie che il canale sarebbe appartenuto all'Egitto e che sarebbe rimasto aperto sempre a tutte le nazioni senza preferenza e distinzione alcuna. Le diffidenze del grande uomo si appuntavano specialmente verso l'Inghilterra. Egli era solito dire che l'Inghilterra dopo che il canale fosse stato costruito, avrebbe voluto applicarvi due porte, una sul Mediterraneo e un'altra sul Mar Rosso, e porsi le chiavi in tasca.

Poco dopo intervenne nella questione del Canale di Suez l'onnipotente ministro austriaco, il Principe di Metternich, che molto s'adoperò per la riuscita dell'impresa. Il Principe di Metternich e

altre personalità politiche austriache erano persuasi che con il taglio dell'Istmo di Suez Venezia avrebbe ripreso l'antico traffico con l'oriente, e l'Austria acquistato per mare un posto non inferiore a quello che occupava per terra. Il Metternich, nel 1842, si rivolse per via diplomatica direttamente a Mohammed Ali per persuaderlo e dare il consenso e l'aiuto all'esecuzione del canale. Mohammed Ali si dimostrò lieto dell'intervento del Metternich e dichiarò che appena il Principe avesse ottenuto dalle potenze le garanzie necessarie, i lavori dell'Istmo sarebbero cominciati. La notizia si diffuse che il Vicerè d'Egitto era ormai risoluto a intraprendere la costruzione del Canale di Suez, e i Sansimonisti videro rinascere le loro speranze. Enfantin raddoppiò la sua attività, che non era mai del tutto cessata, a favore del progetto del canale e il 28 giugno 1845 indirizzò alle case di commercio più importanti di Francia, d'Austria, d'Italia, di Germania e d'Inghilterra una lunga memoria, nella quale esponeva quanto era stato fatto fino allora e proponeva la fondazione di una società per il taglio dell'Istmo di Suez. Il terreno era stato ben lavorato e i tempi erano maturi, e però all'Enfantin riuscì di formare un gruppo di eminenti personalità del mondo della scienza, della finanza e della politica di tutti i paesi. L'impresa del canale, essendo di interesse universale, doveva avere un carattere internazionale a fine di evitare le rivalità fra le Potenze e di liberare il sovrano d'Egitto da ogni preoccupazione. Nel novembre del 1846 fu fondata la « Société d'Etudes du Canal de Suez ».

Sebbene, secondo abbiamo notato, i membri della Società appartenessero a tutte le nazioni, essi furono divisi in tre gruppi: un gruppo francese, un gruppo italo-austriaco, un gruppo inglese. Ciascun gruppo era composto di dieci membri a capo dei quali si trovava un ingegnere. Gli ingegneri erano: Paulin Talabot per il gruppo francese, Luigi de Negrelli (\*) per il gruppo italo-austriaco, e Robert Stephenson per il gruppo inglese.

(\*) Nacque a Fiera di Primiero (Trento) il 23 Gennaio 1799, e morì a Vienna il 1° Ottobre 1858. Versatissimo nei lavori stradali, ferroviari e idraulici, ebbe parte principale nell'istituzione delle reti delle ferrovie in Svizzera e nell'Au-

Dopo aver studiato i lavori precedenti sulla questione, i tre ingegneri si mostrarono convinti della possibilità di stabilire una libera comunicazione navigabile fra il Mar Rosso e il Mediterraneo. Ma riconobbero nello stesso tempo che gli studî fatti fino allora erano insufficienti, e dichiararono essere necessario procedere a un'indagine sistematica e completa. Per eseguire tale indagine stabilirono un piano di lavori da eseguire sul terreno, e ne fecero la ripartizione fra di loro. Fatti eseguire i lavori preparatorî per mezzo di loro operatori, i tre ingegneri si sarebbero dovuto recare insieme in Egitto, dove, con l'assistenza di Linant de Bellefonds, avrebbero in comune fissato il progetto definitivo per la costruzione del canale.

