№765/XVIII
RIVISTA APERIODICA
DIRETTA DA
STEFANO BORSELLI

Il Covile

15 Novembre 2026
RISORSE CONVIVIALI
E VARIA UMANITÀ
ISSN2279-6924

Penetriamo nuovamente in epoche che non aspettano dal filosofo né una spiegazione né una trasformazione del mondo, ma la costruzione di rifugi contro l'inclemenza del tempo. *Nicolás Gómez Dávila*

Mario Di Fidio

IL NAVIGLIO PAVESE

Una bellezza anacronistica

Il conflitto fra Milano, Parigi e Vienna.

Nel Settecento si costruiscono ancora opere tecniche di grande bellezza, come l'Acquedotto Carolino, ma esse cominciano ad essere criticate dagli intellettuali illuministi, per un presunto spreco (v. l'articolo «L'acquedotto Carolino. Una bellezza criticata», *Il Covile* № 761/XVIII del 18 settembre 2026).

All'inizio dell'Ottocento, la questione viene alla luce con un clamoroso conflitto internazionale sul progetto del Naviglio Pavese, a completamento dell'antica rete dei canali navigabili ed irrigui milanesi. Esso coinvolge il mondo politico-amministrativo e quello tecnico-scientifico, rivelando che le classi dirigenti in Europa non sono piú disponibili a investire nella bellezza delle costruzioni tecniche. Dietro il modello dei nuovi canali navigabili inglesi, costruiti in concessione dalla borghesia industriale, non c'è lo Stato, ma il capitale, che vuole essere remunerato.

Negli ambienti dell'*Ecole Polytechnique* di Parigi, si sviluppa in quegli anni il positivismo di Henri de Saint Simon, che Augusto del Noce (*Civiltà tecnologica e Cristianesimo*, 1968) pone alle origini della civiltà moderna, perché prefigura le idee fondamentali oggi correnti, figlie del nuovo potere tecnico-scientifico-industriale.



Ritratto del toscano Vincenzo Brunacci (da Biblioteca Nazionale Austriaca). Professore di matematica a Pavia e ispettore generale del Servizio Acque e Strade del regno d'Italia, Brunacci progetta il Naviglio pavese (1805) e ne dirige i lavori dal 1807 al 1809.

A difendere l'estetica delle opere pubbliche — non solo in città, ma anche nelle campagne — sono rimasti gli Italiani, che rivendicano il «diritto dei popoli alla bellezza». Essi seguono ancora l'antico modello dei navigli multifunzionali (navigazione + irrigazione + forza motrice), che ha tanti pregi ambientali, ma il difetto di essere superato dalla specializzazione, tipica della modernità. Inoltre a quel tempo in

Il Covile, ISSN 2279-6924, è una pubblicazione non periodica e non commerciale, ai sensi della Legge sull'Editoria n°62 del 2001. ☞Direttore e tipografo: Stefano Borselli. ☞Segreteria operativa: Armando Ermini, Gabriella Rouf. ☞Redazione: Francesco Borselli, Riccardo De Benedetti, Pietro De arco, Mario V. Di Fidio, Armando Ermini, Marisa Fadoni Strik, Ciro Lomonte, Ettore Maria Mazzola, Alzek Misheff, Roberto Pecchioli, Gabriella Rouf, Nikos A. Salíngaros, Andrea G. Sciffo, Stefano Serafini, Stefano Silvestri. www.ilcovile.it

☞ © 2025 Stefano Borselli. La *rivista* è licenziata sotto Creative Commons Attribuzione. Non commerciale. Non opere derivate 3.0 Italia License.
☞Arretrati: www.ilcovile.it. il.covile@protonmail.com. ☞Caratteri utilizzati: per la testata *Morris Roman* di Dieter Steffmann ed *Education* di Manfred Klein, per il testo *Fell Types* realizzati da IginoMarini, www.iginomarini.com ☞Programmi: impaginazione*LibreOffice* (con Estensione *Patina*), trattamento immagini *GIMP* e *FotoSketcher*.



