

Da Parigi a Belgrado per l'Italia.

(A proposito del traforo del Sempione).

Nota del dott. CARLO LOISEAU

(con una carta fuori testo).

L'ufficio del Sempione, se lo si saprà bene interpretare, se soprattutto la Francia raccorderà la sua rete a quel passaggio per mezzo di una strada perfetta attraverso il Giura, non si limiterà a rendere più facili e più economiche le relazioni franco-svizzero-italiane.

Il nuovo *tunnel*, infatti, si incasterà fra le linee che dall'Italia si dirigono verso l'Oriente europeo e quelle che, dal piede delle Alpi, tendono, attraverso la Svizzera, verso la Francia e l'Inghilterra. Può essere interessante fin d'ora di esaminare se la sua apertura al traffico non sia tale da dar luogo ad un nuovo piano di comunicazioni tra l'Oriente e l'Occidente per l'Italia.

All'ora presente, Parigi da un lato, e dall'altro Belgrado (che distribuisce la circolazione a tutta la Penisola balcanica), possono essere considerati come i poli del sistema ferroviario trans-europeo dall'Occidente all'Oriente. Si sa che questi centri son legati tra loro da grandi servizi internazionali, *tutti tributari della valle del Danubio*. Per non citare che l'itinerario tipo, l'*Orient-Express*, questo si stabilisce come segue:

Parigi-Strasburgo	km. 503
Strasburgo-Karlsruhe	» 98
Karlsruhe-Stoccarda	» 93
Stoccarda-Ulma	» 94
Ulma-Monaco	» 147
Monaco-Linz	» 279
Linz-Vienna	» 189
Vienna-Circonvallazione	» 13
Vienna-Marchegg	» 50
Marchegg-Budapest	» 232
Budapest-M. Teresiopoli	» 175
M. Teresiopoli-Indjija	» 135
Indjija-Belgrado	» 49

Distanza totale km. 2057

Questa assegnazione *esclusiva* della valle del Danubio alle comunicazioni rapide tra l'Occidente e l'Oriente è l'effetto d'una legge di natura? Sì, nel senso che quella valle offre il *cammino naturale*, se non il più corto, almeno il più comodo per le relazioni di questo ordine. No, se si considera che la natura stessa, soprattutto ai giorni nostri, è suscettibile d'essere assoggettata ai bisogni nuovi della circolazione e dello scambio. Grazie al progresso dell'industria della perforazione, colà dove la natura aveva creato una montagna, l'uomo spesso apre un passaggio, e ne può risultare - il Sempione sta per fornircene una nuova prova - una ripartizione delle correnti del transito, sino allora canalizzate attraverso ad una sola parte dell'Europa.

*
**

Basta un semplice sguardo alla carta per convincersi che l'Italia è altrettanto bene situata quanto la Germania e l'Austria, perchè la sua rete partecipi alla circolazione e agli scambi fra l'Oriente e l'Occidente, specialmente nella direzione Parigi-Belgrado. E se si cerca la vera ragione per la quale essa è lasciata da parte dai grandi itinerari stabiliti tra questi due punti, si scoprirà facilmente che questa ragione ha risieduto sinora nella difficoltà di traversare rapidamente ed economicamente il massiccio delle Alpi.

È vero che si è arrivati, aprendo delle linee più o meno sinuose, con pendenze più o meno sensibili, attraverso il Cenisio e il Gottardo, a riunire utilmente l'Italia alla Francia, alla Svizzera, all'Inghilterra. Ma queste linee, per le condizioni tecniche nelle quali si deve effettuare la traversata del Cenisio e del Gottardo, non sono guari adatte a far concorrenza, nella direzione dell'Oriente, a quelle che percorrono, senza ostacoli orografici, le pianure della Germania e del Danubio. La stessa conservazione del privilegio di trasportare la valigia delle Indie alla rete franco-italiana non è stata dovuta sin qua (lo notiamo di passaggio) ad altro che alla difficoltà di assicurare un servizio sicuro e regolare, fra Nish e Salonico, ad un itinerario che costituirebbe il prolungamento dell'*Ostenda-Vienna-Express* fino a quest'ultimo punto. E, insomma, si è bene obbligati a dire che se i grandi trafori delle Alpi utilizzati sino a quest'oggi, assicurano abbastanza le comunicazioni *inter-occidentali*, essi non hanno avuto finora quasi punto influenza sulle condizioni del traffico *trans-europeo*. Per quanto riguarda le esigenze sempre crescenti della circolazione moderna, l'ostacolo orografico delle Alpi non era, può dirsi, che vinto a metà.

