



ALL' ASSEMBLEA FEDERALE ELVETICA

MEMORIA

**del Comitato della Società promotrice
della Ferrovia meridionale ticinese**

*circa la necessità della iniziativa federale
per la costruzione d'una ferrovia
attraverso delle alpi.*

BAr

61

57

ALL'ASSEMBLEA FEDERALE ELVETICA

MEMORIA

**del Comitato della Società promotrice
della Ferrovia meridionale ticinese**

*circa la necessità della iniziativa federale
per la costruzione d'una Ferrovia
attraverso delle Alpi.*



LUGANO

PRESSO FRANC. VELADINI E COMP.

Gennaio 1863.

ALL'ARRETRATA PUBBLICA

MEMORIA

del Comitato della Società promotrice

della Ferrovia internazionale ticinese

ovvero la necessità della via italiana futura

per la costruzione di una ferrovia

di collegamento delle due

LUGANO

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

Genève 1883

La ferrovia internazionale ticinese, che si propone di unire il Canton Ticino al resto della Svizzera, ha per oggetto di promuovere l'industria e il commercio di questo Canton, e di facilitare i rapporti con l'Italia. Il Comitato della Società promotrice ha l'onore di presentarvi questa Memoria, nella quale sono esposti i vantaggi che derivano dalla costruzione di questa ferrovia, e le ragioni che giustificano la sua costruzione. Il Comitato ha l'onore di raccomandare questa ferrovia alle sagge cure del Consiglio Cantonale, e di pregare che si degni di approvare la sua costruzione.

Questo Comitato, nel raccomandare alle sagge vostre cure le ferrovie ticinesi, ha la coscienza di raccomandarvi nello stesso tempo uno dei più grandi interessi federali. La gran linea la quale dovrebbe percorrere questo Cantone, dalle frontiere del regno d'Italia al Gottardo, va direttamente al cuore della Svizzera. Dal Gottardo discende sull'altipiano centrale, là dove convergono tutte quante

le linee svizzere, venendo dal lago di Costanza come dal lago di Ginevra, dal lago di Zurigo come dal lago di Neuchâtel, da Sciaffusa come da Basilea. Queste linee hanno tutte necessità urgente d'essere continuate, ognuna pel suo destino: — dal lago di Costanza verso il *Mediterraneo*, — dai laghi di Ginevra e di Neuchâtel verso l'*Adriatico*, — da Sciaffusa e da Basilea per *ambo i mari*, — dal centro della Svizzera al centro della Lombardia, al centro della Toscana; a Genova come a Venezia; a Livorno come ad Ancona; a tutti i grandi mercati della penisola italica, senza eccezioni e senza monopoli.

Le ferrovie svizzere, non appena nate, languiscono. Egli è che non sono fatte per essere solamente vie vicinali, per fermarsi appiè delle Alpi, per non arrivare nemmeno alla frontiera. Esse hanno bisogno di vita, di moto, d'avvenire. Prima che loro venga aperto il varco alle ferrovie ticinesi, un dividendo è per alcune di esse un sogno. Possono essere imprese di pubblica utilità, come qualunque altro genere di strade; ma, come imprese d'industria, senza il Gottardo non hanno speranza.

Se le famiglie che vi contribuirono azioni, possono per ora dire d'aver perduto, viceversa il paese

intero deve riconoscere d'avervi già profittato anche in quelle sue parti che le ferrovie non toccano. E il paese intero deve pertanto fare ogni fraterno sforzo per redimere le sofferenti famiglie da quella dolorosa condizione.

E può sperarlo. Nella direzione delle ferrovie ticinesi stanno incalcolabili interessi. L'immaginazione si esalta, quando essa contempla, in questo breve tronco d'un centinaio di chilometri, la più necessaria parte di quella *gran via delle nazioni*, prestabilita già dalla natura quando tracciò la gran valle del Reno e i due mari d'Italia sopra un medesimo *asse continuo*, la cui direzione, obliqua al meridiano, riunisce all'occidente e al settentrione il mezzodi e il più remoto oriente. Da un lato, essa scorre verso il Belgio e l'Inghilterra, spargendo le sue diramazioni al Nord-Est della Francia, all'Olanda, alla vasta Germania, al Baltico. Dall'altro lato, essa scorre tutta la penisola italica; e raddando l'Arcipelago, la Siria, l'Egitto, tende alla foce del Mar Rosso, dove arrivano ad un punto, fra tutti il più prossimo all'Europa, le grandi linee navigabili dell'Africa orientale, dell'Arabia, della Persia, dell'India, della China, del Giappone, della Malesia, dell'Australia. Questa via riduce a meno della *metà* la distanza fra l'India e l'Inghilterra.

