

VI, 2023/1

Andrea Leonardi

Un innovatore nell'ingegneria dei trasporti del XIX secolo. Luigi Negrelli

Review by: Katia Occhi



Authors: Andrea Leonardi

Title: Un innovatore nell'ingegneria dei trasporti del XIX secolo. Luigi Negrelli

Place: Bologna

Publisher: Il Mulino

Year: 2021

ISBN: 9788815294807

URL: [link to the title](https://aro-isig.fbk.eu/issues/2023/1/un-innovatore-nell'ingegneria-dei-trasporti-del-xix-secolo-luigi-negrelli-katia-occhi/)

REVIEWER Katia Occhi - FBK-ISIG

Citation

K. Occhi, review of Andrea Leonardi, Un innovatore nell'ingegneria dei trasporti del XIX secolo. Luigi Negrelli, Bologna, Il Mulino, 2021, in: ARO, VI, 2023, 1, URL <https://aro-isig.fbk.eu/issues/2023/1/un-innovatore-nell'ingegneria-dei-trasporti-del-xix-secolo-luigi-negrelli-katia-occhi/>

«... sembra certo che Chaluf el Terabba sia il luogo dove Mosé compì l'attraversamento del Mar Rosso. ... Noi pensiamo di poter spiegare questo avvenimento tramite lo scatenarsi di un possente uragano, che abbattutosi sul punto più alto dell'Attaka abbia causato un tale cataclisma ...» (p. 370). All'ingegner Luigi Negrelli non mancavano certo spirito di osservazione, rigore metodologico e abilità narrativa per arricchire le sue relazioni tecniche con considerazioni scientifiche sulla natura del miracolo della divisione delle acque del Mar Rosso. Alcune di queste furono date alle stampe già durante la sua vita e ancora oggi possono costituire un'interessante fonte per ricostruire le condizioni ambientali ed economiche dell'Egitto ottocentesco.

Cresciuto in un ambiente colto della piccola borghesia commerciale, le opportunità di approfondire i propri interessi non mancarono al giovane Negrelli che per tutta la vita si dimostrò un uomo attento agli avvenimenti del suo tempo, come si può leggere nei suoi diari e nelle lettere^[1].

È proprio grazie alle carte custodite nel lascito di Negrelli (il cosiddetto *Nachlass Negrelli* conservato al *Technisches Museum* di Vienna) che la ricerca pluriennale di Andrea Leonardi ha permesso di ricostruire le tappe di formazione di un ingegnere del XIX secolo, oggi noto soprattutto per aver predisposto il progetto del taglio dell'istmo di Suez, portato a compimento dalla *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*, guidata da Ferdinand de Lesseps.

Ego-Dokumente (un'autobiografia, lettere personali, diari, ecc.) si accompagnano ai progetti di lavoro e permettono di ricomporre la biografia professionale di un funzionario della monarchia asburgica, nato durante il periodo rivoluzionario. Appartenente a una famiglia transnazionale (la madre Elisabetta Württemberg era di origini sudtirolesi e il padre Angelo Michele Negrelli era figlio di un piccolo mercante di legname proveniente dalla Repubblica di Venezia) fu esponente di spicco di una comunità a cavallo tra due aree culturali, quella italiana e quella austriaca. Negrelli che sapeva scrivere in italiano e in tedesco, lingua di cui faceva maggior uso, era figlio di un territorio di confine, lasciato che fu la cifra del suo approccio professionale al sistema dei trasporti europei cui si dedicò nella sua carriera «... senza minimamente farsi condizionare da impostazioni nazionalistiche che proprio in quel periodo venivano emergendo cominciando a guastare i rapporti intereuropei. La *Weltanschauung* che aveva assorbito nella sua terra natale, che essendo terra di confine non poteva prescindere dal confronto con situazioni diverse, così come l'irrobustimento culturale ... lo portavano a guardare ciò che univa i popoli d'Europa, più che ciò che li avrebbe potuti dividere» (p. 86). È proprio con questo spirito che Negrelli contribuì alla progettazione di diversi rami delle ferrovie svizzere, austriache, del Württemberg, della Sassonia e della Prussia; a tale proposito vale la pena ricordare l'apporto per il completamento del progetto della ferrovia della Galizia, da Bochnia fino a L'viv/Lemberg/Leopoli e da qui a Brody, in prossimità dei confini dell'Impero zarista, tra il 1842 e il 1848, località oggi nuovamente al centro dell'interesse dell'opinione pubblica per le tragiche vicende della guerra in Ucraina.

