



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>



SULLE
STRADE FERRATE
PONTIFICIE



PENSIERI
DI ALESSANDRO BRAGA

SEGRETARIO DELLA CAMERA PRIMARIA DI COMMERCIO
ARTI E MANIFATTURE IN ANCONA



ROMA

PRESSO ALESSANDRO NATALI
Via delle Convertite N. 19 A.

1846

SULLE
STRADE FERRATE
PONTIFICIE



PENSIERI
DI
ALESSANDRO BRAGA
SEGRETARIO DELLA CAMERA PRIMARIA DI COMMERCIO
ARTI E MANIFATTURE IN ANCONA



ROMA
PRESSO ALESSANDRO NATALI
Via delle Convertite N. 19. A.
1846.

„ **O** le strade ferrate non si devono fare in alcun
„ paese del mondo, e i popoli, i governi che le fanno, i
„ Belgi, gl'Inglese, gli Americani, i Francesi, i Tede-
„ schi, i Russi sono tutti deliranti; o in nessuna
„ parte del mondo possono come tra noi trovare un
„ campo più favorevole, un terreno più popolato
„ più ubertoso più ameno più opportuno ad acco-
„ gliere questo poderoso strumento di pubblica e
„ privata prosperità = così nella sua Rivista dei
varj scritti intorno alle strade ferrate italiane argo-
mentava il chiarissimo Cattaneo, e l'arguto di-
lemma era posto a motto de'suoi celebrati discorsi
sul migliore ordiuamento di esse dal non men chiaro
Conte Petitti. Italia infatti, quella penisola pri-
vilegiata dalla natura, vasta di una superficie di
novantacinquemila miglia quadrate, che per topo-
grafica posizione, per temperatura di clima, per
feracità di suolo, per isvegliatezza di spirito sembra
dalla Provvidenza eletta a primeggiare su tutta
Europa, Italia più che qualunque altra contrada
tali meraviglie ha in se da richiamare de'Stranieri
la curiosità, l'attenzione; tali tesori racchiude da
farne ovunque desiderare il concambio, l'acquisto;
tali rapporti mantiene da formare anello sostanzia-
lissimo della grande commerciale catena. Le Capitali

de'molti suoi Stati, in che trovasi divisa, visitate da quanti i portenti della natura e dell' arte hanno in pregio son tutto di dall' attonito forastiero fatte più brillanti più ricche, e Roma quella città eterna già dominatrice per civile ed ora per religioso reggimento del mondo intero, Roma sola coll' eccellenza de' classici suoi monumenti, colla grandezza delle storiche reminiscenze, colla maestà delle ecclesiastiche funzioni annualmente un numero considerevole, un immenso ne attrae.

Bagnata quasi in tutta la sua estensione di circa miglia 700 da due mari porge in più punti facile e sicuro approdo a Naviganti, è veicolo di comunicazione colle altre nazioni, e l' Europeo commercial movimento a piena mano seconda. Quindi noi vedemmo negli andati tempi le Veneziane, le Pisane, le Liguri Repubbliche divenir forti e temute, promuovere co' loro commercj le invidie straniere, aggiungere colle loro ricchezze merito e valore alle arti all' industria, far progredire l' umano incivilimento; e vediam nei presenti Genova, Livorno, Trieste, Venezia, Ancona per non parlar de' porti minori contribuire alla maggior felicità di quei Stati, che di possederle han la sorte.

Che se tanto avveniva ed avviene in mezzo agli ostacoli che la lunghezza lo spendio il pericolo dei viaggi opponevano, potria mai dubitarsi che minorati se non rimossi maggiore si rendesse come del commercio e della navigazione lo sviluppo, così dell' uno e dell' altra il profitto? Potria mai dubitarsi che la economia della spesa e del tempo tanto riflessibile al confronto de' metodi antichi non eccitasse anche ne' più restii la brama di gustare i vantaggi fisici e morali che dal viaggiar si ritraggono? Quindi non esagerazione se si dice che centuplicato il nu-

mero de' viaggiatori mettendo in circolazione una corrispondente massa di numerario la sua diffusione tornerà utile sommamente; quindi con ciò solo abbattuto l'obbietto, che in sulle prime più faceva impressione, del danno di coloro, i quali col trasporto degli uomini e delle cose provvedono alla loro sussistenza, avvegnache, toccando le strade ferrate uno o due de' principali punti, aumentata la massa de' passeggeri, convien che aumentino i mezzi per pervenirvi da tutti quelli che ne sono lontani; aumentata la massa delle merci, convien che aumentino i mezzi per diramarle.

Ben tuttocìò negli alti suoi concepimenti ponderava l'immortale Pio Nono, che il Cielo a ristoro e gloria de' Sudditi Pontificj testè poneva avventurosamente sul trono, e primo suo pensiero quello appunto si era di agevolare mercè questo novello trovato dell'umano intelletto le comunicazioni, i contatti, e formar quasi dell'Italia intera una sola famiglia. Quindi una Circolare di Segreteria di Stato fin dal 7 Luglio decorso adottando il principio fondamentale invitava ciascuno a presentar progetti che la sua applicazione rendessero fra noi maggiormente opportuna, ed una Commissione consultiva composta di Soggetti quanto elevati per grado altrettanto nelle materie di pubblica e politica economia addottrinati era chiamata a prenderli ad esame maturo, e quelle linee a tracciare che più proficuo valessero a farne risultare l'importantissimo scopo. Sano provvedimento tanto più ai popoli accetto quanto più da essi lungamente bramato, e certo a ragione, avvegnachè se, come premettevasi, Italia tutta si presta a farlo sperimentare feconda sorgente di prosperità nazionale, i Pontificj Dominj posti d'essa nel centro colla maggior copia de' monumenti

dell'arte, colla più abbondante ubertosità delle terre, colla migliore opportunità de' due stimati porti marittimi, Ancona e Civitavecchia, scalo l'uno del Levante nell'Adriatico, scalo l'altro del Ponente nel Mediterraneo, agricoli e commerciali ad un tempo non ponno non vincer tutti indubitabilmente al confronto.

Concorde nellà massima in astratto esser lo deve il voto pubblico in concreto eziandio, ed Ancona non potrebbe non soffermare principalmente la sua attenzione. Porto cospicuo e sicuro, capace a contenere qualsiasi naviglio offre alla navigazione ogni più desiderabile commodità: situato nel centro della penisola italiana in tutta la sua lunga linea da Venezia ad Otranto non solamente non ha rivali, ma tutti sorpassa di molto al paragone, ed era perciò che nel medio evo, mentre Ancona da se stessa reggevasi, le nazioni commercianti vicine e lontane ne richiedevano ansiose l'alleanza, l'unione. Non iscoperto allora il passaggio del Capo di Buona Speranza, che avvantaggiando quella dell'Atlantico tanto impoverì de' nostri mari la navigazione, era dessa veicolo del traffico Europeo coll'Oriente, e divenuta emporio generale del commercio con molto suo pro diffondeva quanto di attraente e di buono quelle doviziose contrade tramandano. Appunto perchè innumerevole de' passeggeri e delle merci di Levante il concorso ivi creavasi de' Levantini un Consolato con potestà di tutelarne i diritti, di dirimerne i piati, di mantenerne i rapporti; ed oggi ancora sussiste sebbene a sola memoria d'un epoca così avventurosa.

