

sco da Gama, l'audace navigatore portoghese, nel 1497 doppiava il Capo di Buona Speranza che il suo connazionale Diaz aveva scoperto undici anni prima, e indicava all'Europa la nuova via delle Indie. Venezia vide compromessi i suoi traffici. Il commercio europeo con le Indie era stato fatto sino a quel giorno attraverso l'istmo di Suez che le merci, sbarcate sulla sponda del Mediterraneo, attraversavano a dorso di cammello, per essere imbarcate nuovamente a Suez.

Niccolò da Conti consigliò allora alla Repubblica di San Marco di tagliare l'istmo. L'idea del celebre viaggiatore era ardita, ma Venezia non aveva nè i mezzi tecnici e finanziari per accingersi ad una simile impresa, che pur avrebbe accresciuto all'infinito la sua potenza e le sue ricchezze, nè aveva forza per imporsi ai Sultani mamelucchi; la proposta fu abbandonata.

Nella sua spedizione in Egitto, Napoleone Bonaparte pensò anch'egli a congiungere i due mari.

Con l'esercito d'occupazione viaggiava una commissione scientifica: ad uno dei componenti di questa, l'ingegnere Lepère, Napoleone diede l'incarico di studiare un progetto. Però, quando, dopo due anni di studi, il Lepère gli presentò una memoria preventivando in trenta milioni le spese per l'esecuzione dell'opera, egli disse: «L'impresa è grandiosa. Non sono io

quello che potrà ora compierla, ma nell'esecuzione di questo progetto il Governo turco troverà un giorno la sua conservazione e la sua gloria». La storia ha poi smentito il futuro Imperatore dei francesi, chè la costruzione del Canale di Suez ha affrettato lo smembramento della Turchia e le ha fatto perdere fra le prime provincie, con qualche altra, l'Egitto.

Tuttavia i piani del Lepère vennero poi riconosciuti tecnicamente sbagliati. E molti, d'altra parte, insistevano nell'idea: l'Enfantin, uno dei sansimonisti che nel 1833 furono costretti a riparare in Egitto, costituì allo scopo una società, nel 1846. Due altri progetti vennero presentati dall'Alexis e dal Barrault, e finalmente nel 1856 il Kédivé Said accettava il progetto di Ferdinando di Lesseps. Nacque così la «Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez», che a partire dal 19 novembre 1869, giorno in cui il Canale di Suez venne poi aperto alla navigazione, otteneva la concessione del canale stesso per 99 anni.

Superando ostacoli d'ogni genere, fra cui non lieve quello della mal celata opposizione dell'Inghilterra, in dieci anni, quattro più di quanti ne erano stati previsti, Ferdinando di Lesseps portava a termine l'opera che assieme al traforo del Gottardo doveva costituire la più grande meraviglia tecnica del XIX secolo. Vi lavorarono sul principio 25 mila uomini, ma in certi periodi si arrivò persino a 36 mila. Sol-