

El proyecto ferroviario del Corredor n. 8: historia de una ocasión perdida.

The Corridor n. 8 railway project: the story of a missed opportunity

Ezio Ritrovato
Universidad de Bari “Aldo Moro”

Resumen

Este trabajo se ocupa del conocido como Ferrocarril Transbáltico Italiano de finales del siglo XIX, un proyecto que sufrió varias dificultades económicas, técnicas y políticas que impidieron su realización. Lo mismo sucedió con el Corredor Pan-Europeo n. 8 que, en la década de 1990, rescataba el recorrido proyectado aportando fundadas expectativas respecto a la integración de los países orientales del Viejo Continente en la UE.

Desde el puerto albanés de Durrës (Durazzo), el ferrocarril del Corredor, hubiera atravesado Macedonia y Bulgaria hasta alcanzar Burgas y Varna, en el Mar Negro. De esta manera se habría realizado un utilísimo enlace que hubiera permitido mayores flujos comerciales y turísticos. Esta moderna línea ferroviaria internacional habría acelerado el proceso de desarrollo de los Balcanes al consentir un regular movimiento migratorio, de tecnología y de cultura científica, además de ser un incentivo para la inversión extranjera y la transferencia de tecnología y cultura científica.

Palabras clave: Historia del Transporte, Redes ferroviarias internacionales, Integración Económica Europea, Historia Económica Europea.

Códigos JEL: N73, N74, N43, N44.

Abstract

This paper deals with the called Transbáltico Italian Railroad, a late nineteenth century project that suffered several economic, technical and political difficulties that prevented its realization. The same fate affected the Pan-European Corridor n. 8, which in the 1990s essentially adopted the older project's track, broadening its goals with the perspective of integration with Eastern European Countries within the European Union.

Starting from the Albanian port of Durrës, the Corridor n. 8 railway would have crossed Macedonia and Bulgaria to end in Burgas and Varna. Thus, an essential link would have facilitated both commercial and tourist flows towards those still poorly visited areas and regular migration flows. Above all, it would have sped up the development of Balkan countries, encouraging foreign investments as well as the transfer of technology and scientific culture.

Key words: Transportation History, International Railways, European Economic Integration, European Economic History.

JEL Codes: N73, N74, N43, N44.

El proyecto ferroviario del Corredor n. 8: historia de una ocasión perdida.

[Fecha de recepción del original: 24/8/2017; versión definitiva: 20/9/2017]

Ezio Ritrovato^Ψ
Universidad de Bari “Aldo Moro”

1. Introducción

Con la creación de la Unión Europea, las grandes líneas ferroviarias internacionales han visto crecer su papel como factor clave para una efectiva integración entre las economías de países con distintos niveles de desarrollo (Giuntini, 2013, p. 26). Un rol moderno con un pasado marcado por la explotación basada en los intereses de un “colonialismo de las infraestructuras”, ejercido con tesón por las monarquías alemanas y la casa de los Habsburgo (Kostov, 1994, pp. 93-103). Su política imperialista tenía necesidad de crear una red de hierro para circunscribir una serie de naciones sometidas, pero, sobre todo, indispensables en cuanto a la importación de materias primas y a la exportación de productos manufactureros. Un ejemplo de ello lo encontramos en las líneas ferroviarias construidas durante el siglo XIX para enlazar las capitales de los Imperios Centrales con los puertos del Egeo, del mar Negro y de Estambul que, con sus sucesivas ramificaciones, formaban la denominada “directriz danubiana”. Otro ejemplo sería el proyecto, respaldado con decisión por la Alemania de Guillermo II, de una vía férrea que hubiera debido enlazar Estambul, terminal en el Bósforo de la directriz danubiana, con Bagdad, para proseguir hasta Basora y Kuwait, en el Golfo Pérsico.

^Ψ ezio.ritrovato@uniba.it Università di Bari “Aldo Moro” Tel. (+39) 080.5049226 – (+39) 3385473735

Una vez perdida definitivamente la función de instrumento estratégico para las mayores potencias europeas, la construcción de grandes trazados ferroviarios es actualmente uno de los ejes de la política de la Unión Europea; en mayor medida aún, después de la ampliación de la misma con la incorporación de los Estados del área oriental. Dicha estrategia se propone mejorar las infraestructuras de las áreas menos desarrolladas, así como acercar, tanto por lo que atañe al tiempo empleado en los recorridos como a la disponibilidad de vías y sistemas de comunicación, las economías más “atrasadas” de la nueva Europa. Con esta finalidad, durante dos Conferencias pan-europeas sobre los transportes, la primera en Creta en 1994 y la segunda en Helsinki en 1997, fue trazado, sobre el mapa geográfico de Europa, una red de diez “corredores” formada por carreteras, líneas de ferrocarril, gaseoductos y oleoductos¹. Los corredores se proyectaron como vectores de conectividad intermodal de prioritaria importancia que atravesarían tanto Estados miembros de la Unión, como otros que no forman parte de ella. De todos modos, en el curso de los últimos veinte años, algunos proyectos han sido realizados, mientras que otros, como el Corredor 8, han sido bloqueados; y, desde 2010, excluidos de la lista de proyectos prioritarios de la Unión Europea.