Ponte del Trofeo. Veduta del Mercato di Porta Ticinese (incisione di Domenico Aspari, 1786). Sul ponte, dove il Naviglio pavese (allora incompiuto) si stacca dalla Darsena di Porta Ticinese, è visibile il Trofeo (rimosso nel 1865), eretto nel 1602 in onore del re Filippo III e del governatore conte di Fuentes, in occasione della inaugurazione del primo tronco del canale, da Milano al Lambro. La lapide con l'imprudente scritta, che esalta il compimento, mai avvenuto, del Naviglio fino al Ticino e al Po, è staccata dal Trofeo e posta a terra, accanto ad altri oggetti: è una licenza pittorica, che vuole testimoniare lo stato di abbandono dell'opera.

Italia la maggior parte degli addetti ai lavori considera ovvio che tutte le costruzioni, tanto nelle città, quanto nelle campagne, debbano essere non solo utili, ma anche belle. Insomma, gli Italiani sono ormai ‹arretrati› rispetto ai cambiamenti indotti dalla rivoluzione industriale, ma non vogliono ammetterlo. Da qui il conflitto con gli altri europei.

Lo scontro con i Francesi.

Da secoli i Milanesi sognano di completare il loro sistema di Navigli (storicamente il primo in Europa!) con il canale Milano-Pavia, che consentirebbe il collegamento diretto con il Po e l'Adriatico, attraverso l'ultimo tronco del Ticino. Nel 1595 è stato redatto un progetto, a firma del geniale architetto Giuseppe Meda, avviato nel 1601 dal nuovo governatore, l'anziano ed energico conte di Fuentes, il quale riesce a realizzare la prima tratta, da Milano al Lambro, fino alla Conca Fallata, inaugurata con una solenne, ma imprudente lapide, presso il Ponte del Trofeo a Porta Ticinese (v. figura), in cui si attesta il compimento del canale fino a Pavia. Dopo la morte del conte nel 1610, i lavori per il canale sono interrotti e cessa anche la manutenzione dell'arditissimo Naviglio di Paderno, costruito dal Meda. Per secoli la lapide sarà oggetto dei lazzi, da parte dei Milanesi che transitano sul ponte, all'indirizzo del conte di Fuentes, peraltro ingenerosi, visto che era l'unico spagnolo a credere nei nuovi navigli.

All'inizio dell'Ottocento, nel neonato regno d'Italia, che ha per sovrano Napoleone, si verifica una congiunzione astrale, che consente finalmente di avviare l'agognata costruzione del Naviglio Pavese, ritentata invano dai Milanesi nel Settecento, al tempo del dominio austriaco, su progetto di Paolo Frisi. Grazie all'archivio storico, le vicende del Naviglio Pavese sono ricostruite nei dettagli dall'ingegnere Giuseppe Bruschetti (1793–1871), nel suo trattato *Istoria dei progetti e delle opere per la navigazione interna del Milanese* (1821).

La costruzione del canale è approvata da Napoleone con decreto 20 giugno 1805. Il progetto viene elaborato da una commissione, presieduta dal matematico toscano Vincenzo Brunacci. Logica vorrebbe che la sua approvazione fosse demandata al viceré principe Eugenio di Beauharnais, considerato anche che il canale è a totale carico del regno d'Italia. Ma Napoleone è un accentratore e ama occuparsi di queste cose (ha brigato per essere ammesso all'Accademia delle scienze di Parigi!). Egli chiede di vedere il progetto e — come al solito — lo sottopone al controllo di Gaspard de Prony, un accademico direttore dell'*École des Ponts et Chaussées* e del Genio Civile Francese, il quale si esprime con una nota, che viene trasmessa in via ufficiale a Milano.

Quando supera il rapporto personale, assumendo valore formale nelle istituzioni, il coinvolgimento di Prony è discutibile, perché come re d'Italia Napoleone dovrebbe avere altri esperti di fiducia, nelle università del Regno e nel corpo di Acque e Strade. Questo atteggiamento non può non ferire gli Italiani, orgogliosi della loro tradizione idraulica e del suo primato storico su quella francese. La reazione piú dura all'invadenza francese viene dagli scienziati, come Antonio Tadini e Vincenzo Brunacci (pur rivali!), che sin dall'inizio hanno aderito convintamente alla rivoluzione francese e sono stati esuli in Francia nel 1799.

