

Carlo Cattaneo

Il Lucomagno e Il Gottardo.* *Lettera al signor Luigi Torelli.*

20 Aprile 1857.

Egregio signore,

Voi ripigliate la causa della ferrovia del Lucomagno. E dite aver cara ogni opportunità che tenda ad illuminare sì vitale questione, come se vi avvedeste ch'essa non fu peranco ben chiarita, e come se provaste pur qualche dubbio della vostra opinione. Io partecipo in questo ai pensieri vostri; ed io pure riprendo il discorso ove lo lasciate voi.

Il mio primo asserto era: che chi unisce con una retta Alessandria e il varco del Gottardo, e continua nel medesimo senso, tocca *precisamente* Zurigo; e seguendo più oltre lo stesso rettilineo, raggiunge il centro della Confederazione Germanica *presso* Francoforte. Chiunque dovrebbe anzi tutto riscontrare sopra una carta geografica (e meglio sopra un rilievo, ove appare assai più sensibile l'indirizzo delle catene alpine) la verità geometrica di ciò ch'io dico. Il fondamento di tutto il discorso è questo. Or bene, su questo punto voi non dite parola.

Pure, quando eravate in procinto di scrivere, vi stava manzi un nuovo e luminoso fatto. La Svizzera si era levata in armi contro il più vasto regno della Germania: l'esercito prussiano stava per dimandare il passo alli Stati intermedi. Dove, io dimando, s'accampavano allora i battaglioni svizzeri, per rispondere alle minacce della Germania settentrionale, che le giungevano attraverso alla Germania meridionale? La Germania della pace e del commercio è ben appunto colà dov'è la Germania della guerra.

L'esercito svizzero, condotto da un generale geografo, anzi dall'autore stesso della gran carta della Svizzera, si librava precisamente sul rettilineo ch'io vi aveva additato come normale. Tre dei comandanti di divisione si ponevano a sinistra; Bourgeois a Basilea, Kur avanti all'Aar, Carlo Veillon sulla Limmât. Tre si ponevano a destra: Federico Veillon alla caduta del Reno, Ziegler a Sciaffusa, Egloff in Turgovia. Più indietro Zimmerli colla riserva stanziava sul rettilineo stesso in Zurigo.

Se li Svizzeri intendevano far fronte al centro della Germania, intendevano anche farsi scudo al centro della Svizzera. Se la Svizzera ha centro, esso è tra Zurigo e Berna., lungo la ferrovia che congiunge Lucerna e Basilea. E perciò, nel no-vero delle ferrovie, questa vien distinta col nome di Centrale.

Io posso chiedervi perchè li Svizzeri non si posero ad aspettare i Prussiani là dove la vostra linea del Lucomagno va a cercar la Germania. E se mi rispondete che il confine di Coira e di Rorschach era coperto dall'Austria, il cui governo mostravasi meno ligio alla l'Prussia che non quelli delle Assie, di Wurtemberg, di Baden e di Baviera: dunque, io allora vi ripeto, la via di Coira e di Rorschach vi conduce all'Austria. Voi trasponete ai confini dei Tirolo la via che dovrebbe condurvi al centro della Svizzera e della Germania. Voi vi fondate sopra un errore di geografia.

Ma voi mi rispondete che anche il lago di Costanza è un *centro* d'affari. — Or qui noi diamo ad un medesimo vocabolo due valori molto diseguali. Io lo riferisco al tutto; a tutta la Svizzera, a tutta la Germania. Voi lo applicate ad una parte.

Il lago di Costanza è lungo quanto il lago Maggiore, e più largo; epperò non è meraviglia che riceva, o diciam piuttosto non è meraviglia che interrompa molte ferrovie. Se quel lago potesse, come quello di Haarlem, asciugarsi e tramutarsi in una fertile pianura colla sua piccola città, quella città diverrebbe un crocicchio di ferrovie, nè più ne meno che lo siano Zurigo, Basilea, Monaco, Augusta, Ulma, Magonza, Francoforte, Colonia, Aquisgrana, Lipsia, Dresda, Berlino, Hamburgo e cento altre città grandi e piccole che si possono facilmente additare sulle carte ferroviarie;

20. - Cattaneo. Scritti economici. III.

* « Rivista Contemporanea », Torino, IX, aprile 1857.

dico cento, perchè la Germania è più vasta dell'Italia ; e il lago di Costanza non fa la millesima parte della sua superficie.