En mi trabajo intento establecer un nexo entre la fallida realización de esta moderna línea ferroviaria pan-europea y la renuncia al proyecto del Ferrocarril Transbalcánico italiano, durante la primera mitad del siglo XX. En particular, se intentarán poner de relieve las singulares analogías entre las consideraciones de tipo político-económico que han determinado la renuncia al Corredor n. 8 y los obstáculos y los problemas que, ya desde la segunda mitad del siglo XIX, impidieron la construcción del Ferrocarril Transbalcánico.

Como primera e inmediata analogía señalemos la semejanza de los dos trazados ferroviarios, ya que resultan prácticamente idénticos. El recorrido del ferrocarril del Corredor n. 8 enlaza el puerto albanés de Durrës a Skopje, en Macedonia, para proseguir después hacia Sofía (Bulgaria) y alcanzar al final los puertos de Burgas y Varna en el Mar Negro, por un total de 1.270 km de línea ferroviaria (Fig. 1).

¹ A propósito de las cuestiones económicas, políticas y diplomáticas relativas al programa de los Corredores pan-europeos, con especial referencia al área balcánica, Favaretto-Gobet (2001), Botta-Capriati (2003) y Botta-Garzia (2004)

Figura 1
El Corredor Pan-Europeo n. 8



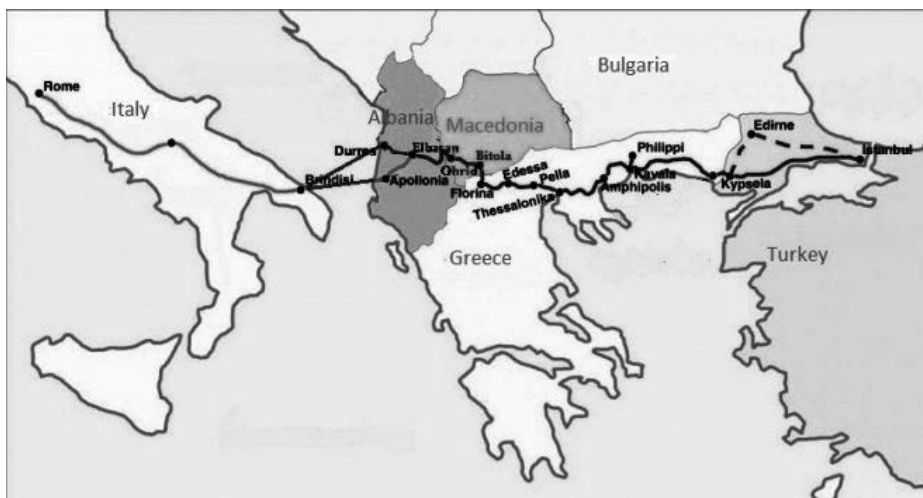
Fuente: <https://www.loccidentale.it>

Análogamente, el Ferrocarril Transbalcánico italiano hubiera debido enlazar el mar Adriático con el Egeo. Con punto de partida en Brindisi y, una vez en Valona mediante el uso de transbordadores, el trazado del proyecto proseguía hacia Salónica para alcanzar al final Estambul. Este recorrido, a su vez, replicaba el trazado de la antigua Vía Egnatia que, desde el terminal en Brindisi de la Vía Appia y superado el mar Adriático ya en Albania, atravesaba Macedonia hasta llegar a Salónica, asegurando la comunicación entre Roma y Oriente (Fig. 2)². Para los romanos, la Vía Egnatia era el modo más fácil de alcanzar y cruzar la meseta macedonia, atravesando la única zona no excesivamente montañosa en territorio albanés. Así pues, a los ingenieros de la Transbalcánica italiana les pareció natural seguir, más o menos fielmente, el trazado previsto por el Cónsul Gaius Ignatius, del que tomaron el nombre para su proyecto. Precisamente a la evocación de los fastos y del poder del Imperio Romano recurrieron los promotores del Ferrocarril Transbalcánico, sosteniendo que, para los intereses italianos, aún tenían validez toda una serie de razones de tipo económico y político que habían determinado, muchos siglos atrás, la construcción de una de las más importantes arterias de tráfico en el área oriental del Imperio³.

