

LUISIANA RUGGIERI¹

IL CANALE DI SUEZ

L'Egitto, sia per la posizione geografica sia per la fecondità del suolo, ha rappresentato da sempre per il mondo un punto essenziale nelle relazioni e negli scambi fra Oriente e Occidente. In particolare, la fascia di terra, che collegava il Sinai all'Africa, separando i due mari, ha costituito un punto nodale per i grandi imperi presenti in Africa, in Asia e in Europa.

Il primo tentativo di collegare il Mediterraneo con il Mar Rosso fu compiuto dal faraone egiziano Neco II (615-595 a. C) che aggirò l'ostacolo dei Laghi Amari del Golfo di Suez. La costruzione del canale, progettata sotto il suo regno, venne abbandonata, per essere poi portata a termine un secolo dopo. Notizie che riguardano l'antico tracciato le troviamo in Erodoto, Aristotele, Diodoro Siculo, Strabone e Plinio. Nel volume di Gatani su Luigi Negrelli leggiamo:

Neco il quale regnò sull'Egitto (dal 615 al 595) – scrive Erodoto – pose mano per primo al canale che porta al Mar Eritreo, il cui scavo fu ripreso, in un secondo tempo, dal persiano Dario. La lunghezza del Canale è quattro giorni di navigazione e, quando a larghezza del canale, fu scavato in modo che vi potessero passare contemporaneamente due triremi [...] ben 120.000 egiziani perirono mentre lo scavavano. Neco, però, lo lasciò interrotto a metà, poiché era intervenuto a distoglierlo un oracolo,

¹ Collaboratrice con varie testate giornalistiche, come *Il Centro*, *Il Messaggero*, *Il Tempo*, *L'Araldo d'Abruzzo*, e autrice di vari articoli e saggi, fra essi: *Donna e Lavoro*, *Giovanni Boccaccio ambiguo e trasgressivo nel Ninfale Fiesolano*, *Dante Alighieri Filosofo islamico*, *Con San Francesco dall'Occidente ai Piedi delle Piramidi*, *un cammino verso la Pace*.

secondo il quale egli preparava il lavoro per un barbaro.²

Con Erodoto concorda Diodoro Siculo che, a sua volta, scrive:

Il primo a intraprenderne la costruzione fu Neco e dopo di lui Dario il persiano fece progressi per un po' di tempo, ma poi abbandonò l'opera lasciandola incompleta: infatti fu informato da alcuni individui che, se avesse tagliato il lembo di terra, sarebbe stato responsabile della sommersione dell'Egitto, in quanto gli dimostrarono che il Mar Rosso era più alto dell'Egitto. Successivamente il secondo Tolomeo completò l'impresa e costruì nel luogo più adatto un ingegnoso sistema di chiusura. Egli apriva, quando desiderava passare per poi chiudere velocemente, un marchingegno il cui uso ne provò l'alta utilità.³

Mantenuto in funzione in seguito dai Tolomei, il Canale fu utilizzato e abbandonato più volte, a seconda delle esigenze dei sovrani egiziani, fino alla completa chiusura avvenuta nell'XI secolo. Non si può dimenticare che Cleopatra, dopo la sconfitta ad Anzio, cercò di attraversare l'istmo, ma l'impresa fu impossibile per la scarsità d'acqua.⁴

Il primo canale venne realizzato intorno al 250 a. C. e chiamato *Canale dei Faraoni*. Si trattava di un'opera che permetteva il transito di imbarcazioni da carico e militari. Si suppone anche che il canale sia stato utilizzato per cinque secoli e che successivamente venne abbandonato per insabbiamento. Sotto Traiano nel 106 a. C. venne realizzato un canale che collegava il Mediterraneo al Mar Rosso che rimase praticabile per ben 700 anni. All'epoca di Carlo Magno il geografo e astronomo irlandese Dicuilus (o Dicuil) in una sua opera pubblicata nell'825, parlando dell'Egitto, scrive che un monaco chiamato Fedele in visita alla Terrasanta, sbarcato dal Mediterraneo in Egitto, proseguì poi dal Nilo al Mar Rosso attraverso un canale.⁵

