Krieg zu machen. Das politische Regime Napoleons III. war liberal genug, um derart hitzige Auseinandersetzungen im Parlament und in der Presse zuzulassen.

Last but not least kommen die Frauen in einem Aufsatz zu Wort. Simonetta Soldani analysiert die Briefwechsel von elitären Frauen, die aufgrund des Exils ihrer Männer zu Hause die Geschäfte alleine führen mussten. Sie wollten ihr ruhiges Leben zurück und beklagten das verlorene Paradies. Die 1848er Revolution miterlebt zu haben, erfüllte sie keineswegs mit Stolz, im Gegenteil: Die drei Jahre Revolution wurden vielmehr zum Trauma. Ab den 1850er Jahren sprachen sie sich allenfalls für die Option eines geeinten Königreichs unter piemontesischer Führung, aber nie für Garibaldi aus. Die Zukunft ließe sich nur über eine bessere Bildung von Frauen gestalten, gemäß folgendem Ideal: als erziehende Mutter, gefühlvolle und geduldige Ehefrau, gläubig ohne Aberglauben und als gute Staatsbürgerin.

Der Band bietet viele interessante, quellengesättigte Einblicke in das „Jahrzehnt der Vorbereitung". Dass es dies keineswegs für alle war, zeigen die partiell überdimensionierten Beiträge hinlänglich und doch überwiegen jene zu denen, die nach 1861 auf der Seite der Gewinner standen. Beeindruckend sind auf jeden Fall die äußerst dichten Netzwerkbildungen zwischen den Eliten, die es meines Erachtens in der Form nördlich der Alpen vor der Deutschen Reichsgründung nicht gegeben hat oder die noch der Erforschung harren.

Gabriele B. Clemens

Andrea Leonardi, Un innovatore nell'ingegneria dei trasporti del XIX secolo: Luigi Negrelli

Bologna, il Mulino 2021, 400 pagine.

Sia la storiografia politica sia quella economica italiane hanno a lungo trascurato lo studio biografico delle figure tecniche, privilegiando personaggi ora più ora meno conosciuti sia su scala nazionale sia locale, ma fondamentalmente attivi all'interno di un perimetro delimitato: politici, amministratori, economisti, persone di cultura e di scienza. L'indagine su ingegneri e specialisti consimili veniva quasi sempre confinata ad ambiti più ristretti e secondari, dove venivano associati a singoli episodi o trovavano spazio e interesse in quanto glorie locali. Va da sé quanto questa impostazione avesse bisogno di una profonda correzione in nome di una nuova consapevolezza dell'effettivo ruolo svolto non solo rispetto a compiti tecnici circoscritti, ma in una visione più

ampia che finisce per comprendere entrambe sia la visione politica sia quella economica. Hanno influito su questa lenta presa di coscienza anche da parte degli studiosi di casa nostra una serie di filoni sviluppati all'interno di un'innovativa storiografia nordeuropea, che ha coniato la definizione di *system builders*, uomini cioè – di donne in effetti non se ne sono finora individuate – capaci di dare al proprio lavoro tecnico un significato assai più ampio e coinvolgente, fino a renderli protagonisti *tout court* del cambiamento economico, tecnologico e sociale.[1] Secondo questa interpretazione, i tecnici più aperti e innovativi furono anche intellettuali pienamente in grado di formulare programmi di lungo respiro, prendere decisioni su grandi temi, servire il proprio paese e al tempo stesso il mercato e non soltanto di eseguire quanto deciso da altri. Anzi furono proprio loro – una vera e propria tecnocrazia ottocentesca non sempre legata al potere politico – a indicare la strada della modernità specialmente in un'epoca, l'Ottocento, nella quale le soluzioni tecniche sul territorio rivestivano una funzione progressiva decisiva.