² Sobre la historia de la Vía Egnatia se consulte Charlesworth (1940, p. 136); Baldacci (1932, pp. 137-140); Romanelli (1934, p. 143); De Martino (1980, p. 332); Lo Sardo (2002, pp. 37-40).

³ Para un cuadro sintético de las iniciativas italianas en materia de ferrocarriles balcánicos durante los siglos XIX y XX, se vea Savarese (2006).

Figura 2
La Vía Egnatia



Fuente: <http://cultureroutesinturkey.com/via-egnatia/>

2. El ferrocarril transbalcánico italiano

1. La idea de una línea ferroviaria que atravesara en sentido transversal las regiones meridionales de los Balcanes, para enlazar la costa del Adriático con los puertos de Egeo y del mar Negro, había sido estudiada ya a finales del siglo XIX. En octubre de 1890, el gobierno otomano, influido por Guillermo II, y así pues determinado a llevar a cabo grandiosos proyectos de desarrollo en la Turquía asiática, encargó al Deutsche Bank la construcción y la explotación de la línea Salónica-Monastir (actualmente llamada Bitola, en la República de Macedonia), con el compromiso del concesionario de estudiar, en el plazo de seis meses, la prolongación del trazado hasta los puertos albaneses de Valona o Durrës (Buonomo, 1929, p.5; Tajani, 1932, pp.148-149)⁴. Era el primer esbozo de una línea transbalcánica que, según el proyecto definitivo, hubiera debido alcanzar el Bósforo tras haber recorrido en buena parte el trazado de la antigua Vía Egnatia.

⁴ Durante la construcción del tramo Salónica-Monastir, por parte de la empresa francesa Vitali, se empleó mucha mano de obra italiana, en gran parte procedente de Piamonte, a la que siguió, en los años que vinieron, cuadrillas de obreros que emigraron desde el centro o el sur de Italia. Su presencia provocó enfrentamientos con la mano de obra griega y albanesa, hasta el punto de requerir la intervención del vicecónsul inglés en Monastir, a quien correspondía la tutela de los intereses italianos a falta de delegación diplomática italiana en dichas localidades (Gouranis, 2005, pp. 221-223).

Las condiciones contractuales impuestas por el Deutsche Bank fueron consideradas demasiado dispendiosas, lo cual propició la entrada de los italianos en el proyecto del gobierno otomano, haciéndolo propio y abriendo así el capítulo de la historia del Ferrocarril Transbalcánico italiano. La prolongación de la Salónica-Monastir hasta el Adriático fue encargada a una comisión –que hubiera debido sustituir al Deutsche Bank– promovida por el cónsul general de Italia en Salónica. La nueva comisión encargó el estudio técnico-económico del proyecto a un equipo de expertos italianos que efectuaron varios reconocimientos sobre el terreno en busca de un trazado alternativo, más conveniente desde el punto de vista económico al propuesto por los alemanes (Tajani, 1932, p. 149). Las conclusiones de la comisión, depositadas en un documento de noviembre de 1893, no difieren en mucho de las del Deutsche Bank; es más, incluso desaconsejan asumir el encargo a causa de las dificultades técnicas y de la inaccesibilidad de las regiones que era necesario atravesar.

El proyecto se abandonó a la par que, en aquellos primeros años del siglo XX, empezaban a surgir dudas sobre la utilidad de una línea ferroviaria transbalcánica. De hecho, era objeto de contenciosos y de disputas económicas internacionales y, al mismo tiempo, instrumento en la lucha política entre las potencias implicadas en las vicisitudes de la región balcánica. Especialmente interesada en la realización del Ferrocarril Transbalcánico estaba la clase mercantil de Puglia –la región italiana más cercana a la costa albanesa–, sobre todo, tras la disminución de sus intercambios con los tradicionales mercados de Europa centro-occidental. Efectivamente, a partir de los primeros años del siglo XX, la región mostraba un gran interés en incentivar las relaciones con los países balcánicos y del Levante mediterráneo y, por consiguiente, en desarrollar las infraestructuras necesarias para alcanzar unos mercados que resultaban favorecidos por una natural proximidad geográfica⁵.