L'autore presenta con dovizia di particolari il dibattito nato attorno alla figura di Negrelli e affronta la copiosa mole di scritti, alcuni molto controversi, che ne avevano fatto il protagonista di un'appartenenza nazionale anacronistica «con una forzatura dell'idea di nazionalità, che prescindeva dal contesto storico e culturale in cui tale concetto era venuto gradualmente forgiandosi» (p. 16).

Il libro è organizzato in diciassette capitoli che seguono cronologicamente la formazione, l'avvio e il consolidamento della carriera di Negrelli. Esso è corredato da un interessante apparato iconografico e da un'appendice documentaria, con piani di lavoro, relazioni, resoconti, riflessioni riguardanti sue attività progettuali sulle linee ferroviarie e sul progetto di Suez, oltre al suo testamento e a una dichiarazione contro Robert Stephenson, pubblicata sulla «*Österreichische Zeitung*» del giugno 1858 e sulla «Gazzetta ufficiale di Milano» il mese seguente.

I primi tre capitoli sono dedicati alla formazione giovanile presso dei precettori privati, gli studi nel Seminario vescovile della diocesi veneta di Feltre e al praticantato presso l'i.r. Direzione dei lavori pubblici del Tirolo e del Vorarlberg. La carriera di Negrelli, come emerge dalla ricostruzione, è frutto di un clima di grande fermento in cui imprese pubbliche e privati si impegnarono nel finanziamento delle vie ferrate. Grazie alle sue competenze e al successo dei diversi progetti nei quali fu impegnato, nel 1840 fu chiamato a guidare l'Ispezzionato generale per la realizzazione delle linee ferroviarie della *Kaiser Ferdinands Nordbahn*, che doveva collegare Vienna e Praga.

L'autore segue il consolidamento delle attività professionali di Negrelli sottolineando la qualità dei suoi lavori progettuali, sempre accompagnati dall'attenzione per le caratteristiche economico-funzionali delle vie di comunicazione, quali strade, canali e soprattutto della ferrovia, una tecnologia che all'epoca stava rivoluzionando i trasporti (p. 122).

I capitoli 9-11 sono dedicati al progetto del Canale di Suez, cui l'ingegnere cominciò a lavorare attivamente al suo rientro in Austria nel 1848, concretizzando un progetto cui pensava da almeno un decennio. Una serie di contatti allacciati durante le sue esperienze professionali in ambito tedesco gli furono utili nella fase di progettazione e nel finanziamento dell'impresa egiziana. Sulla base dei rapporti di Negrelli, l'autore ricostruisce il clima politico in cui nacque l'impresa, animata dai grandi interessi commerciali delle potenze europee, in particolare l'Inghilterra e la Francia, alle quali si aggiungeva il gruppo austro-tedesco, da lui capeggiato, interessato ai benefici per i traffici del porto austriaco di Trieste e per i commerci dei rispettivi paesi. Andrea Leonardi delinea le tappe della costituzione della *Société d'Etudes*, che si sarebbe dovuta occupare della progettazione del Canale e alla quale sarebbe dovuta subentrare un'impresa di carattere sovranazionale con l'incarico di realizzare i progetti elaborati dai tecnici della *Société*, da attuarsi una volta raccolte le adesioni e i finanziamenti per l'opera.