Ma sia come bramate; si anteponga pure la parte al tutto; si anteponga uno a cento; Genova, come innamorata, rivolga tutti i suoi pensieri solo al lago di Costanza, e alla via più breve che vi conduce.-- Ma vediamo almeno qual sia.

M'è forza ripetere che, se consideriamo le sole distanze *geografiche*, tanto farebbe dirigersi da Bellinzona pel Lucomagno a Rorschach, come pel Gottardo e Zurigo a Romanshorn. Sarebbe raggiunto in tempo precisamente uguale per ambo le vie il lago di Costanza, tanto in Romanshorn quanto in Rorschach. Ma se consideriamo le distanze tecniche, cioè quali verranno a risultare in tempo e in denaro quando le ferrovie saranno costrutte, è chiaro che saranno tanto maggiori, quanto maggiore sarà l'altezza alla quale le ferrovie varcheranno le Alpi.

Oramai il pensiero d'una galleria gigantesca di 23 a 28 chilometri (28,735) sotto il Lucomagno è abbandonato. Li ultimi studi furono instituiti sul giogo del monte, circa 450 metri più in alto.

Non così sul Gottardo. Quivi la galleria è ben tra le cose praticabili. Ma secondochè si deliberi di passare più in alto o più in basso, il sotterraneo può avere diversa lunghezza. Quale sia per essere la più convenevole in arte e in economia, cosa di calcolo molteplice; il quale, dopo tanti maneggi, rimane ancora a farsi. E non concerne solo la galleria medesima, ma li accessi, le pendenze, il tempo del lavoro, il peso e la forza delle locomotive a de' raili, e il consumo e trasporto del combustibile a quelle eccelse regioni. Insomma bisogna che vi sia chi studii ogni cosa; e anzitutto chi ordini studi veramente comparativi e chi li paghi. Questo può tanto essere gioco di banchieri, quanto provvidenza di magistrati. Ma per un caso e per l'altro, sarà miglior consiglio spendere centomila franchi per veder lume, che non dieci milioni camminando al buio.

Intanto sappiamo di certo che, tra Airolo al di qua del Gottardo, e Orsera al di là, la distanza lineare è di ottomila metri. Il massiccio del monte può essere attraversato al piede con una galleria di questa lunghezza; e abbiamo chi, prendendola a maggiori altezza, si propone di ridurla a 6500; anzi a 4900.

Se, non ostante la dura esperienza, si volesse ripetere nel passo dell'Alpe ciò che i vostri tecnici operarono nel passo dell'Apennino, dando alla galleria, una salita interna del 35 per mille, si potrebbe, al l'altezza medesima d' Airolo, con otto chilometri di costante salita raggiungere il bacino d'Orsera, ch'è 264 metri più alto. Ma le combinazioni possibili sono molte. E non è da dimenticare che l'ingegnere Muller d'Uri propose di passar con galleria, credo, orizzontale, anche sotto il bacino d'Orsera, e di eludere così anche le strette che sono tra Orsera e il resto del Cantone d'Uri. In tal modo il culmine della ferrovia sarebbe al livello incirca d'Airolo. Egli calcolò che li scavi necessari a quella galleria pur gigantesca, da compiersi in cinque anni e mezzo, erano *due quinti* di quanto sarebbe stato necessario alla galleria del Lucomagno; e sarebbero costati dodici milioni meno.

Queste posizioni presso Airolo sono da cinque a seicento metri più basse del giogo del Lucomagno. Perlochè, se si dovesse aprire la galleria anche cento o duecento o trecento metri al di sopra, sempre avrà il giogo dei Lucomagno qualche centinaio di metri di maggior salita. Sempre li andirivieni, necessari all'ascesa e alla successiva discesa, renderanno la via dei Lucomagno di qualche dozzina di chilometri più lunga. Sempre le salite intense e la difficoltà delle costruzioni, e le opere necessarie a proteggerle da nevi quasi perenni in quelli eccelsi deserti, ove il costo d'ogni chilometro sarà poco meno di un milione, aggraveranno in ultimo conto, a sacrificio pari, le tariffe. Il che, in effetto mercantile, equivale a maggior distanza. Dunque, se geograficamente le due vie sono di pari lunghezza, *tecnicamente e mercantilmente* la via più breve da Genova al lago di Costanza è pel Gottardo.

