

ottenuto l'assicurazione che la Russia insisterà presso il Sultano onde tale concessione venga prontamente accordata e che, al momento opportuno, interverrà anche finanziariamente. Ma tale progetto finora incontra delle serie difficoltà da parte della diplomazia Austro-Ungarica, forse appunto perchè è d'attuazione possibile immediatamente, e poi, perchè lascerebbe mettere sulla sua strada i Bulgari, cioè un popolo forte per quanto non numeroso, la cui attività si spiegherebbe certamente in quella parte della Macedonia intorno ad Uskub, onde controbilanciare l'influenza austriaca, agendo sulle popolazioni bulgaro-macedoni.

Anche dal punto di vista delle riforme, necessariamente, il controllo sarebbe esercitato con maggiore efficacia e non più solamente dagli ufficiali della gendarmeria Austro-Ungarica, ai quali, come è noto, fu assegnata quella zona. Ed ecco un altro modo, un'altra circostanza per cui la questione delle ferrovie balcaniche si collega strettamente a quella delle riforme. Il concerto delle Potenze esiste sempre; ma è però oramai abbastanza chiaro come la Germania non sia più la sola a non avere un grande entusiasmo per le riforme.

Le due ferrovie, rappresentano anche due correnti molto diverse dal punto di vista delle riforme. La ferrovia Vienna-Salonico, che più giustamente si potrebbe chiamare la ferrovia Berlino-Vienna-Salonico, simbolizza una politica di condiscendenza e di remissività verso il Sultano, mentre le altre trasversali, sia si tratti della grande linea dal Danubio all'Adriatico, o del modesto tronco Turco-Bulgaro al quale ho accennato, rappresentano la corrente favorevole alle riforme... e il governatore cristiano della Macedonia, completamente indipendente da Ildyz