Sommate le cifre delle popolazioni, essa sopra un minimo di lunghezza, riunisce il commercio di *tre quarti* del genere umano.

Su questa via sta la Svizzera. Su questa via stanno le fonti che possono compiere i deboli dividendi delle sue ferrovie. Ma tutto è un infecondo favore della natura, finchè la gran porta del Gottardo è chiusa.

Ha il territorio svizzero un'altra linea naturale, che possa paragonarsi a quella del Gottardo?

La linea del Sempione sembra fatta per evitare quanto sia possibile di prestar servizio al popolo svizzero. Essa, al pari della linea del Moncenisio, correndo da ponente a levante senza approssimarsi al settentrione nè al mezzodi, — correndo dal bacino mercantile di Genova al bacino mercantile di Marsiglia, — congiungendo due versanti delle Alpi che hanno una stessa latitudine e le stesse produzioni, non può fornire grandiosi ricambii. Nè può aver suprema importanza se non per interessi politici e militari che non sono certamente quelli della Svizzera, nè quelli della libertà, nè quelli dell'avvenire.

La via del Lucomagno fino a Coira, cioè per sessanta chilometri, ha la medesima sterile ten-

denza da ponente a levante, tagliando ad angolo retto quella direzione appunto che più importa seguire; sessanta chilometri d'inutile andata, per avere sessanta chilometri d'inutile ritorno. Anche questa linea e quella del Monte Settimo sembrano più sollecite d'uscire dalla Svizzera che d'entrarvi, sollecite soprattutto di raggiungere al più presto la frontiera austriaca. In altri tempi, quando le viste complessive della scienza non avevano ancora dissipato nei popoli le illusioni del monopolio, ambo codeste linee avrebbero potuto rinnovare, sull'angusto mercato dell'Alta Baviera, a fronte della linea del Brenner, quelle viete rivalità di Genova e di Venezia che oggidi ripugnano a tutti i grandi pensieri del secolo e alla coscienza delle nazioni.

No, nè queste ricordanze del medio evo, nè le recenti tradizioni d'una grande supremazia militare, possono aver valore inanzi ai Consigli Federali. Tra le idee divergenti che possono ancora sopravvivere nei governi o nei popoli, la Svizzera, per l'attitudine sua, neutrale, pacifica, ospitale, aliena da ogni ingrandimento, da ogni minaccia, da ogni insidia, è chiamata ad essere una conciliante e provida mediatrice. Essa virtualmente rappresenta i comuni interessi di quei cento milioni d'uomini, che, divisi da tre lingue in tre grandi

masse, troppo sovente nemiche, non mai sinceramente amiche, dominate sempre da sanguinose ambizioni, solo in quanto fanno parte della Confederazione vivono in una libera, giusta, fedele amicizia, che vede il bene della patria anche nel bene degli altri popoli, e primamente de' suoi fratelli di lingua.

Il Moncenisio e il Sempione non potrebbero mai giovare alla Germania; il Lucomagno e il Settimo non potrebbero mai giovare alla Francia; nessuno di questi passi potrebbe congiungere i due mari d'Italia colla Francia ad un tempo e colla Germania. La sola linea del Gottardo fraternamente abbraccia gli interessi delle tre nazioni. Soltanto il commercio di queste e d'altre molte, soltanto il naturale e indeviabile commercio di tutto il continente, può compensar largamente le spese d'un profondo traforo, che redima per sempre il passaggio delle Alpi da tutti i rigori d'un clima glaciale. Il Sempione, anche sotto la nuova forma di ferrovia, sarebbe, come fu sempre, un monumento di potenza e di gloria, ma nulla più che un monumento.