Nella rotazione degli umani eventi il Mediterraneo è per riprendere l'antico suo predominio. La lunghezza lo spendìo il pericolo della navigazione del

grande Oceano per alle Indie hanno fatto ricercare una via migliore, e questa via trovavasi per il golfo arabico, per l'istmo di Suez. La potenza del vapore applicata alla navigazione rende già sollecite le provenienze dalle Indie per il mar rosso, e la China aperta testè dalla sagacità politica e dal valore delle armi d'Inghilterra agli speculatori Europei già concorre pur' essa a farle più utili ancora: faticoso ma non lungo si è ora dell'istmo, che l'Asia all'Africa congiunge, il passaggio, e giova sperare dal Reggitore dell'Egitto, che vinte le antiche superstiziose abitudini già seconda sapiente il sociale progresso, la costruzione d'una strada ferrata, che tanto più sicuro, tanto più comodo, tanto più celere ne renda in breve il traversamento. Non si spingano più innanzi i nostri voti, poichè quello d'un taglio che ponga con uno Stretto in comunicazione l'un mare coll'altro comunque immaginato fin dai vetusti tempi de'Tolomei, e passo passo vagheggiato e riassunto ha presentato ognora tali difficoltà da sgomentarne i più forti, da non farne tentar giammai l'arditissima impresa.

Anche per Ancona adunque ritorna l'era propizia; lo scalo del Levante sta in lei per attuarsi novellamente; essa è dalla sua topografica posizione prescelta a ridivenire il punto generale di deposito delle merci che l'Oriente all'Europa dirigge, e che questa gli contraccambia. Alla verificazione del gran vaticinio manca ora solo la strada ferrata per agevolarne i trasporti, e fra pochi anni di questo mezzo puranco mercè la sovrana munificenza andrà essa superba. Dopo che l'opinione di tanti secoli promossa dalle carte de' Geografi, avvalorata dagli scritti di valentissimi Economisti, autenticata dalla esperienza e dal fatto ha ferma-

mente stabilito essere Ancona a preferenza di ogni altro porto dell'Adriatico e del Mediterraneo lo scalo naturale e precipuo dell'Oriente, opera vana sarebbe nel limitato confine del presente ragionamento diffondersi in disquisizioni ed argomenti per dimostrarlo; ripetere ciò che alla sazietà sempre ed ovunque fu detto essere più lungo e periglioso il tragitto dall'istmo di Suez ad uno dei porti del Mediterraneo sia che si giri intorno alla Sicilia, sia che si anteponga dello Stretto di Messina il difficile passaggio. Nell'Adriatico vedevasi altro porto veramente tale non esservi più d'Ancona vicino, poichè quelli del Regno di Napoli, non escluso il maggiore ossia Brindisi, non presentano e non presenteranno mai a fronte delle cure, che zelante il Governo vi prodiga, per gli ostacoli da natura frapposti comodità d'accesso, sicurezza di approdo e di ancoraggio. Genova, Livorno, Civitavecchia sono gli unici porti che alla diffusione delle merci orientali in Europa si presterebbero, ma chi non vede dover'essi pure per loro lontananza cedere al confronto di Ancona?

A persuaderne ciascuno bastino i seguenti paralleli che collo studio della trigonometria, colla guida delle carte idrografiche ridotte da consumati navigatori istituivansi. Si prenda per punto di partenza Alessandria, convegno del passaggio d'Oriente, e descrivendo una diagonale con i diversi angoli di allontanamento da terra ai Gozzi, alle Sapienze, al Fanò, alla Pelagosa, al monte Conero percorrerem o una strada non maggiore di miglia mille novant'otto e nove decimi per giungere al porto di Ancona. Volgiamoci ora cogli stessi calcoli al porto di Civitavecchia, e comunque la via più breve si scelga dello Stretto di Messina una di-

stanza troveremo di miglia mille cento quattordici e sei decimi, ch'è quanto dire maggiore di quella d'Ancona per miglia quindici e sette decimi; volgiamoci all'altro di Livorno, e troveremo una distanza di miglia mille duecento quaranta, e decimi cinque, ch'è quanto dire maggiore di quella d'Ancona per miglia centoquarantuno e decimi sei. Non parliamo di Genova perchè come più assai lontana è inutile comprenderla nell'attuale confronto. Se a queste maggiori distanze aggiungerem poi quanto altro non può non esser preso in considerazione, la differenza cioè che fra il Mediterraneo e l'Adriatico intercede più facilmente navigabile questo di quello perchè per la minor massa delle acque meno agitato e burrascoso; se aggiungeremo i pericoli del passaggio dello Stretto di Messina; se aggiungeremo la difficoltà dell'approdo nei porti di Civitavecchia e Livorno ben ci convinceremo non essersi male apposta la pubblica opinione in proclamare migliore anzi unico scalo del Levante Ancona.

Che se taluno ne dubitasse ancora noi lo chiameremmo a seguire nelle sue meditazioni nelle sue ricerche nelle sue esperienze il rinomato Inglese Waghorn, il quale da tre anni studia la via più spedita e più corta per far giungere a Londra la valigia dell'India. Ben conosce ciascuno quanta importanza in ciò ponga quella nazione intraprendente e sagace che speculatrice tutta e su tutto sa trar profitto massimo dal tempo. E qual via da ultimo Waghorn proponea? Quella dell'Adriatico, quella di Trieste che di questo golfo sta in fondo, da dove in Germania, e per Ostenda alla Britannica capitale; nè la proposta rimaneva fra suoi desiderj soltanto, avvegnachè la vedemmo

or ora posta dal suo Governo ad effetto, e dopo tal'esperienza la vedremo ben presto definitivamente accettata. Da ciò pure si apprenda quanto andrebbe errato chi credesse esistere un punto più breve ancora, ed esistere nel Mediterraneo. Si apprenda a qual felice destino è riservata Ancona, la quale incontrandosi molto prima di Trieste, e potendo in minor tempo mercè la strada ferrata trasmettere la indiana valigia alla meta ha ben ragione di attendersi la preferenza. Non è questo un semplice pensiero di chi per soverchio amor di patria illudersi può facilmente; è un voto italiano, un calcolo di pubblica economia, un bisogno straniero: Prosegue tutt'ora tal valigia a passare pel Mediterraneo e per la Francia, ma chi potrebbe impugnare essere al suo confronto per l'Adriatico e per Ancona assai più breve il tragitto? Misuriamone le distanze, e troveremo che mentre dessa valicato l'istmo di Suez partendo da Alessandria deve percorrere sino a Marsiglia per mare un cammino di tre mila Kilometri, appena duemila cento e venti ne percorrerebbe per giungere ad Ancona, ed il cammino di terra da Marsiglia a Calais lungo per mille e trenta Kilometri di quello da Ancona ad Ostenda lungo per mille e quattrocento non è minore che per soli trecento settanta: mentre a duecento e trentaquattro ore si calcola il tempo necessario per l'un viaggio, appena duecento ed una se ne consumerebbero per l'altro. Innegabile dunque a giudizio de' migliori Geografi, che diedero agio al Petitti di formarne uno specchio così particolareggiato, la economia del cammino e del tempo, del cammino per Kilometri cinquecento e dieci, del tempo per ore trentatre almeno, e tanta economia non può non muovere l'accoglimento bri-

tannico ad adottare la novella strada, che offre a di più il mezzo di comunicare coll' Oriente senza toccar quella Francia rivale, cui se per politici rapporti è l'Inghilterra attualmente legata, esserlo per gl' interessi commerciali non potrebbe giammai.

Vano sarebbe poi l'istituire un confronto tra Trieste ed Ancona, tanto la superiorità di quest'ultima si fa per se stessa palese. Ancona, come vedemmo, dista da Alessandria per miglia mille novantotto e nove decimi; Trieste ne dista per non meno di miglia mille cento novantatre, ed otto decimi, ed una differenza di circa cento miglia da percorrersi per acqua è certamente considerevole. A ciò si aggiunga la maggior diagonale che descrive chi da Trieste si dirige a Londra, e dovrà ciascun convenire che stabilite in tutta la lunghezza d'Italia le vie ferrate, congiunte queste colla Svizzera, colle Provincie Renane, e col Belgio Ancona com'è scalo del Levante lo diverrà di quella indiana valigia, che seguita da viaggiatori e da merci in larga copia spargerà sopra essa, e sullo Stato intero i suoi vantaggi.