Senonchè voi dite che non tecnico lasciate la questione interamente ai tecnici. Interamente è troppo; e prima è da sapere se i tecnici non appartengano ad una società che, per forza d'interessi locali

inalterabili, abbia già prestabilito di promuovere uno dei due passaggi e si sia costituita a tale esclusivo intento. Tali ingegneri sono costretti a sostenere la causa dei loro clienti e soci. Ma è ben certo che i voti degli altri ingegneri furono assai divisi: se Carbonazzi, Negretti, Hahner furono pel Lucomagno, Muller, Koller e Lucchini furono pel Gottardo. Onde, se lasciamo la questione interamente ai tecnici rimarrà interamente una questione.

Ma, se volete, questa parte del discorso si lasci. Passiamo all'altra. Voi pensate che Genova avrebbe a sostenere più ardua concorrenza in Basilea che non sul lago di Costanza, perchè Basilea è più lontana da Genova, e inoltre più vicina, ad altri porti. Prima di tutto vi ha grave errore nei seicento chilometri che attribuite alla distanza tra Genova e Basilea. Voi medesimo dite (pag. 425) che da Genova a Locarno sono 240 chilometri, e quindi a Biasca 40, a Fiora 80, a Lucerna 36. In tutto adunque da Genova a Lucerna 396. Per compiere i seicento chilometri, dovete adunque aver supposta lunga 204 la ferrovia da Lucerna a Basilea; ciò ch'è il *doppio* del vero. Se correggete, cioè se diminuite in ragione di cento chilometri la tariffa di Genova, essa si riduce a 70 franchi come quella di Rotterdam, che, a detta vostra, è il porto più favorito a Basilea. Intatti, secondo voi, la tariffa tu per Anversa è di 80 franchi; per Amsterdam 81,50; per Londra 85; per Brema 90; per Havre varia da 60 a 80, e per Marsiglia da 65, per lenta via d'acqua, a 115 per terra. Il commercio di Genova, già pari a quello di Rotterdam in Basilea, gli sarebbe naturalmente superiore per tutti i luoghi al di qua di Basilea; cioè per *tutta la Svizzera*. Qual'è dunque la concorrenza avanti a cui volete che Genova si ritiri, salvandosi sul lago di Costanza?

Ma intorno a queste concorrenze, talora molto fantastiche, bisogna intendersi bene. Genova è sul Mediterraneo, Rotterdam sul mare del Nord. Intendo bene che le provenienze dei paesi più o meno settentrionali, per avviarsi a Basilea, abbiano naturale vantaggio nell'approdare piuttosto a Rotterdam e approfittare della, navigazione del Reno. Ma quelle del Mediterraneo, del mar Nero, dell'Istmo di Suez, per approdare costantemente a Rotterdam piuttosto che a Genova, dovrebbero pagare due mila miglia di navigazione intorno alla Spagna e alla Francia. Genova è dunque naturalmente favorita per le provenienze del mezzodì, e viceversa per le spedizioni verso il mezzodì, come Rotterdam per quelle del settentrione. E questo favore è tale e tanto che i carichi di Genova, giunti a Basilea, potranno discendere pel Reno o per le ferrovie laterali nell'Alsazia, nel Palatinato, nell'Assia, insomma fino ad una distanza tale da Rotterdam che bilanci le due mila miglia di maggior navigazione. E' ben per una causa di tal fatta che le provenienze inglesi e americane di Hamburg possono spingersi entro il continente germanico fino alle vicinanze di Trieste. E il commercio di Genova in Basilea avrebbe due vantaggi di più. L'uno sarebbe di poter di là navigare il Reno *in discesa* a vilissimi prezzi. L'altro sarebbe d'approfittare del ritorno sì delle locomotive che dei rimorchiatori, i quali voi notate che fin dal 1850 trascinarono su pel Reno fino a Basilea 450 mila tonnellate.

Ciò che vale per Rotterdam, vale più o meno anche per Hamburg, Anversa e l'Havre, finchè si tratti di fornire alla Svizzera le derrate del Mediterraneo, del Mar Nero e dell'Istmo di Suez, e anche quelle, si può credere, del Brasile e della Plata. La questione troppo vaga delle concorrenze si riduce dunque veramente ai porti di Marsiglia, Venezia e Trieste, che sono in direzione più simile a quella di Genova.