En 1908, las autoridades italianas predispusieron un nuevo proyecto, el de la línea “serbo-adriática”, en el que confluyeron el apoyo y la colaboración de Francia y Rusia. Fue instituido el consorcio financiero “Danubio-Adriático”, en el que participaban inversores italianos, franceses, rusos y serbios (Tamborra, 1974, pp. 113-118). Durante aquel periodo se propusieron acuerdos financieros, se constituyeron sociedades con capital italo-francés, y se firmaron acuerdos diplomáticos con el gobierno otomano, además de repartir los costes para la financiación del proyecto; todo ello sin que se lograra colocar siquiera la primera piedra de la obra⁶. Además, entre 1908 y 1913, la revolución de los Jóvenes Turcos, las maniobras militares italianas contra Turquía y las guerras balcánicas supusieron nuevos obstáculos al inicio de los trabajos. A pesar de ello, prosiguieron los contactos diplomáticos, así como las

⁵ En general, respecto al comercio de Bari con el extranjero durante los siglos XIX y XX, vease Ritrovato (2004).

⁶ En relación a las peripecias diplomáticas y financieras de la serbo-adriática, se vea Webster (1974, pp. 396-424).

negociaciones, entre el gobierno italiano y las potencias europeas interesadas en la iniciativa ferroviaria en los Balcanes⁷.

2. El primer atisbo de una reactivación del proyecto del Ferrocarril Transbalcánico italiano coincidió con el estallido de la Primera Guerra mundial y la ocupación italiana, el 30 de octubre de 1914, del islote Saseno y del puerto de Valona, en la costa de Albania⁸. Esta iniciativa militar estimuló los proyectos de un ingeniero napolitano, Giacomo Buonomo, que se convirtió en el apóstol incansable y el promotor más tenaz del Ferrocarril Transbalcánico italiano durante más de veinte años.

Una vía férrea que enlazara Roma a Valona y a Estambul, según el ingeniero Buonomo, había de seguir un trazado que fuera realizable a tenor de las dificultades provocadas por el conflicto en curso. De hecho, en una conferencia del 16 de febrero de 1916 en la sede de la Sociedad Italiana de Ingenieros, Arquitectos e Industriales, Buonomo presentó por primera vez su proyecto (Buonomo, 1916). En sustancia gran parte del entero trazado había sido realizado ya, se trataba del tramo Monastir-Salónica y de su prosecución hacia Estambul, a lo largo de la ramificación sur-oriental de la red ferroviaria danubiana. Así pues, quedaba pendiente la construcción del tramo Valona-Monastir, de unos 260 kms, para enlazar con una línea directa el Adriático al Egeo y al mar Negro (Fig. 3).

El consenso y respaldo que obtuvo con su intervención movieron al ingeniero italiano a crear un Comité para promocionar la Línea Transbalcánica italiana. En Milán, el 25 de julio de 1917, fue suscrito el acto constitutivo por parte del Crédito Italiano, de la Banca Commerciale Italiana, de la Compañía Italo-Británica y numerosos empresarios⁹. El objetivo de la empresa preveía una primera fase de estudio, durante el conflicto militar en curso, con la puesta en marcha de un servicio de transbordadores para cruzar el Adriático, a la que hubiera seguido una fase ejecutiva, una vez terminada la guerra, con la construcción del tramo ferroviario entre Valona y Monastir.

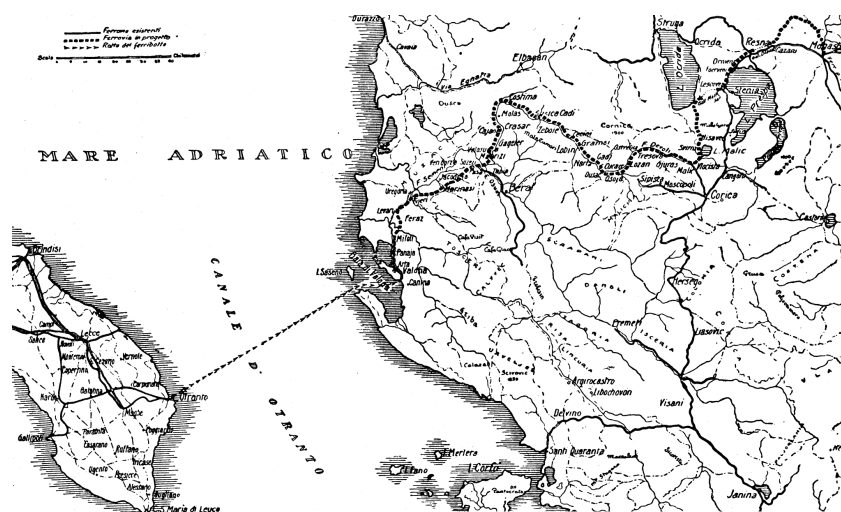
⁷ En un amplio y detallado resumen, Webster pone de relieve la importancia que adquirió el Ferrocarril Transbalcánico en la política exterior italiana anterior a la guerra (Webster, 1974, pp. 546-572).