Natura però non solamente la privilegiava in questo senso, ma destinavala ad essere delle strade ferrate italiane il centro principale. Eccola infatti indicar primieramente quella che per l'Emilia mettendo a Bologna ed al confine Estense condur deve i passeggeri e le merci all'alta Italia, all'Europa settentrionale. Eccola mirare ai transiti transalpini per la Savoia alla Francia, ed alla Svizzera, per Arona ed il Lago maggiore ai grandi passi del Sempione, del San Bernardino, del San Gottardo, alla Svizzera ed alla Germania meridionale. Eccola diffondere anche su noi di tal commercio

transalpino, e soprattutto del traffico colossale dell'Inghilterra coll'Oriente il profitto. Su questa via non cade eccezione veruna, ed in realtà sì bella, sì facile, sì vantaggiosa per se medesima si manifesta da non sapersi concepire migliore. Che più? Gli stessi nemici del novello sistema, che pur taluno ve n'ha tuttora pavido dell'umano progredimento, mentre promuovono diffidenze e timori sulle altre, a quella ora proposta totalmente non si mostrano avversi, impugnar non potendo a fronte di una pazza smania d'isolamento per evitar dei rapporti morali e fisici la fusione, il contatto, che il passaggio per le più ubertose le più popolate, le più commerciali contrade de' Pontificj dominj, la rapida comunicazione con quelle dell'alta Italia bisognose di attendere dal mare quanto al vivere sociale conviene non potranno non risultare utili sommamente allo Stato.

Lungi dal far quindi sopra essa ulteriori parole avvertiremo soltanto non poter noi convenire con quelli, i quali vorrebbero congiunta la strada ferrata delle Legazioni colla Lombardo-Veneta per Ferrara. Senza brigarci delle immense difficoltà che presenta del Po il largo letto, per mostrarne la inconvenienza sarà bastevole osservare che quanto più breve e diretta si è una strada ferrata tanto maggiore se ne fanno sentire i vantaggi, e la divergenza per il Polesine onde unirsi alla linea che da Venezia metterà a Milano è abbastanza grave per doversi assolutamente evitare. D'altronde a qual pro tal congiunzione? Forse per comunicare con i porti di Venezia e Trieste, e per essi coll'Austria, colla Germania? A ciò provvede esuberantemente Ancona col mezzo de' Vapori di mare. Forse per comunicare colla Lombardia-Veneta? Ed

ciò pure la continuazione della ferrata pei Ducati di Modena, Parma, e Piacenza a Milano provvederà pienamente. Inutile dunque la proposta congiunzione, anzi pregiudicevole e pericolosa all'estremo. V'ha chi vagheggia del Mediterraneo col l'Adriatico la comunicazione per Livorno e Venezia, e Petitti è fra questi; v'ha chi suppone che per essa Bologna diverrebbe dell'ana e dell'altra il magazzino di deposito, ed un recente artificioso opuscolo di provarlo si studia a tutta possa; v'ha chi segretamente già ne coltiva il progetto: guai se venisse adottato! Il commercio di quei due mari diverrebbe privativa degli stranieri. Il nostro Stato lambito appena nè capelli sarebbe nel rapido movimento della strada ferrata ridotto a vederne solo i vantaggi non a gustarli. Perdute o diminuite le relazioni, che ora per la via di mare e di terra col mezzo de' porti di Ancona e Civitavecchia utilmente mantiene, avrebbe motivo di abominare anzi che benedire un trovato che altri doviziosi, lui farebbe povero e derelitto. Una tanta rovina verrebbe da noi stessi preparata permettendo il congiungimento della via ferrata delle Legazioni colla Lombardo-Veneta, poichè presto vedremmo sorgere l'altra pure ideata da Livorno a Firenze per la Porretta a Bologna, la quale andrebbe ad unirvisi, e tarda troppo tornerebbe forse vana qualsiasi opposizione — *principiis obsta, sero medicina paratur* —. Se Ferrara per la sua vicinanza al Pò, per la spedizione dei suoi prodotti, per i suoi commercj avrà bisogno di una strada ferrata potrà presto formarsene una branca che da Bologna partendo in lei finisca.

Necessario, indispensabile si è di questi due mari col mezzo delle vie ferrate il congiungimento,

e la contraria opinione di taluno non ha ragione e sostegno. V'è chi se non lo ritiene inopportuno tutte quelle utilità non vi discopre da farlo cò tanto bramare. V'era financo chi lo supposeva immensamente pregiudicevole ad Ancona per la temuta perdita delle provenienze di Ponente che a suo giudizio onde schivare la lunga e dispendiosa navigazione dell' Adriatico darebbero fondo in Civitavecchia e per la strada ferrata si spingerebbero al destino : vani timori, erronee supposizioni ! A mostrarlo utile ed opportuno l'agricoltura la pastorizia l'industria concorrono : non altrimenti di poco conto è il commercio che fra i due mari d'Italia può farsi ; cereali, lini, canape, olj, sete, carni salate, bestiami da macello e da giogo, pelli, formaggi, galle, legnami, lavori di marmi, di alabastri, di metalli sono senza meno articoli di proficua esportazione, ed assicurata la conservazione col minor tempo di viaggio, agevolata col minor dispendio il trasporto, possono divenire più utili ancora agli Stati che li possiedono. Ma il vantaggio maggiore della strada ferrata di congiunzione de' due mari sta nel trasmettere dall'uno all'altro le estere importazioni, i viaggiatori. L'Oriente che per lo scalo dell' Adriatico in Ancona invia le sue ricche merci, i suoi passeggeri alle isole del Mediterraneo, alle coste meridionali della Francia e della Spagna, al Ponente lascia senza meno nella linea percorsa considerevoli vantaggi, ed altrettanto dicasi delle provenienze di Ponente, che per Civitavecchia sono all'Adriatico ed al Levante dirette.

Pel resto sia pure che le provenienze del Ponente più non trovassero lor conto ad introdursi nell' Adriatico per depositare le mercanzie in Ancona; sia

pure che in avvenire facessero sosta in Civitavecchia per farle poi giungere colla strada ferrata alla meta, oltre che se non per Ancona in particolare per lo Stato in generale sarebbe sempre un guadagno, lo che basta per dover' essere desiderato, nemmeno Ancona ne rimarrebbe quanto si teme pregiudicata. Ed invero come siffatte provenienze più non toccarebbero il suo porto neppur toccarebbero per identità di ragione gli altri dell' Adriatico: quindi divenendo dessa magazzino generale di deposito si vedrebbe visitata continuamente da lunga mano di navigli per diramare ne' Dominj, che da quel mare sono bagnati, le mercanzie di lor consumo e commercio, e con i suoi Legni andrebbe ad esercitare una navigazione se non di gran corso di cabotaggio certamente molto più estesa e più utile di quella che ha fin qui esercitato. Nè si tema che alcuni articoli non ricchi come baccalari, stokfis, messi nel porto di Civitavecchia venissero fino all' Adriatico per la strada di ferro sospinti; mentre prima pervenuti ad Ancona dall' origine da qui si diramavano altrove: questa temenza di municipale interesse, ripetesi, dovrebbe sempre cedere alle vedute del pubblico bene che solo deve avervi a cuore nel caso, ma vana poi si ravviserà al riflettere che se per la meschinità di loro intrinseco valore siffatti articoli sostener non possono una forte spesa di viaggio, il mezzo delle strade ferrate costoso senza meno per le merci di molto volume ed incommodo, quali son quelle, di cui trattiamo, anche per il cattivo odor che tramandano, risulterebbe forse meno acconcio di quello fin qui adoperato.

