



## Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

## Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

## Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

# APPENDICE

## AI DIECI PARALLELLI

FRA IL PROGRESSO

DEI LAVORI DEL TRAFORO DEL GENISIO  
E QUELLI DEL CANALE DI SUEZ

OSSIA

BREVE RELAZIONE INTORNO ALL'ULTIMAZIONE DELLA GALLERIA  
DEL GENISIO ED INTORNO AL PRIMO ANNO DI VITA  
DEL CANALE DI SUEZ

DEL SENATORE LUIGI TORELLI

MEMBRO EFF. DEL R. ISTITUTO VENETO DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI

(Estr. dal Vol. XVI, Serie III degli Atti dell' Istituto stesso.)



VENEZIA

STABILIM. TIPOGR. DI G. ANTONELLI

M DCCC LXXI



Signori,

Allorchè nel gennajo dello scorso anno io ebbi l'onore di presentare il mio decimo ed ultimo parallelo fra il progresso dei lavori del traforo del Cenisio e quelli del canale di Suez, vi dichiarai che non intendeva ancora di prendere commiato definitivo, ma mi riservava un'appendice senza vincolo di tempo e non sì presto. Voleva poter citare i risultati del bosforo egizio, come voleva del pari far menzione anche dell'ultima fase della nostra grand'opera nazionale, nella guisa che io aveva fatto rapporto a quella del Canale di Suez.

Era di stretta logica che avendo tenuto desta l'attenzione per tre anni sul progressivo avanzamento di quelle due opere gigantesche, fra le più colossali di quante mai abbia intrapreso l'ingegno e l'ardire dell'uomo e descritta la fine della prima di esse, menzionassi pure a suo tempo il compimento della seconda.

Un anno e più corse da quell'epoca, il che vuol dire che non mancò il tempo, perchè si verificasse quell'esperienza che sola doveva sciogliere più d'un quesito, rispetto alle conseguenze della nuova comunicazione coll'Oriente, e fu poi più che bastante perchè si ultimasse la grande opera sorella, ossia il *Traforo del Cenisio*. Io vi terrò breve discorso di entrambi.

## ULTIMAZIONE DEI LAVORI AL TRAFORO DEL CENISIO.

Allorchè nel novembre 1869 si compivano i lavori del Canale di Suez, tanto che potesse poi aver luogo la solenne apertura, rimanevano ancora a scavarsi 1292 metri per l'ultimazione di quelli della gran galleria del Cenisio che, come sapete, calcolavasi 12,220 metri, e quindi la parte che fu postuma ai lavori del Canale di Suez, si residuò al solo 10  $\frac{1}{4}$  p.  $\%$ . Per tutto il resto le due grandi opere fecero cammino contemporaneo pel lasso di 40 anni. I lavori alla gran galleria procedevano poi con tale regolarità che in que' giorni di festa pel Canale di Suez, potevasi con sicurezza predire l'epoca della loro ultimazione; ed io stesso non esitai annunciarvi nel gennaio dello scorso anno, come verso la fine di quello stesso, od al più tardi nei primi mesi del successivo 1871, sarebbe stata compiuta anche la gran galleria del Cenisio. Avvenne la prima delle due ipotesi, ed il 25 dicembre del passato anno 1870 la sonda trapassò la parete che ancora divideva le due gallerie; l'indomani 26 dicembre questa cadeva sotto la mina. Da quel giorno si abbassava la barriera delle Alpi avanti al genio umano, che in breve l'attraverserà colle stesse linee ferroviarie colle quali è solcata l'Italia e la Francia, e nel volgere di brevi ore la stessa macchina passerà dall'uno all'altro versante delle Alpi, non essendo mai cotanto sicura, quanto lo sarà percorrendo i dodici chilometri e mezzo della gigantesca galleria.