Prony è la loro bestia nera, perché segue sempre Napoleone quando viene in Italia, per consigliarlo negli affari italiani. Si deve osservare che, nell'idraulica fluviale, praticata con criteri naturalistici, la scuola idraulica italiana resta la piú avanzata, come si riconoscerà nella seconda metà del secolo, dopo i disastri provocati dalle sconsiderate rettifiche dei fiumi in tutta Europa. Si veda il duro giudizio su Prony del bergamasco Antonio Tadini, nella lettera in data 22 aprile 1814 al ministro dell'interno: «Io non niego a Prony la cognizione delle moderne matematiche, ma in quella parte che riguarda il grande movimento delle acque e de' fiumi è futile del tutto, com'è futile e nullo nella cognizione della Fisica de' fiumi medesimi».

In sintesi, le critiche formulate da Prony possono essere cosí riassunte: 1. Irregolarità delle pendenze e lunghezze delle varie tratte del canale, divise dai sostegni, da rendere omogenee. 2. Salti dei sostegni (in media 4 m) troppo alti, da ridurre alla metà o a un terzo. 3. Metodi per riempire e vuotare le conche, da sostituire con quelli francesi. 4. Dimensionamento del canale, da effettuare con la formula del moto uniforme, proposta recentemente dallo stesso Prony (1804). 5. Entità esorbitante della portata derivata (6 m3/s), con la proposta di escludere l'uso irriguo.

La risposta degli Italiani a Prony viene espressa in data 20 giugno 1806 ed è dura nella forma e nella sostanza, come si deduce dalla ricostruzione, che ne fa Giuseppe Bruschetti:

> Si è stabilito che la detta disuguaglianza (di lunghezze e di pendenze), lungi dall'essere un difetto, che ordinariamente porti seco inconvenienti, il prescriverla nei casi consimili al Canale di Pavia sia invece per lo piú il capo d'opera dell'arte idrometrica [...] Per riguardo alla situazione dei sostegni, si aggiunse inoltre che i salti assegnati, lungi dall'essere eccedenti, erano anzi assai moderati, in confronto di quelli che si conoscevano e che sembravano a taluni sforzi pericolosi dell'arte, perché da essi non si avverte a quanto possa arrivare l'arte medesima; si dichiarava di piú che queste ardite fabbriche non fanno sorpresa in Italia, ove se ne incontrano molte felicemente eseguite ed usate ed ove si ha notizia di quelle dell'antico Canale di Paderno, le quali, come si aggiungeva, ‹onorano il genio del celebre architetto e pittore milanese Giuseppe Meda›. Per quanto riguarda la portata derivata: Avendosi acqua per alimentare ambedue i canali (navigli Grande e di Pavia), a vantaggio del commercio e dello Stato, non poteva cadere in mente umana alcun dubbio sopra la possibilità e

la utilità del nuovo canale di Pavia, che si trattava di costruire.

Il braccio di ferro fra le due scuole idrauliche, italiana e francese, si risolve con la vittoria degli Italiani, ossia l'approvazione del progetto Brunacci, senza alcuna modifica, intervenuta nel giugno 1807, da parte del Viceré Eugenio, che vuol troncare la pericolosa disputa fra Milano e Parigi.



Naviglio pavese. *Doppia Conca del Poligono. Veduta da valle* (da Ministero dei Lavori Pubblici, *Prima esposizione nazionale di storia della scienza*, Firenze, 1929).

Lo scontro con gli Austriaci.

