

da collegare il Trentino più direttamente ai commerci nostri ed accorciare la via del Brennero, arrecherebbe, da sua parte, a questo programma di traffici l'ausilio poderoso di una nuova e grande linea di comunicazione tra le genti montanare del Trentino e le marinare di Venezia (1).

* *

Occorre ora togliere in esame, in modo particolare, il valore delle singole linee trasversali destinate a collegare l'Adriatico e la cimosa littoranea dalmata, alla nuova via di gran traffico balcanica.

Il problema di riunire mediante linee ferroviarie, l'interno dell'Albania e la Vecchia Serbia con la costa Adriatica è stato più di una volta sollevato e discusso. Di recente, il Kallay, governatore generale di Bosnia ed Erzegovina, l'aveva compreso nel suo programma di rigenerazione economica e commerciale delle due province soggette. Oggi giorno questo problema appare più largo nella sostanza e nella forma ed acquista inoltre carattere di necessità imponente, in guisa da tendere alla sistemazione di una vera e propria rete di gran traffico tra l'Adriatico ed il Danubio.

La principale di codeste linee, distaccandosi da Kladovo sul Danubio, dovrebbe condurre a Nisch, in Serbia; di là per Pristina ed Ipek (nel vilayet di Kossovo, nella Vecchia Serbia) per Andrjevitza e Podgoritza, dovrebbe mettere capo al Principato del Montenegro. Da Podgoritza, la linea ferroviaria farebbe ritorno in territorio turco per passare a Scutari, donde, per due diramazioni, potrebbe scendere al mare, l'una rivolta a S. Giovanni di Mèdua, la buona ed abbastanza sicura baia dell'estremo settentrionale della costa albanese, l'altra al littoriale montenegrino di Antivari, la città della riva Adriatica orientale opposta a Bari. (*Anti-Bar*).

(1) Per la navigazione fluviale interna si vedano: Relazione Romanin-Jacur, Bignotti, ecc.