L'apertura del Cenisio avrebbe richiesto sotto tutti i rapporti una solennità adeguata al grande avvenimento, ma cause politiche della più grave importanza e cause acci-

dentali straordinarie lo impedirono, e per allora ebbe luogo solo una festa si direbbe in famiglia. L'attenzione di tutta Europa era rivolta al grande dramma che svolgevasi in Francia precisamente sotto Parigi; male suonavano feste clamorose, e d'altronde da lunghi anni non si vide un tale imperversare di stagione come ebbe luogo precisamente in que' luoghi, sia pel freddo, sia per la grande quantità di neve caduta, il che fece astenere non pochi anche fra quelli che pure erano desiderosi di andarvi, me compreso che gentilmente era stato invitato.

Tuttavolta anche breve qual fu, essa merita una menzione dettagliata.

L'ultimo diaframma, ossia la parete che ancor divideva l'Italia dalla Francia, si trovò precisamente a metri 7080,25 dall'imbocco sud, quindi sul suolo francese, essendo il centro della galleria quello che segna il confine.

Verrà collocato in quel punto un caposaldo ossia pietra indicativa.

La sonda, ossia la fortissima sbarra di ferro tagliente che si impiega per esaminare la rocca, trapassò il suddetto diaframma il giorno 25 dicembre alle ore 4.25 pom. In realtà fu desso quel colpo che sta qual contrapposto alla prima mina accesa dal re Vittorio Emanuele il 31 agosto del 1857 alle ore 9.30 antimeridiane, ora e minuto preciso anche questo perchè notato da me, che vi era presente. Così avessero potuto essere presenti o contemporanei anche all'ultimo colpo tanti valenti uomini che si trovavano alla prima mina, fra i quali Cavour e Paleocapa. Ma tornando nella galleria dirò come venisse impiegato il rimanente di quella giornata e la notte successiva a ridurre la parete di quattro metri a più sottile dimensione, e quindi, essendo stato preparato un gran numero di mine quante ne comportava lo

spazio, fu dato fuoco contemporaneamente, e nel giorno successivo 26 dicembre alla stessa ora, ossia alle ore 4.25, cadde la barriera alpina fra l'Italia e la Francia. Il passaggio, per quanto disagiato fra massi informi, neri dalla polvere, divenne praticabile per l'uomo, e vi passarono primi gli ingegneri Grattoni, Sommeiller, Massa, Borelli ed altri impiegati della direzione tecnica, il personale componente l'ufficio dell'ispezione tecnica governativa residente a Bardonecchia e fra le persone estranee ai lavori, venuti a quello scopo, i sigg. Amilbau direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, il deputato Dina, l'ing. Giordano; comm. Mella; il sig. Lessona, Bellardi, il cav. Callerio, il banchiere Du Montel, il sig. Teja e moltissimi operai. Passarono questi dal sud al nord, ossia andarono dall'Italia in Francia per quella nuova via.

In senso opposto vennero dalla Francia in Italia il sig. ing. Copello ed altri impiegati della direzione tecnica, il personale dell'ufficio dell'ispezione tecnico-governativa residente a Fourneaux presso Modane, parte del personale governativo componente l'ufficio d'ispezione tecnica residente in Torino e molti operai.

La temperatura, la quale, prima che si effettuasse il passaggio, era dal lato sud a 35 gradi centigradi, dal lato nord a 28, si abbassò tosto in entrambi e si stabilì una corrente tale che spense parecchi lumi.

Per quanto ai livelli delle pareti ecco ora cosa si riscontrò.

La sonda che il giorno innanzi aveva trapassato il diaframma era stata collocata ad un metro e 20 centimetri sopra le rotaje dal lato sud. Percorrendo orizzontalmente quel piano essa sbucò al lato nord a metri 0.20 sopra il piano delle rotaje. Si riscontrò quindi la differenza di un

metro fra il piano sud e nord e derivò dacchè negli ultimi giorni erasi data una maggior pendenza alla galleria dal lato nord.

Questa differenza, che fu presto tolta, non ha alcuna altra conseguenza. Le pareti laterali invece si rinvennero sulla precisa stessa linea come lavorato si fosse da un solo lato.

