

la Francia post-rivoluzionaria con le società post-coloniali del XX secolo data la diversità dei contesti, McCalla invita a ragione i contemporanei a interrogare la componente culturale delle religioni, così da pensare in modo più maturo il rapporto tra liberalismo e religione oggi. Più in generale, l'opera di McCalla è un contributo prezioso per gli studi sul XIX secolo europeo, in virtù della sua vasta erudizione e del notevole aggiornamento della letteratura.

Mario Migliaccio

Andrea Leonardi, *Un innovatore nell'ingegneria dei trasporti del XIX secolo. Luigi Negrelli*, Bologna, Il Mulino, 2022, 400 p.

Trattare dell'ingegnere Luis Alois Negrelli non è un compito facile. La sua figura, per molti anni rimasta ai margini dell'interesse degli storici, è oggi legata indissolubilmente a una delle maggiori realizzazioni ingegneristiche del secondo Ottocento: il Canale di Suez. Negli ultimi anni questa opera è stata oggetto di rinnovato interesse internazionale per gli eventi che la circondano,

come il continuo ostacolo ai suoi traffici da parte dei gruppi Houthi in Yemen.

Tuttavia, sia l'ingegnere Negrelli che la trattazione di Leonardi vanno ben al di là della sua partecipazione al taglio dell'Istmo di Suez. Negrelli è infatti una figura estremamente complessa, con un profondo legame con il suo paese natio, Primiero, oggi in provincia di Trento, ma anche con l'Impero austriaco nel suo insieme. Nato in una famiglia molto attiva durante l'insorgenza tirolese di epoca napoleonica, lavorò in Tirolo, Svizzera, Boemia, nel Lombardo-Veneto e in Egitto. Per i suoi meriti professionali fu nominato cavaliere von Moldelbe dell'Ordine della Corona ferrea, e morì poi a Vienna nel 1858.

Questa trattazione si inserisce nel filone degli studi biografici di ingegneri e tecnici, un ambito a lungo trascurato in Italia dalla storiografia politica ed economica e negli ultimi decenni promosso da opere come quelle di Andrea Giuntini e Michela Minesso.

Leonardi ricostruisce in modo minuzioso la figura di Negrelli grazie all'uso di nuove fonti documentarie e ricerche storiche, economiche, territoriali e ingegneristiche.

L'autore riesce a produrre spunti

inediti attorno alla figura e all'opera dell'ingegnere trentino, privi di quegli aloni retorici che in passato hanno contribuito ad offuscare, se non addirittura a distorcere, la sua immagine. Ne è un esempio la rappresentazione di Negrelli come eroe italiano e risorgimentale, un'immagine diffusa nelle pubblicazioni della prima metà del Novecento ma rimasta anche in studi più recenti.

Leonardi, seguendo un ordine cronologico, ripercorre la vita e le opere di Negrelli tramite la ricchissima documentazione conservata al *Nachlass Negrelli* e al *Technicemuseum* di Vienna, oltre allo studio di lettere private e rapporti.

Per quanto riguarda la struttura dell'opera, i primi tre capitoli sono dedicati alla famiglia di Negrelli, alla sua infanzia, alla sua formazione e alle sue prime esperienze professionali nell'Impero austriaco. Nato nel 1799, Luigi Negrelli apparteneva a una famiglia di antica origine che lungo diverse generazioni si era spostata dalla Liguria al Trentino passando per la Lombardia. Suo padre e sua sorella furono attivi durante i moti reazionari tirolesi del 1809. Proprio gli scritti del padre, insieme ad altri documenti famigliari, rappresentano le fonti principalmente usate da Leonardi

per ricostruire la giovinezza di Negrelli. Dopo aver studiato a Feltre, quest'ultimo proseguì gli studi a Innsbruck dove nel 1821 ottenne il titolo di ingegnere civile. I primi anni di carriera lo videro impegnato in lavori stradali e idrografici fra cui spicca quello sul Reno, nel tratto che segna il confine tra il Cantone di San Gallo e il Vorarlberg, nell'Austria occidentale.