Il canale, in seguito, scomparve fino a quando nel 1484 alcuni monaci inviati dal papa in Abissina, passandogli accanto, ne ammirarono assai meravigliati i resti coperti dalla sabbia. In una relazione molto dettagliata, con notizie sicuramente raccolte sul posto, in cui si fa la storia del canale, da Ramsete II a Neco, lo si descrive così: «[...] largo cento piedi e profondo trenta, la sabbia lo ha colmato a metà; doveva unire il Mar Rosso al Mediterraneo, ma i faraoni non vollero proseguire i lavori perché il Mar Rosso era più alto del Mediterraneo e l'apertura del canale avrebbe causato l'inondazione dell'intero Egitto».⁶ Nel 1576 il viaggiatore Filippo Pigafetta, che visitò

² Tindaro Gatani, *Luigi Negrelli ingegnere trentino ed europeo*, E.D.A.S., Messina, 2000, p. 217.

³ Ivi, pp. 217-218.

⁴ Cfr. Anna Chiello, *Egitto e Mar Rosso*, Moizzi, Milano, 1997, p. 186.

⁵ Cfr. Decuilus, *De mansura orbis terrae*, Ed. Gustavi Panthey Barolini, Milano, 1870, p. 25.

⁶ Fabio Soso, *La lunga storia del Canale di Suez*. Consultabile su: <https://cronologia.le->

l'Egitto, l'Arabia, il Mar Rosso e il Sinai, in una sua relazione riferisce del tentativo turco di scavare un fossato per trasportare le merci attraverso una via navigabile fino a Suez, senza passare per Alessandria.

Filippo Pigafetta fu tra i primi dell'epoca moderna a dichiarare che tra i due Mari non c'era nessun dislivello.⁷ Nell'*Archivio di Stato* di Torino troviamo un suo scritto inedito (1576-77) nel bollettino della *Reale Società Geografica Italiana* (1910), in cui si parla del Golfo di Suez e del Mar Rosso.

Nel 1671 lo studioso tedesco Leibniz, matematico e filosofo, presentò un progetto alla corte di Francia, per ripristinare questa via d'acqua (ovvero il Canale di Suez), ma Luigi XIV non solo non lo ascoltò ma lo ritenne pazzo. Certo controllare il passaggio tra il Mediterraneo e l'Oceano Indiano non è di poco conto, significa porsi nel cuore dei giochi politico-economici del globo. Perciò, durante questo secolo e mezzo dalla sua apertura, gli intrighi, i complotti, le speculazioni, le guerre per il Canale di Suez non si contano.

Napoleone Bonaparte, nel 1799, mentre stava organizzando la sua campagna d'Egitto, ritrovò in una biblioteca l'interessante lavoro a opera dello studioso Leibniz, di cui si è detto prima, e intuì, quindi, l'importanza dell'apertura di una via per evitare la circumnavigazione dell'Africa che avrebbe permesso alla Francia di sfidare l'Inghilterra nel controllo delle rotte verso l'India. Gli ingegneri dell'epoca, però, non erano preparati a una tale opera e dichiararono che c'era un dislivello di 10 metri tra i due mari e, quindi, ostacolarono la realizzazione del progetto, in quanto temevano, per questo motivo un'inondazione dell'intero Egitto e uno sconvolgimento delle coste mediterranee.⁸ Accanto a Bonaparte, altri suoi collaboratori desideravano conoscere l'Egitto. Tra i tanti sono da ricordare Monge, autore dell'*Applicazione dell'analisi alla geometria*, il matematico e fisico Fourier con *La Teoria del calore*, e i due orientalisti Venture de Paradis e Amédée Jaubert. Molti di loro entrarono nell'Istituto d'Egitto, istituito il 22 agosto del 1798.