La lunghezza della galleria *rettilinea* risultò di metri 12,233.55 quindi di metri 13.55 più lunga di quanto si calcolava, poichè, come si trova anche in tutti i miei paralleli, fu calcolata in metri 12,220.

La realtà, con tutti questi risultati, provò la grande esattezza dei calcoli, poichè è differenza nulla quella dei 13 metri in lunghezza. La scienza può quindi calcolare quel risultato come uno de' suoi più segnalati trionfi.

Se non che rapporto alla lunghezza di questa grande opera, di questa regina di tutte le gallerie del mondo, conviene fare delle distinzioni onde non prendere equivoco.

Tre diverse misure di lunghezza si possono calcolare e sussistono nella realtà, e sono :

La galleria rettilinea che traversa il monte dall'una all'altra parte, e questa è di metri 12,233.55 ed è quella della quale si è sempre parlato fin ora ed alla quale si riferirono i miei paralleli, salvo la leggera differenza dei 13 metri. Questa linea non è però tutta percorsa dalla locomotiva.

Per eseguire si grand' opera era indispensabile l'aprire una linea retta dall'uno all'altro lato del monte, sia per la ventilazione, sia per potersi orizzontare in modo perfetto, ma nella realtà, non si utilizza tutta, e vi è un tratto da ambe le parti che rimane aperto per la ventilazione e pel servizio, poichè la galleria rettilinea si ripiega in ambi i lati



onde sortire con raccordamenti curvilinei sui fianchi del monte. Questa tratta retta si è di metri 251.30 dal lato sud e di met. 346.10 dal lato nord; in tutto quindi met. 597.40.

La *galleria rettilinea utilizzata* dà quindi un' altra misura diversa dalla prima. Egli è evidente che per sortire sul fianco del monte la galleria aveva d' uopo di deviare dalla retta che la condurrebbe a picco sulle due valli. A tale scopo si dovettero fare due gallerie di *raccordoamento*, una per cadaun lato, e queste hanno le seguenti misure: quella dal lato *sud* metri 757.07, quella dal lato *nord* metri 453.70, in complesso metri 1210.77, che costituiscono colla rettilinea utilizzata un' altra misura.

Tre diverse misure si hanno quindi rapporto alla galleria del Cenisio:

- I. Quella della galleria rettilinea, che è di met. 12233.35.
- II. Quella della galleria *rettilinea utilizzata*, che è di metri 11,638.15.
- III. Quella della galleria reale colle due curve percorsa dalla locomotiva, che è di metri 12,848.92.

Oggigiorno, quando si chiede la lunghezza della galleria del Cenisio, devesi rispondere coll' ultima citata cifra, perchè tale è realmente la lunghezza della galleria percorsa dalla locomotiva, e si suddivide nella grande rettilinea di metri 11,638.15 e nelle due curve ossia le gallerie di raccordoamento di metri 1210.77.

Che se poi chiedesi quale fu il lavoro complessivo richiesto devonsi a quella cifra aggiungere anche le parti rettilinee, non più utilizzate come piano stradale, della complessiva lunghezza di metri 597.40, con che la totale misura della galleria che si dovette fare sale a met. 13,446.32. Il disegno unito chiarisce meglio la cosa, indicando anche il tracciato delle due gallerie di raccordoamento.

Lunghezza totale della Galleria aperta all'esercizio Metri 12048, 12.

## Dettaglio degli imbocchi

Metri 11638, 15.

Metri 251, 30.

Metri 12033, 55.