Il canale non è ancora finito, quando nel 1814 ritornano gli Austriaci, che trattano gli Italiani con freddezza, per far pagare loro l'adesione al regno d'Italia napoleonico. Il progetto dell'ultimo tronco del canale viene trasmesso a Vienna, per essere sottoposto all'esame dell'Aulica Commissione Centrale d'Organizzazione, la quale chiede chiarimenti (21 marzo 1815). Questi non bastano, perché l'Aulico Consiglio delle Pubbliche Costruzioni, con relazione 20 giugno 1815, avanza una serie di critiche tecniche, simili a quelle espresse nel 1806 dai Francesi, alle quali aggiunge una nuova contestazione: gli Italiani spendono troppo, perché concepiscono le opere pubbliche con criteri di magnifiicenza, come se fossero dei monumenti. Scrive Bruschetti:

> Sull'appoggio poi delle massime generalmente sparse, e dei principi piú universalmente seguiti fuori d'Italia per la costruzione dei canali navigabili, posteriori di epoca ai primi modelli italiani, nella stessa relazione si emetteva una poco favorevole opinione intorno ad alcuni punti del particolare sistema di costruzione del Canale di Pavia, come che desso fosse non abbastanza giustificato sotto tutti i rapporti. I principali rilievi fatti in quest'occasione versavano sulla linea del nuovo canale, sulla disuguaglianza e varietà delle dimensioni de' suoi tronchi e sostegni intermedi, che sono lunghezze, pendenze, salti e simili. Si estendevano inoltre le stesse osservazioni sulla rilevanza di salto e sulla particolare forma dei sostegni. Ma piú specialmente abbracciando la parte architettonica, sí di queste che di tutte le altre fabbriche del canale, e trattando anche delle spese di costruzione dell'opera intera, si giudicava troppo magnificente questa, e si dicevano eccessive le spese [...] ‹perché generalmente superiori di molto a quelle consunte in Inghilterra dai privati speculatori, nella costruzione dei canali navigabili›.

A queste critiche, la Direzione generale italiana risponde con la relazione 18 settembre 1815, cosí riassunta da Bruschetti:

> In tale relazione, dopo aver esposte e dichiarate ad una ad una le principali massime, che presiedettero alla direzione di quest'opera, si è concluso: 1°, che le variazioni introdottevi in confronto del sistema ordinario de' canali navigabili sono giustificate abbastanza dalle condizioni particolari di questo canale, dalle circostanze del luogo e dalla esperienza; 2°, che il metodo di costruzione è conforme alla natura del paese ed alle costumanze già da secoli stabilite con buon successo in Italia e non tolte dal metodo francese od olandese; 3°, che sebbene la spesa riesca ragguardevole e superiore di quella di altri canali,

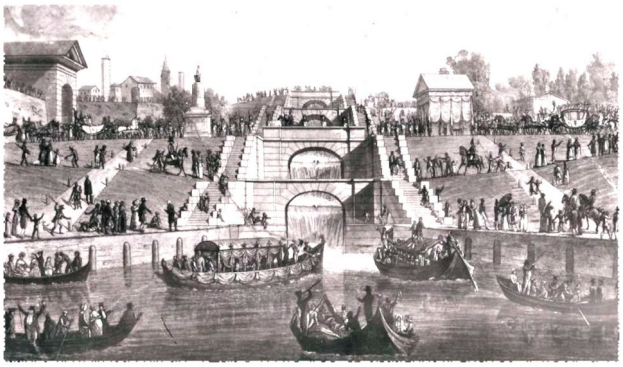
ciò non deve imputarsi al metodo di costruzione, ma specialmente alle combinazioni particolari del canale; 4°, che è difficile il pronunciare se il metodo italiano, a parità di circostanze, sia piú dispendioso dell'inglese, finché non sia dimostrato a qual segno convenga fermarsi nella spesa di originaria costruzione, aggravando quella della manutenzione.

Il duello con Vienna non è ancora finito, perché l'Aulico Consiglio delle Pubbliche Costruzioni non è soddisfatto e negli ultimi giorni del 1815 ribadisce la necessità di non deviare dai principi seguiti nella costruzione degli altri canali navigabili europei, con tronchi a fondo e pelo d'acqua orizzontali, delimitati da sostegni equidistanti, di salto piccolo e uniforme e con la struttura piú semplice ed economica:

> Inoltre, nel secondo di quei rapporti, si continuava a rappresentare che il Canale di Pavia fosse troppo magnificente nella sua costruzione, e che esso non potesse servire di modello ad altre opere consimili, da intraprendersi per il bene dello Stato senza erigere meri monumenti.

