

Il Canale di Suez

#508

K Lipsia 17 Maggio. Da quanto vien riferito, non è riuscito al Sig. de Lesseps, d'ottenere dalla Porta la concessione pel taglio dell'Istmo di Suez. I Diplomatici turchi comprendono l'importanza dell'impresa, ma ~~non~~ hanno i loro ^{rispettivi} dubbi. Questi dubbi potrebbero esser respinti da una pressione diplomatica della Francia, se dietro il rifiuto della Porta non stasse l'influenza Inglese, che è naturalmente ancor sempre potente, non ostante la morte di Reshid-Pasha e la partenza di Lord Stratford de Redcliffe. Come prima i Whigs, così anche recentemente il Tory-ministers si esprime contro il taglio dell'Istmo. I motivi che allora si fecero valere al Parlamento ed al Public, non sono, è vero, i giusti. I veri motivi si taciono, equivalendo il loro dettaglio ufficiale ad una dichiarazione di guerra all'Estero. Lord Palmerston solo adduce un motivo politico nel rifiutarsi al progetto, ha l'importanza che l'Egitto potrebbe acquistare a mezzo del Canale, dovrebbe minacciare gli interessi e

L'Integrità dell'Impero turco. Come se non fosse la migliore introduzione allo scioglimento della Questione orientale che i rami, che possiedono forza vitale si dividano dal tronco avvelenato prima che succeda la catastrofe generale!!! Il Sig. D'Israeli, il quale, dietro quanto si diceva, era propenso a questo affare prima del suo innalzamento al posto di Cancelliere del tesoro, non toccò i punti politici nel rispondere all'interpellazione del D. Griffith nel Parlamento; disse brevemente che il piano del Sig. de Lesseps era totalmente fallato. Il Governo si esprimerà sulla posizione politica, quando sarà provata la possibilità d'eseguire il canale e la sua rendita.

Quelle sono manovre, che lasciano l'argomento a parte senza definirlo.

Le più grandi autorità tecniche si sono già dichiarate sulla possibilità dell'esecuzione di questo Canale fra i due mari. La buona rendita dell'impresa, che in tale affare mondiale non è giunta questione di prima importanza, è anche ora evidentemente provata e dimostrata al pari dei vantaggi incalcolabili, che deriverebbero alle popolazioni da questa via marittima

diretta fra l'Oriente e l'Occidente. Perfino in
Inghilterra stà fermo, che l'apertura dell'Istmo
egiziano è della massima importanza pel'interesse
britannico. Il commercio e industria e per afficcu,
rare vieppiù il governo politico nel lontano
Oriente. Come sarebbe p. e. stato l'andamento
della rivoluzione Indiana, se fosse stato possibile
al governo inglese di ~~trasportare~~^{trasportare} in un colpo
50,000 uomini colle sue flotte a vapore sulla
costa dell'India!! Soltanto se avesse esistito
il canale dell'Istmo in gran stile, si avrebbe
potuto effettuare questo gigantesco trasporto, cioè
in tante settimane, quanti furono consumati
mesi nelle singole spedizioni pel Capo di Buca,
na Speranza e sulla via di terra.

Ma perché dunque, equamente si domanda, si rifiu-
tano i ministri Inglesi, Whigs e Tories, a
questi immensi vantaggi? La risposta non
è semplice. Si opinava che fossero motivi di
politica commerciale che ispirassero questa aver-
sione pel canale. Vi potrebbero esistere, ma
non possono essere i regolatori. È vero che la

mobiliagione delle flotte mediterranee e la loro
direzione oltre al canale verso tutte le coste
dall'altra parte, non può esser vista di buon occhio;
ma pure la fiducia dell'Inghilterra nel suo sé,
stema di superare tutti, è troppo forte, perchè essa
possa temere questa concorrenza. E non sono
già gli europei, ma bensì gli Americani del
Nord che sono i veri concorrenti commerciali
degli Inglesi nei paesi, che essenzialmente saranno
favoriti, cioè nelle Indie, nella China e in
Australia. I dubbi del Governo Inglese
in riguardo al Canale di Suez sono di natura
tutto politica e si dirigono contro la Francia,
su' ciò non s'è quasi da dubitare. La nuova
flotta di guerra francese sta già a livello della in-
glese e le è eguale in materiale e personale; essa
ha una molto migliore organizzazione, ed unita
al grande e pronto esercito si è fatta un aver-
sario terribile della forza marittima e coloniale
del regno unito. Aggiungasi a ciò il carattere
incalcolabile e ardito dell'Imperatore assoluto, le
sue tradizioni, il suo sistema di intrusione e di
preziosità la sua politica elastica, e calcolata sol-