## Sezione sull'Asse del Traforo

gran Vallon

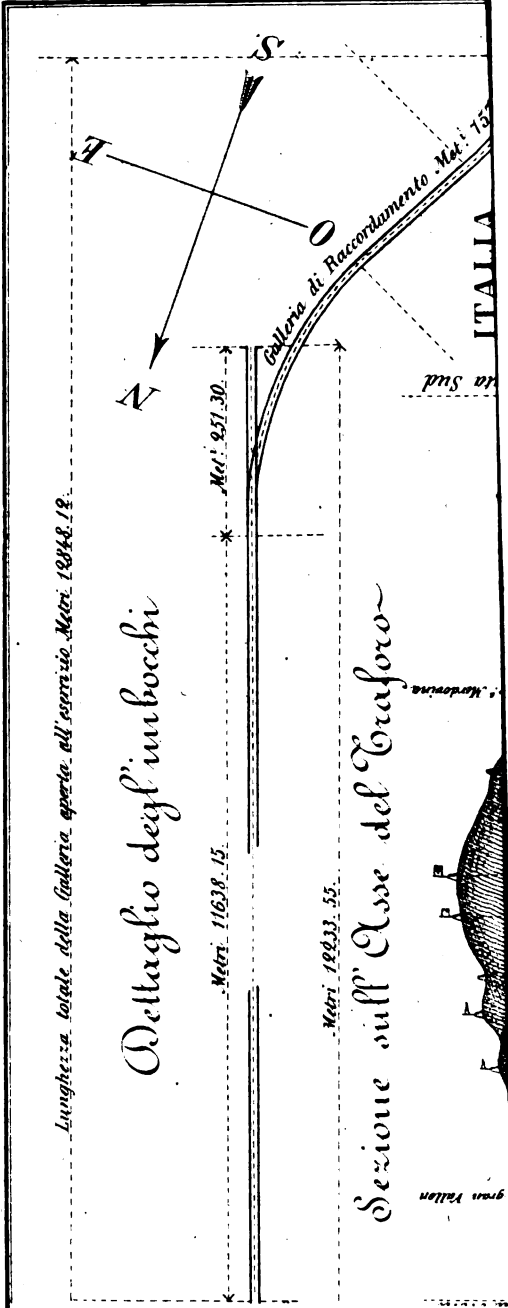
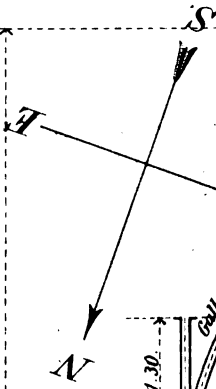
P

M. Verdura

ITALIA

ra Sud

Galleria di Raccordo Metri 757





Il 26 dicembre fu giorno di festa a Bardonecchia, come era ben naturale; vi ebbe un gran pranzo di tutti gli ingegneri ed impiegati, non che degli invitati alla solennità con brindisi d'occasione; fu fatta una distribuzione di viveri per un giorno agli operai, ed a notte furono accesi fuochi d'artificio che illuminavano quelle valli coperte di un gran manto di neve dello spessore di oltre un metro.

Il Re volle, di moto proprio, decorare i tre ingegneri, il cui nome sarà imperituro come la galleria, e vennero insigniti del gran cordone dei ss. Maurizio e Lazzaro, gli ingegneri Sommeiller e Grattoni e di quello di grande ufficiale l'ing. Grandis.

Veune pure elevato a quel rango di grande ufficiale l'ingegner Ranco. Era d'esso ingegnere capo delle strade ferrate Vittorio Emanuele nel 1857, allorchè fu proposta e discussa la legge al Parlamento Sardo, molto s'adoperò, e Cavour quando difese la legge contro una non piccola opposizione, che fece durare la battaglia parlamentare tre giorni, citò anche l'ing. Ranco fra le autorità tecniche che lo avevano persuaso della possibilità dell'opera e convenienza del progetto d'esecuzione quale allora era stato combinato.

Quando saranno ultimati gli accessi ai due lati, vi sarà una solenne inaugurazione col primo passaggio della locomotiva e primo treno. Non credo che sia ora possibile il fissare il giorno, dacchè l'ultimazione delle vie d'accesso da lato francese è ancora addietro tanto da non potersi precisare in modo esatto l'epoca nella quale verrà ultimata, ma sperasi almeno per l'autunno prossimo. Piacesse alla Provvidenza che anche i Francesi che accorreranno possano farlo con cuore più ilare e l'opera grandiosa, aumenti colle relazioni moltiplicate, anche le simpatie fra italiani e francesi.

