

Andrea Giuntini, *Il Canale di Suez e l'Italia (1856-1869)*, Pisa, Pacini, 178 pp., € 18,00

Il centocinquantesimo anniversario dell'apertura del canale di Suez è stato celebrato storiograficamente da un convegno tenutosi nel 2019 a Torino che ha riunito studiosi di diverse generazioni, i quali, da vari punti di vista, hanno indagato il ruolo centrale dell'infrastruttura per l'area mediterranea in età contemporanea. Tale occasione ha sia intercettato ricerche in corso che generato diverse pubblicazioni, tra cui il presente saggio, opera di uno dei più affermati storici dei trasporti nel panorama nazionale e ordinario di Storia economica presso l'Università di Modena e Reggio Emilia.

Il volume, di scorrevole lettura, parte da due binomi – «canale e modernità» e «canale e commercio» (pp. 18-19) – per inserire la genesi e lo sviluppo del progetto di de Lesseps nel processo di *Nation building* italiano. Le origini di Suez vengono individuate nell'età napoleonica, quando l'esplorazione archeologica inaugura un rapporto più stretto tra viaggiatori occidentali ed Egitto: ne sarebbe seguita la crescita di Alessandria, in concomitanza del boom del cotone egiziano, e della sua comunità italiana, alimentata dalle reti dell'esilio politico – di matrice liberale, socialista e anarchica – ma anche dalle varie migrazioni professionali, sorprendenti per varietà e intensità.

Tuttavia, l'impresa di Suez si costruisce soprattutto in Europa, favorita dai progressi tecnologici della seconda rivoluzione industriale e dall'azione di un gruppo internazionale di «*system builders*» (p. 7) riunitosi attorno a de Lesseps a metà '800: tra *Société d'études du Canal de Suez* (1846), *Commission Internationale pour le percement de l'isthme de Suez* (1855) e *Compagnie universelle du canal maritime de Suez* (1858) il progetto di una via marittima tra Mediterraneo e Mar Rosso diviene progressiva realizzazione.

La vicenda del canale è inserita in un quadro a dimensione variabile, che parte da singole personalità – oltre a de Lesseps, Paleocapa, Torelli, Negrelli, Boccardo e tanti altri – e attraverso la scala cittadina e statale (pre e postunitaria) arriva fino alle implicazioni globali dell'opera ingegneristica, metafora della modernità e della creazione di un mondo sempre più interconnesso grazie alle rotte della navigazione a vapore e alle reti di comunicazione transoceaniche.

Le fonti con cui si analizza il rapporto tra il canale e il processo di unificazione nazionale tra anni '50 e '60 sono in gran parte rappresentate da ciò che Cesare Correnti ha definito «letteratura istmica» (p. 14), ovvero quel consistente novero di pubblicazioni su Suez che fiorì con toni eterogenei proprio in quella fase di costruzione dell'opera e dell'unità italiana. I brevi e frequenti paragrafi di cui si compone il volume offrono al lettore una pluralità di temi, affrontati con piglio più descrittivo che analitico; interessanti sono anche alcune prospettive di ricerca proposte, e meritevoli di un approfondimento, come sottolinea l'a. stesso (p. 15). Una su tutte, il ruolo decisivo dei territori – élite locali, camere di commercio, circoli e giornali cittadini, ecc. – per far maturare a livello «nazionale» maggiore consapevolezza circa gli scenari aperti dal canale prima della sua inaugurazione.

Giovanni Cristina