Se tutti però convengono in credere immancabili e grandi i vantaggi della comunicazione de' due ma-

ri, comunicazione sempre e si altamente desiderata fino a tentare di ottenerla per canali col mezzo de' fiumi che i Pontificj Dominj attraversano, pur troppo non sono nè punti del pari d'accordo, anzi su ciò scissi più che sopr' altro veggonsi de progettisti degl'intendenti degli scrittori i pareri. Nel discutere il gravissimo tema noi non parleremo di quell'idea Petittiana, che vorrebbe il congiungimento del Mediterraneo coll' Adriatico per Livorno e Venezia: lo dimostrammo or ora così inopportuno, così esiziale agl'interessi del nostro Stato da non sentire il bisogno di confutazione ulteriore. Chi amasse però di esserne fatto più persuaso ancora non avrebbe che a rivolgersi all'erudito opuscolo dell'egregio Commendator Cialdi sul parallelo geografico e idrografico fra i due porti di Civitavecchia e Livorno reso testè di pubblica ragione.

Parleremo piuttosto del progetto di ottenere un tal congiungimento per Porto d'Anzio ed Ancona, e diremo non essere a nostro avviso il più lodevole, il più buono. A qual pro affrontare l'ardua impresa del ripristinamento d'un porto da' secoli abbandonato, qual'è il Neroniano, quando uno già ne abbiamo comodo, capace, e sicuro, qual'è il Traiano in Civitavecchia? Forse per agevolare gli approdi del Ponente? Ma per essi, che hanno innanzi l'uno e l'altro porto, e che non trovano nel confronto un vero risparmio di viaggio, sarà sempre indifferente la scelta. Forse per la minor distanza che da Roma ad esso intercede? Ma oltre ch'è minima percorsa a cavalli diviene certamente impercettibile percorsa a vapore. Quindi non solamente mancherebbe lo scopo di prescegliere tal via, ma una città rispettabile, l'erario pubblico ne rimarrebbero sommamente pregiudicati. Ne scapiterebbe

Civitavecchia che vedrebbe diminuito l'approdo de' Legni nel suo porto, si vedrebbe visitata da minor numero di forestieri se non abbandonata del tutto; ne scapiterebbe l'erario pubblico perchè immense le spese di riduzione, gravissime quelle di sua manutenzione.

Altra strada non può esservi per siffatto congiungimento che fra Civitavecchia ed Ancona, ma quale ne sarà la linea? E' qui dove gl'interessi locali più si fanno sentire; è qui dove le gare municipali più si sviluppano, e più acre rendono la loro tenzone. V'ha chi la vuole pel Metauro, chi pel Cesano, chi per l'Esino, chi per Potenza, chi per Chienti, chi financo pel Tronto: v'ha chi perforando Fossato la mette nella valle dell' Umbria; chi valicando l' Appennino a Visso la dirige a Terni; chi calcando la via Salara la fa sboccare nella provincia Reatina. Se tutti si dovessero ad analisi minuziosa sottoporre i diversi progetti farebbersi opera di molta mole, opera che quando pure non ne mancasse il tempo, quando pure non ne mancassero i geodetici studj, dalla pochezza di nostra mente essere non potrebbe consentita giammai. Quindi su ciò noi rimanderemo i leggitori all'opuscolo che il Fulignate Ingegnere Antonio Rutili Gentili col titolo d' Idea sul migliore andamento di una strada ferrata dall' Adriatico al Mediterraneo testè per le stampe pubblicava. Ivi si ben si dimostra la inconvenienza di taluni de' menzionati progetti, siccome quelli del Metauro, del Cesano, dell' Esino da rimuovere qualunque desiderio di loro accoglimento, e ciascuno ben di leggieri da se solo può restarne convinto se parta dal gran principio fondamentale che prova più utile quella strada ferrata, la quale attraversa territorj

più popolati, più ubertosi, più commerciali, e rifletta che adottandosi le dette linee sarebbero tagliate fuori le migliori Provincie de' Pontificj Dominj, le Marche; oltre di che son tali e tante per le livellazioni per i passaggi dell' Appennino e per mille altri rapporti le difficoltà che presentano da sgomentarne il più ardimentoso Intraprendente.

Presceglie il Rutili la linea di Potenza, ed il preferimento che ad essa si accorda è certamente sopra sode ragioni basato. Degno della maggior fiducia pel corredo di cognizioni artistiche che possiede a poter fare giusti confronti, avendo come membro della Giunta di Revisione del Censo recentemente percorso a palmo a palmo que' luoghi, egli preliminarmente osserva che le due linee paragonabili che si staccano da valli più vicine ad Ancona quelle sarebbero lungo le quali scorrono l'Esino ed il Potenza, e giudiziosamente riflette in quanto alla prima che percorse le pianure del Distretto Jesino, entrati nel Sentino, il passaggio di questo fiume alla Scheggia sia presso che ineseguibile od almeno difficoltoso assai per le forti pendenze del tratto superiore, che discende rovinosamente a salti e cateratte fra riseghe dei monti in cui si trafila, oltre di che l'uscita da questa parte si farebbe in uno dei punti più elevati delle nostre regioni subappennine stimandosi di metri settecento circa sopra il livello del mare, e nel suo principio non solo retrocederebbe da Ancona ma l'andamento ne sarebbe troppo settentrionale. In vece proseguita la linea di Bologna senza giro vizioso all'Ostro di Ancona, portata alla valle di Potenza, risalito questo fiume sino a Pioraco, e trapassato l'Appennino fra Surrifa e Nocera seguirebbe poi per Fuligno l'opposta cadente del To-

pino. Osserva inoltre che la vallata di Potenza è la più centrale; che non presenta ostacoli di sorta sino ai piani di Castel Raimondo; che il varco dell'Appennino è facilmente superabile dall'arte potendo i seni e dorsi de' monti permettere delle svolte atte a scemare i declivj con raggi compatibili alle vie ferrate, o meglio ancora dei tunnel più o meno estesi; che infine la valle di Potenza e Topino, fra cui l'Appennino non si erge che per metri cinquecento sopra il livello del mare, sia la linea più retta, più acconcia, più economica per una strada ferrata. Le due linee fra Ancona e Roma per l'Esino ed il Potenza potrebbero condursi presso che ad eguale lunghezza, ma quando pure si verificasse una differenza mai potrebb'esser tale da far preponderare la bilancia, giacchè un breve tratto di cammino in una strada ferrata è quasi impercettibile, ed un breve risparmio di tempo non può essere tanto interessante nel tronco fra Ancona e Roma come in quello fra Ancona e Bologna, dato che la prima sia scelta allo sbarco della indiana valigia.

Oltr'essere la linea di Potenza preferibile nella parte tecnica prestasi poi sopra tutte alle altre principali condizioni di pubblica economia cioè al concorso degli scali di traffico che cresce in ragione diretta del maggior numero de' consumatori indigeni, che si hanno da provvedere; alla più facile comunicazione fra questi scali e le vie interne, ed all'estero per cui si aumentano i traffici; alla conservazione infine de' capitali, e delle presenti relazioni che si distruggono per crearsi altrove, quando le strade ferrate devino da luoghi di maggior popolazione e dai centri commerciali. Per meglio svilupparne la prova si consideri