## CANALE DI SUEZ.

Data ora ragione di quanto riguarda la galleria del Cenisio, vengo al Canale di Suez. Esso conta col febbrajo corrente 15 mesi di vita attiva, ed a quest'ora devesi poter giudicare con qualche cognizione di causa de' suoi effetti pratici.

Voi rammenterete quante profezie sinistre si fecero, basate sui mille difetti che si riconobbero all'epoca della solenne apertura; lo si disse troppo stretto, non abbastanza profondo; con curve troppo risentite, con rive che minacciavano, colla spada di Damocle sul capo per le sabbie volanti ecc. ecc. I più zelanti fra i critici erano i medesimi che pochi anni prima avevano dichiarato che lunghi, ma ben lunghi anni ancora dovevano correre prima che quell'opera fosse ultimata, opera che la presente generazione non doveva vedere. Fallita quella profezia, si consolavano dicendo che il Canale era bensì aperto materialmente, perchè in realtà i due mari comunicassero fra di loro, ma quanto al commercio, al passaggio delle navi, ci voleva ben altro, perchè fosse assicurato, e chi parlava di 100 milioni, chi d'assai più; chi prediceva la chiusura del canale per qualche tempo onde fare le opere indispensabili perchè divenisse il vero canale pel commercio; non dico altro, poi intorno alle spese di manutenzione, che per molti dovevano essere qualcosa di favoloso. Questi o consimili giudizi può dirsi che formavano la grande maggioranza, e chi ne dubitasse, non avrebbe che a procurarsi le descrizioni comparse in quell'epoca dell'apertura del Canale per convincersi.

Io, che credo essermi tenuto lontano tanto da chi non vedeva che un'opera abbozzata, quanto da chi voleva che nulla d'essenziale più vi fosse ad aggiungere e non ammetteva che un avvenire ridente, cercai, nell'ultimo dei paralleli, di precisare le mie idee intorno a quanto mancava ancora, a mio avviso, non che intorno ai pericoli che sovrastavano e che in complesso riteneva di ben poco momento, e per non vagare nell'indefinito rapporto alla spesa delle opere indispensabili, dacchè quando si lascia una sì gran porta aperta, si può ben riserbarsi una via per una buona ritirata, ma non si può pretendere a voler persuadere, io m'arrischiai perfino a preconizzare la somma, fissar la cifra occorrente perchè il Canale si potesse dire finito nelle sue parti essenziali, e dissi che poteva elevarsi da un *minimo* di 15 ad un *massimo* di 20 milioni e non più, il che sul totale di 350 milioni pur non rappresenta che poco più del 4 p. %.

Or bene, come corrisposero i fatti? Diedero ragione alle previsioni sinistre od alle favorevoli? Un lasso di tempo di 15 mesi è già tale da dispensare dalle argomentazioni *a priori* e potersi attenere a quelle, ben più concludenti, dell'esperienza pratica.

Qui è d'uopo fare una distinzione fra i risultati che si riferiscono ai lavori tecnici, ossia quelli che derivano dalla costruzione del canale, che si collegano colla sua manutenzione e possono dare un'idea della sua maggiore o minore attività a servire allo scopo cui è destinato, ed i risultati finanziari pel passaggio che ebbe luogo in quel lasso di tempo. Sono risultati di diverso genere e che non conviene confondere perchè derivano da cause diverse.