Nel 1846 Metternich, propose a Parigi, alla *Società di Studio del Canale di Suez*, un'idea, quella di progettare il varco tra Porto Said e Suez: egli sperava di dare a Venezia, con il taglio dell'Istmo di Suez, l'antico splendore dei traffici con l'Oriente. Il 27 novembre del 1846, infatti, su iniziativa di Infantin, era stata costituita a Parigi la *Società di Studi del Canale di Suez* formata da tre gruppi: uno francese, uno tedesco e l'altro inglese. Il gruppo degli associati inglesi era guidato dall'ingegnere Robert Stephenson, quello degli associati tedeschi dall'ingegnere Luigi Negrelli, quello degli associati francesi dall'ingegnere Talabot. In realtà, la grossa partita da giocare era tra la Francia e l'Inghilterra e iniziò con Napoleone III, al tempo del Secondo Impero. È

onardo.it/storia/a1869a.htm. Cliccato il 20/12/2020.

7 Cfr. Tindaro Gatani, *Luigi Negrelli ingegnere trentino ed europeo*, cit., p. 223.

8 Cfr. Fabio Soso, *La lunga storia del Canale di Suez*, cit.

Napoleone III a prendere l'iniziativa di collegare Mediterraneo e Mar Rosso, con il taglio dell'Istmo di Suez. Questo progetto tanto antico, come si è già visto, riemergeva dall'idea di Metternich.

Nel 1869 l'inaugurazione del Canale di Suez non sarà più un fatto franco-inglese, ma esclusivamente inglese, ed anche gli egiziani e gli austriaci ne saranno estromessi.

La nuova via di comunicazione muterà una volta di più le carte di navigazione, rifarà dell'Egitto il grande scalo verso le Indie e del Mediterraneo uno dei mari più solcati del Vecchio Mondo. Ma dobbiamo ricordare che il Canale è anche opera dell'Egitto: esso vi ha impegnato la sua responsabilità, malgrado la preoccupazione di Istanbul e i furori dell'Inghilterra, ha anch'esso destinato molto denaro al progetto, soprattutto nei primi cinque anni, inoltre è stato scavato dalle braccia dei suoi operai.

D'altra parte, non si può dimenticare che il Canale di Suez è anche un po' italiano: Camillo Benso, Conte di Cavour, desiderava appoggiare l'apertura dell'Istmo e inviò il Ministro dei Lavori Pubblici Pietro Paleocapa a Parigi in qualità di Presidente della Commissione Scientifica preposta allo scavo. A capo della Commissione c'era Ferdinand de Lesseps.

Al fianco di Paleocapa lavorava l'ingegnere Luigi Negrelli ideatore del progetto che fu subito adottato. Cavour intuì l'importanza del Canale per consentire al Regno d'Italia di entrare in una proficua rete di rapporti di politica internazionale. Per decenni i governi italiani cercheranno di creare una flotta navale prevalentemente a vela, ma ormai la nave a vapore era diventata la padrona delle acque del Mediterraneo. Cavour aveva, dunque, capito l'importanza del progetto, ideato da Luigi Negrelli.

Luigi Negrelli morì il 1° ottobre del 1858 per una grave malattia, pochi mesi prima che iniziassero i lavori del Canale; in seguito, questi furono affidati al francese Ferdinand de Lesseps, abile diplomatico ed energico uomo d'affari, il quale era riuscito a raccogliere i fondi per la grande impresa e con qualche modifica fece passare per una sua opera quella di Negrelli. Durante il suo cammino de Lesseps, comunque, incontrò molti ostacoli, soprattutto da parte dell'Inghilterra.