Col Sempione - ed ecco un progresso pagato assai caro, perchè se ne debbano trarre tutte le conseguenze - questo ostacolo sta per essere vinto interamente. Perchè questo nuovo passaggio, da lungo tempo intraveduto dal genio napoleonico, oltrechè accorciare *geograficamente* le distanze attuali fra Milano e Parigi (1), è stato praticato *tecnicamente* in condizioni che lo affrancano dai difetti propri delle linee di montagna, o quanto meno delle linee alpestri. La sua altitudine massima non oltrepassa i 705 metri; i suoi accessi sono eccellenti; il suo campo d'influenza è nettamente determinato dall'orientamento delle vallate del Po e dell'alto Rodano che mette in contatto. Sotto il doppio punto di vista della rapidità dei trasporti, dell'economia e della regolarità dell'esercizio, gli itinerari che utilizzeranno il Sempione non risentiranno quasi più della esistenza della formidabile catena delle Alpi, di quanto ne risentirebbero se si sviluppassero in modo continuo attraverso pianure.

L'unico difetto del Sempione, come nodo d'un sistema di comunicazione *inter-europea*, è quello di rendere necessario, dal lato della Francia, per esser messo pienamente in valore, una modificazione radicale delle condizioni della traversata del Giura. Per quanto paradossale possa parere il punto, durante i primi anni di esercizio - e fino a che la Francia abbia preso la risoluzione energica di traforare la Faucille, fra Lons-le-Saunier e Ginevra - le vicissitudini dell'esercizio tra Parigi e Milano (rallentamenti, aumento di spese di trazione, ritardi dovuti alle intemperie, ecc.), si produrranno molto meno al passaggio delle Alpi che a quello della modesta catena del Giura.

La linea, infatti, tra Pontarlier e Vallorbes raggiunge i 1014 m. a cielo aperto; essa si eleva a questo punto per lunghe rampe dal 20 per 1000 e più sui due versanti; essa attraversa degli altipiani, dove i venti d'inverno spingono ed accumulano la neve entro le trincee. Essa è sprovvista, in una parola, di tutte le qualità, di tutte le garanzie sensibili al pubblico come all'esercizio, che gli ingegneri, con l'aiuto della natura, hanno invece assicurate allo stesso passaggio del Sempione. Sebbene quest'inverno sia stato poco nevoso, si è preso nota a Losanna dei giorni molto rari nei quali l'espresso di Parigi arrivava con meno di un'ora di ritardo. Per poco che la neve sia abbon-

(1) Parigi-Milano, *Via Moncenisio*, km. 944 - *Via Gottardo*, km. 901 - *Via Pontarlier-Sempione*, km. 847.

dante, i ritardi raggiungono le 4 e le 5 ore. È anche accaduto - specialmente nella notte dal 31 dicembre 1904 al 1° gennaio 1905 - che dei treni fossero completamente bloccati.

Probabilmente in Italia, dove le vie d'accesso all'imbocco sud del Sempione sono state rapidamente concepite ed eseguite, non si è fatto abbastanza attenzione al fatto che la lentezza con la quale si svolgeva la questione parallela in Francia ed in Svizzera era tale da compromettere, per un certo numero d'anni, i risultati dell'esercizio della nuova arteria Parigi-Milano. Non bisogna tuttavia dissimularsi che, dal punto di vista della rapidità e della regolarità dei servizi, le diverse sezioni che costituiscono la linea internazionale sono solidali. Non bisogna dissimularsi di più che, per esercitare una funzione nell'economia della circolazione *trans-europea*, funzione alla quale il Sempione ci sembra adatto *per se stesso*, vi è un imperioso bisogno di un'ausiliaria nella costruzione, traverso il Giura: di una linea che partecipi alle sue stesse qualità.

Questa linea è designata da molto tempo, ed ha fatto oggetto, il 4 novembre ultimo, di una convenzione tra il Ministero francese dei lavori pubblici e la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée. Essa partirebbe da Lons-le-Saunier per sboccare a Ginevra, traversando, sotto il colle della Faucille, la catena del Giura, senza sorpassare in alcun punto l'altitudine massima di 530 m. e senza che alcuna delle sue pendenze si elevi al disopra del 10 per 1000. Gli *Express* potrebbero dunque percorrerla, in qualunque stagione, ad una velocità eguale o anche superiore agli 80 km., e le sue spese di esercizio sarebbero assimilabili a quelle d'una linea di pianura. È probabile che, non ostante i sacrifici che la sua costruzione esigerebbe, il Parlamento francese si mostri proclive ad adottarla. Disgraziatamente, per ragioni piccole, ristrette, e d'altra parte abbastanza oscure, di politica intercantonale, il Consiglio federale svizzero non sembra sinora disposto a favorirne l'esecuzione.