Quanto a Marsiglia, giova, ripetere che la sua distanza da Zurigo è doppia di quella da Zurigo a Genova pel Gottardo; ma che questo vantaggio in parte si perderebbe nel circuito dei Lucomagno. Non v'è poi la necessità che v'immaginate per chi scende dal Gottardo di fare il lungo circuito di Lucerna, Aarburg e Baden d'Argovia, per giungere a Zurigo. Voi mostrate di non conoscere la concessione della ferrovia *da Zurigo a Lucerna*. Mostrate di non conoscere la concessione dell'altro ramo che staccandosi da questo a Zug condurrà direttamente *da Zurigo a Brunna* sul lago pur di Lucerna, ma di fronte a Fiora e alla valle del Gottardo! Che anzi si tratti di congiungere Brunna e Flora con dieci chilometri di rotaia lungo il lago. E così si renderebbe *continua da Zurigo al Gottardo* una ferrovia che si confonder quasi col rettilineo normale; e che, per il privilegio della linea retta, sarà fra tutte le linee possibili la più breve. Tutte queste diramazioni sono più facili e

utili a costruire; e sotto l'impulso della industrie Zurigo, saranno aperte anni prima, che la vostra locomotiva abbia superato la vetta del Lucomagno.

Potrei parlarvi d'altri progetti di ferrovia che si vanno rannodando al lago di Lucerna, come quello che da Fiora dovrebbe andar direttamente a Lucerna pel Cantone d'Unterwald; e quello che da Lucerna condurrà con una corsa di 99 chilometri a Berna, cioè sul confine della Svizzera francese.

Non vedo adunque come possiate scrivere che « oggi giorno, che siamo nel 1857, la posizione è sempre l'identica ». Se, come voi dite, « con circa 160 chilometri di strada a farsi *da Locarno a Coira* il Piemonte sarebbe certo di raggiungere il lago di Costanza per la via del *Lucomagno* », io vi rispondo che con circa 120 chilometri (cioè *40 chilometri meno*) di strada a farsi da *Locarno a Fiora*, il Piemonte sarebbe certo di raggiungere il lago di Costanza per la via del Gottardo. E di più potrebbe, via facendo, toccare anche li altri due laghi di Lucerna e Zurigo, e quivi collegarsi con tutte le ferrovie della Svizzera settentrionale, centrale e occidentale, ossia con tre quarti, dico con tre quarti, delle ferrovie finora qui costrutte, concesse o studiate.

Intorno poi alla concorrenza che, abbandonando Basilea, vorreste attivare sul lago di Costanza *tra Genova e Venezia*, piuttosto che coi porti della Manica e del Nord, io vi dirò anzi tutto ch'è un ragionamento per me doloroso. Io considero Genova e Venezia come se fossero una sola città; credo che la causa politica per la quale io vivo, abbraccia tanto Genova quanto Venezia. Io non credo che siam per tornare alla guerra di Chiozza; e spero che con passo lento, ma pur sicuro, camminiamo verso il tempo della federazione e della fratellanza.

Ma se pur fossi condannato a esprimere in numeri il più spietato interesse mercantile, sempre ripeterei che il passo del Gottardo, verso il centro della Germania, già per sè più breve, potendo riescire anche il meno elevato, può riescire ancor più breve. Sempre ripeterei che il passo del Gottardo potendo servire anche a tutte le linee convergenti in *Milano* (ciò che il Lucomagno non può), ed essendo quindi più frequentato, potrà consentire tariffe più miti. Sempre ripeterei che, per necessaria conseguenza, il commercio di Genova potrà pel Gottardo penetrare a maggior distanza nel continente.

Che se, adoperando una parola vostra molto opportuna ed espressiva, consideriamo il lago di Costanza non per sè, che per verità nel commercio dei continenti e dei mari è troppo poca cosa, ma come una porta, una porta che conduce ni Tirolo transalpino, all'alta Baviera, alla Franconia, Venezia può giungere quei paesi più prontamente per la ferrovia di Verona, Bolzano e Rosenheim, che conduce poche miglia fuori di Monaco; e non ha bisogno di passare pel lago di Costanza. Ma qui pure intendiamoci bene.

