

che ne sgorgherebbero per i traffici francesi, che finirebbero certamente per far aumentare cospicuamente la popolazione francese, superando in tal guisa la pericolosa crisi della natalità dando indirettamente alla Francia una più numerosa figliolanza. Géo Gérald stesso si pronunciò nello stesso senso; fece rilevare che la Gironda, resa navigabile per i piroscafi transoceanici, renderebbe l'attuazione del piano anche più agevole; che Bordeaux non costituirebbe solo l'anello di congiunzione tra la Svizzera e l'America, ma anche tra la Svizzera e l'Africa Occidentale, perchè la linea Ginevra-Bordeaux verrebbe completata da una nuova linea Bordeaux-Tangeri-Dakdar; che infine Bordeaux si è già messa, durante la guerra stessa, sulla buona strada per adempiere il compito additatole, perchè il suo commercio con la Svizzera, che prima della guerra era quasi inesistente, era salito, nel 1915, a 35.000 tonnellate. Dei canali tra Lione e Bordeaux e tra Basilea e Nantes farebbero sì che la quasi totalità del commercio svizzero coll'America potesse venire assorbita dalle nuove vie di transito offerte dalla Francia. È vero però che questo progetto, che non manca di grandiosità, ha trovato un'accoglienza festosa nella sola Svizzera francese, mentre la Svizzera tedesca ha fatto l'orecchio da mercante; anzi, la *Basler Nachrichten*, giornale che pure non è affatto asservito alla causa tedesca, ha fatto notare che, almeno per la Svizzera tedesca, la grande linea di comunicazione naturale sarà tuttavia sempre il Reno (1).

Altri autori cercano di trattare il problema della navigazione svizzera da un punto di vista più largo. Così una rivista intesista pubblicò testè un articolo molto ben documentato, nel quale si constata che per la Svizzera l'acquisto di navi non sarebbe guari raccomandabile in questo momento, e che sarebbe invece preferibile di noleggiare dei piroscafi con trattati valevoli, se possibile, sino a due anni dopo la conclusione della pace, visto che la mancanza di piroscafi sussisterà, senza dubbio, ancora per parecchio tempo dopo la guerra. D'interesse speciale è l'indicazione che i silos di grano nel porto di Genova sono attualmente quasi vuoti, e che facendovi passare i trasporti svizzeri di cereali si guadagnerebbe largamente il premio d'assicurazione di guerra Cette-Genova, poichè si eviterebbero le spese di lungo stazionamento che si è obbligati di pagare agli armatori in attesa dello scarico. Per dopo la guerra si raccomanda la creazione di una compagnia di navigazione anglo-franco-svizzera o italo-svizzera (2).

I rapporti economici tra la Svizzera e l'America sono certo in parte destinati a scomparire quando, tornati con la pace i tempi normali e tolte di mezzo le restrizioni belliche, gli scambi tenderanno a riprendere le antiche vie, tracciate dalla convenienza economica e dalle leggi del buon mercato. Tuttavia è tutt'altro che escluso che i rapporti, che il bisogno aveva indotto la Svizzera a stringere con l'America, persisteranno e in certo senso pren-

---

(1) J. H. F.: « Bordeaux-Schweiz », *Basler Nachrichten*, del 23 settembre 1917, Supplemento.

(2) N° 14 della *Revue Suisse d'Exportation* (Zurigo, Sankt Annahof, 1917).