Senza estenderci sulle cause di questa ostruzione, speriamo passeggera, supponiamo costruita la linea da Lons-le-Saunier a Ginevra; consideriamola come una delle maglie della catena di comunicazioni trasversali da distendersi fra l'Inghilterra e la Francia sino all'Oriente, attraverso l'Italia; paragoniamo finalmente un *itinerario-tipo* da Parigi a Belgrado, via Faucille-Sempione, con l'itinerario usuale che segue l'*Orient-Express*.

Questo nuovo itinerario sarebbe determinato come segue:

a) Parigi-Ginevra (per Digione e la Faucille)	490
b) Ginevra-Briga (per Losanna)	206
c) Briga-Arona-Milano (per il Sempione)	165
d) Milano-Mestre (Venezia)	256
e) Mestre-Cervignano	102
f) Cervignano-Nabresina (Trieste)	33
g) Nabresina-Steinbrück (per Lubiana)	193
h) Steinbrück-Zagabria	76
i) Zagabria-Brod	204
j) Brod-Vincovci	66
k) Vinkovci-Indjija (per Mitrovitza)	116
l) Indjija-Belgrado	49

Km. 1956

Eccoci, d'altra parte, a giustificare, per ciascuna delle sezioni considerate sopra, come esse si prestino all'organizzazione di servizi rapidi internazionali.

a) *Da Parigi a Ginevra per la Faucille.* Linea prevista per il traffico internazionale intensivo. Doppio binario. Pendenze massime 10 per 1000. Esercizio confidato alla Compagnia P. L. M.

b) *Da Ginevra a Briga per Losanna.* Linea eccellente. Doppio binario già in opera o in costruzione. Nuovamente sistemata dalle ferrovie federali in vista del traffico del Sempione.

c) *Da Briga a Milano per il Sempione.* Altezza massima 705 m., sul punto culminante. Breve sezione con pendenze del 25 per 1000 nella discesa in Italia. Adattamento della trazione elettrica da Briga a Iselle. Doppio binario tranne sotto il tunnel.

d) *Da Milano a Mestre (Venezia).* Doppio binario; grande linea.

e) *Da Mestre a Cervignano.* Linea adattata da qualche anno ai servizi diretti Venezia-Trieste, che permette di evitare il giro per Cormons.

f) *Da Cervignano a Nabresina (Trieste),* stessa osservazione. A Cervignano comincia l'esercizio della Südbahn (1).

(1) Più esattamente, comincia a Cervignano la rete delle ferrovie dello Stato austriaco, sino a Monfalcone, ove termina quella della Südbahn. Ma siccome non si tratta che d'un tronco di 17 km., si può ammettere che le due Compagnie giungerebbero facilmente ad intendersi affinchè l'esercizio della breve sezione Cervignano-Monfalcone, almeno per i treni *express*, fosse confidato alla Südbahn. Parimenti, la Società Veneta, che possiede il tronco Portogruaro-Cervignano, si intenderebbe, secondo ogni verosimiglianza, con le ferrovie dello Stato italiano.

g) *da Nabresina a Steinbrück*. È la sola sezione dell'itinerario considerato che comporti delle pendenze abbastanza sensibili, attraverso il Carso e la Carniola. Tuttavia conviene attenuare queste osservazioni, constatando che essa appartiene alla grande linea Vienna-Trieste, che essa è a doppio binario ed esercitata intensivamente tanto per i viaggiatori quanto per le merci, e che gli *express* la percorrono facilmente a velocità media di 50 km. all'ora, fermate comprese, suscettibile senza alcun dubbio di accelerazione;

h) *da Steinbrück a Zagabria*. Linea di pianura. Si presta al passaggio dei treni *express*;

i) *da Zagabria a Brod*. Linea di pianura percorsa da *express*;

j) *da Brod a Vinkovci*. Stessa osservazione;

k) *da Vinkovci a Indjija*. Stessa osservazione;

l) *da Indjija a Belgrado*. Sezione della grande linea Budapest-Belgrado.

Riguardo il percorso complessivo da Zagabria ad Indjija per Brod e Vinkovci, non abbiano verificato se la linea sia a doppio binario. Ma abbiamo potuto accertare, dalla più recente edizione dell'*Oesterreichisches Kursbuch* (ottobre 1905), che gli *express* attualmente in servizio da Zagabria a Belgrado hanno una velocità uguale, se non superiore, a quella dei treni più rapidi che circolano sulle grandi linee Budapest-Fiume e Budapest-Belgrado (naturalmente eccettuato l'*Orient-express*). In ogni caso, il diretto che parte da Belgrado alle 5,41 del mattino, per arrivare a Zagabria alle 2.13 della sera, compie questo tragitto in 8 ore e 32 minuti. Se si deduce una mezz'ora di fermata a Semlino, per visite e formalità doganali, la sua velocità media risulta di 55 km. all'ora, fermate comprese. In ciò sta la prova che questa linea è perfettamente adatta alla circolazione rapida. Quand'anche fosse a binario unico, osserveremmo che è il caso della linea Ancona-Brindisi, assegnata pertanto al servizio della valigia delle Indie, e che per conseguenza non vi sarebbe là alcun ostacolo per il progetto preconizzato.