Incominciando a dar ragione dei primi, dirò che l'esperienza ridusse al nulla le esagerazioni dei profeti di sventu-

re ; lungi dal doversi sospendere la navigazione pel Canale, onde poter continuare i lavori, esso rimase sempre aperto; vennero proseguiti i lavori indispensabili, per recare ovunque alla profondità voluta il canale, e dopo circa 6 mesi passavano i bastimenti della più grande portata. Non si verificò nessuno scoscendimento di sponde, in grado tale da mettere in pericolo mai la navigazione ; gli arenamenti parziali che avvennero nei primi tempi, senza conseguenze gravi oltre la perdita di tempo, andarono mano mano cessando ; di riempimento del canale per opera di sabbie volanti non vi ebbe mai nemmeno un principio, e continuò ad essere un pericolo immaginario e come lo qualificai sempre, perfino ridicolo ; la manutenzione, a giudicare dal primo anno, sarà meno costosa di quanto si supponeva ; infine la soluzione dei quesiti tecnici è più che soddisfacente, e diede causa vinta a coloro che giudicavano più favorevolmente. Vorrei poter entrare in dettagli più minuti ed addurre cifre esatte, come ho sempre praticato parlandovi di questa gigantesca impresa, ma la sospensione, in causa della guerra, della pubblicazione del *Giornale dei due Mari*, il cui ultimo numero dell'agosto si riferiva alla prima quindicina del luglio, non mi permette entrare in questi particolari che ignoro, sebbene conosca il complesso dei risultati, ed è quale io ve lo dipinsi. Questo complesso poi non mi venne confermato da persone che avessero interesse a celare la verità, ma da persone neutrali, mi venne ripetutamente annunciato dal Console in Suez il nob. cav. Francesco Lambertenghi, che mandò sempre relazioni esatte e che anche di recente mi scriveva che il passaggio continua di bene in meglio, e si annunciano nuove società che si formano in America per utilizzare il canale attivando per quella via il commercio colle Indie. Il canale, come tale risponde adunque al suo

scopo, non include in sè stesso il germe della propria rovina, non richiede altre centinaia di milioni per essere utilizzato con sicurezza, nè somme straordinarie per essere mantenuto. Ciò non vuol dire che non si richieggano nuove spese per miglioramenti, e sono sempre del mio avviso che per essere al suo completo quel *minimo* di 15 milioni che accennava, lo richiederà ancora; non so quanti già vennero spesi dopo l'apertura, ma ritengo che oltre quella somma, al suo *massimo* di 20 milioni non si andrà colle *opere indispensabili*. Sortendo da quella categoria, nessuno può dire ove si vada a finire, epperò, siccome io mi sono sempre ristretto a parlare di quella, così credo poter concludere che sotto il rapporto tecnico, i fatti furono de' più rassicuranti per l'avvenire del canale.

Vengo ai risultati finanziari.

Questi furono al disotto dell'aspettativa; e per verità, quando si considera che già nel 1856 calcolavasi che la somma complessiva del commercio colle Indie dall'Europa e dall'America, rappresentasse oltre 3 milioni di tonnellate, e si asserisce che dal 1856 al 1869 si duplicò, potevasi sperare che un quarto almeno potesse prendere quella nuova via, ossia un milione e mezzo di tonnellate, il che avrebbe dato quindici milioni d'introito; ma si fu molto al disotto. Calcolato solo un anno; perchè i dati non si hanno che sino all'ottobre passato, si può dire in cifra tonda, che nel primo anno transitarono bastimenti per un complesso di 600,000 tonnellate, talchè l'introito pel pedaggio sali a sei milioni, il che è lungi dal coprire la somma richiesta dal solo interesse pel prestito assunto dalla società per ultimare i lavori.

D'onde si piccolo risultato finanziario? Io ho detto e replicato che non divideva l'opinione di chi sognava



enormi guadagni, che ammetteva un passaggio favoloso nei primi anni, ma che questo pure aveva d'uopo del suo tempo; tuttavolta confesso che m'aspettava assai più io pure; credeva anzi che un quarto del complesso del commercio, che l'Europa e l'America fa colle Indie, dovesse essere un *minimo*, anche nei primi anni, per progredire poi sempre, ma fui deluso io pure. Or quale conclusione si potrà trarre? Forse quella della rovina della società; che possa esservi il pericolo che il canale venga abbandonato, o paralizzato il grande suo beneficio? Nulla di tutto questo. A mio avviso conviene indagarne le cause che, del resto, non mi par difficile lo scorgere e venire al riparo di quelle; ei conviene quindi trovar modo di utilizzare le altre risorse della società, oltre quella del canale, e con ciò havvi tanto da rimetterla in piena vitalità, forse nel corso di brevi anni, a beneficio proprio e del commercio mondiale.