I primi a mettersi in campagna furono gl'italo-austriaci; la loro brigata, composta di tre ingegneri e un segretario, partì per l'Egitto il 25 Marzo 1847. Essi lavorarono attivamente dal maggio al luglio eseguendo il loro compito secondo le istruzioni del de Negrelli, al quale erano a mano a mano inviati i rapporti. Il gruppo italo-austriaco della Società di studî fu il solo che ebbe una seria organizzazione e quello che si dimostrò più attivo.<sup>1</sup> Lavorò soprattutto con i mezzi forniti dalla Camera di Commercio di Venezia, dal Lloyd Triestino, dal Comune e dalla Camera di Commercio di Trieste.

Gli ingegneri francesi intrapresero il viaggio in Egitto nel settembre dello stesso anno, e compirono il lavoro loro assegnato.

Ma gl'inglesi non eseguirono la loro parte di lavoro; anzi, qualche anno dopo, lo Stephenson, senza avvertire i colleghi, si recò in Egitto chiamato da Abbas, il re trono successore di Mohammed Ali, per iniziare la costruzione della ferrovia Alessandria-Cairo-Suez con lo scopo di ostacolare l'esecuzione della via marittima.<sup>2</sup>

tria. Nel 1856 fu nominato ispettore generale delle Ferrovie austriache. Un'ampia e accurata biografia del de Negrelli è stata scritta dal A. BIRK, *Alois von Negrelli*, vol. 2, Vienna 1915-1925.

<sup>1</sup> DE LESSEPS, *Lettres, journal et documents*, (1ère série), pag. 267.

<sup>2</sup> A. SAMMARCO, *Les règnes des Abbas, de Saïd et d'Ismaïl*, cit. p. 60 e ss.

L'Inghilterra fece sempre una fiera opposizione all'esecuzione del canale; essa temeva di veder minacciate le sue comunicazioni con le Indie da parte delle nazioni mediterranee, e specialmente da parte della Francia, che pareva volesse stabilire una colonizzazione dell'Istmo.

I rilievi fatti sul terreno dalle squadre del Negrelli e del Talabot avevano dimostrato che la canalizzazione dell'Istmo era un'opera realizzabile, e i due capi s'accingevano ad andare essi stessi in Egitto, nel seguente anno 1848, per fissare il piano dei lavori in tutti i particolari. Ma la rivoluzione scoppiata a Parigi e a Vienna in quello stesso anno, e le agitazioni che ne seguirono per tutta l'Europa, imposero un arresto all'attività della Società di studi.

Nel 1849 morì Mohammed Ali, e con lui parve che fosse seppellito anche ogni progresso dell'Egitto. Il successore Abbas, tetra figura di despota, manifestò durante il suo regno un'avversione profonda per la civiltà europea e per tutte le opere che avevano formato la gloria del suo antenato. Inoltre egli, rompendo anche nella politica estera la tradizione del governo precedente, fu interamente sottomesso all'Inghilterra, che si valse di tale ascendente per promuovere, secondo abbiamo accennato, la costruzione della linea ferroviaria da Alessandria al Cairo e ostacolare il progetto del canale.

Nel 1854 si offrì alla Società di studi una favorevole occasione. Ad Abbas succedeva Said, tanto propenso per le istituzioni europee quanto Abbas ne era stato ostile. Il nuovo Vicerè era legato da cordiale amicizia con Ferdinando de Lesseps, che era stato console francese in Egitto proprio al tempo in cui v'erano arrivati i Sansimonisti e che poi aveva stretto relazione con i principali rappresentanti della Società di studi. Questi pensarono d'inviare il de Lesseps in Egitto perché ottenesse da Said la concessione del taglio dell'Istmo. Infatti, il 30 Novembre 1854, Said dette al suo amico de Lesseps un atto di concessione con l'espressa riserva dell'approvazione del sultano. Ma questi si rifiutò di ratificare l'atto, soprattutto a istigazione dell'Inghilterra. Ciò non ostante Said, il 5