I successivi tre capitoli presentano invece il periodo che Negrelli trascorse nella Confederazione Elvetica, tra il 1832 e il 1839, una prima grande cesura nella sua vita, che lo portò, seppure solo per alcuni anni, ad abbandonare quella che ebbe modo di definire a più riprese la sua *Vaterland* austriaca. In questi anni Negrelli si avvicinò anche allo studio di un nuovo sistema di trasporto che sarebbe diventato un elemento fondamentale nella sua carriera, quello ferroviario.

L'autore indica come momento cardine di questo interesse il viaggio di ricerca avvenuto nell'estate del 1836, quando partendo da Zurigo, Negrelli attraversò Francia e Belgio per arrivare in Gran Bretagna allo scopo di studiare questo nuovo mezzo e le sue applicazioni negli altri paesi europei.

Leonardi ricostruisce accurata-

mente cosa l'ingegnere trasse da quest'esperienza, come essa abbia plasmato la sua visione innovativa sul futuro del trasporto alpino e la possibilità di trasformare le Alpi in un moderno *hub* di connessione fra l'Europa centrale e i porti sul Mediterraneo. La sua analisi si basa qui soprattutto sulle lettere che Negrelli inviò a colleghi, amici e familiari e il suo *memoire* del viaggio, che sarà pubblicato nel 1838.

Il settimo e ottavo capitolo trattano l'ingresso di Negrelli nella *K.K. Privilegierte Kaiser Ferdinand Nordbahn* (la compagnia ferroviaria privata fondata dai Rothschild), dove gli venne offerto il ruolo di responsabile dei lavori di espansione della rete ferroviaria. Nel 1841, in seguito a un importante mutamento delle politiche economiche di Vienna, l'Impero asburgico provò a riproporsi come un protagonista a livello europeo nella promozione di nuove costruzioni ferroviarie; l'anno seguente, Negrelli ottenne l'incarico di ispettore della direzione generale tecnico-amministrativa delle ferrovie dello Stato.

Durante questi anni, che rappresentano la fase più feconda della carriera dell'ingegnere di Primiero, egli fu impegnato in numerosi progetti, supervisioni e consulenze fer-

roviarie in area mitteleuropea.

In questa parte dell'opera, Leonard esplora anche il pensiero di Negrelli sulle infrastrutture, che emerge in particolare in una lettera inviata il 19 febbraio al collega Karl Friedrich von Kübeck, impegnato nella costruzione della linea Vienna-Praga. In questo documento emerge la modernità dell'approccio di Negrelli: egli sosteneva che non fosse il percorso più breve a essere sempre desiderabile, ma quello che risultasse più funzionale per le esigenze della popolazione e delle attività locali.

Con i capitoli dal nono all'undicesimo, l'autore ci presenta il primo avvicinamento di Negrelli all'iniziativa internazionale per la costruzione del Canale di Suez. Sono in particolare analizzati i suoi legami con la *Société d'études* d'ispirazione sansimoniana e la pianificazione di un viaggio in Egitto di una équipe composta da tre ingegneri: Talabot, Stephenson e Negrelli, rappresentanti i gruppi d'interesse francese, britannico e asburgico interni alla società.

L'autore segue anche le difficoltà incontrate durante la progettazione del canale, tra cui la strenua opposizione britannica, guidata da Stephenson, che proponeva un col-

legamento ferroviario fra Suez e il Cairo come alternativa al canale.

Nei capitoli dal dodicesimo al quattordicesimo l'autore presenta un ulteriore passaggio cruciale nella vita di Negrelli. Tra il tardo 1847 e il 1848 egli passò definitivamente alla pubblica amministrazione austriaca, prima al ministero viennese dei Trasporti e poi nell'amministrazione ferroviaria del regno Lombardo-Veneto.

Gli incarichi che si ritrovò a svolgere spaziarono molto, dal ripristinare le linee danneggiate durante la Prima guerra d'indipendenza italiana al supervisionare le nuove costruzioni e, andando oltre la sua formazione, vere e proprie missioni diplomatiche. Infatti, durante questo periodo ebbe un ruolo di rilievo nella travagliata progettazione della Ferrovia centrale italiana, progettata per attraversare numerosi degli stati della Penisola, dal Lombardo-Veneto allo Stato Pontificio e, proprio per questo, estremamente delicata dal punto di vista politico.