⁸ Por lo que atañe a las cuestiones políticas y diplomáticas de la iniciativa de Sonnino, vease Burgwyn (1985, pp. 113-137). Un cuadro más general, sobre la historia de Albania contemporánea y de sus relaciones con Italia, se ofrece en Vaina (1917); Giannini (1925); Swire (1929); Pacor (1968).

⁹ El capital inicial quedó fijado en 100.000 liras italianas, repartido en 25 participaciones de 4.000 liras cada una, que fueron progresivamente suscritas por los distintos accionistas, según un plan de pagos a plazos de los décimos. Se consulte ASI-BCI (Archivio Storico di Banca Intesa-Patrimonio Banca Commerciale Italiana), Ufficio Finanziario, carpeta 21, fascículo 3 (Comitato per la Transbalcanica Italiana), legajo 1.

Una vez constituido el Comité, el ingeniero Buonomo decidió a llevar a cabo nuevos estudios topográficos y obtener los permisos para efectuarlos en zona de guerra, todo ello sin olvidar la necesidad de superar la desconfianza alimentada por el escepticismo que, tras el fracaso de los proyectos presentados hasta la fecha, era bien palpable respecto a la propuesta de un nuevo ferrocarril transbalcánico. Los motivos que se aducían contra el proyecto del ingeniero Buonomo se centraban en la necesidad de programar previamente el desarrollo de una red ordinaria de carreteras, que en Albania prácticamente no existía para, más adelante, planificar la red ferroviaria interior, dejando para el final la cuestión de los enlaces internacionales.

Figura 3
El proyecto del tramo Valona-Monastir del Ferrocarril Transbalcánico Italiano



Fuente: Buonomo (1924)

El proyecto definitivo, examinado por el Consejo Superior de Obras Públicas de Italia, fue aprobado en agosto de 1918, lo que avivó de nuevo el entusiasmo de Buonomo. Además, por primera vez se indicaba el coste por kilómetro del ferrocarril Valona-Monastir, estimado en 390.000 liras italianas que, multiplicadas por los 260 kilómetros del recorrido, sumaban un total de unos 101 millones de liras. A dicha cantidad había que añadir el coste de dos *ferry-boats*, con lo que resultaba una inversión final de unos 120 millones de liras para llevar a cabo la obra completa¹⁰.

3. A pesar de la incesante actividad de Buonomo durante los primeros cuatro años de la segunda década, las diligencias del Comité pasaron por una fase de estancamiento. En Albania se alternaron gobiernos más o menos legítimos, revueltas

¹⁰ *Ibidem*.

populares, atentados políticos y varios golpes de estado que en 1922 dieron el poder a Ahmed Zogu, quien escapó de un atentado el 21 de enero de 1924, aunque acabó siendo destituido el 9 de junio, con un golpe de estado llevado a cabo por el obispo ortodoxo Fan Noli. Zogu se refugió en Yugoslavia para volver a Albania en diciembre del mismo año y con el respaldo de un levantamiento popular y el apoyo de las tropas yugoslavas, expulsar a Noli, que se exilió en Italia. El 31 de enero de 1925 Ahmed Zogu fue elegido como primer Presidente de la recién nacida República Albanesa, con lo que inició una dictadura personal durante la cual las relaciones con el régimen fascista italiano fueron cada vez más estrechas (Swire, 1929, pp. 428-453; Zingarelli, 1938, p. 66; Pacor, 1968, p. 80).

Los contactos del ingeniero Buonomo con el gobierno albanés se habían interrumpido durante algunos años. Al consolidarse el régimen fascista se emprendió una política de colaboración y de hegemonía con el vecino “País de las Águilas”. El nuevo gobierno italiano, aun reconociendo la importancia económica y política del proyecto de la línea Transbalcánica, consideraba el aspecto financiero como un obstáculo insuperable para su realización. Efectivamente, las consecuencias de la crisis posbélica pesaron a su vez sobre los capítulos de inversión y gasto dedicados a la modernización y expansión de las infraestructuras de transporte en Italia. Por lo que atañe al sector ferroviario nacional, la construcción de nuevos trazados sufrió un brusco freno desde 1922 hasta 1925, pasando de 203 kilómetros de línea de ferrocarril construidos en 1922, a 150 en 1923, 100 en 1924, y tan solo 96 en 1925¹¹. Parecía el ocaso definitivo, pues, de la hipótesis que consideraba la realización del proyecto como un objetivo de interés vital e improrrogable para Italia¹².