Per conseguenza, esaminando bene le condizioni d'impianto dell'itinerario considerato, *più corto per 100 km.* dell'itinerario attuale dell'*Orient-express*, si vede che esse si riducono ad una intesa fra Compagnie, per tutta la parte compresa fra il piede della catena del Giura e Belgrado, e che esse non esigono, *tranne il traforo di questa catena sotto la Faucille*, alcuna costruzione di linea nuova, per conseguenza alcuna sensibile spesa.

Noi diciamo bene: *il traforo del Giura*, perchè soltanto questa iniziativa potrebbe mettere l'arteria Parigi-Sempione-Belgrado in condizioni tecniche equivalenti a quelle dell'arteria da Parigi a Vienna verso lo stesso punto; perchè essa soltanto livellerebbe l'ostacolo orografico del Giura, in modo da rendere le rampe insensibili e da preservare l'esercizio da ogni rischio di intemperie; perchè essa sola finalmente assicurerebbe ai treni un passaggio abbastanza rapido e abbastanza regolare in qualunque stagione, perchè non fosse chimerico di tentare distrarre verso le lunghe vallate longitudinali del Po e della Sava una parte del traffico che si serve oggi quasi esclusivamente della Valle del Danubio.

*
**

In sostanza, una volta riconosciuta la necessità del traforo della Faucille, si tratta non di organizzare un nuovo regime di circolazione fra l'Oriente e l'Occidente per l'Italia, ma di *sistemare* quello che già esiste. Questa considerazione che sostanzialmente riduce a un *minimum* lo sforzo da fare, ha colpito, in diversi paesi, gli uomini proclivi per gusto o per professione verso la ricerca del progresso economico.

Enunciata per la prima volta in Francia l'idea di sistemare il regime della circolazione attraverso l'Europa meridionale, essa è stata bene accolta dall'alta stampa inglese. Il *Times*, nel suo numero del 26 dicembre 1905, diceva specialmente:

« La Valle del Danubio è sempre stata considerata come la strada più diretta e più facile per raggiungere la penisola balcanica ed è stata seguita dall'*Orient-express* e dagli altri grandi servizi internazionali da Ulma a Belgrado. Ma il sig. Loiseau fa notare che il compimento del *tunnel* del Sempione e il traforo della Faucille nel Giura fra Lons-le-Saunier e Ginevra, offrirebbero una via più corta e assai più vantaggiosa verso Belgrado per Milano e Venezia. Egli dimostra che questa via non sarebbe affatto inferiore a quella dell'*Orient-express*, sia dal punto di vista tecnico, sia da quello dello sviluppo dei centri commerciali che servirebbe. La via progettata, dopo essere passata lungo la costa da Venezia a Trieste ed avere attraversato la regione del Carso e la Carniola, passerebbe senza difficoltà da Steinbrück, verso Belgrado, per Zagabria, Sissex, Brod e Mitrovitz ». »

« La nuova via sarebbe circa 100 km. più corta di quella seguita dall'*Orient-express* attraverso la Germania e la Valle del Danubio. Il fatto che questo progetto permetterebbe alla Francia, all'Inghilterra e all'Italia di comunicare direttamente con l'Oriente, ne rialzerà il prestigio in quei Paesi, riaffermando la benefica solidarietà che li unisce ».

Dal canto suo la Camera di commercio di Zagabria, una delle più importanti della monarchia Austro-Ungarica, sull'iniziativa del sig. Milano Kresitch, si è messa alla testa di un movimento di propaganda e di volgarizzazione in favore di questo progetto. Essa l'ha specialmente fatto conoscere alle Camere di commercio delle grandi città poste sull'itinerario da istituire: Parigi, Digione, Ginevra, Milano, Venezia, Trieste e Lubiana, delle quali la più parte le hanno già fatto pervenire la loro adesione.

La stampa croata e dalmata, comprendendo l'importanza di questa iniziativa per gli interessi dei quali essa è l'organo, non ha mancato di appoggiarla caldamente.

Si potrebbe credere che il progetto in questione non abbia suscitato che diffidenze a Vienna e a Budapest, diffidenze giustificate, d'altra parte, sino ad un certo limite, come spiegheremo tra poco. Però è assai notevole che nelle due capitali della monarchia Austro-Ungarica già siansi sollevate delle voci contro queste prevenzioni, per manifestare che esse non dovevano far abortire una concezione legittimata dai bisogni nuovi di circolazione degli scambi, e che, del resto, anche in Austria-Ungheria molti interessi avrebbero il loro tornaconto nella realizzazione di quella.