Ribadisce la Direzione Acque e Strade che l'eccezione italiana è giustificata dal carattere speciale dei Navigli, che nello stesso tempo sono grandi canali irrigui e servono a dar vita e movimento a un immenso numero di opifici sparsi nella provincia. Per quanto riguarda i sostegni:

> Il contrario sentimento di alcuni idraulici non distolse dal costruire dei sostegni di circa 5 metri di salto, ove le opportunità del luogo e le altre circostanze lo consigliavano [...]. L'esito felice che se ne ottenne confermò l'opinione già concepita a questo riguardo, che cioè la massima di non oltrepassare l'altezza di due o tre metri nella caduta de' sostegni sia piuttosto dedotta dalla mira di economizzare l'acqua anziché dal timore di mettere a pericolo la solidità dell'opera e di rendere troppo faticosa la manovra pel passaggio delle barche.



Inaugurazione del Naviglio di Pavia, il 16 agosto 1819. La figura illustra la scala d'acqua, con le conche accollate allo sbocco nel Ticino (da Cesare Cantú, *Storia degli Italiani*, 1857).

Infine viene rigettata l'accusa di spreco per la bellezza delle opere pubbliche, perché la bellezza è un diritto da assicurare a tutti i cittadini:

> Di piú si credeva lodevole, anziché da riprovarsi, l'uso degli italiani di non trascurare mai il pubblico decoro ed una certa avvenenza o venustà nelle opere pubbliche del genere dei canali e delle strade, perché il bello non si può riservare dai popoli inciviliti ai meri monumenti, che non cadono ordinariamente sotto ai sensi della moltitudine.

A questo punto Vienna, dopo aver mortificato gli Italiani, accetta la soluzione piú logica, ossia che il Canale sia ultimato con i medesimi criteri adottati nella tratta già eseguita.

La vicenda evidenzia che il modello dei navigli è un capolavoro italiano in via d'estinzione. Nella percezione europea si è ormai consumata la perdita del primato storico italiano in questo settore, risalente al XII secolo, con il vertice tecnico raggiunto agli inizi del XV secolo, quando a Milano viene inventata la moderna conca di navigazione a porte mobili, senza che il progresso tecnico mortifichi la bellezza. È vero che i canali navigabili europei hanno un debito storico verso l'Italia, ma ormai



Dipinto di Francesco Trecourt (1859, Musei Civici di Pavia), raffigurante la *Contessa Clementina* nel Porto di Pavia. Questo storico battello a vapore, appartenente alla ditta Perelli e Paradisi, rimane in servizio sulla linea Pavia-Venezia dal 1844 al 1859. Esso non può risalire da Pavia a Milano, perché il Naviglio pavese è troppo piccolo.

tutti parlano dei metodi francese, olandese ed inglese, perché queste varianti sono piú vicine allo spirito dei tempi, ossia alla specializzazione delle funzioni, che favorisce l'adattamento a natanti di dimensioni crescenti. All'inizio del secolo, gli Italiani sembrano non vedere la rivoluzione tecnologica in corso, con la sua logica inesorabile.

Lo riconosce nella seconda metà dell'Ottocento Elia Lombardini, il decano degli idraulici italiani, il quale, dopo aver constatato che il Naviglio Pavese non ha le dimensioni adatte a far risalire fino a Milano i nuovi piroscafi del Po, scrive (in *Guida allo Studio dell'idrologia fluviale e dell'idraulica pratica*, 1870):

> Dalle cose precedentemente esposte, chiaro appare che la Lombardia è il paese ove si escavarono i primi canali di navigazione, e si perfezionarono colla maravigliosa invenzione delle conche. Ma appare eziandio come i suoi tecnici, nella costruzione dell'ultimo canale, sieno andati errati nell'assumere per modello gli antichi, mentre il nuovo doveva regolarsi con principj del tutto diversi, in relazione alle particolari esigenze commerciali.