Luigi Negrelli, nato nel 1799 in Trentino e quindi suddito austriaco nonostante i tentativi di italianizzazione promossi durante l'epoca fascista, fu uno dei più esperti e più lungimiranti fra questi costruttori di futuro nel continente europeo del XIX secolo e bene ha fatto Andrea Leonardi a terminare il proprio impegnativo pluriennale percorso di ricerca, coronandolo con un'impressionante biografia, che consegna all'ingegnere trentino la collocazione che indubbiamente merita al di fuori di qualunque alone retorico, che in passato ha contribuito ad offuscarne l'immagine.

L'opera di Negrelli va inquadrata all'interno della grande questione della realizzazione di reti di infrastrutture nell'intero continente, che ne cambiano la fisionomia, accrescendone le potenzialità e incidendo sullo stesso modo di vivere e di pensare dei suoi abitanti. Ne consegue una diversa fruibilità, che aumenta la qualità della vita e moltiplica le opportunità di ogni tipo, puntando in ultima analisi e in modo deciso verso una definitiva modernizzazione in ogni settore. I *system builders* associano la visione al sapere tecnologico, approntando e aggiornando costantemente, inventando soluzioni e apparati nuovi per risolvere i tanti problemi, che la trasformazione del territorio propone continuamente. In questo contesto Negrelli si dedicò a una pluralità di iniziative infrastrutturali: dai ponti alle strade, dai fiumi alle ferrovie, dalla navigazione a vapore lacuale alla regolazione idraulica. Lavorare alle infrastrutture negli anni in cui fu attivo significava contribuire in prima istanza alla costruzione della colonna vertebrale degli Stati, ridisegnandone il territorio e fornendo loro la necessaria attrezzatura di base per il salto nella modernità. L'ingegnere di Primiero fu il prototipo europeo del tecnico ottocentesco con un'impronta leonardesca, capace di muoversi con grande disinvoltura in qualsiasi ambito

1 Martin Kohlrauch/Helmuth Trischler, Building Europe on Expertise. Innovators, Organizers, Networks, Basingstoke 2014.

infrastrutturale in virtù di una preparazione e di un'attività vaste, più pragmatiche che teoriche, che gli permisero un ventaglio di iniziative amplissimo. Grazie ad un'intelligenza tanto fervida quanto duttile e plastica, Negrelli sapeva rispondere a ogni tipo di richiesta concernente la risoluzione di problemi infrastrutturali spesso decisivi.

Rimandando alla densa narrazione dell'autore, che entra opportunamente nel dettaglio di ogni singola opera, ricordiamo almeno il contributo fondamentale offerto da Negrelli all'infrastruttura regina dell'Ottocento, il canale di Suez, alla cui progettazione l'ingegnere trentino partecipò con un'intuizione geniale, che in pratica aprì le porte alla realizzazione: un canale senza chiuse, su cui Negrelli aveva le idee chiare già nel novembre 1855, che costituiva la dimostrazione definitiva dell'inesistenza di livelli differenti fra i due mari messi in comunicazione. Sappiamo come poi Negrelli subì un destino beffardo, scomparendo proprio prima dell'inizio dei lavori nel 1858; il suo contributo sarebbe stato sicuramente decisivo se avesse potuto rendersi protagonista anche della fase realizzativa. All'ideazione del progetto presero parte tante menti fervide, facendone il primo progetto europeo condiviso fra le intelligenze tecniche più brillanti del tempo. Le idee più innovative le mise a disposizione proprio Negrelli, che non infondatamente anche nel volume di Leonardi viene definito il padre del progetto finale; quando si recò in Egitto non lo fece con il consueto approccio colonialista – *rara avis* – bensì con uno sguardo tecnico che gli era abituale da portatore del potere delle competenze. Ma non era solo un tecnico puro. Sapeva anche gestire le risorse, era in familiarità con gli aspetti economici ed organizzativi delle opere alle quali si dedicava e di cui era in grado di misurare bisogni, utilità e sostenibilità, convinto in ultima analisi di doversi caricare del dovere di risolvere ogni problema anche al di là delle mere soluzioni contingenti in nome di una visione d'insieme da intellettuale a tutto tondo quale era. Riottoso a piegarsi alle logiche politiche in nome della superiorità della visione tecnologica, non cedette mai né a lusinghe né a minacce. Ma per l'intero arco della propria esistenza non smise mai di credere nella funzione pubblica, pur coltivando un rapporto spinoso con la politica e con le sue liturgie fino ad essere boicottato dall'apparato di corte viennese, probabilmente anche per l'invidia suscitata dal suo grande successo internazionale. Negrelli in definitiva fu un conservatore con idee moderne, più rivoluzionario di tanti incendiari che percorrevano le strade del continente in quegli anni: il cambiamento non si favorisce solo con la politica, è il suo messaggio, ma anche con le infrastrutture materiali.