tanto pel momento, le difficoltà ognora crescenti
dell'interna sua posizione, che potrebbero ad ogni
momento spingerlo ad impervite imprese all'
Estero per appagare il bollente spirito nazionale,
non è davvero da meravigliarsi se l'Inghilterra
indispettita si rifiuta di lasciare aprire senz'altro
la via marittima diretta al cuore delle sue
colonie lontane, e lasciarle così esposte alla
potenza minacciosa del Concorrente della
nazione. Il governo Imperiale ha bastantemente
che dimostrato la sua intenzione di piantare
nuovamente nelle Indie il vessillo francese
al fianco dell'Inglese. Non abbisogna è vero
del canale di Suez per trovare la sua strada
nelle Indie e nella China; come tempo addietro
prendrebbe il giro anche adesso per le acque del
Sud e attorno del Capo. Ma sarebbe la
strada più breve della metà, ricca di coste,
e comodissima per legni mercantili e di guerra,
a traverso del canale di Suez sarebbe instituita
mente di gran vantaggio per la sicurezza
delle nazioni d'una posizione franco-indiana, di
fattorie, stabilimenti commerciali, e colonie.

(*) A traverso di questa nuova Strada marittima la Francia potrebbe con più comodità che mai qua, daguan ni mari indiani le fondamenta d'una posizione possente che questa volta sarebbe per l'Inghilterra d'altrettanto minacciosa, in quanto che anche la Russia s'avvanza da tutte le parti contro l'India. E si conoscono di più le simpatie della Russia e della Francia, nonostante l'ultima guerra e l'alleanza delle potenze dell'Est.

Questo però non è che il pericolo il più remoto che minaccierebbe il potere Inglese per mezzo del taglio dell'istmo; più vicini sono i timori per le località alle quali si rannoda la nuova Strada marittima. L'Egitto, il paese il più ricco alla costa di S. M. del Mediterraneo, l'Emporio naturale e storico fra l'Oriente e l'Occidente, la chiave ai secondi paesi del S. O. dell'Asia e delle immense possessioni coloniali dell'Inghilterra, occupa un posto eminentemente nella politica britannica (*). Allorché Napoleone verso la fine del secolo scorso attaccò questo paese, al Parigi valse per una

Ne questa frase esprime di opera un abate impopolare membro dell'Accademia di Torino, che immediatamente profarsi nel proposito dell'Inghilterra, se da tempo ad ora da opera più a lungo di essere nel Mediterraneo, che nella Persia.

disgrazia nazionale. Si parlava perfino di renderlo
artificialmente deserto col deviamiento del Nilo.
Si fece ogni sforzo e non si riposò pria che la posi-
zione non fosse tutta ~~in~~ ~~mano~~ ~~del~~ ~~debo~~ nemico
della Nazione e ritornata nelle mani della debbe
potà. Allorquando poi Mehemud-Ali, riposando
sulla Francia, volle separare l'Egitto dall'Impero
Turco ed inalzarlo a un regno indipendente, fu
la politica Inglese che vi si oppose nel 1840, e
che accettò piuttosto una guerra colla Francia,
che l'auordare all'Egitto di sortire dalla sub-
ordinata sua posizione. L'appetito del Go-
verno Francese pel "Olanda del Levante",
non scemò punto dopo quelle sconfitte;
aurebbe per contro coll'interesse aumentato
dell'Inghilterra in terraferma, e fu aguzzato
dalla gelosia. Non si spegnerebbe davvero questa
avidità se l'Istmo Egiziano offriva per soprapiù
anche una via ^{marittima} aperta per l'Arabia, la Persia,
l'India e la Cina. Un conflitto — e l'ardito
ed armato Imperatore potrebbe con un colpo occu-
pare il prezioso paese e tutta la via marittima
fino all'Oceano Indiano. Questo sarebbe non

Soltanto conquistare una perla, ma anche col-
pire nel cuore la popolarità della vecchia Inghilterra
et queste asserzioni fu' opposto ^{due grandi} che le stazioni ma-
~~ritime~~ d'Inghilterra all'atta "Corfu" sono situate
piu' vicino alla costa Egiziana che Tolone e
Marsiglia. Ma per custodire l'Egitto ci vorra' oltre
a quelle posizioni anche una flotta inglese, correspon-
dente. La divisione inglese che ora trovasi nel
Mediterraneo conta 4 bastimenti, mentre che,
nel porto di Tolone trovansi stazionati piu' di
sedici legni grandi. Quanti sacrifici continui
dovrebbe fare l'Inghilterra se dovesse proteggere l'Egitto
colla strada mondiale da ogni possibile colpo di
mano in faccia alle forze e ai mezzi di guerra
francesi esistenti nel Mediterraneo.