gennaio del 1856, accordò un secondo atto di concessione meglio determinato, e approvò anche gli Statuti della Compagnia Universale del Canale di Suez, sempre però con la clausola dell'autorizzazione del sultano. Prima di risolversi al secondo atto di concessione, Said volle che una commissione internazionale di tecnici esaminasse gli studi fatti fino allora e si pronunziasse senza appello. A questa commissione parteciparono i più illustri ingegneri del tempo, ma ne furono esclusi quelli della Società di studi, dalla quale il de Lesseps, dopo aver ottenuto la concessione da Said, si era bruscamente distaccato. Solo il de Negrelli, per la sua alta competenza, non poteva essere trascurato, e fu inviato a prender parte alla commissione; ed egli ne divenne il membro più autorevole e attivo. Insieme al de Negrelli fu chiamato a far parte della commissione un altro Italiano, Pietro Poleocapa, ministro dei Lavori Pubblici a Torino, una delle più alte competenze d'Europa nei lavori idraulici. Il Poleocapa per i suoi meriti fu nominato presidente della commissione, ma a causa delle condizioni di salute dovette declinare l'incarico. La commissione si riunì per la prima volta a Parigi il 30 Ottobre 1855. Essa aggiornò subito i suoi lavori perché era necessario che una sottocommissione andasse a studiare sul posto la regione dell'Istmo per avere una conoscenza precisa delle difficoltà tecniche che si dovevano superare. A questo viaggio di esplorazione in Egitto prese parte il de Negrelli, che ce ne ha lasciato un breve giornale contenente delle note rapide e dei disegni. (\*) Il Linant che guidava la Commissione dette sui membri di essa il seguente giudizio: « Quella della Commissione che mi fece l'effetto di essere il più distinto era il Negrelli: egli vedeva le cose dall'alto, in grande, con un vero genio. Il Conrad era un uomo positivo, pratico, sempre attaccato alla questione. Il Renaud, invece, si perdeva nei particolari. MacClean, uomo coscienzioso, voleva conoscere tutto prima di formarsi un'idea, un'opinione. Gli altri, specialisti, rimanevano attaccati

(\*) Il ms. si trova al Technisches Museum di Vienna insieme alla ricca corrispondenza del de Negrelli.

alle loro proprie idee ed erano poco atti a una vera e propria creazione ».<sup>1</sup>

Questo giudizio dato del Linant sul de Negrelli trova una solenne conferma in una lettera che lo stesso Vicerè Said scrisse all'Arciduca Ferdinando Massimiliano, l'infelice imperatore del Messico, che prendeva vivo interesse all'impresa del canale: « Fra i membri della Commissione internazionale degl'ingegneri che sono stati delegati dai loro rispettivi Governi a studiare sul posto la grande questione dell'apertura dell'Istmo di Suez, io ho particolarmente notato e apprezzato il Signor Negrelli, la cui onorabilità e alta capacità giustificano, sotto ogni riguardo, la scelta del suo governo, e la cui cooperazione illuminata ai lavori della Commissione è, secondo me, una garanzia per la riuscita del grande disegno, al quale Vostra Altezza Imperiale si degna prendere interesse e che io stesso tanto ho a cuore di vedere attuare ». (\*)

Il 2 Gennaio del 1856 la commissione presentò a Said un rapporto sommario, nel quale essa affermava all'unanimità che la costruzione d'un canale per congiungere il Mediterraneo con il Mar Rosso era impresa facile a eseguirsi. Dopo un rapporto così rassicurante il Vicerè emise, il 5 Gennaio 1856, il secondo Firmano di concessione e approvò gli statuti.

Nel suo viaggio di ritorno in Europa la commissione si fermò a Venezia per osservare i grandiosi lavori che il Paleocapa aveva eseguiti nel porto di Malamocco e che gli aveva indicato come un modello da eseguire per risolvere il problema più difficile, dopo quello del tracciato, nella costruzione del canale: l'imbocco di esso sulle coste mediterranee e i mezzi per impedirne l'insabbiamento.