diviso lo Stato dalla spina dorsale dell'Appennino in due grandi sezioni, occidentale e meridionale; nella prima è innegabile che i cantoni più popolati, più fertili e commerciali sono quelli che dagli agiati colli subappennini si estendono fino all'Adriatico, e le vie principali di comunicazione e di transito seguono il corso de' fiumi; quanto adunque maggior numero di tali sbocchi verrà attraversato dalle vie ferrate senza perdere sensibilmente in lunghezza per la principal direzione tanto minor numero di paesi e provincie resterà escluso dal poterne partecipare. Se la ferrata proveniente da Bologna piegasse per la valle dell'Esino, che rimane otto o nove miglia sopra Ancona, Ancona, a cui tender devono le viste commerciali dello Stato, si troverebbe fuori della grande linea che dovrebbe attraversarlo da Bologna a Roma, o per lo meno vi entrerebbe con un circolo vizioso, ne resterebbero escluse le valli popolatissime di Musone e di Potenza, le provincie di Loreto, Macerata, Fermo, ed Ascoli, e questi luoghi decadrebbero perfino dalla loro attual condizione, vedendosi il gran transito altrove rivolgere e mancare quel mezzo che pure offriva la loro topografica posizione di comunicare speditamente per ismaltirvi i prodotti, per esercitarvi utili speculazioni da una parte colla Capitale, e dall'altra con Ancona. Al contrario se la ferrata da essi non si discostasse risalendo il Potenza, nel mentre la valle dell'Esino non perderebbe de' generali vantaggi venendovi come le altre superiori allacciata, vi si legerebbero le due non meno rilevanti del Musone e di Potenza, e vi resterebbero avvicinate le meridionali provincie di Ascoli e Fermo per industria e produttività importantissime. E' da aggiungersi

ancora che dal mare fino alla catena del grande Appennino e precisamente sino alla postale della Scheggia a Nocera sulla linea dell' Esino non incontrasi come città di riguardo che Jesi, laddove per Potenza si troverebbero a piccolissime distanze Osimo, Loreto, Recanati, Macerata, Tolentino, San Severino, Matelica, e sommando l'animato de' Paesi che esistono lateralmente sopra colline che seguono le due vallate si avrebbe una popolazione immensamente maggiore.

Se però per le premesse considerazioni il progetto del Rutili sembra sugli altri meritare la preferenza noi crediamo pur degno di attenzione quello che testè proponeva il valente Camertino Ingegnere Girolamo Caporioni, di cui non vedendolo fin qui reso di pubblica ragione colla stampa ond'essere divulgato ed inteso ci permettiamo riportare il tenore = Perchè una strada ferrata, egli dice, da Roma ad Ancona sia eseguibile ed utile è chiaro doverci cercare, 1. un punto più basso nella catena degli Appennini che presenti un comodo passaggio, gallerie brevi e facili a traforarsi in colli di poca altezza — 2. vallate di fiumi maggiori e di stabile letto i quali nel senso della linea ferrata abbiano una pendenza, che nei brevi tratti superiori non superi presso a poco il dieci per mille, e che la pendenza generale media sia di molto minore; — 3. che tutte le esposte condizioni siano combinate con una linea la più breve possibile. E' certo infatti che se la linea da adottarsi non fosse la meno dispendiosa, se le acclività fossero maggiori delle designate, il progetto mal risponderebbe alla importanza del commercio interno ed esterno che si tenta di stabilire, nè agl'interessi degl'Intraprenditori, lo che

è quanto dire che lo scopo non sarebbe raggiunto.

Ora dunque giova l'annunciare che esiste un luogo negli Appennini sconosciuto ai Geografi nelle vicinanze della città di Visso, che ad un facilissimo passaggio riunisce tutte le esposte condizioni per una strada ferrata. Sarà pregio dell'opera indicare innanzi tratto l'andamento generale della linea progettata. Adottando la massima di seguir sempre le valli dei fiumi per quanto è possibile, venendo da Roma per la vallata tiberina fin presso ad Orte si risalisca a destra il bacino del fiume Nera ch'è il più notevole influente del Tevere; si tocchi Narni, Terni, e quindi sempre lungnesso il fiume s'imbocchi nella così detta Valnerina alla direzione della città di Visso. Ivi lasciando il Nera a breve distanza da quella città si volga a sinistra per la profonda valle che a settentrione si apre, e si dirigga la linea al Pontelatrave nella postale Flaminia per la vallata di Pievetorina riscontrando così con breve foro i depressi bacini del versante orientale che sboccano nell'Adriatico. Osservando sul luogo è bello il vedere come il Nera siasi scavato fra gli Appennini un letto profondo di molte centinaia di metri stabile e regolare scorrente al Mediterraneo; che se così non fosse avvenuto sarebbesi invece diretto per la detta valle al Settentrione, all'Adriatico. Se non che un piccolo colle di poca altezza detto di Appennino si frappose in mezzo alla gran valle quasi fosse una serra, forato il quale con una galleria di 700 ai 1000 metri al più, si incontra la bassa valle di Pievetorina, e quindi il bacino del Chienti al Pontelatrave, e di là lungnesso il fiume si penetra nel cuore delle Marche fino a Civitanuova, ed Ancona.

Questa strada è di una brevità rimarchevole, e per convincersene basti solo osservare sulla carta il corso della Nera che costituendo ben la quarta parte della intera distanza è sulla retta linea per Ancona. Le distanze infatti sono come segue

Da Roma ad Orte . . .	Miglia Romane 44. —
Da Orte a Terni	„ 17. —
Da Terni a Visso	„ 40. —
Da Visso al Pontelatrave	„ 12. 50
Da Pontelatrave a Tolentino	„ 16. —
Da Tolentino a Civitanova	„ 25. —
Da Civitanova ad Ancona	„ 27. 50

Totale Miglia 182. —

Le pendenze siano medie, siano estreme sono tutte tollerabili nel caso nostro per una strada ferrata. La piazza della Collegiata di Visso è stata determinata in dieci livellazioni barometriche contemporanee colla piazza della Università di Camerino di posizione già conosciuta, e si è avuto come segue :

Soglia della Università di Camerino determinata dai Professori Cavalieri e Filippi sopra il mare metri 664. 50. Piazza di Visso (media delle dette dieci livellazioni) in meno metri 47. 50.

Perciò Visso sul livello del mare metri 614. —

Porto di Ripetta in Roma (secondo scalino) determinato dal Calandrelli . „ 5. 13

Piano della strada di Ripetta presso il porto „ 13. 50

Piano della rotaja a Civitanova . . „ 2. —

Il colle di Appennino ha di altezza soli metri 180 sulla piazza di Visso, e così sul mare piedi parigini 2445, ed avuto riguardo al punto ove il piano stradale può coincidere potrebbe avere una

galleria di mille metri al più coll'imbocco a miglio 1. 60 da Visso, alto 25 metri sopra la piazza di quella città, e così si avrebbe in quel luogo il punto culminante della intera linea alto sul livello del mare metri 639. Riassumendo quindi da Civitanuova sul mare Adriatico al punto culminante della galleria si hanno metri lineari 77.300, e perciò la pendenza media della linea è di metri 8. 24 per mille. Nè i tratti superiori di quel versante oltrepassano le pendenze tollerabili in questo genere di lavori, ancorchè si volesse seguire l'andamento naturale delle valli sopra viadotti ed altri manufatti. Determinata infatti la posizione del Pontelatrave sulla Flaminia, ch'è nel tratto superiore della linea a miglia dieci circa dal punto culminante, si è trovata metri duecento più bassa della piazza di Camerino, per cui si ha come segue:

Piazza di Camerino sul		
mare . . .	metri 661. 50	piedi parigini 2036. 39
Pontelatrave alla		
posta in meno	„ 200. —	

Quindi il Ponte-		
latrave sul mare	„ 461. 50	„ 1420. 70
Galleria al punto		
culminante . .	„ 639. —	„ 1968. 03
e così la galleria		
sopra il Pontela-	—————	
trave	„ 177. 50	

La distanza del Pontelatrave al punto culminante della galleria è di metri lineari 16,235. Non si hanno dunque nel massimo pendio del tratto superiore a livello naturale che metri 10. 9 per mille.