Per li arrivi dell'Algeria, della Spagna, dell'America, non v'ha dubbio che Genova e Livorno hanno un naturale vantaggio sopra Venezia e Trieste, sì a Milano e a Verona. che in Tirolo e in Baviera. Ma in quanto alli arrivi del Mar Nero e del Levante, Genova e Venezia., Livorno e Trieste sono a condizioni pari verso il mare ; ma verso terra ciascun porto ha il suo dominio naturale. Trieste ha l'Illiria, la Stiria, l'Austria; Venezia ha il Veneto, il Tirolo, l'alta Baviera; Genova ha il Piemonte, Milano, la Svizzera, la Svezia e il Reno; Marsiglia la Provenza, il Delfinato, la Franca Contea. Per dominio naturale di un porto intendo quello spazio ove, a pari avvedimento e pari coraggio, i suoi navigatori possono compire a minor prezzo e maggior profitto le importazioni e le esportazioni. Come ogni agricoltore deve contare sui frutti del suo campo, così ogni porto maritimo ha un certo raggio di facile e sicura azione sul quale può fare assegnamento. Nei tempi andati v'erano privilegi commerciali di diritto e di fatto, assicurati dalle armi, dalle proibizioni, dalle consuetudini, dall'ineguaglianza dei lumi e dell'attività. Ma oggidì, per ciò almeno che concerne li interessi, tutto tende nel mondo a pareggiarsi. Il mondo si è svegliato e si va svegliando; ed è vana cura accingersi a profittar lungamente del sonno altrui.

Io dovrei rettificare parecchie asserzioni vostre intorno alle cose svizzere. — I Grigioni presero costruire la via postale pel Bernardino, non per opposizione di alcune comuni di Val Reno, ma e perchè la via del Bernardino conduce in Mesolcina e Calanca, che fanno parte del territorio loro al di qua delle Alpi; e perchè riesce notabilmente più breve per giungere a Bellinzona e in Piemonte. Infatti se si descrive un triangolo da Bellinzona al Lucomagno e al Bernardino, o piuttosto da

Bellinzona a Disentis e a Reichenau, la via del Bernardino ne forma un lato e quella del Lucomagno ne forma due. — E devo pur notarvi essere un fatto che il Lucomagno fu prescelto perchè il suo giogo è più basso. Nel programma della Società Elvetica Meridionale, che intendeva avviare al Lucomagno anche la ferrovia da Como a Bellinzona, si legge (mg. 10): — « Nell'Alpi della Svizzera non v'è altro passaggio che sia d'accesso men difficile, e in cui *il giogo da superare sia meno elevato...* Il passaggio da Bardonnèche a Modane. ... non potrà essere aperto che con un tunnel lungo dodici mila metri, scavato *nel cuore della montagna* »! — Dunque allora, nel 1847, non si pensava alla gran galleria; si sperava passar sul giogo; poi si sperò nella galleria; e or di nuovo sul giogo. Ma ebbi forse io medesimo in ciò una parte involontaria, avendo nelle *Notizie naturali e civili sulla Lombardia* pubblicate coi miei amici nel 1844 pel Congresso Scientifico di Milano, non senza fatica ordinato in serie tutti i punti di massima e minima altezza delle nostre Alpi in tal forma che risaltava all'occhio di tutti questa natural prerogativa che il Lucomagno divide col Maloia.

— Se l'Assemblea federale sancì la concessione del Lucomagno, non è già perchè deve aver giudicato che avesse maggior importanza politica e militare del Gottardo; ma è semplicemente perchè una concessione fu dimandata e l'altra no. L'autorità federale non esercitò mai l'iniziativa in materia di vie ferrate. Anzi, per non esporsi a conflitto con interessi locali, fece una legge in senso contrario, la quale lascia l'iniziativa ai privati e ai Cantoni; e si riservò solo l'approvazione condizionata e una specie d'arbitrato fra le contrarie pretese. — L'idea che voi fomentate nel commercio genovese che la via del Lucomagno sia più opportuna a fornire di materie prime l'industria svizzera, perchè questa sia più florida nei cantoni orientali, sarebbe affatto erronea.

Se volete dividere la Svizzera in due parti, l'una delle quali rappresenti l'industria, dovete condurre una retta nel senso della maggior lunghezza, da Ginevra, cioè, a San Gallo. I Cantoni più operosi sarebbero compresi nella sezione settentrionale, ma *senza divario da ponente a levante*. Nella sezione meridionale sarebbe a farsi eccezione per la sola Glarona.