Quando si discuteva sul taglio dell'Istmo di Suez, una delle più gravi obiezioni che gli avversari mettevano in campo era la difficoltà, a parer loro insuperabile, di aprire e mantenere aperto

<sup>1</sup> LINANT DE BELLEFONDS, *Mémoires sur les principaux travaux d'utilité publique exécutés en Egypte*, Paris 1872-1873, pag. 216.

(\*) Vienna, Haus —, Hof — und Staatsarchiv, Mexicanisches Archiv. Kart. 64 Sig. VIII r. Fol. 4-5, 1855.

un buon porto allo sbocco del canale nel Mediterraneo. Il Paleocapa, espertissimo negli studi e lavori marittimi, di cui alcuni sono passati a celebrità mondiale, per esempio quello ricordato della gettata di Malamocco a Venezia, pubblicò un memoria,<sup>1</sup> nella quale studiò a fondo la questione e la risolse in maniera definitiva. Egli dimostrò la possibilità di costruire un porto sicuro a Pelusio con una gettata occidentale e un'altra più breve orientale, parallela o non a quella, sul modello dei lavori eseguiti a Malamocco. Solo allora le più competenti autorità convennero pienamente sull'assoluta sicurezza del libero ingresso del canale nella rada di Pelusio.

La commissione internazionale si riunì al completo a Parigi il 23 giugno del 1856 per esaminare tutti i lavori che erano stati eseguiti, risolvere le questioni relative al canale e fissarne il tracciato. Quattro progetti principali erano da esaminare: due di tracciato indiretto e due di tracciato diretto. Con un'analisi acuta e precisa il Paleocapa dimostrò i grandi vantaggi dei tracciati diretti su quelli indiretti, che furono scartati dalla commissione. Restavano in campo i due progetti di canalizzazione diretta: quello di Linant-Mougel che comportava delle chiuse alle due estremità del canale, e quello del de Negrelli che escludeva le chiuse, considerava come pericoloso l'innalzamento artificiale delle acque del canale e proponeva una comunicazione a livello naturale, senza chiuse, sempre aperta e libera fra i due mari. Un vero Bosforo fra il Mediterraneo e il Mar Rosso.

La Commissione internazionale, dopo approfondito esame e discussione approvò pienamente e adottò tale disegno, che il Negrelli aveva fissato fin dal 1847, come è espressamente riconosciuto nei processi verbali e nel rapporto della Commissione stessa.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Vedere l'ammirabile memoria di M. PALEOCAPIA, *Considerazioni sul protendimento delle spiagge e sull'insabbiamento dei Porti nell'Adriatico applicate allo stabilimento di un porto nella rada di Pelusio*, nel « Giornale dell'Ingegnere », Milano, 1856, fasc. aprile-maggio, e nella « Rivista contemporanea », Torino, 1856, fasc. XXXIII (giugno) tradotto in francese a cura di de Lesseps, II, pag. 167-195.

<sup>2</sup> DE LESSEPS, *Perçement de l'Isthme de Suez*, v. III, pagg. 43, 246-248.

Dopo aver sostenuto davanti alla Commissione i vantaggi del suo progetto, il Negrelli lo difese innanzi alla pubblica opinione in un mirabile studio pubblicato in tedesco sulla rivista *Austria*, e riprodotto in italiano e francese rispettivamente sui Bollettini italiano e francese dell'Istmo di Suez, che s'andavano pubblicando a Torino e a Parigi ».<sup>1</sup>