Ma questo non sarebbe che il caso estremo.

Il governo teme da primo ed ancor piu' che coll'aper-
tura dell'Istmo non s'offra ai Francesi l'occasione
di un pericoloso stabilimento in Egitto, al Canale e nel
golfo Arabico. Gli invasori francesi cercherebbero di
guadagnare posizioni e influenze, che dovrebbero im-
pedire l'interesse e le istituzioni inglesi. La
Francia saprebbe assicurarsi con trattati forse

anche il diritto di comproprietà nelle fortificazioni
necessarie al canale mondiale. Dappertutto apparirebbero
Agenti di Commercio, Consoli, guardie di poli-
zia & guardie sui depositi di merci francesi.
Una Compagnia francese dopo l'altra otterrebbe o colla
astuzia o colla forza dei privilegi per imprese di
ogni qualità, e indebolirebbe l'attività degli
Inglese, & addebolirebbe la loro posizione. Dopo
che la "Nabeslandpost", (valigia delle Indie)
divenne un membro sì importante nel Commercio
Indo-Britannico, gli Inglese custodiscono e obser-
vano con occhi di Argo gli imprenditori &
progettisti francesi, e quali s'introducono presso il
Governor Egiziano & il Vice-Ré. Tutto tradisce qui
reciproca diffidenza, gelosia, guerra secreta.
Quasi con sdegno contemplan gli Inglese la Stra,
da ^{da Cairo a Suez} ferrato, che vien costruita in fretta da una
Compagnia francese privilegiata dal Vice-Ré, men-
tre che la Peninsular Company, che ha costruito
la linea da Alessandria al Cairo, e voleva costruire
anche quella da Cairo a Suez, ma sopra un altro
tracciato, si rimasta colle mani vuote. Si legge
sopra questo argomento uno scritto di un Inglese

Che compare anonimo verso la fine dell'anno
scorso. Anche il Times, sfogò ultimamente
(# 83) la sua ira sulle menzogne concorrenti fran-
cese in Egitto. L'articolo è insolente, e senza
misura; ma mette a nudo il motivo per il
quale nulla vuoi sapere a Londra del progetto
del canale di Suez. Il foglio della City
dice: "Per gelosia nazionale, e vanità nazionale
" i Francesi seguono le imprese degli Inglesi sopra
" tutto il globo; ^{apprezzamento di} per troppo se stessi cercano di immis-
" chersi negli affari ed interessi inglesi". L'Egitto
principalmente è la scena di questi avventurieri
Il piano del canale fra i due mari "pazzo
ed insequibile", destinato a scopi di comer-
cio e navigazione, è parto della gelosia na-
zionale francese e della caccia di fortuna.
Che si riceva ^{anche} dalla porta il Germano, e sicu-
ramente non verrà fatto nessun canale, ma
si approfitterà del privilegio per "stabilire una
" Compagnia francese sotto protezione del Governo
" francese", per impedire il perfezionamento del
sistema di transito Inglese, e per opporre agli In-
glesì in ogni loro impresa "i diritti della Compagnia",

quia Lepeps,

Per dire la verità, il Sig.^o di Lepeps è tanto meno avventuriero, quanto il suo progetto una marioleria. Ma il Sig.^o di Lepeps è un uomo di Stato francese, dippiù eugino della Contessa di Montijo, dell'Imperatrice madre, il quale, se non giusto in nome, pure agir deve col Consentimento dell'Imperatore & del suo Governo. Il Sig.^o di Lepeps vuole il canale fatto con mezzi europei e non soltanto francesi, colla cooperazione di una Compagnia Europea; ma questa ha il suo domicilio d'amministrazione & il suo foro di giustizia a Parigi, ed il Sig.^o di Lepeps stesso sarà per dieci anni consecutivi Presidente della Direzione & del Consiglio d'Amministrazione. Già questo concede all'Impresa un Caratter francese, la pone con preponderanza sotto l'influenza francese, e la espone alla pubblica e segreta commisurazione del Governo Imperiale. Chi potrebbe ora biasimare il Governo Inghese, se sotto queste circostanze nulla può sapere dell'affare cotanto importante per la sua nazione?