Ma le cose si complicarono, come si può leggere nelle lettere dell'ingegnere ai suoi amici e corrispondenti, presentate qui in lingua tedesca e francese, con traduzione italiana. Proprio tale carteggio consente di far luce sulla sua posizione nei confronti del contesto politico internazionale e austriaco in particolare. Scriveva l'ingegnere nel marzo 1848 con uno spirito tutt'altro che filo-risorgimentale: «L'ordine in Europa è scosso. ... L'Italia [settentrionale sotto il dominio asburgico] si sta suicidando tentando di separarsi dall'Austria – e se il tentativo riesce, perché non sarà così facile da realizzare, sono convinto che il prossimo futuro dimostrerà che non mi sono sbagliato» (p. 199). A queste vicende sono dedicati i capitoli 12-13 che documentano approfonditamente gli eventi che cambiarono la storia europea e i piani di Negrelli. L'autore si sofferma in dettaglio sui progetti per la creazione della linea ferroviaria dell'area padana tra il Po e il Garda, finanziata dalla i.r. Società Ferdinanda Lombardo-Veneta, il cui pacchetto di maggioranza delle azioni era detenuto dal governo austriaco. La collaborazione dell'ingegnere con il feldmaresciallo Josef Radetzky che considerava strategico il completamento del tracciato dal punto di vista militare per vincere gli ultimi gruppi di resistenza della rivolta antiaustriaca in territorio italiano, non evitò innumerevoli problemi di ordine economico che costellarono la fase di progettazione e di attuazione del progetto ferroviario. Nonostante i problemi finanziari, la tratta tra Verona e Vicenza fu ripristinata e fu collegata a una serie di ramificazioni in tutto il dominio, grazie anche all'impegno profuso dal progettista nel reperimento dei fondi necessari alla gestione delle ferrovie (p. 230).

I capitoli 14-15 sono dedicati alla vicenda dell'inchiesta sulle costruzioni ferroviarie del Lombardo-Veneto e del Tirolo meridionale, che portò alla destituzione dell'ingegnere dalla Direzione delle ferrovie nel Lombardo-Veneto, conferitagli nel 1852. Gli ultimi capitoli (16-17)

mostrano come la sua rimozione dai ranghi della pubblica amministrazione austriaca fu di breve durata, ma permise a Luigi Negrelli di tornare agli studi per il Canale di Suez che fu coronato dal viaggio in Egitto nell'inverno 1855-1856, documentato dalle lettere inviate quasi giornalmente alla moglie con un dettagliato resoconto dei vari movimenti. Un progetto protratto a lungo e che egli non fece in tempo a vedere realizzato perché morì il 1° ottobre 1858. La divergenza di posizioni dei diversi gruppi coinvolti nell'impresa rallentò a lungo i lavori, come ricostruisce l'autore che si sofferma in particolare sull'ostilità della Gran Bretagna che costrinse a un «estenuante lavoro diplomatico». Solo il 17 novembre 1869 il Canale di Suez fu ufficialmente inaugurato «tramite il lavoro e il sacrificio di decine di migliaia di lavoratori egiziani ed europei» (p. 323).

Questo appassionato studio di Andrea Leonardi offre un convincente esempio di come la ricerca su materiali documentari originali e poco conosciuti conservati nel *Nachlass Negrelli* di Vienna permetta di far luce sulla figura di Luigi Negrelli sottraendolo alla battaglia mediatica, nel corso della quale un disinvolto uso pubblico della storia ne stravolse immagine e ruolo, e restituendolo in questo modo al clima politico e culturale del suo tempo.

[1] I diari sono stati pubblicati in L. Negrelli, *Un anno di vita: diario dell'anno 1831. Tagebuch auf das Jahr 1831: Bregenz* a cura di Maria Beatrice Marzani Prosser, Trento, Fondazione Museo Storico del Trentino, 1999; L. Negrelli, *Meine Reise von Zürich nach Paris und London*, 1836, in F. Carli, *Luigi Negrelli, il Canale di Suez e la potenza coloniale inglese*. Tesi di laurea, Università degli studi di Trento, Facoltà di Lettere e Filosofia (relatore: Vincenzo Cali), a. a. 1999-2000.