Leonardi esplora anche il contesto degli intrighi di palazzo e delle profonde critiche mosse a Negrelli che portarono alla sua destituzione. Nel 1855 venne posto sotto la lente del ministero e un ispettore seguì

per mesi il suo operato. Lo stesso anno venne destituito dai suoi incarichi. Negrelli venne accusato di essere «più Cavaliere che Direttore» lontano dal suo ruolo di supervisore e distratto dall'apprezzamento ricevuto. L'autore smonta queste critiche e analizzando l'operato dell'ingegnere mostra come fossero motivate principalmente dall'invidia dei colleghi viennesi verso la sua statura internazionale, piuttosto che da sue reali mancanze.

La destituzione gli diede la possibilità di concentrarsi nuovamente sugli studi del Canale di Suez, riuscendo alla fine a intraprendere un viaggio in Egitto, finanziato dalla *Société d'Études*, fra il 10 novembre 1855 e l'11 gennaio successivo.

Attraverso le numerose lettere di Negrelli, il volume descrive anche l'intricata serie di eventi che portò alla chiusura della *Société d'Études* sansimoniana di Barthélemy-Prosserper Enfantin e la nascita della *Commission Internationale* guidata da Lesseps, nonché le difficoltà politiche e le sfide con Stephenson, ancora profondamente avverso al progetto del canale. Nel marzo del 1856, a dimostrazione della sua capacità di riscatto, Negrelli fu reintegrato al servizio della Monarchia asburgica.

Nei capitoli finali, Leonardi esplora gli ultimi anni di Negrelli, caratterizzati da numerosi viaggi dovuti al suo nuovo incarico e dal consolidamento di un'ampia esperienza che gli permise di progettare soluzioni innovative per infrastrutture di trasporto interconnesse, legando tra loro strade, idrovie e ferrovie. In particolare, l'autore approfondisce il progetto di un canale senza chiuse, che sarebbe stato adottato alla fine dalla *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*.

Per concludere, l'opera di Leonardi si inserisce meritatamente nel panorama bibliografico attuale, grazie alla vasta mole di fonti analizzate, frutto di anni di ricerca, e all'efficace uso di note esplicative, bibliografiche e traduttive. Queste ultime sono particolarmente utili per il lettore italiano che desideri confrontarsi con gli scritti di Negrelli nelle numerose lingue europee in cui egli, da vero poliglotta, parlava e scriveva: tedesco, italiano e francese. Non meno importante è l'appendice di oltre cinquanta pagine, ricca di documenti analizzati e presentati dall'autore, oltre alla raccolta di immagini posta al centro del volume.

Leonardi è riuscito a ricostruire un'immagine completa di Negrelli,

evidenziando i suoi metodi, i traguardi e la sua visione innovativa di un sistema di trasporti che andava ben oltre la sua valle alpina, cercando di unire territori distanti. L'autore non si limita a una mera prosopografia, ma esplora la complessità del personaggio, analizzando anche i suoi interessi, i suoi rapporti con la corte asburgica e l'*haute société*. Il volume dipinge così un uomo di visione che, pur conservando forti legami con la tradizione, riusciva ad andare al di là di confini e barriere linguistiche, culturali, economiche e politiche.

Federico Meneghini Sassoli

Jacopo Galavotti, Andrea Piasentini, Alessandra Zangrandi (a cura di), *Ippolito Nievo tra i Mille. Il racconto di un'impresa*, Firenze, Franco Cesati, 2023, 305 p.

Il libro qui recensito consegna al pubblico dei lettori gli Atti del convegno omonimo organizzato nell'ambito del PRIN 2017 *Ippolito Nievo e la cultura letteraria del Risorgimento. Paradigmi, contesti, riscritture (1850-1870)* e tenuto a Verona dal 14 al 16 dicembre