Il contributo decisivo del Negrelli nella determinazione del tracciato del Canale di Suez ebbe ulteriori riconoscimenti, dei quali ricordiamo solo il più solenne. Il Governo inglese quando vide che l'attuazione del canale diveniva sempre più probabile, iniziò un'offensiva ancora più violenta di quella che aveva condotta fino allora. Al principio del 1857 fece occupare dalle sue truppe l'isola di Perim che controlla il movimento marittimo del Mar Rosso. Il 7 luglio dello stesso anno Lord Palmeston in pieno parlamento attaccò il progetto sia dal punto di vista tecnico che da quello economico e politico. Il 17 dello stesso mese insisté nelle sue idee che fece appoggiare dall'autorità dello Stephenson, il quale, sebbene già membro della Società di Studi e allora membro della commissione internazionale, pronunziò un discorso, in cui, contrariamente ai principî tecnici e ai fatti, tentava dimostrare che l'esecuzione del canale non fosse nè conveniente nè probabile. Il Paleocapa e il de Negrelli risposero allo Stephenson con due mirabili articoli, in cui l'incostanza delle obiezioni del collega inglese contro le possibilità e i vantaggi del canale era all'evidenza dimostrata.<sup>2</sup> A confutare il discorso dello Stephenson intervennero altri membri della Commissione internazionale con alcune osservazioni sommarie, e il presidente con un rapporto suo personale. Nell'una e nell'altra replica la priorità del de Negrelli nell'ideazione del tracciato adottato per l'esecuzione, del Canale è

<sup>1</sup> *Bolletino dell'Istmo di Suez*, cit. pp. 283-320.

<sup>2</sup> PALEOCAPA, *Observations sur le discours prononcé par M. Stephenson, ingénieur, dans la Chambre des Communes*, Parigi, Ufficio dell'Istmo di Suez, 1857; si trova anche in De Lesseps, IV. La risposta di de Negrelli fu pubblicata nella « *Oesterreiche Zeitung* » del 10 giugno 1858, e tradotta in italiano nella « *Gazzetta Ufficiale di Milano* » del 7 Luglio 1858.

riconosciuta e vantata. Nelle osservazioni sommarie è detto: « Uno di questi ingegneri, il Signor de Negrelli, nostro collega e nostro collaboratore in Egitto, non ha mai abbandonato il progetto del Bosforo attraverso l'Istmo, e non ha visto, con ragione, nella quasi uguaglianza di livello dei due mari, che una più grande facilità per l'impresa ». <sup>2</sup> E nel rapporto personale del presidente: « Il Talabot..... ha fatto un progetto di linea indiretta rigettato per buone ragioni dalla Commissione internazionale. Il de Negrelli già nel 1847 aveva concepito il progetto del tracciato diretto, di cui si sono viste le prove durante il giaggio della Commissione nel 1855... Non è dunque vero che gl'ingegneri con cui era lo Stephenson hanno tutti abbandonato il progetto, perchè l'uno (Talabot) ha fatto un progetto dotto, notevole e ardito nella linea indiretta, e l'altro (de Negrelli) ha fatto un progetto nella linea diretta che egli è stato felice di veder adottato nei suoi principî dalla Commissione internazionale ». (\*)

Una parte molto attiva nella propaganda a favore del canale di Suez e contro l'opposizione inglese ebbe il Conte Luigi Torelli, nobile figura di combattente e di pensatore del nostro Risorgimento. <sup>2</sup> Il Torelli conobbe il de Lesseps nel 1856, e da lui informato dell'opposizione del Governo inglese all'impresa del canale, si fece promotore di essa scrivendo articoli vivaci e battaglieri per dimostrare i grandi vantaggi che dall'apertura dell'Istmo di Suez sarebbero venuti a tutti i paesi mediterranei, e specialmente all'Italia. Il Torelli iniziò la sua campagna nel *Bollettino dell'Istmo di Suez* la cui pubblicazione fu intrapresa a Torino proprio nel 1856 sotto la direzione di Ugo Calindri. Tale bollettino rappresentò l'edizione italiana del giornale *L'Istme de Suez — Journal de l'Union des deux mers*, che contemporaneamente si pubblicava

<sup>1</sup> F. DE LESSEPS, *Lettres, Journal et Documents pour servir à l'histoire du Canal de Suez*, 3a serie, Parigi 1877, pag. 5.