Dal 10 novembre 1905, per mezzo del suo corrispondente parigino, Raoul Chélar, il giornale *Budapest Hirlap* diceva:

« Il Governo francese ha testè firmato con la Compagnia delle strade ferrate Paris-Lyon-Méditerranée una convenzione per il traforo della Faucille per congiungere la linea Parigi-Marsiglia col Sempione per Digione ».

« Questa nuova linea avrà una grande importanza per l'Ungheria e merita che il pubblico ungherese ne segua l'evoluzione in tutte le sue fasi... Anche quando il traffico dell'Oriente non passasse più per Vienna e Budapest, quest'ultima città non ci perderebbe molto, perchè vi sarebbe compensazione... *L'Ungheria sarebbe svincolata, per le sue comunicazioni con l'Occidente, dalla tutela germano-austriaca.* Essa avrebbe la sua linea diretta con l'Occidente ».

Anche a Vienna è stato riconosciuto che una specie di sdoppiamento dei servizi fin qui organizzati dall'Occidente all'Oriente per la sola valle del Danubio, poteva avere la sua ragion d'essere e la sua utilità generale. E il *Neues Wiener Tagblatt* del 21 gennaio ha posto la quistione sopra un terreno eccellente, dicendo:

« Si è molto parlato, in questi ultimi tempi, di una nuova via internazionale. Da principio, ci si è lasciato intravedere che Vienna sarebbe in avvenire privata del treno detto *Orient-Express*, perchè il nuovo *Express* d'Oriente passerebbe più a Sud, traversando l'alta Italia e la Croazia ».

« In seguito, questa notizia, che cagionava a Vienna una viva sorpresa, è stata smentita. Tuttavia vi è in ciò una parte di vero. Un buon regime di comunicazioni, fra la Francia sud-est per l'Italia, e il litorale austriaco e la Croazia, con le provincie balcaniche, è senza alcun dubbio di una *innegabile necessità*. Fin'adesso non si è fatto abbastanza attenzione a questo punto ».

« La linea attuale dell'*Orient-Express*, della quale l'esperienza ha pienamente provato la ragion d'essere, non dovrebbe essere soppressa. Essa corrisponde ad un bisogno incontestabile per le comunicazioni fra Parigi, Vienna e Budapest. Ma questo servizio non ha luogo che cinque giorni per settimana. Restano due giorni liberi, e converrebbe ricercare se non fosse utile di creare, parallelamente all'*Orient-Express*, un altro servizio di lusso, più meridionale, che mettesse in relazione l'Occidente europeo con la Penisola balcanica. Questa nuova linea passerebbe per la Svizzera, il Sempione, Milano, Venezia, Monfalcone, Trieste, Fiume, Zagabria e Belgrado.

« Questo nuovo tracciato costituirebbe una desiderabilissima messa in comunicazione dei nostri due porti di mare con l'Occidente come dei centri commerciali dell'Italia con quelli dei Balcani. »

Si vede che il progetto preconizzato è stato favorevolmente accolto anche in certi ambienti dove pareva dovesse incontrare una irriducibile opposizione. E d'altra parte è facile giustificare questo interesse coi numerosi servizi che il progetto è destinato a rendere.

*
* *

Di che si tratta insomma?

Di *profittare* dell'abbassamento della barriera orografica delle Alpi e della felice disposizione longitudinale delle valli del Po e della Sava,

per stabilire, in favore dei viaggiatori ed a vantaggio del commercio, delle relazioni rapide, comode, economiche attraverso la Francia, l'Italia, l'Austria-Ungheria meridionale e la Penisola balcanica.

La Francia troverebbe il vantaggio, almeno per la sua parte centrale, mal servita a questo riguardo, di comunicare più direttamente con tutta l'Europa meridionale. L'Italia diventerebbe zona intermedia per un transito che oggi le sfugge quasi interamente. D'altra parte, la grande piazza commerciale di Trieste, il porto di Fiume, le provincie dalmate, la Croazia ancora ignorata dai turisti e la Bosnia dove si cerca di attirarli, invece di restare isolate rispetto all'Occidente diventerebbero facilmente accessibili. Tracciato dapprima da un servizio di lusso - lo sdoppiamento del servizio dell'*Orient-Express*, per esempio, come lo proponeva l'altro giorno il *Neues Wiener Tagblatt* - la corrente dei viaggiatori marcherebbe a poco a poco la strada delle merci a vantaggio dell'attività degli scambi e degli introiti delle diverse Amministrazioni di strade ferrate scaglionate su questa lunga arteria: Paris-Lyon-Méditerranée, Ferrovie federali, Ferrovie dello Stato italiano, Società veneta, Südbahn.