Questi dati favorevoli si verificano nel versante orientale degli Appennini che come ognuno

sa sono per ogni dove i più declivi. Dall'altra banda abbiamo il bacino del Nera che senz'alcuna cataratta influisce nel Tevere ad Orte, e la declività sia media, sia negli estremi superiori è di gran lunga minore. In fatti il piano del suolo di Roma a Ripetta è sopra il mare metri 13. 50
 La galleria è sul mare „ 639. —
 Dunque da Roma al punto culminante _____
 si sale per metri 625. 50
 La distanza da Roma alla galleria è di metri lineari 152,820, così la media acclività della linea è del quattro circa per mille. Nel tratto superiore livellato il corso della Nera dall'Ingegnere Angelo Zucchini nel 1838 si trovò nel dintorno di Visso una media pendenza di metri 7. 50 per 1000.

Resterebbe ora a decidere se la linea designata si presti alle curve di quel raggio richiesto nelle strade ferrate. Ma coll'attento esame topografico, e coi mezzi dell'arte facilmente si sormontaranno gli ostacoli in quei pochi punti in cui s'incontreranno, e si potrà ancora più regolarmente sviluppare la linea seguendo meramente le rive dei fiumi e del mare. Per lo meno convien dire che in una rapida corsa sulle due linee non è avvenuto agli esploratori vedere un sol punto sotto questo aspetto irreducibile.

L'importanza dunque di questa strada è per se evidente. Brevità notevole; acclività minime anche nei tratti superiori; non si abbandonano fiumi che per uno o due miglia; si percorrono sopra un suolo sempre stabile, val late profonde e ben guardate dai venti tempestosi del Nord, si toccano la Sabina, e le altre fertili regioni che il Tevere attraversa; quindi quelle del Reatino e dell'Umbria, e si corre nel bel mezzo del Piceno che può

dirsi a buon dritto il mercato della Capitale, presentando facili imbocchi alle men vicine provincie, e seguendo un'andamento, che la irregolare figura del nostro Stato sembra quasi tracciare massimamente se si porta da Ancona a Bologna lungo la postale. A far viemaggiormente chiare le quali cose valga la seguente tabella estratta dalla recentissima opera del Marmocchi sulla Italia (ivi pagina 40) = Passi notevoli sul dosso principale degli Appennini.

APPENNINO SETTENTRIONALE	}	Colle di Nava piedi parigini sul	
		livello del mare	2900
		Colle di Roccabarbera	2800
		Colle di Melogna	3200
		Colle di Altare	1500
		Colle di Montenotte	2200
		Passo delle Bocchette	2400
		Colle di Giovi	1500
APPENNINO CENTRALE	}	Passo della Cisa	4500
		Passo di Boscolungo	4200
		Passo della Fata	3000
		Passo del Castelluccio (tra la	
		Nera e il Tronto	4500
		Passo di Celano	4300
		Passo di Rondinaja	4500
APPENNINO MERIDIONALE	}	Passo di Forca a Caruso	3100
		Passo di Ariano	2300
		Passo di Morano	3000
		Passo di Petronia	3200,

e queste altezze confrontate col colle di Appennino, ch'è come si disse di piedi parigini 2445 sul livello del mare, fan palese che quel passaggio è uno dei più depressi della Catena, e dello Appennino centrale il più basso. Che se si rifletta che a Visso si

giunge per una vallata di un pendio leggermente crescente, la cui media acclività è, come si disse, di circa il quattro per mille, la vera altezza del passo da superare consiste in soli metri 180, ch'è appunto l'altezza di quel colle sulla piazza di Visso, altezza che con una galleria tosto sparisce e non lascia acclività maggiori del cinque per cento —.

Un tal progetto, noi nol neghiamo, se non nei rapporti dell'arte in quelli di statistica e di pubblica economia un qualche ostacolo presenta, ed è certamente riflessibile l'abbandono di una delle Città principali dello Stato, Fuligno, il maggiore allontanamento dall'altra non meno rispettabile, Perugia. Quale però però ve n'ha senza ostacoli? Niuno, e nostro intendimento dev'esser quindi presceglie quello che ne presenti minori. A non parlar di Perugia, che prossima al confine non dovrebbe per sua topografica posizione aspirare alla strada ferrata, quando pure Fuligno per sua centralità facesse sentirne il bisogno presto con un raggio di congiunzione sodisfatto il vedrebbe, ed in quanto al rimanente della Valle di Umbria la ferrata di Visso rasentandola quasi sino a Terni non la pregiudicherebbe d'assai. Nè nei confronti statistici l'una sta troppo dall'altra al disotto, avvegnachè se non quanto quella di Fuligno la linea di Visso puranco ha territorj ubertosi e popolati abbastanza: l'aspro, l'incolto, il deserto alcun poco trovansi al di là di Pontelatrive, e toltone qualche tratto, siccome quello di Visso, sino a Terni non riveggonsi le amene campagne, mancano luoghi da molta gente abitati, si ricercano invano que' doni che prodiga altrove natura. La linea del Rutili passa, è vero, per meno inospite terre, ma resta dubbio ancora se tal compenso valga a paralizzare qualche

maggior vantaggio che quella del Caporioni ne offre. Sia però comunque noi non osiamo erigerci in giudici del paragone, e proclamando l'uno e l'altro progetto siccome i soli che mirano più direttamente al bene generale dello Stato e più son degni della Superiore considerazione ci riportiamo tranquilli alla scelta che la Commissione ed il Governo nella vastità de' loro lumi saranno per fare.

Una questione ben più ardua e vitale sorge dopo ciò ad occupare de' nostri Economisti le menti, la congiunzione de' Pontificj Domini con i limitroff Stati. Vano sarebbe parlare del Ducato di Modena, e del Regno delle due Sicilie. Il primo è da natura destinato a formar continuazione dell'arteria italiana, della Strada ferrata cioè che dal Mediterraneo ad Ancona, da Ancona metterà all'alta Italia; e già quel saggio Principe matura la grande opera, che appunto per la congiunzione col resto d'Italia ai Pontificj Dominj eziandio nel transito delle merci e de' viandanti, e ne' rapporti maggiori di commercio risulterà sommamente proficua. In quanto al secondo può dirsi lo stesso, e solo dovrà il Governo nella vastità de' suoi lumi vigilare sul più opportuno punto di comunicazione che alcuni designano in Ceprano, altri in Terracina. Se noi dovessimo darne giudizio preferiremmo senza esitazione la prima via, come quella che non ha l'inconveniente d'essere parallela al mare, come quella che non è costretta attraversare le malsane incolte deserte paludi, come quella in fine che abbraccia città castella borgate popolatissime, campagne più feconde e produttive, abitatori agricoli e commercianti ad un tempo.

Vagheggia principalmente la Toscana di unirsi a noi, e ben nel suo acume ne vede per se l'import-

tanza, il bisogno. Quanto però giovar puote a di lei interessi un tal congiungimento appunto perchè per esso andrebbe ad attivare più spedite più proficue relazioni, altrettanto da molti si trova ai nostri immensamente dannoso. Scalo precipuo del Levante, essi dicono, Ancona consiglierà forse a far giungere le merci che da quelle regioni si dirigono all'Europa col mezzo della strada ferrata Pontificia alla Toscana, a Livorno piuttosto che avventurarle al lungo e costoso viaggio di mare pel Faro di Messina e pel Mediterraneo. Toscana e Livorno per la stessa via potranno forse mandarci le sue merci all'Oriente dirette. Ma tutto ciò non varrebbe a compensare la perdita di un traffico diretto di transito e di esportazione che il nostro Stato utilmente potrebbe esercitare, e che gli sarebbe invece dalla Toscana col suo fiorente porto di Livorno, colle maggiori sue relazioni, col suo avviamento sottratto: quel popolo così destro ed attivo ben troverebbe modo di concentrare nelle sue piazze ne' suoi mercati il commercio italiano, e da quel fiume abbondante di acque astuziosamente e raccolte potremmo appena trarre piccoli ruscelli incapaci a fecondare le sterili nostre terre. Tutto ciò non varrebbe a compensare la perdita de' viandanti che spargendo sopra le vie ferrate la loro pecunia per acquistare quanto occorre alla vita, per soddisfare alla loro curiosità, per profittare dei vantaggi fisici e morali che offre il peregrinamento in estere contrade ne formano il maggiore il più sostanzioso alimento. Ritornatene alla vostra mente la felice posizione situata d'Italia nel centro, più di noi settentrionale, bagnata dal Mediterraneo, non priva di classici monumenti e di preziose memorie, con un dolce clima, con un suolo ridente, con libere istituzioni ha sempre richiamato e richiamerà sempre