(\*) DE LESSEPS, *id.* pag. 9.

<sup>2</sup> Sul conte Luigi Torelli cfr. SILVIO MANFREDI, *Luigi Torelli e il Canale di Suez*, Sondrio 1930; *Id.*, *I collaboratori italiani di Ferdinando de Lesseps*, Sondrio 1932; A. MONTI, *Il Conte Luigi Torelli*, Milano 1931, pp. 135 — 138; *Id.* *Gli Italiani e il Canale di Suez*, pp. 131-149 e passim.

a Parigi sotto la direzione del de Lesseps stesso. Cessate nel 1859 la pubblicazione del *Bollettino dell'Istmo di Suez*, il Torelli promosse nel 1864 la fondazione di un nuovo giornale *Il Canale di Suez* che uscì regolarmente a Torino. Dal 1867 al 1871 tenne desta l'attenzione degli Italiani sulla questione del canale, leggendo ogni tre mesi all'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti e poi pubblicando per le stampe i così detti *Paralleli*, nei quali metteva a raffronto il canale di Suez con l'altra grandiosa impresa che contemporaneamente si andava attuando in Italia, il traforo del Moncenisio. Con il suo esempio il Torelli stimolò altri a farsi apostoli dell'impresa del canale: basti ricordare l'abate professore Giuseppe Filippo Baruffi dell'Università di Torino e Girolamo Boccardo. L'interessamento italiano per la costruzione del canale trova una evidente riprova nei giornali dell'epoca, i quali furono concordi nel mostrarsi favorevoli all'impresa, mentre il giornalismo straniero, non escluso quello francese, si divise in opinioni discordi.

L'importanza decisiva della scienza italiana nella costruzione del Canale di Suez spiega come nel primo consiglio di amministrazione quale fu stabilito dall'articolo 77 degli Statuti contenuti nel secondo Firmano del 5 gennaio 1856, di dodici membri appartenenti a varî paesi, tre erano italiani, Negrelli, Paleocapa e Revoltella. Questa circostanza è rimasta finora ignorata, perchè nel citato articolo 77 del testo francese, in cui il secondo Firmano è conosciuto, si legge: « Le Conseil d'Administration est constitué comme suit ».... e non sono riportati i nomi dei componenti, che invece sono tutti citati nell'originale turco, che fa veramente testo, ed al quale la traduzione francese dovrebbe essere pienamente conforme.

Il de Negrelli era destinato a essere il direttore generale dei lavori del Canale, ma disgraziatamente egli fu colto dalla morte il 1 Ottobre del 1858. Dopo la morte del Negrelli, il Paleocapa continuò a prestare la sua preziosa opera al de Lesseps e alla commissione internazionale con suggerimenti e consigli. Il contributo degli Italiani all'impresa del canale si manifestò efficacemente

anche nel campo dell'esecuzione materiale. Quando all'avvento d'Ismail si ebbe una riduzione della mano d'opera e fu introdotto l'uso delle macchine, affluirono dai paesi dell'Europa e del Mediterraneo migliaia di lavoratori. Fra questi numerosi accorsero gli Italiani, specialmente dal Piemonte, dalla Calabria, dalla Toscana, dalla Dalmazia. I lavoratori italiani si distinsero per le loro magnifiche tradizionali virtù di resistenza e di capacità. E un ingegnere italiano, Edoardo Gioia, diresse i lavori di scavo nella parte più difficile del canale, nella soglia rocciosa di el-Guiar, a nord del lago Timsah.<sup>1</sup>

Nel novembre dello stesso anno il de Lesseps aprì la sottoscrizione per la raccolta dei fondi; nel dicembre fu fondata la Compagnia Universale del Canale di Suez.