Costantinopoli, la Bulgaria, la Serbia entrerebbero in contatto più immediato coi paesi latini, con l'Italia soprattutto, la quale, non ostante la vicinanza geografica, ne è distante in fatti. Belgrado diventerebbe un ammirevole centro distributore di circolazione europea. Già collegata con l'Europa centrale, questa capitale avrebbe la sua linea diretta, indipendente, su Trieste, Milano, Ginevra, Parigi. Col tempo non c'è da dubitare che il regime delle sue relazioni con Odessa non ne sarebbe avvantaggiato. Ed ecco anche la Russia meridionale entrare nella sfera delle comunicazioni organizzate attraverso il Sud dell'Europa.

Resta l'Ungheria, della quale si può domandarsi se i suoi interessi di qualunque ordine militino in favore dello *statu quo*, o la chiamino al contrario a prendere posto nel sistema che qui abbozziamo.

A prima vista sembra che Budapest, sua capitale, collocata oggi sopra l'unica corrente di circolazione stabilita fra l'Oriente e l'Occidente, sia interessata a che questa corrente non si sdoppi e specialmente a che i viaggiatori da Parigi a Belgrado o viceversa non abbiano a disposizione un itinerario che eviti la strada del Danubio; ma esaminando le cose da vicino, si vede che ciò non è che un lato assai piccolo della questione.

Essendo ben inteso che nessuno propone di sopprimere il servizio attuale dell'*Orient-express*, ma che si tratta semplicemente di

organizzare per il Sempione e l'Italia un servizio parallelo, consideriamo prima di tutto ciò che perderebbe e che guadagnerebbe la capitale dell'Ungheria col nuovo stato delle cose.

Questo nuovo stato non toccherebbe nè il commercio nè l'industria albergatrice di Budapest per quel che riguarda due categorie di viaggiatori: quelli che hanno per punto di destinazione la stessa Budapest, e quelli che al contrario si rendono direttamente dall'Occidente nella Penisola balcanica o viceversa. Perchè poco importa che i primi arrivino a Budapest per una strada o per un'altra; e quanto ai secondi, per ipotesi, essi non vi si fermano.

Restano due altre categorie: i viaggiatori che si rendono nell'Occidente dai Balcani o viceversa a tappe, fermandosi per la visita dei centri importanti; e quelli che si propongono semplicemente di viaggiare nell'interno dell'Impero Austro-ungarico.

Ammettiamo volentieri che un certo numero dei primi si lascerà distogliere dalla strada di Budapest per le attrattive di quella che loro permetterà di fermarsi a Milano, Venezia e Trieste, ma l'immensa maggioranza non compirà il viaggio di andata e ritorno per la stessa strada e porrà, per conseguenza, la capitale dell'Ungheria sul suo itinerario di andata o di ritorno. Quanto ai secondi, nello stato attuale del regime della circolazione internazionale, l'immensa maggioranza comincia il suo viaggio con un soggiorno a Vienna. E l'industria albergatrice a Budapest non si lagna senza ragione che l'interposizione di Vienna tra la capitale dell'Ungheria e l'Occidente riservi a questa una partecipazione ineguale nei benefici che trae seco il soggiorno di questa clientela. Supponete, al contrario, che il servizio di lusso Parigi-Italia-Belgrado stacchi a Steinbrück o a Zagabria (1) un vagone a destinazione di Budapest, questa città sarà *la prima* che si avvantaggerà, e forse più lungamente, del loro passaggio attraverso l'Austria-Ungheria.

Non sembra dunque che, fatte tutte le compensazioni, gli interessi *materiali* di Budapest sarebbero sensibilmente lesi dal nuovo

(1) Budapest (è appena necessario farlo notare) si trova sin d'ora in contatto diretto con l'itinerario che propugniamo, sia *via* Uj-Dombóvár-Gyékényes-Zagabria (grande linea di Fiume) sia *via* Kanizsa-Pragerhof-Steinbrück, già utilizzato per le comunicazioni con l'Italia. Niente è più facile e al tempo stesso più legittimo che mettere Budapest in relazioni dirette con Parigi per una di queste vie. La distanza, per la seconda, un poco più corta dell'altra, sarebbe di 1848 km. invece di 1700 per Vienna.

regime. Si tratterebbe egli di interessi di altro ordine? Ma qui noi non iscorgiamo al contrario che delle ragioni per gli uomini di Stato e l'Amministrazione delle Strade ferrate ungheresi per favorirne con ogni loro mezzo l'istituzione.