Sin embargo, durante 1923, la situación política parecía favorable al Ferrocarril Transbalcánico italiano y el ingeniero Buonomo, después de un encuentro con Mussolini, obtuvo la autorización para viajar a Albania e “intentar obtener de aquel Gobierno cuanto fuera posible para llevar a cabo el programa del Comité” (Buonomo, 1929, p. 15). Durante los numerosos coloquios con la delegación albanesa, fue reconocida la importancia de la línea ferroviaria y la necesidad de una ayuda financiera italiana; todo ello a cambio de concesiones de terrenos, exenciones de impuestos aduaneros y permisos de explotaciones forestales y mineras en el territorio albanés. Buenos propósitos que, sin embargo, quedaron el papel mojado debido a la inestabilidad política en el país, que impidió cualquier tipo de actividad en la construcción del tramo Valona-Monastir.

Además, emergió con mayor claridad la posición real del régimen fascista respecto a la gestión de las iniciativas italianas en tierras albanesas. El gobierno

¹¹ En cuanto a la evolución de la red de ferrocarriles italiana durante los primeros años del siglo XX, se consulte Ministero delle Comunicazioni - Ferrovie dello Stato (1927).

¹² Véase la Ponencia del ingeniero Buonomo de 31 de agosto de 1922, p. 5 en ASI-BCI, Ufficio Finanziario, carpeta 21, fascículo 3 (Comitato per la Transbalcanica Italiana), legajo 1.

italiano efectuó una serie de maniobras con la intención de obstaculizar la tarea del Comité pro Ferrocarril Transbalcánico, al tiempo que exaltaba la eficacia de las estructuras financieras promovidas por el régimen para controlar económicamente Albania: El Banco Nacional de Albania y la S.V.E.A. (Società per lo Sviluppo Economico dell'Albania), ambas fundadas en 1925 (Giuliani, 1929, p. 97). El programa del Gobierno preveía la construcción de carreteras, puentes, canales, edificios, la modernización del puerto de Durazzo y, en el capítulo "ferrocarriles", tan solo la línea Durazzo-Tirana (Tajani, 1932, pp. 123-130).

Durante estos años de estancamiento, se insinuó en la mente de Buonomo la sospecha de que el régimen ponía obstáculos no tanto al proyecto de un ferrocarril transbalcánico en sí, como a su gestión por parte de un ente no-gubernamental y, por consiguiente, no sujeto a las directrices centralistas propias de la política económica fascista. Además, si bien había obtenido el apoyo de importantes políticos en Puglia, el Ferrocarril Transbalcánico italiano todavía no había recibido un reconocimiento formal, ni una aprobación oficial, por parte del Gobierno. Todo ello mientras se ponía en marcha la construcción de la línea Durazzo-Tirana, una obra prevista en el programa de trabajos de la S.V.E.A. y adecuadamente financiada con una cuota del "Préstamo para Obras Públicas en Albania" (Giuliani, 1929, p. 69).

Mientras tanto, se presentaban nuevos proyectos de ferrocarriles balcánicos, entre los que cabe señalar el de la *Balkans' Railway-Bosphorus' Tunnel and Transasiatic Railway Syndicates*. Un proyecto en apariencia grandioso, pero de costes exorbitantes, que pretendía realizar una gran línea ferroviaria intercontinental completamente independiente de la utilización de las líneas austro-alemanas en Europa y en Asia y capaz de transportar mercancías y pasajeros desde el Viejo Continente hasta el terminal de Lahore, en India¹³. Un proyecto faraónico que, como era fácil suponer, quedó en agua de borrajas y nunca llegó a realizarse.

Durante los primeros meses de 1928, y con la renuncia de la Banca Commerciale, fue decretada la disolución del Comité por el Ferrocarril Transbalcánico italiano y la sustancial liquidación de la asociación puesta en marcha por el ingeniero Buonomo unos diez años antes¹⁴. A partir de entonces, el programa de la Transbalcánica italiana será objeto de atención exclusiva por parte del ingeniero,

¹³ El proyecto fue presentado al Ministro de Relaciones Exteriores Dino Grandi por el abogado Carlo Enrico Barduzzi, representante en Italia del sindicato promotor, al que participaron inversores italianos y franceses. Comprendía una vía férrea balcánica, un túnel por debajo del Bósforo y una línea transasiática por un gasto total de más de siete mil millones de liras italianas (Barduzzi, 1930).