Intrecciato al precedente, c'è un altro aspetto importante, ed è la bellezza dei canali, rivendicata con orgoglio dagli Italiani con parole (*il diritto di tutti i cittadini alla bellezza*), che potrebbero ancor oggi adattarsi a un programma politico: fra tanti diritti, perché non anche questo? Ne parla il toscano Alessandro Chiappelli, che scrive in «Socialismo e arte» (*Nuova antologia*, 1895):

> Questa fame e sete di giustizia umana, questa fede dove tutti naturalmente per vie diverse c'incontriamo, che l'esperienza e la scienza della natura, per eccelsa cosa che sia, non basta al pensiero, e le libertà politiche, se sono molto, non son tutto, né appagano i bisogni piú indelebili dell'anima umana, può accomunare variamente oggi le forze vive di tutti i popoli nella vita religiosa e in quella dell'arte.

Il modello difeso nel Naviglio pavese è quello dell'intera civiltà italiana, sviluppata all'insegna della bellezza, contro cui opera lo spirito della rivoluzione tecnologica. E, a ben vedere, il naviglio italiano con funzioni promiscue non solo s'inserisce con armonia nel territorio, ma lo risparmia da un eccesso d'infrastrutture: è in sé stesso un modello di equilibrio e bellezza, concepito per uno splendido paesaggio agricolo destinato a scomparire, per essere sostituito dagli orridi paesaggi urbani e industriali della nuova Europa, all'insegna del carbone e dell'acciaio, dove non c'è spazio per la bellezza, ma solo per l'economia e l'efficienza. Sorge dunque una domanda: gli Italiani non hanno visto, o non hanno voluto vedere gli sviluppi della rivoluzione in corso, in quanto contrastanti con la loro radicata e raffinata cultura?

Nel XIX secolo, la bellezza abbandona le architetture tecniche, perché la cultura del secolo ormai la rifiuta. Scrive il giovane hegeliano Nicola Marselli (*Intorno alla Storia dell'architettura*, 1855):

> Allorquando dicesi che le forme dell'architettura, nella loro successione storica, si adoperano sempre meglio a produrre il trionfo dello spirito, non si vuol mica intendere ch'elle sien sempre piú ricche

> di bellezza [...]. L'utile e non la bellezza è ormai il suo scopo.

Tuttavia non mancano le eccezioni, quando il principe (ossia lo Stato) pretende (e paga) la bellezza dell'opera, per ragioni di prestigio. È il caso del canale Cavour, costruito subito dopo l'unità d'Italia. Sorprendente è il fatto che gli studi d'ingegneria preposti (anche in tal caso milanesi!) siano stati in grado di soddisfare prontamente la richiesta del principe.

Un riconoscimento inaspettato.

Va detto infiine che nell'Ottocento il modello italiano della bellezza fruibile per tutti, pur essendo respinto dalla nuova cultura dominante, continua ad afffascinare i visitatori stranieri, compresi quelli che vengono dalla patria della rivoluzione industriale (ma anche di John Ruskin e William Morris!). È il caso dello scozzese capitano Richard Baird Smith, ingegnere del Genio inviato in Italia nel 1851 dalla Compagnia delle Indie, per studiare i canali irrigui italiani. Al ritorno dalla missione, scrive il trattato *Italian Irrigation* (1852). Conquistato dalla bellezza del Naviglio di Pavia, vorrebbe farne un modello per i nuovi canali irrigui, da costruire nel subcontinente indiano:

> Nothing could surpass the style, in which the works of the canal of Pavia are finished. There is in it, perhaps, an extravagance, a kind of luxury, which at once arrests the attention of the observer. The beautiful work of cut stone, the continuous lines of masonry revetment, the profusion of works of art admirably executed, and the rows of carefully tended trees which line the banks, make it on the whole the most perfect work of the class to be seen in the north of Italy. I examined the whole of the works with care, and found some of them suggestive of improvements, which may, I think, be introduced with effect into our Indian system.

Passano i secoli e la bellezza rimane sempre la migliore arma di seduzione degli Italiani nei confronti del mondo.