Ferdinand de Lesseps fu un uomo ben diverso da Negrelli. Non era un ingegnere né in altro modo un tecnico, ma un diplomatico di carriera: soprattutto un uomo abile nelle trattative, dotato di grandi capacità dialettiche, animato da forte volontà e passione, e inoltre un grande comunicatore e persuasore a favore del profitto nel quale si era impegnato. Egli dovette affrontare difficoltà enormi, nel gioco degli eventi politici internazionali, dei governi e delle personalità della diplomazia e della finanza con cui ebbe a che fare. Era un uomo scaltro, capace di bleffare, di omettere, di nascondere qualcosa per raggiungere i suoi obiettivi. E fra questi vi era anche quello di assicurarsi una posizione preminente, per non dire il pieno controllo della creazione, di cui si era attribuito la paternità, il Canale di Suez, quale entità finanziaria e imprenditoriale.

L'apertura del Canale nel 1869 restituì gran parte dell'antica importanza al Mediterraneo, aprendo un'agevole via di comunicazione con le Indie e i Paesi dell'Estremo

Oriente. L'inaugurazione del Canale avvenne il 17 novembre del 1869 – una data di capitale importanza –, giorno in cui sovrani, ambasciatori, scienziati, letterati assistettero allo straordinario evento. In occasione dell'inaugurazione di questa grande opera Ismail Pascià volle che la capitale avesse un teatro dell'Opera; l'architetto chiamato a realizzare l'edificio si chiamava Pietro Avoscani, e ne eseguì la costruzione in appena sei mesi. Il teatro fu inaugurato il 1° novembre del 1869 col *Rigoletto* e due anni dopo, il 24 dicembre del 1871, accolse la prima rappresentazione dell'*Aida*, musiche di Verdi e libretto di Antonio Ghislanzoni di Lecco.

Con l'apertura del Canale di Suez si ebbe, alla fine del XIX secolo, un vero cambiamento: le terre della vallata niliaca venivano coltivate, l'irrigazione aveva moltiplicato le superfici coltivabili, fu avviato un vero commercio internazionale con le Indie e l'Estremo Oriente. La Valle del Nilo, che non aveva nessuno sbocco, diventava una strada di penetrazione dell'Africa equatoriale.

Cosa accadde a Ferdinand de Lesseps, dopo essersi impossessato di un progetto non suo, perché opera, come si è detto, dell'ingegnere Luigi Negrelli? Sul *Corriere della sera* del 31 maggio – 1° giugno 1904 apparve il seguente articolo: *Una querela contro la Compagnia del Canale di Suez*:

Parigi, 30 maggio sera.

Le perquisizioni operate martedì presso la signora de Lesseps e Carlo de Lesseps si riferiscono ad un vecchio affare d'una ventina d'anni fa, tornato a galla in seguito ad una ordinanza della Camera d'accusa in data 25 Maggio 1901. Si tratta di una querela per falso ed uso di falso presentata contro la Compagnia del Canale di Suez dalla figlia del cav. Negrelli, nel 1891. La querelante e i suoi fratelli reclamano la consegna di un titolo di membro fondatore della Società di Suez, che pretendono essere stato sottratto al loro padre.

Il processo è stato rinviato dal Tribunale della Senna il 1895 e dalla Corte di Parigi il 1896, il nome di Negrelli non figurando nella lista dei membri fondatori della Compagnia, la querelante sostiene che si commise un falso e presenta quale prova la copia di una lettera di Ferdinando de Lesseps al barone Debruck, in cui si legge: "Il Kédivé m'incarica d'informarvi che fece iscrivere il vostro nome e quello di Negrelli fra i membri fondatori".

Una sentenza, emanata nel Dicembre 1905 dallo stesso Tribunale della Senna, ha poi dato torto alla figlia del cav. Negrelli condannandola altresì alle spese del processo!

Il 6 Agosto 2015 è la data dell'inaugurazione ufficiale dell'ampliamento del Canale di Suez da parte del Presidente Abdel Fattah al-Sisi, un momento di grande importanza per la storia mondiale, in quanto, attraverso la *Via della Seta*, l'Oriente e l'Occidente saranno uniti geopoliticamente.