¹⁴ Una carta, con fecha 27 de marzo de 1928, comunicaba la decisión de la Dirección general de la Banca Commerciale de "desinteresarse completamente de los asuntos relacionados con el proyecto del Ferrocarril Transbalcánico". Véase ASI-BCI, Ufficio Finanziario, carpeta 21, fascículo 3 (Comitato per la Transbalcanica Italiana), legajo 1.

determinado a proseguir a toda costa la tarea de propaganda y de sensibilización dirigida a las autoridades y a la opinión pública. Entre los aspectos positivos del Ferrocarril Transbalcánico para la economía italiana, Buonomo ponía de relieve la utilidad de una línea ferroviaria que pusiera en contacto Italia, gracias al servicio de *ferry-boats* en el Canal de Otranto, con los mercados de Rumanía y de Bulgaria, de importancia estratégica para el suministro de carbón fósil y petróleo (Buonomo, 1924, pp. 25-26).

Efectivamente, entre 1918 y 1921, Italia se había convertido en el primer *partner* comercial de Bulgaria, siendo superada más tarde por Alemania a causa precisamente de las dificultades en los transportes en las regiones balcánicas. De hecho, se efectuaban exclusivamente por mar, hasta los puertos de Burgas o Varna, para proseguir luego hacia Sofía, por un total de 2.300 kilómetros, contrariamente a los 890 que hubieran bastado para alcanzar directamente Sofía desde Brindisi pasando por Albania (Spigo, 1929, p. 259)¹⁵.

Además, esta significativa reducción de la duración del recorrido habría beneficiado no solo a Bulgaria, sino también todos los países atravesados por la nueva línea ferroviaria: Albania, que era el único país de Europa desprovisto todavía de ferrocarril, hubiera tenido la posibilidad de valorizar finalmente las riquezas mineras y forestales de sus regiones centrales y meridionales; Yugoslavia se habría dotado de un enlace con una escala marítima en la costa adriática albanesa, aparte del de Salónica en el mar Egeo; Grecia, además de procurarse una nueva salida comercial en el Adriático y un enlace virtualmente continuo con la red ferroviaria italiana, habría tenido la posibilidad de situar una arteria internacional en las atrasadas regiones de Macedonia y Tracia, permitiendo su desarrollo económico; y Turquía, para terminar, hubiera podido utilizar el Ferrocarril Transbalcánico para su comercio con Italia, evitando el recurso obligado a la directriz danubiana¹⁶.

Sin embargo, incluso de mayor importancia resultaban, según Buonomo, los efectos de la construcción de una vía férrea a través de los Balcanes meridionales para el desarrollo del sur de Italia. Las industrias de las regiones meridionales italianas, en la imposibilidad de competir con las producciones septentrionales o del norte de Europa, hubieran encontrado un mercado propicio en un cercano Oriente, aún menos avanzado industrialmente (Buonomo, 1929, p. 31). A dichas razones, un importante estudioso de la economía albanesa, el profesor Filippo Tajani, objetó de nuevo la prioritaria necesidad de dotar en infraestructuras de carreteras a Albania, con objeto de subsanar las inmediatas exigencias de conexión interior entre las distintas regiones

¹⁵ Sobre el comercio exterior búlgaro, durante el segundo decenio del siglo XX, se vea Nurigiani (1931, pp. 143-144); Viterbo-Cosentino (1925, pp. 19-21); Drevet (1938, pp. 33-34).

¹⁶ Entre 1926 y 1929, Italia se situó en una posición de vértice por lo que se refiere a los intercambios con Turquía, debido, sobre todo, a las exportaciones de hilados y manufacturas de algodón y a la importación de tabaco, fruta seca y alfombras (Viterbo, 1929, pp. 8-15).

del país. Es más, no se consideraba conveniente asumir costes de realización tan elevados para construir vías de gran penetración económica hacia países con limitadísimos niveles de intercambio comercial (Tajani, 1932, pp. 154-155).

4. Todos los argumentos aportados por Buonomo a favor de su proyecto ferroviario fueron arrinconados a raíz de los acontecimientos políticos que desviaron la atención del régimen hacia África Oriental, sobre todo después del sustancial fracaso de las estrategias de expansión económica en los Balcanes. Entre otras cosas, parece que, por aquellos años, a nadie le interesaba ya el Ferrocarril Transbalcánico; como mucho, con la difusión del automóvil, se barajaba la posibilidad de realizar una carretera para enlazar la costa adriática con Bulgaria (Mariani, 1937).

De Giacomo Buonomo no tenemos noticia alguna en los años siguientes, aunque, curiosamente, en abril de 1943, a pocos meses de la firma del armisticio y del trágico epílogo del régimen fascista italiano, su proyecto reaparece en dos artículos llenos de elogios, publicados en el mismo número de la “Rivista di Politica Economica” (Maineri, 1947, p. 202). Sin embargo, al cabo de pocos meses, las vicisitudes del conflicto privarán a estas opiniones de un sentido concreto, así como de cualquier tipo de eventual factibilidad. Quedaba en pie, a pesar de todo, el reconocimiento sin rémoras, aunque a destiempo, de la solidez de un proyecto y de la inteligencia de un ingeniero, el napolitano Giacomo Buonomo, que durante más de veinte años había cultivado tenazmente el sueño de un Ferrocarril Transbalcánico italiano.

