

raviver en ce moment, à propos de l'ouverture du Simplon, la vieille rivalité de Venise et de Gênes, et de les opposer l'une à l'autre, comme si l'une ou l'autre devait fatalement succomber, dans une lutte économique dont le monopole du commerce maritime serait l'enjeu. Mais pourquoi écarter systématiquement l'idée d'un équilibre de fonctions et d'intérêts, symbole de celui que la nature même a ménagé à la péninsule entre l'Adriatique et la Méditerranée ? Dans l'état actuel des choses, est-il même bien sûr que le port de Gênes soit à la hau-

niquer M. le général Bigotti quelques données techniques, touchant l'ouverture de cette nouvelle artère au commerce international.

La canalisation du Toce, de Domodossola au lac Majeur, devrait être effectuée sur un parcours d'environ 30 kilomètres. Elle coûterait 7 millions.

De Gravellona à Sesto-Calende, la navigation s'opérerait par le lac Majeur.

De Sesto-Calende à Milan, il suffirait de rectifier, sur plusieurs points, le *Naviglio Grande*, canal déjà utilisé pour le transport de la pierre, du bois, du charbon, et qui, traversant la ville de Milan, débouche sur le *Naviglio* de Pavie.

Le *Naviglio* de Pavie (à écluses) exige des rectifications, évaluées à sept millions. Il communique avec le Pô, par le Tessin.

Une ligne fluviale directe du débouché du Simplon à Venise pourrait éviter le détour par Milan, à la condition qu'on remit en état l'ancien canal Bereguardo, latéral à cette rivière, entre Abbiategrosso et Pavie.

Ajoutons que, tout récemment, de ce dernier point à Venise, une ligne de navigation vient d'être organisée par une Société qui a mis en service deux remorqueurs.