Or bene, la via del Lucomagno in tutta quasi la sua lunghezza scorre nella sezione meridionale. Quanto alle 131 filature di cotone da voi citate un dalla data del 1844, per più della metà, cioè 70, erano in Zurigo; altre 28 più a ponente, cioè principalmente in Argovia, poi in Basilea, Berna, Lucerna e Vaud; e alcune altre ancora in Zug, Svitto e Sciaffusa, pur sul rettilineo di Zurigo. Tutto ciò fa prova contro la vostra opinione.

Perlochè di quante cose dite intorno agli interessi svizzeri, una sola ha fondamento, ove (a pag. 427) scrivete: « Il San Gottardo è la via che lega il Ticino al centro della Svizzera. La massa delli interessi, che ha commune coi Cantoni che raggiunge per quella via, l'ammetto superiore a quella che può avere coi Cantoni che raggiunge in linea più breve per la via del S. Bernardino. *Nulla di più naturale che nel Canton Ticino si desideri a preferenza la via del S. Gottardo* ». Ma il Ticino pur troppo ha favorito più che non fosse nelli interessi suoi, e a confessione vostra contro li interessi suoi, le vaghe speranze che, ormai da dodici anni, gli si annunciano sotto il nome del Lucomagno. La vera ragione per la quale il Ticino è ancora affatto privo di ferrovie, è che queste *si sono fatte dipendere dall'arduo passo delle Alpi*. Il fatto tuttavia non è, come dite, che « la guerra d'Oriente avendo annoverato fra le sue vittime anche la società inglese del Lucomagno fece risurger di nuovo anche il progetto del Gottardo » (pag. 421). Nel 1856 il progetto del Gottardo non risurse. Anzi il Comitato che formulò li interessi e i voti della parte meridionale del Cantone, si sforzò di dividere finalmente la questione delle ferrovie ticinesi da quella del passaggio delle Alpi *qualunque si fosse*. Ecco le parole del rapporto 4 maggio: — « Pur troppo, avvolte con tali meravigliosi progetti, le imprese medesime più immediate, più facili e più fruttuose, dovevano rimaner seco loro aggiornate a tempo indefinito. — Possiamo prevedere non lontano il tempo in cui tutte le società ferroviarie dell'Italia, della Svizzera e del Reno saranno chiamate dai loro communi interessi a convenire in un patto per superare a spese communi, fosse puranche a fondo perduto, *uno o più* passi delle Alpi. Poiché fra poco si persuaderanno che, per effetto del passaggio reso agevole e pronto, il moto su tutte le linee continenti si aumenterebbe necessariamente in modo di compensare ogni sforzo fatto per riunirle. *Questo momento arriverà* Ma per preparano, per sollecitarlo, per isolare, quasi diremmo, la questione del passaggio delle Alpi, cossichè rimanga in evidenza qual unico ed ultimo

ostacolo al commercio, rimane ancora a compiere l'intervallo tra le ferrovie della pianura italiana e le immediate adiacenze della montagna. Rimangono insomma ancora a intraprendere le tre linee interne del Canton Ticino (da Bellinzona a Chiasso, a Locarno, a Biasca). — Riservato a più maturo tempo e ad un generoso sforzo commune l'arduo passaggio delle Alpi, *anche in più d'un punto*, Genova intanto abbia il desiderato adito verso il *Lucomagno*, Milano verso il *Gottardo*; il cuore della Confederazione sia ravvicinato al Ticino ; e le sparse membra del Ticino stesso siano collegate in un nodo vitale».

Era consiglio ragionevole e prudente. Volete varcare i monti? Se avete senso commune, cominciate ad arrivare alle loro falde; cominciate a percorrere le valli che vi conducono. — Ma fu indarno. La visione del Lucomagno, ch'era sparita colla Società di Coira, ricomparve col Credito Mobiliare di Torino. Di nuovo sparì, per ricomparire sott'altro nome. E così un duodecimo anno andò Perduto; e seco la bella opportunità della pace e dell'aura popolare.

Dopo un anno il buon senso rinnova il suo voto e il suo consiglio. Volete passare i monti? Cominciate a salire le valli che conducono ad essi. Compilate le ferrovie italiane: assicurate le ferrovie ticinesi, a coi avete posto involontario, ma pertinace ostacolo; poi date la mano alle ferrovie che vi si faranno incontro compiute e pronte dall'altra parte delle Alpi.