Centro di un grande paese che, coordinato con l'Austria, non aspira meno a sviluppare la sua autonomia economica ed anche politica, Budapest non può che trovare il suo conto nel diventare, come lo diceva molto a proposito il sig. Raoul Chêlard, *testa di una linea indipendente verso l'Occidente*. Questa linea, anche se fosse un po' più lunga di quella che passa per Vienna, non sarebbe per ciò meno il simbolo di questa emancipazione, e, *in fatto*, permetterebbe all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ungherese di meglio difendere i suoi interessi di fronte alle ferrovie dello Stato austriaco. Nella massa dell'opinione europea, alla quale gli Ungheresi attribuiscono una particolare importanza, il fatto che, per andare a Pest, *bisogna passare per Vienna*, è sovversivo dell'equilibrio e dell'*eguaglianza* che essi vorrebbero far ristabilire fra le due capitali. Lavorare a stabilire, fra l'Occidente e l'Ungheria, una corrente di circolazione emancipata dal passaggio obbligatorio per Vienna significa rinforzare nel dominio economico, lo sforzo degli uomini di Stato ungheresi per imprimere un carattere pratico al principio dualista.

L'« Occidente », rispetto a Budapest, non è soltanto Parigi, è prima di tutto la penisola italiana; è il centro del mezzogiorno della Francia; ed è anche la Spagna. La strada che passerà per il Sempione sarà la più corta fra la capitale dell'Ungheria e tutti i paesi situati all'ovest e al sud di questo passaggio. Ma non basta che essa sia marcata sulla carta, bisogna che un *itinerario tipo* la designi all'attenzione e agli interessi dei viaggiatori.

Portiamo anche i nostri sguardi al di là dell'Atlantico, perchè non vi è strada ferrata trans-europea che non faccia capo ad un piroscalo; e anche in materia di circolazione mondiale si comincia a ricercare la più corta distanza, la più corta traversata in ogni caso. Un esame sommario della carta mostra che i porti meglio situati per servire come intermediari fra l'Ungheria e le due Americhe sono i porti francesi dell'Atlantico, Saint-Nazaire, La Rochelle e Bordeaux. Da questi porti a quelli del nuovo mondo, la traversata è certamente più corta che da Amburgo. Se si riflette che Amburgo monopolizza i passaggi e il traffico fra l'America, la Germania e l'Austria del Nord, sarebbe conforme alle stesse indicazioni della natura ricercare un tra-

gitto più diretto dall'America alla bassa Austria e all'Ungheria. Budapest, insomma, è sotto la latitudine di Nantes, niente affatto sotto quella dei porti belgi, olandesi e tedeschi del mare del Nord.

Ora non sarà mai abbastanza detto che il Sempione e la Faucille sono eccellentemente orientati in vista di comunicazioni di quest'ordine. Qualsiasi grande servizio sud-europeo diretto verso Parigi, distaccerebbe a Ginevra o più esattamente a Lons-le-Saunier un servizio laterale, destinato ad accelerare le comunicazioni, oggi assai troppo lente, tra i piedi del Giura e l'Atlantico, per le grandi città e le ricche regioni della valle della Loira. Quest'opera di decentramento, desiderabile e già molto desiderata *dal solo punto di vista francese*, introdurrebbe un notevole progresso nel regime delle comunicazioni trans-europee ed anche trans-atlantiche. Ne avvantaggerebbe tutta la parte del nostro continente che, per il solo fatto della sua posizione geografica, non è necessariamente tributaria nè di Amburgo nè di Anversa e nemmeno dell'Havre.

L'Ungheria, finalmente, non istà tutta nella sua capitale. Regioni importanti che già le sono incorporate o che presto o tardi sono chiamate ad entrare per forza delle cose nella sua zona d'influenza, sono destinate in anticipazione ad entrare nel sistema di un'arteria sud-europea, una volta che questa arteria sia tracciata. Abbiamo già designato la Croazia, la Dalmazia, la Bosnia; potremmo dire, generalizzando, tutta la parte orientale del bacino dell'Adriatico. Le Compagnie di Navigazione che hanno sede a Trieste ed a Fiume non sono, meno dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato Ungherese interessate a che il turismo versi sempre di più in più viaggiatori in questa parte dell'Europa. E si potrebbe anche esaminare se l'attrazione del porto di Fiume non si farebbe maggiormente sentire nella penisola balcanica, mediante una più intensiva utilizzazione della linea Fiume-Zagabria-Brod-Belgrado, allorchè questa linea fosse completamente adattata al grande traffico. Questo progresso si imporrebbe da se stesso col passaggio di un secondo *Orient-express* attraverso la Croazia.

In totale, l'Ungheria non è minacciata in nessuno dei suoi interessi dal decentramento del regime che sinora ha conservato alla sola valle del Danubio il monopolio dei trasporti tra l'Occidente e l'Oriente. Al contrario, la sua posizione intermedia fra l'Europa centrale e i Balcani le permette di profittare di tutte le iniziative che affrancano un po' per volta la circolazione fra l'Atlantico e l'Adriatico dallo sbarramento delle Alpi, e delle quali la più considerevole finora, il traforo del Sempione, è stata or ora coronata di successo.