Se la questione delle ferrovie ticinesi, promossa già fin dal 1845, non è peranco sciolta nel 1863,

egli è appunto perchè le prime proposte furono dettate da interessi parziali e minuti e nemmeno in sé bene intesi, e fomentate da illusioni che dovevano presto o tardi dileguarsi. Oggi la maggioranza dei Cantoni sente che le grandi speranze della patria non sono su questa traccia, mentre le diverse parti d'Italia, chiamate finalmente ad aver voce nei proprii destini, non possono non intendere ove stiano i comuni loro interessi. Tutte le grandi ferrovie, che spiegandosi in più vasto semicerchio fanno continuazione alle ferrovie svizzere, tutte le linee navigabili, che fanno continuazione alle ferrovie italiane, dovranno risentire la chiamata animatrice che l'apertura delle grandi Alpi, sul commune punto d'intersezione, deve fare su tutta la loro lunghezza. Bisogna svegliare nelle compagnie, nelle popolazioni e nei governi questo sentimento dell'avvenire.

Incumbe ai Consigli Federali d'elevare l'argomento a tutta la sua grandezza internazionale; nessun governo che non fosse neutrale potrebbe parlare nel nome di tutti. Un'alta mira di eguaglianza mercantile e di commune sicurezza consiglia alle tre nazioni che il commune loro convegno sia piuttosto sul terreno più libero. Anche nell'infelice momento di quelle disastrose guerre sul Reno e

sul Po, il cui ritorno sembra una necessità d'ogni secolo, il cui ritorno sembra una barbara derisione dei tempi, il commercio e le industrie delle stesse nazioni combattenti devono augurarsi che una parte dei loro approvvigionamenti e dei loro esiti possa trovare presso le loro frontiere un rifugio dalle mutue rappresaglie. La libertà svizzera è un'istituzione che può proteggere le nazioni confinanti dagli effetti dei loro proprii errori e dei momentanei loro furori. Il santuario della libertà dev'essere il santuario dell'umanità.

Inanzi ai Consigli Federali, i cui membri sono tutti soldati della patria, è superfluo il dire in quale intimo rapporto militare una grande ferrovia debba trovarsi colle altre opere stradali già decretate per costituire del Gottardo un gran ridotto della generale difesa.

Parimenti inanzi ai Consigli Federali è superfluo il dire per quali ragioni politiche, se la Confederazione vuol conservare a perpetuità la gloriosa prerogativa di congiungere con un nodo altamente razionale e umano le tre grandi nazioni, debba avere maggior cura di quell'una di esse ch'è rappresentata da una minor cifra di popolazione, e che rimane inoltre, in gran parte dell'anno, segregata dal consorzio federale per aspri giochi di

ghiaccio e vortici di neve. Il Ticino ha già fatto grandi sacrificii per raccogliere con dispendiose opere stradali le sue membra, disperse entro il labirinto delle Alpi, e collegarle al centro federale. In questa opera d'incivilimento il Ticino precorse coll'esempio a tutti i Confederati. Sono già 34 anni che da più punti delle sue frontiere raccolse più rami di strade e li condusse fino all'ospizio del Gottardo, imitando con tenui forze quelle opere ch'erano per quei tempi considerate ancora come meraviglie, e che ancora pochi anni prima erano state un titolo di gloria per un gran conquistatore. Il popolo ticinese, che appena contava allora centomila anime, si sottopose a un gravoso debito di alcuni milioni; poteva sperare d'estinguerlo coi tributi del commercio stesso a cui quelle opere erano consacrate. Intanto venne il tempo delle ferrovie; le linee accessorie si compiono; la via maestra, la via del Gottardo, rimane qual era; il commercio si disvia; il debito resta. Sarebbe provvidenza e sarebbe anche giustizia promuovere col favore federale l'impresa di dare alla linea preordinata dalla natura la nuova forma di costruzione che i tempi dimandano. Bisogna ripigliare gli studii con ben altri dati, con ben altri pensieri. L'opera è troppo grande nelle sue spese, è troppo va-

sta ne'suoi vantaggi, è troppo complicata ne'suoi rapporti, perchè possa compiersi colle forze e colle influenze d'uno o di pochi Cantoni. È troppo evidente ch'ella debb'essere federale, perchè debb'essere europea, perchè fa parte e compimento della più grandiosa via terrestre e maritima del genere umano.

Signori! L'iniziativa di questa grande impresa delle nazioni appartiene a voi; essa appartiene alla patria elvetica come a simbolo vivente di tre grandi civiltà.

Per il Comitato promotore

il Presidente

AVV. C. BATTAGLINI.