Perfino il ministro Palmerston, l'amico caduto

di Napoleone ha fatto un passo coll'occupazione
dell'isola di Perim, che dimostra, che si è deciso
a Londra di venire agli estremi, per tener in
mano le redini di questo affare. Questo scoglio
che domina interamente l'entrata e la foce
del golfo Arabico verrà ridotto in un porto for-
tificato e in una minacciosa fortezza Inglese.

La piazza potrà servire di punto di partenza
per ogni spedizione militare alla costa arabica ed
egiziana. Se l'appropriamento dell'isola di Perim
si effettuò senza il consentimento della Porta
che possiede almeno il titolo nominale di proprietà,
e senza aver commesso un atto di violenza, e la stampa
ufficiale della Francia non ommise punto di denun-
ciare con gran esacerbazione questa lesione della
integrità dell'Impero Ottomano da parte dell'
Inghilterra. Ma la Porta nonostante tutte le
instigazioni, non protestò contro questa spoliazione,
cio che prova, che essa teme molto meno delle misure
del Governo Inglese, che dall'apertura dell'istmo da
mani Francesi e sotto li auspici del Governo Fran-
cese. Il Governo Inglese andrà per certo più oltre
ancora, se il progetto del Canale verrà mantenuto.

Suez ed Aden, i punti principali della costa africana davanti allo stretto di Bab-el-Mandeb possono dirsi quasi in sue mani, e la erezione del telegrafo oltre il golfo arabico alla costa dell'India orientale gli fornirà l'occasione di occupare colle sue colonie e stabilimenti i punti principali nel golfo fino in Egitto. Possibile anche che l'affare del canale e la gelosia reciproca sempre più crescente possa condurre alla presa in possesso sotto qualsiasi forma del basso Egitto da parte degli Inglesi. La volontà del Governo Egiziano è qui di poco peso, e l'Anglo-Sassone è senza riguardi, quando si crede in istato di forzata difesa.

Allora poi, quando il caro pegno sarà preso, si farà anche il canale, ma con denaro Inglese, e sotto gli auspici d'Inghilterra. Il piano geniale di Lepeps, ora "pazzo ed insequibile", servirà in allora quale ottima base.

Dopo l'Inghilterra è nostro convincimento che l'Austria ha il massimo interesse all'esecuzione del canale di Suez. Il suo sviluppo commerciale per mare, la sua compartecipazione al Commercio mondiale dipendono dall'apertura

della via marittima dal Mediterraneo nell'Oceano
Indiano. E perciò il progetto Lepeps trovò un au-
glienza unanime e favorevole in Austria presso
l'opinione pubblica, come pure presso le più note
voli autorità di commercio, finanza e Industria.
Ciononostante è noto, che l'Interrunzio a Costan-
tinopoli, ^{avrebbe dovuto} ~~avrebbe dovuto~~ stare a cuore la protezione di
questo affare, non è intervenuto presso la Porta in
favore dell'argomento. Si fecero puranco udire
nell'ultims tempo delle voci in Austria, che
criticavano in modo sfavorevole il progetto, benché
partendo da punti di vista speciali e subordinati.

Ed anche la Ost-Deutsche-Post, un foglio,
che non usa parlare senza l'influenza del Gs,
verno austriaco, ha recentemente espresso,
che nelle attuali vertenze del mondo politico
il meglio è che il canale di Suez non venga
effettuato. Dunque anche in Austria timori
politici, come in Inghilterra.

Nessun uomo penetrativo può negare al
Sig. de Lepeps e al suo piano il suo merito,
meno di tutto poi in Germania ove si comprende
e si valuta molto più presto ^{che altrove.} il grandioso, e l'istorico mon-

diab. Ma anche noi Tedeschi, che in gran parte
siamo poco pratici e direttamente interessati
alla cosa, non possiamo desiderare, che il
Canale di Suez e la sua esecuzione servano all'
ambizione ed alla gelosia francese onde distur-
bare la posizione ed i grandi lavori degli
Inglese nei Mari dell'Oriente,