Oggi questo Canale non è solo una via di passaggio strategica per i commerci marittimi mondiali, ma rappresenta un modello di sistema portuale che integra aree dedicate alla manifattura industriale ed investimenti in tecnologia. È un esempio da cui anche il nostro Paese può mutuare metodologie e strategie nelle nostre zone economiche e rendere più competitivo il sistema portuale.

La nostra è l'età della globalizzazione, del trasferimento di lavorazioni e di indu-

strie in altri paesi dove la manodopera costa poco, di massicci investimenti stranieri. Il Giappone, gli Stati Uniti e l'Europa hanno favorito lo sviluppo economico dei paesi dell'Estremo Oriente. Qui, dagli anni 80, i quattro dragoni (Corea del Sud, Singapore, Taiwan e Hong Kong) e, in particolare la Cina, un paese che ospita più di un quinto della popolazione mondiale, hanno iniziato a sorprendere il mondo per la loro crescita economica. Ad essi si è aggiunta l'India, paese con altissima densità di popolazione.

Oggi la Cina e l'India appaiono come delle locomotive dell'economia mondiale nel loro formidabile sviluppo trascinando anche altri paesi dell'Asia Orientale, dalle Filippine all'Indonesia. Il decollo economico di tanti paesi asiatici fa parte di un nuovo spostamento del centro geoeconomico del mondo (ovvero domanda, offerta, mercato) questa volta dall'Atlantico al Pacifico. Ma lo sviluppo dell'Asia passa attraverso il Canale di Suez. Il porto di Gioia Tauro in Calabria, ad esempio, è diventato uno dei maggiori scali commerciali dal quale, attraverso enormi navi, si è in grado di trasportare da e per la Cina tonnellate di merci. Così c'è chi prevede che il Mediterraneo, da tempo escluso dal grande commercio, tornerà ad acquistare una grande importanza economica, quasi a completare il circolo iniziato tanti anni fa.

Oggi la politica del governo egiziano rappresenta un vero marketing, in quanto l'intento è quello di attirare traffico aumentando la convenienza di passaggio anche da altre rotte dell'Asia, verso la Costa Orientale degli Stati Uniti che sviluppano il loro percorso verso Panama.

Il governo egiziano con questo progetto ha permesso lo sviluppo di attività logistiche non soltanto sul piano industriale ma anche manifatturiero, nautico e altro, creando, secondo alcune stime, un milione di posti di lavoro solo nei primi 15 anni.

Indubbiamente tra Oriente e Occidente con la Via della Seta o Via Marittima, nascerà una Nuova Civiltà più ricca rispetto alle attuali come è accaduto in passato.

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *Storia d'Italia – Dalla Civiltà Latina alla nostra Repubblica*, Istituto Geografico De Agostini, Novara, volume IV – fascicolo 93 – 1978.
- Anna Chiello, *Egitto e Mar Rosso*, Moizzi – Guida per Viaggiare, Milano, 1997.
- Decuilus, *De mansura orbis terrae*, Ed. Gustavi Panthey Barolini, Milano, 1870.
- Fabio Soso, *1869 – Inaugurazione Canale di Suez. La sua lunga storia*, www.cronologia.leonardo.it.
- Lombardi-Mozzati, *Civiltà e progresso*, vol. II, Società Editrice Internazionale, Torino, 1969.
- Lombardi-Mozzati, *Civiltà e progresso*, vol. III, Società Editrice Internazionale, Torino, 1969.
- Luigi Antonio Balboni, *Gl'Italiani nella Civiltà Egiziana del Secolo XIX*, vol. II, Penasson, Ales-

Luisiana Ruggieri

sandria D'Egitto, 1906.

Mario Sanfilippo, *La città medioevale*, S.E.I., Torino, 1974.

Pier Paolo Albricci, *La Via della Seta passa per l'Egitto, l'Italia, nei progetti lungo il Canale*, Class Editori, Milano, 2019.

Rosario Villari, *Storia medievale*, Laterza, Bari, 1991.

Tindaro Gatani, *Luigi Negrelli ingegnere trentino ed europeo*, E.D.A.S., Messina, 2000.