a preferenza d' ogni altra parte il concorso straniero, e voi vedrete l' alta Italia, l' Europa intera scegliere quella via per condursi a Napoli, a Roma anzi che l' altra più lunga e men lusinghiera de' Pontificj Dominj. Voi vedrete deserto il porto di Civitavecchia, il primo anzi l' unico dello Stato nel Mediteraneo, per la concorrenza usurpatagli da quello di Livorno, il quale darebbe agio alle merci ed a' passeggeri delle coste meridionali della Spagna e della Francia, della Sardegna, della Corsica, del Ponente di recarsi più commodamente all' alta Italia, all' Europa settentrionale, al Levante, ed una Città rispettabile perduta ogni risorsa, che sola fin qui ebbela nel commercio, e nel transito di mare, cadrebbe pur troppo nell' abbandono senza speranza di risorgimento. Voi vedrete in somma arricchirsi lo Straniero a nostro danno, e la principale delle strade ferrate Pontificie divenir quasi non veicolo ma scolo di prosperità nazionale.

Fate all' inverso, essi aggiungono, che Toscana a noi per una strada ferrata non sia congiunta, e vedrete il suo maggior porto costretto a ricorrere a noi per avere più speditamente quanto il Levante gl' invia, e trasmettergli quanto in iscambio abbisognagli, per diramare al mezzogiorno d' Italia ed altrove le sue merci, le sue produzioni, i suoi viandanti. Vedrete Civitavecchia divenuta suo principal magazzino di deposito raccogliere i vantaggi che la propizia sua posizione le ripromette. Vedrete i passeggeri dell' alta Italia e dell' Europa intera battere con sommo nostro vantaggio in tutta la lunghezza di sua linea la via ferrata pontificia per condursi a Napoli, a Roma, al Mediteraneo. Nè con ciò si farebbe un' onta a quel popolo, che d' altronde di tutta la nostra stima ed amicizia è meri-

tevole; come nelle grandi famiglie così negli Stati è primo obbligo di chi li governa intendere al miglior loro vantaggio, nè si può esigere il sacrificio del proprio bene agl' internazionali riguardi. E molto meno potrebbe su noi pesar giusta l'accusa d'averne voluto l'isolamento, dappoichè se non per i Dominj Pontificj, che troppo pregiudizio andrebbero a risentirne, può ben la Toscana congiungersi colle altre grandi strade italiane, e specialmente colla Estense, o Parmigiana, che sarà certo in breve costrutta, e che concatenandosi colla pontificia darà per essa celer passaggio al resto d'Italia.

Sono questi in succinto i ragionari, i timori de' nemici di siffatta congiunzione, e noi li crediamo di altissima imponenza, li crediamo anzi tali da non ammetter replica in contrario. La dotta penna dell' Avv. Benedetto Blasi Segretario della Camera di Commercio in Civitavecchia ne faceva or ora tal dimostrazione da non potersi desiderar migliore. Ma poichè non sempre può ottenersi ciò che si vuole, poichè talora alle diplomatiche relazioni, ai rapporti internazionali, e ad altri consimili riguardi convien pur troppo assoggettare la propria volontà il proprio interesse, giova contemplare il caso della inevitabilità del temuto congiungimento, e considerare quale dei punti potrebbe a noi riescire men dannoso ed infesto. Annunciavano testè i Giornali essere stato di Sovrana sanzione onorato quel progetto che protendendo la strada ferrata di Firenze al Chiarone per la Maremma metterebbe dello Stato Ecclesiastico alla Capitale, e l'annuncio così precisato sino ad indicare del granducalesco rescritto la data del 27 Luglio scorso, ed il nome di Ferdinanda — Maremmana ad essa già attribuito non può non avere il suo fondamento. Senza ripetere

petere con i molti, che della rete delle strade ferrate italiane impresero a ragionare, le dimostrazioni sulla inconvenienza di siffatta strada la quale attraversando un paese incolto se non di coltura insuscettibile, malsano per mefitiche esalazioni delle acque stagnanti, spiacevole allo sguardo e spopolato non potrebbe richiamar de'viandanti il concorso, ed alla enorme spesa del suo impianto sopra un terreno paludoso e sgretolato non rinverrebbe al certo per la scarsezza de' prodotti un'adequato compenso, ripeteremo piuttosto che a Pontificj Dominj essere non potrebbe più micidiale. Ed in vero dal Chiarone, punto del confine Toscano, sole miglia settanta circa si percorrerebbero fra noi, e si percorrerebbero in un tratto maremmano, ove per le cause or ora accennate il viaggiatore lungi dal trovare un qualche allettamento troverebbe invece per la noja d'una vista monotona ed ingrata, pel pericolo della salute in respirare un'aria infetta, per lo squallore di un terreno disabitato ed incolto lento troppo il rapido corso d'una locomotiva. In tutta la sua linea non un punto sostanziale di sosta per raccogliere forestieri, non un magazzino veramente tale di deposito per diramar merci e derrate, non un movimento attivo di commercio, non dunque quella diffusione di numerario che il passaggio delle strade ferrate fa ricco. Che più? La strada maremmana sarebbe presagio di sciagure anche più gravi, sarebbe cominciamento di esecuzione del gran pensiero che taluni han concepito, di attraversar da Otranto alle Alpi con una linea longitudinale l'Italia tutta. Ciò pur troppo ebbe in mira il Regno di Napoli allorquando sanzionava e sollecitava il progetto di congiungere l'Adriatico ed il Mediterraneo col prolungamento della strada ferrata che dalla sua

Capitale mette ora a Castellamare, e che fra non molto metterà a Barletta, e forse anche più presso al punto estremo d'Italia, a Brindisi, ad Otranto, al Capo di Leuca. Divenuto l'uno o l'altro porto scalo dell'Oriente a risparmio del più lungo viaggio, che nel golfo di Venezia farebbesi per incontrare Ancona, quel Regno aspira ad attirarne a se le provenienze ed a trasmetterle poi per la Toscana con una via quanto più facile e retta altrettanto men lunga e dispendiosa alle superiori regioni italiane, all'Europa in generale. Ed allora qual sorte dovrebbe attendersi il nostro Stato? Il più triste il più rovinoso che possa mai immaginarsi. Derelitti i suoi porti, toccato appena il suo territorio per quella lieve estensione che dal confine napoletano al toscano conduce là troverebbe suo gran danno dove gran vantaggio aspettavasi.