La dimensione internazionale ci offre elementi in più per la conoscenza di questo personaggio. Negrelli si muove con grande disinvoltura da un paese all'altro, viaggia per conoscere, prendere spunto e imparare, intuisce l'importanza dei nascenti sistemi ferroviari e riporta puntualmente nella propria esperienza quotidiana quanto osservato su e giù per i principali paesi europei. Per lui l'Europa è una sola al di là dei confini e dei conflitti, che nella sua epoca

non mancavano, configurata più in termini di infrastrutture che di frontiere politico-amministrative. In questo dimostra di possedere una vista transnazionale lunga, prefigurando un esito – un cosmopolitismo infrastrutturale in un'ottica di massima integrazione – che comincerà a prendere corpo soltanto un secolo dopo. Definirlo uno dei protagonisti della tecnocrazia europea ottocentesca, dunque, appare quanto mai adeguato; e perfino precursore delle idee al fondo del processo di integrazione economica. Grazie anche a Negrelli i cantieri del canale di Suez divengono un proto luogo europeo, dove la tecnologia è la lingua comune, dove si unificano identità civiltà ed esperienze tecniche, ponendo un mattone dietro l'altro dell'edificio della modernità.

Punti di forza il libro ne ha più d'uno e questa breve sintesi ha cercato di metterli in evidenza, probabilmente peccando per difetto vista la ricchezza di spunti offerti dall'autore. In conclusione, però, non si può fare a meno di sollevare un altro aspetto fondamentale rimasto finora nell'ombra: l'utilizzo da parte di Leonardi di una grande quantità di fonti archivistiche originali, molte in lingua tedesca per ovvi motivi, che l'autore ha avuto il merito di riportare alla luce grazie ad uno sforzo di ricerca pluriennale intensa e scrupolosa e che permettono al volume di assumere una fisionomia di ricerca del tutto particolare. Libri con un tale apparato documentario sembrano appartenere ad un'altra epoca, complimento questo piuttosto che critica, per un'indagine dalle dimensioni inusuali, che indubbiamente ispira sentimenti intonati alla soddisfazione in chi legge.

Andrea Giuntini

Ruth Nattermann, Jüdinnen in der frühen italienischen Frauenbewegung (1861–1945). Biographien, Diskurse und transnationale Vernetzungen

(Bibliothek des Deutschen Historischen Instituts Rom 140) Berlin/Boston: De Gruyter 2019, 326 Seiten, neun Abbildungen.

Mit ihrer Studie zu den jüdischen Feministinnen in Italien hat Ruth Nattermann, Professorin für Moderne Geschichte und Geschlechtergeschichte an der LMU München und frühere Leiterin des DFG-Netzwerks *Gender – Nation – Emacipation* ein beeindruckendes Werk vorgelegt. Ermöglicht wurde ihr dies, wie sie schreibt, durch großzügige Förderungen der Deutschen Forschungsgemeinschaft und der Max Weber Stiftung, verbunden mit Aufenthalten am Deutschen Historischen Institut in Rom sowie am