E non teniamo nemmeno conto, siccome suscettibili di una esecuzione ancora lontana, dei progetti di trasformazione del Po in via navigabile, progetti che si ispirano allo stesso pensiero e la cui realizzazione tende allo stesso scopo: partecipazione più attiva dell'Italia al traffico dall'Est all'Ovest. Nell'ordine economico tutto si sostiene; e nello stesso modo che l'adattamento del Po al trasporto delle merci pesanti dal piede delle Alpi sino all'Adriatico, troverebbe un ausiliario nel traforo del Sempione e in quello del Giura, parimenti tutto ciò che dal lato dell'Oriente darà vitalità all'arteria ancora insufficientemente utilizzata Trieste-Zagabria-Brod-Belgrado, aggiungerà elementi di traffico a quelli dei quali profitterebbe direttamente una buona via d'acqua attraverso la Lombardia.

*
* *

Per consolidare il nuovo sistema di relazioni franco-europee per il Sempione del quale abbiamo descritto l'economia e procurato di dimostrare l'interesse, che cosa converrebbe di fare *praticamente*?

Se è inteso che questo sistema non possa trovare la sua forma definitiva e il suo organismo completo se non mediante lo spianamento, *anche completo*, dell'ostacolo del Giura fra Ginevra e Lons-le-Saunier, lo stato delle vie di comunicazioni franco-svizzere può l'indomani dell'apertura del Sempione e durante l'estate prossimo giustificare nel senso indicato un *esperimento* d'altronde facile e poco costoso.

Dall'apertura del Sempione alla utilizzazione, che verosimilmente avrà luogo in maggio o giugno, i grandi *Express* da Parigi a Milano si sposteranno dalla linea del Moncenisio, incamminandosi per Mouchard, Pontarlier, Losanna, Briga e Iselle.

Si potrebbe, mediante intesa fra amministrazioni di Strade ferrate interessate, specializzare due di questi *Express* per settimana, in conformità del suggerimento del *Neues Wiener Tagblatt* e prolungarne l'itinerario fino a Belgrado per la via indicata, precisamente nei giorni nei quali il servizio attuale dell'*Orient-express* non funziona.

L'esposizione internazionale di Milano fornirebbe una ragione di più per fare questo esperimento sino da quest'anno, perchè questi *Express* avrebbero assicurata una clientela nei due sensi. Forse sarebbe anche un mezzo di attirare in più gran numero a Milano i visitatori dalla Croazia, dall'Ungheria, dalla Serbia e da tutta la penisola balcanica.

La sola organizzazione di un servizio di questo genere, procurerebbe una sana e larga pubblicità all'idea che tutti i paesi mediterranei possono e debbono essere congiunti tra loro, dalla Francia sino a Costantinopoli, con un'arteria principale, analoga a quella che si serve, attraverso l'Europa centrale, della valle del Danubio, e che si confonderebbe, del resto, con quest'ultima, a partire da Belgrado.

Una volta fatto questo primo passo, e sino all'epoca in cui il traforo del Giura sarà eseguito, vi sarebbe modo di rinnovare l'esperienza durante la buona stagione, quella del resto durante la quale la clientela dei viaggiatori si muove più volentieri. Più tardi, dopo l'apertura della linea della Faucille, questa esperienza avrebbe senza dubbio dimostrato che l'alimentazione dello stesso servizio può essere considerata come assicurata *in qualunque stagione*. Sarebbe allora tempo di esaminare in che misura la nuova arteria, tecnicamente perfetta, omogenea e sperimentata, potrebbe concorrere ad un aumento di rapidità e di economia nel trasporto delle merci tra l'Oriente e l'Occidente.

La Camera di commercio di Zagabria ha avuto la felice ispirazione di provocare, in favore di questa idea, l'adesione di quelle di Trieste, di Venezia e di Milano. Il primo e modesto tentativo di realizzazione nella forma che abbiamo indicato, non potrebbe esso provenire, molto opportunamente, da pratiche dell'Amministrazione delle Strade ferrate dello Stato italiano con le Amministrazioni cointeresate? (1).

(1) Questo notevole studio del signor Loiseau fu comunicato, ancora in manoscritto, alla Presidenza dell'Unione delle Camere di Commercio italiane.

Siamo lieti di aggiungere che la *Commissione dei trasporti* della Camera di commercio di Milano, che ha studiato a fondo l'argomento e la proposta, ha già presentato, con una ottima relazione, proposte concrete per l'attuazione in via di esperimento. Il nuovo *express* è da essa denominato *Sud-est-express*.

ITINERARI DIRETTI VERSO LA PENISOLA BALCANICA

Bollettino della Società Geografica Italiana.

Fasc. IV, Aprile 1906.