Ma se l'impianto d'una strada ferrata, che per la Maremma congiungesse Toscana collo Stato Romano, sarebbe ad esso sommamente pregiudizievole, non lo sarebbero meno gli altri punti che da taluni sono pure proposti. Sia che si tratti della strada di Siena che per la Chiana a poca distanza dalla città di Pieve entrerebbe nello Stato, e da qui costeggiando il fiume Paglia presso Orvieto, indi il Tevere fino a Magnano per Viterbo, Ronciglione, Sutri, ed il lago di Bracciano menerebbe a Roma; sia che si tratti della strada di Arezzo che per Borgo S. Sepolcro, e Città di Castello passando sotto Perugia, attraversando Fuligno per la valle del Tevere a Fratta condurrebbe alla stessa meta, egli è certo che entrambe sottrarrebbero alla ferrata Pontificia la massima parte de'suoi vantaggi. Richiamate qui pure alla memoria quanto testè diceasi sulla preferenza, che, aperto il varco colla preconcella linea

ferrata dalla parte del Ducato di Modena o Parma i passeggeri dell' alta Italia e dell' Europa settentrionale diretti a Roma, a Napoli, al Mediterraneo: brevità di cammino, per simpatia d' istituzioni, per vaghezza di cielo e di suolo accorderebbero sempre alla Toscana; aggiungete a ciò, che accelerato in tal guisa il viaggio potrebbero i Toscani prescegliere la via di Napoli per trasmettere e ricevere a Brindisi ed Otranto sull' Adriatico le spedizioni e derivazioni orientali, postergando onninamente il porto Anconitano, e vedrete povera, e quasi abbandonata la strada pontificia per tutta la estensione delle Legazioni e delle Marche, ch' è quanto dire per più di due terzi del nostro Stato, avvegnache, dagl' indigeni loro abitatori, da qualche viandante attirato a Loreto dalla celebrità del suo Santuario, da qualche altro diretto o per la via di mare pervenuto ad Ancona essere non potrebbe sicuramente alimentata abbastanza.

Non parleremo poi del progetto di congiunzione per la Porretta, perchè lo mostriamo già in trattando della proposta prosecuzione della linea Ferrarese immensamente a noi pregiudicevole sì pel pericolo che minaccia di far comunicare il Mediterraneo coll' Adriatico mediante Livorno e Venezia, sì per lo sviamento dei rapporti commerciali, e del passaggio de' viandanti. Parlisi piuttosto di quello di Forlì, e si riconosca se non utile, che nessuno può esserlo, men dannoso d' ogni altro sicuramente. Ed in vero con esso si potrebbe forse per la brevità del cammino attivare un commercio fra Livorno ed Ancona nello scambio delle spedizioni e provenienze di Levante, poichè giova sperare che quanto l' Oriente alla Toscana tramanda e la Toscana gl' invia dovesse allora fare per Ancona passaggio. Potreb-

besi forse dar agio alle Provincie di Bologna e Ferrara, alla Romagna di esportare con risparmio di spesa e di tempo i loro prodotti, specialmente quelli più ricchi ed abbondanti delle canape e risi, che ora nella maggior parte avventuransi pel Ponte lagoscuro alla foce del Po, e per l'Adriatico al Mar Mediterraneo. I viaggiatori diretti a Roma, a Napoli, all'Italia meridionale dovrebbero necessariamente percorrere in tutta la sua estensione la linea ferrata pontificia, e quando pure dalla bella Toscana fossero attratti a divergere pel confine Modenese o Parmigiano ben presto per giungere al destino sarebbero riportati alla via pontificia che solo per poche miglia, quante da Castelfranco a Forlì ne intercedono, avrebbero lasciato: nè la bisogna potrebbe procedere diversamente tostochè non avrebbero colà altro sbocco per battere sino alla meta la ferrata. Questi sperati compensi potrebbero alleviare in parte i mali che dal congiungimento colla Toscana i Sudditi pontificj hanno purtroppo ragione di attendersi.

Nè questa è strada ad opportunità d'assunto ideata, o per ostacoli di natura ad esser eseguita impossibile. Fin da qualche anno indietro, fin da quando cioè il nostro Governo non mostravasi come oggi ad adottare il novello sistema inclinato, il progetto era immaginato dal distinto Ingegnere Del Noce, accolto dai Principi Demidoff e Poniatowki, di Sovrana sanzione da quell'ottimo Monarca onorato: per esso adunque proponevasi una ferrata, la quale innestandosi colla Leopoldina già in costruzione ed attraversando l'Appennino di Moschieta giungesse a Forlì, e lusingavasi poi vanamente col pontificio assenso un dì prostrarla in nostro danno sino al porto Corsini per quel generale e ragionevole desio

della comunicazione de' due mari. Sappiam bene che contro essa stanno molte e gravi difficoltà se non dal lato artistico da quello della celerità de' trasporti, del comodo de' viandanti, ed in realtà, nol dissimuliamo, le provenienze di Toscana costrette ad allontanarsi dalla meta nel rivolgersi a Roma, a Napoli, all'Italia meridionale per descrivere la lunga curva di quasi tutto lo Stato della Chiesa troverebbero un qualche ritardo di viaggio. Ritardi però di tal sorte, che in una strada ferrata si restringono a poche ore, non possono riescir di tanto nocumento da doversi assolutamente evitare. In ogni modo poi ad una maggior celerità di trasporti, ad un maggior comodo de' viandanti dovrebbe immolarsi l'interesse, il bene di due terzi del nostro Stato? Sì, lo ripetiamo ancora una volta, fate che Toscana possa inviare le sue merci, i suoi viaggiatori per la Maremma, per Città della Pieve, per Città di Castello, che sono senza dubbio le vie più corte, a Roma, a Napoli, all'Italia meridionale, e tutte le Legazioni, tutte le Marche, ch'è quanto dire la massima parte de' Pontificj Dominj, rimarranno abbandonate, neglette; soranno anzi ridotte ad una condizione peggiore dell'attuale perchè oggi molti forastieri diretti a Firenze ed altrove toccano Bologna, molte merci circolano con vantaggio in quelle contrade, ed anche ciò ne sarebbe allora dalla felice Toscana sventuratamente involato.

A riepilogare pertanto in più brevi accenti questo qualunqueiasi discorso diciamo necessaria la strada ferrata che da Ancona metta per l'Emilia e Bologna al confine Estense per unirsi retamente alla Lombarda; necessaria del pari l'altra che da Ancona per le Marche e per l'Umbria metta a Roma ed a Civitavecchia, siane la linea quella

dal Rutili, oppure l'altra dal Caporioni tracciata; improvvida fatale la congiunzione per Ferrara colla Veneta; necessaria col Ducato di Modena a Castelfranco; non inutile col Regno delle Due Sicilie a Ceprano; dannosa colla Toscana, e preferibile quella per Forlì nella sola necessità di scegliere fra due mali il minore. In quanto ai mezzi di esecuzione molte e svariate sono le proposte, e le opinioni. Onde non renderci col merito del denaro viemaggiormente tributarj degli Stranieri è comune il desiderio di far conto de' capitali dello Stato, ma tanti ne avremo da sopperire ad una spesa di circa trenta milioni di scudi, quanti all'uopo ne occorrono, senza sottrarli all'agricoltura, all'industria al commercio? Principalmente da queste sorgenti lo Stato dovrà sempre attendersi la sua felicità la sua ricchezza, ma se col divergerne l'alimento addivenissero povere di acque fecondatrici la nostra condizione lungi dal migliorare peggiorerebbe d'assai. D'altronde può credersi che il nostro Stato dopo aver provveduto a questi rami di prosperità nazionale abbia un'avanzo così ingente da eseguir senza estraneo concorso la grande impresa? Noi ce lo auguriamo, ma l'interesse corrente del denaro, che della sua maggiore o minore abbondanza è il più fedele barometro, per se solo dimostra non troppo ben fondate le concette speranze. Giova dunque rimettersi su ciò all'andamento naturale delle cose, e purchè la Compagnia intraprenditrice sia indigena onde allontanare per quanto è possibile i pericoli dell'agiotaggio, che gli Stranieri in nostro danno potrebbero organizzare, e non ricorrere al loro ajuto fuori del caso d'un'estremo d'un positivo bisogno, le azioni rappresen-

tate da cartelle di credito al portatore commerciabili ovunque e comunque varranno sempre a trarre con discapito minore dall'Estero que' mezzi che realmente al nostro Stato mancassero.