La causa principale non può essere che quella del tasso troppo elevato del pedaggio. Se il fatto avesse provato che la traversata si fa con pericoli, se anche senza pericoli si perdesse il gran tempo ed un bastimento fosse di ingombro all'altro, se nel mar Rosso si fossero verificate straordinarie sventure, si potrebbe dedurne che il commercio rifugge dalla nuova via, perchè coi suoi pericoli, colle sue noje non compensa la brevità che per essa si guadagna in confronto dell'antica via; ma non si verificò nulla di tutto questo; come passano talvolta 40, talvolta 70, ed 80 navi al mese, ne potrebbero passare 400 e 600; nessun disastro di rilevanza si verificò nel mar Rosso e non rimane come causa spiegabile che la tassa troppo elevata. Che tale la si dovesse considerare lo asserivano anche prima dell'apertura uomini pratici, ma si accanita era la guerra che

si faceva a quell'impresa che si poneva anche quella asserzione fra le ragioni che gli avversarii mettevano in campo onde distorre il pubblico dell'acquisto delle azioni e far rovinare l'impresa per mancanza di mezzi. Il fatto provò invece che avevano ragione; un bastimento di 1500 tonnellate deve pagare fra andata e ritorno 30 mila lire per pedaggio. Si comprende che, per quanto possa abbreviare la via, prima di recuperare una somma così ingente, deve fare un gran lucro sulla merce trasportata e derivandolo più specialmente dal tempo guadagnato e nel dubbio il commerciante seguita l'antica via, per la quale può fare i suoi calcoli esattamente. Il rimedio è quindi chiarimento indicato, è quello d'un ribasso e non piccolo. Ma un ribasso forte otterrà il risultato sperato? Io non ne dubito. Io ardisco dire che le 600,000 tonnellate si convertirebbero in pochi anni in tre o quattro milioni, qualora in luogo di 10 lire la tassa fosse ridotta a sole 5. Ma poi non è quella la sola risorsa della compagnia.

Essa possiede terreni il cui valore, se potesse venderli, coprirebbe se non per intero, certo la grandissima parte del suo debito. La legislazione dominante in Egitto, i privilegi de' consoli, in forza dei quali si debbono giudicare gli Europei a seconda del Codice del rispettivo stato, sono divenuti ora l'ostacolo il più grave d'uno sviluppo regolare del commercio e delle contrattazioni pubbliche e private; ma egli è chiaro che questa pure è una causa che si può togliere, e non solo vi si pensa, ma sono bene avviate le trattative, perchè sia realmente tolta e venga adottata una legislazione sola, e vi si arriverà, essendo ciò nell'interesse di tutti e degli Europei per i primi, perchè dell'attuale caos, in forza del quale sono in vigore 16 legislazioni, non approfittano che gli imbroglianti. Or bene, tolta quella causa,

la compagnia ha la certezza di realizzare somme ingentissime dalla vendita de' suoi terreni avidamente ricercati soprattutto a Porto Saïd, Ismailia e Suez.

Queste ragioni ho voluto addurvi per dimostrarvi come anche nella parte che non corrispose all' aspettativa non debbasi ravvisare un male senza riparo. Del resto, comunque questo si svolga, è affare della compagnia, è interesse degli azionisti; ben più grave pel pubblico sarebbe stata la condizione di sì grande impresa se i danni e le delusioni avessero colpito il canale, e si avesse potuto aver dubbio sulla sua sorte futura o che, per rimanere aperto, richiedesse somme favolose. Una buona amministrazione e provvedimenti assennati rimetteranno, non dubito, le sorti della società; in nessun caso il canale corre pericolo e la grand' opera rimarrà e darà i suoi gran frutti.

005708867



175-5717