

sentare difficoltà non lievi, vi è chi spera, un giorno Atene possa vincere fra la concorrenza che sono destinate a farsi fra loro Brindisi e Salonicco. E già alcuni vedono la valigia delle Indie sbarcare al Pireo (il porto di Atene) come alla testa di linea ferroviaria più meridionale da questa parte dell'Europa.

Si tratta di prolungare la ferrovia Atene-Larissa fino al confine turco, e dal confine turco alla linea Salonicco-Monastir. Sono in tutto poche decine di chilometri di ferrovia, con un certo numero d'opere d'arte, è vero, ma che presentano difficoltà tecniche facilmente superabili. Naturalmente ci vogliono dei milioni, e per quanto, anche di tale ferrovia, come delle altre linee, si discorra molto da un po' di tempo, mi pare si sia ancora ben lontani dal metter mano alla sua esecuzione. Prima di tutto, per la questione del capitale che occorrerebbe, anche quando la Turchia avesse dato una vera e propria concessione definitiva. Le stesse ragioni per le quali la linea è caldeggiata ad Atene (a parte la questione del tracciato che verrebbe poi, e nella quale la Turchia fa delle riserve fin d'ora dicendo di non poter accettare quello proposto dalla Grecia), sono quelle che determinano l'opposizione del Governo ottomano. Adesso per frenare l'elemento bulgaro, che la Turchia considera come il pericolo più grave, per controbilanciare l'influenza e la propaganda bulgara, la parola d'ordine a Costantinopoli è di cercare sin dove è possibile di lasciare fare ai Greci, e, magari, di unirsi alle loro bande contro quelle bulgare. Ma la Turchia non può desiderare una linea ferroviaria che sarebbe la linea di penetrazione della propaganda greca: di una ferrovia che i Turchi chiamano già la ferrovia greco-macedone. Vi è altresì una ragione economica. Questa nuova ferrovia potrebbe far affluire le