Il desiderio più sopra espresso cominciò ad avverarsi. Non solo al di là delle Alpi le ferrovie ebbero nell'anno un evidente progresso e per le costruzioni e per le concessioni e pei progetti. Ma si andò compiendo l'unione di tutte le società ferroviarie tra il lago di Ginevra e il lago di Costanza, insomma di tutte le ferrovie che congiungono il maggior numero dei Cantoni industriali, e tendono naturalmente e geometricamente al Gottardo. Un'altra unione si prepara fra quelle che solo possono aver interesse al Luromagno.

E' tempo adunque d'uscire una volta dal circolo incantato in cui ci avvolgiamo ormai da dodici anni. E' d'uopo anzi tutto decidere e assicurare il compimento delle ferrovie ticinesi entro il limite d'una stretta neutralità per ciò che riguarda i due passi delle Alpi. Se v'è poi chi può tentare quest'ultimo cimento, sia benvenuto. Ma il più non impedisca il meno; le ferrovie dei monti non siano più condizione e ostacolo alle ferrovie delle valli.

Ciò ch'è necessario e immediato è di condurre sino al confluente del Ticino e del Brenno il caposaldo di tutte le ferrovie italiane, senza gelose *concorrenze* tra Genova e Venezia, tra Torino e Milano. A ciò non è necessario per ora avventurare i milioni a decine in maldigesti progetti. Per risarcire le ferrovie ticinesi dei lunghi e rinnovati indugi di dodici anni e dell'inseparabile discredito, basta una promessa quasi nominale d'un minimo d'interessi per modica somma. Esse ponno confidare nell'afflusso di tutte le ferrovie italiane e svizzere, nelle vicinanze di due mari, e nell'attitudine interna del bello e libero paese.

Intanto che si compie questa parte dell'impresa (e un centinaio quasi di chilometri non è si poco) nuovi studi possono chiarire se un'unica ferrovia non possa continuarsi anche oltre Biasca fino in Airolo. Poichè la valle d'Airolo, per la maggior altezza, è *tecnicamente* più vicina al giogo del Lucomagno che non quella d'Olivone. E vi sono altre imprese che si sono avviluppate con questa del passaggio dei monti, e ch'è tempo di sviluppare e liberare. Tale è quella delle vaste bonificazioni lungo il Ticino, a cui, venendo qui nel 1853, vedeste che ci adoperavamo. E non sarà forse inutile trar dall'oblio alcune righe d'una dimanda di concessione ch'io medesimo, fin dal gennaio 1846, scriveva a nome d'un Taddeo Petrolini ticinese che poi rimase ucciso combattendo in Milano nel marzo 1848. Diceva pertanto d'aver preso le prime intelligenze per costruire una semplice *Tram-Road* onde condurre le merci dal Lago Maggiore a Bellinzona -- quando si presentarono all'improvviso più vasti e giganteschi progetti.... A questo annuncio non solo il sottoscritto si disanimò dal coltivare un progetto modico e limitato, il cui principal merito era nella certezza e prontezza dell'esecuzione; ma gli parve quasi atto di cattivo cittadino il mostrarsi in concorrenza anco parziale con un'impresa tanto più splendida.... Senonchè, dopo più posate considerazioni, venne ad osservare ciò ch'era avvenuto d'altri progetti di simile grandezza nei confinanti paesi ecc..... E tornò il sottoscritto a persuadersi che qualora un piccolo *progetto parziale fosse concertato in modo di non recare impedimento ai progetti più complessivi e più grandi*, non

sarebbe cosa da sprezzarsi.... anzi da preferirsi, sì per la maggior sicurezza, facilità e rapidità.... sì per il minor pericolo ch'abbia a risolversi in un illusorio perditempo per le popolazioni... ».
Se non volete che anche per opera vostra l'illusorio perditempo più a lungo si protragga a detrimento della Svizzera e dell'Italia, deponete le vostre preoccupazioni; e accettate un consiglio che vi offro con antica e sincera persuasione.

Con somma stima.

Devotissimo

Dott. C. Cattaneo

* Pubblicato su "Rivista contemporanea", Torino, IX, aprile 1857.