Quando il Lesseps fece appello al capitale internazionale per raccogliere i fondi necessari all'esecuzione dei lavori, se la maggior parte delle azioni fu sottoscritta dalla Francia e dal Governo egiziano, i paesi che in proporzione al numero degli abitanti sottoscrissero più abbondantemente, furono Venezia, che ne acquistò 1083, e il Piemonte, che ne acquistò 1353.

Prima di terminare la nostra esposizione sul contributo italiano alla riuscita dell'impresa del canale, vogliamo toccare d'una questione senza aver la pretesa di risolverla, perché a trattarla a fondo, si richiederebbe un troppo lungo discorso. Tanto nel primo Firmano, all'art. 5, quanto nel secondo Firmano, all'art. 63, è stabilito che i membri fondatori e i loro eredi ed aventi causa hanno diritto al 10 % dei benefici netti; e sia nel primo Firmano, all'art. II, che nel secondo Firmano, all'art. 19, è dichiarato che la lista dei membri fondatori deve comprendere: « le persone i cui lavori, studi, cure e capitali abbiano anteriormente contribuito alla esecuzione della grande impresa del canale di Suez ». Ora quali persone più del Negrelli e del Paleocapa, e quali Enti più di

<sup>1</sup> L'importanza dell'opera del Gioia è ampiamente illustrata dal MONTI, *Gli Italiani e il Canale di Suez*, pp. 17-18 e 103-126. Sul contributo italiano all'impresa del Canale è utile consultare anche E. ANCHIERI, *Il Canale di Suez*, Milano 1937, specialmente i capitoli II e III.

Mr Enrico Salt  
Consolo Generale di S. M. Britannica  
in Egitto  
& c.

Calcuttiani ed altri hanno richiesto il  
che a chiunque sia impiegato per conto del  
nato Hancock, Agent de l'Inde, & c. del  
Britannico, con loro se delle parti di  
tutti i vantaggi così ottenuti. Per  
di che gli abbiamo rilasciato il presente  
Certificato firmato di nostra propria mano  
e munito del nostro solito Consolato sigillo  
per servirli in qualunque occasione di  
Cairo li 30 ottobre 1822.



Enrico Salt

quelli ricordati di Venezia e di Trieste contribuirono alla riuscita dell'impresa? E però, quali persone e quali Enti avevano più forte diritto di essere inclusi nella lista dei membri fondatori?

Certo il de Lesseps ha dei meriti incontestabili; ma egli, diplomatico e non ingegnere, non ideò il canale di Suez, non vi portò alcun contributo tecnico. Come riconoscono oramai gli stessi storici francesi più autorevoli, il de Lesseps fu solamente l'animatore, l'artefice politico, finanziario, diplomatico del canale, spiegando un'attività prodigiosa, specialmente per combattere l'ostilità dell'Inghilterra. Egli esercitò un vero apostolato in favore del canale. E il popolo francese è ben meritevole dei benefici finanziari che ne ricava, perchè da solo ha sottoscritto la metà delle azioni e perchè l'intervento dell'Imperatore Napoleone III fu decisivo per vincere l'opposizione inglese. Invece il Governo inglese oppose ostinatamente ogni sorta di ostacoli all'attuazione del canale, e non acquistò neanche un'azione; poi, quando l'impresa fu compiuta, solo allora, nel 1875, si adoperò ad acquistare le azioni egiziane del canale.

Per concludere, contro ogni aspettativa, la lista dei membri fondatori non fu da noi trovata, nè in originale nè in copia, dove avrebbe dovuto essere, cioè fra i documenti ufficiali relativi al Canale di Suez, custoditi negli archivi del Palazzo di Abdin. Essa si trova solo presso il notaio della Compagnia del Canale a Parigi. L'autenticità di questa lista è stata impugnata da alcuni eredi degli aventi diritto, sia in Europa che in Egitto, ma con esito non favorevole. Non sembra però che essi abbiano per sempre rinunciato a far valere i loro diritti.