Poscritto.

La storia del Naviglio pavese si presta a considerazioni di piú ampia portata sulla cultura e sui sentimenti dominanti nella classe dirigente del Regno d'Italia napoleonico, a cui accenniamo brevemente, con l'auspicio di un approfondimento. Fatalmente gli storici italiani, avendo una cultura umanistica, hanno trascurato gli ingegneri e gli scienziati, come i personaggi di cui abbiamo parlato, portatori di un antico primato storico italiano nelle opere idrauliche, tutt'altro che millantato e teorico (discende dai canali navigabili ed irrigui del Medioevo!), anche se messo in crisi dalla rivoluzione industriale.

Negli stessi anni, a Milano opera l'intellettuale meridionale Vincenzo Cuoco, il quale, nel romanzo *Platone in Italia* (1804–1806) e in articoli pubblicati sul *Giornale italiano* («L'Agricoltura italiana nel quinto secolo di Roma», 1805), celebra un antichissimo primato italico nelle scienze, nelle arti e nella legislazione, ispirato dal pitagorismo.

Secondo Giulio Bollati («L'Italiano», in *Storia d'Italia*, Vol. I, Einaudi, 1972) questi scritti del Cuoco rivelano, nella cultura italiana dell'epoca, il rifiuto della modernità, la resistenza all'industrializzazione, il rifugio nel mito della superiore civiltà contadina, che sarà poi a lungo coltivato dalle classi dirigenti del Risorgimento e del regno d'Italia. Cuoco sarebbe l'inventore di un'Italia

> che trae salute e vigore dalle radici profonde della sua antica civiltà contadina, un'Italia antiintellettualista, sdegnosa dei decadenti raffinamenti culturali dell'età moderna, fiera d'una sua nobiltà autoctona, d'un suo primigenio costume morale.

Questa interpretazione è condivisa da altri studiosi fino all'attualità: si veda Fabrizio Ron-



Il Naviglio pavese di fronte alla stazione del Barchetto a Milano. Disegno di Arturo Ferrari (fine XIX secolo).

dolino: *L'Italia non esiste*, 2025. Secondo Antonino de' Francesco (*Risorgimento e carattere nazionale*, 2009), Cuoco intendeva soltanto rintuzzare l'arroganza gallica, che rivendicando in quegli anni un presunto primato civile del lontano passato celtico, tentava cosí di legittimare il predominio francese in Europa. Su questa complessa questione storica, si veda anche l'articolo «Gioberti e i Georgofili» (*Il Covile* № 748/XVIII del 5 aprile 2026).

Sembra evidente che, nello storico conflitto con francesi e austriaci sul Naviglio pavese, i protagonisti italiani non rifiutano la scienza e la tecnica (si veda in particolare l'orgoglio per gli alti sostegni dei canali italiani!), ma piuttosto rivendicano un diverso modello di sviluppo, in cui non siano rinnegate la bellezza e l'armonia. Si noti anche che nel Settecento Milano è stata una delle capitali dell'illuminismo italiano, con il circolo del Caffè e che ai vertici del Servizio Acque e Strade del Regno d'Italia, protagonista del confronto con Parigi e Vienna, non si trovano vecchi architetti d'acque, ma scienziati moderni (il toscano Vincenzo Brunacci, il lombardo Antonio Tadini, il veneto Simone Stratico), aggiornati sui piú recenti sviluppi della tecnica, apprezzati nel mondo scientifico europeo, eppure tenaci nella difesa della tradizione italiana.

Qui emerge un'Italia diversa da quella dipinta nei saggi sopra richiamati. Il fatto poi che tale modello sia perdente nel confronto con la rivoluzione industriale non significa che sia ‹superato› nei suoi valori: ancor oggi infatti parla al nostro cuore e alla nostra mente. Per capirlo bisognerebbe però sviluppare un minimo di spirito critico nei confronti della modernità, che sembra mancare agli autori citati, gonfi di risentimento per il ritardo italiano nella gara al primato delle «magnifiche sorti e progressive», come scriveva Leopardi (*La ginestra*, 1836).