En los años posteriores a la conclusión de la Segunda Guerra Mundial, los eventos político-militares que acaecieron en la Europa balcánica y oriental hicieron imposible, incluso, la simple propuesta de una línea ferroviaria para cruzar aquellas áreas del Viejo Continente y de este modo, enlazarlas con Italia meridional y, en general, con Europa occidental. Tan solo a partir de la década de los años noventa, con la crisis de los gobiernos comunistas europeos y la desaparición de la política de los bloques antagónicos, ha resultado posible poner en marcha un programa comunitario de modernización y realización de nuevas infraestructuras. En el ámbito de este programa ha adquirido de nuevo relevancia, con el Corredor Pan-europeo n. 8, el proyecto de un Ferrocarril Transbalcánico, ahora ya no solo italiano sino europeo.

3. El Corredor n. 8: un puente entre el Adriático y los Balcanes.

Podría suponerse al día de hoy que la realización del proyecto del Corredor Pan-europeo n. 8 y, por consiguiente, de una vía férrea para enlazar el Adriático al mar Negro, hubiera conseguido crear nuevos flujos de tráfico comercial y turístico con los países del área balcánica. Desagraciadamente, las dificultades y el sustancial desinterés que fueron obstaculizando el camino del Ferrocarril Transbalcánico italiano, hasta su

definitivo abandono, han aflorado de nuevo, contribuyendo a que la Unión Europea haya aplazado indefinidamente la realización de dicha infraestructura (Capriati, 2003, pp. 129-131).

Sin embargo, en los primeros años del siglo XXI, el gobierno italiano puso en marcha frecuentes medidas para acelerar la realización del proyecto. Efectivamente, en 2003, Italia, en calidad de “*Leading Country*” de la iniciativa, ha financiado e instituido en Bari la Secretaría Permanente del Corredor n. 8. Los objetivos de dicha institución consisten en señalar, examinar y valorar estudios de factibilidad y proyectos estructurales propuestos por los países del Corredor n. 8, así como en facilitar los contactos con la Comisión Europea, las instituciones financieras internacionales y las empresas privadas para la consecución de los indispensables recursos financieros necesarios a dicho fin. En este sentido, en una reunión de los ministros de transportes de los países interesados en el Corredor n. 8, que tuvo lugar en Plovdiv, Bulgaria, en marzo de 2006, se recalcó el aspecto intermodal del proyecto, la importancia fundamental de su realización y el compromiso común de insistir al respecto. No obstante, en 2010 el proyecto no fue tomado en consideración, al no estar incluido el Corredor n. 8 en la lista de los proyectos prioritarios de la Unión Europea.

Para justificar esta decisión se ha aducido que “los impedimentos se han verificado a dos niveles relacionados entre sí: por una parte, el complejo cuadro orográfico de las áreas en las que habría que realizar las obras (con especiales dificultades en el caso de la frontera de Albania con Macedonia y de la de este país con Bulgaria); por otra, las escasas posibilidades de los gobiernos de la zona, para disponer de los fondos nacionales necesarios para, por lo menos, proceder a la modernización del trazado ya existente, así como el difícil acceso a recursos financieros internacionales capaces de cubrir los costes de los proyectos más importantes” (Goruppi, 2001, p. 168). Por último, hay que señalar un renovado vigor de las posiciones críticas que desaconsejan su realización, escepticismo que se funda en las previsiones de un insuficiente flujo comercial entre los países a los que afectaría la nueva vía férrea.

A las dificultades y problemas de los distintos países interesados en el proyecto, hay que añadir las posiciones contrapuestas de Italia y Grecia. Italia está interesada en la construcción del Corredor n. 8, no solo por razones geopolíticas y económicas, sino también debido a la posibilidad de incentivar corrientes de tráfico entre el Adriático y Bulgaria, el Mar Negro, Turquía y el Próximo Oriente (Del Prete, 2006). Grecia, por su parte, muestra mayor interés por las conexiones Sur-Norte, con miras a limitar el potencial impacto económico del Corredor n. 8 sobre el puerto de Salónica (principal escala para el tránsito de mercancías de toda la península balcánica meridional). Además, no considera oportuno sustraer recursos a los proyectos articulados según y conforme el eje Sur-Norte, es decir, los enlaces con Macedonia, Serbia y Albania.

A tenor de estas consideraciones, el proyecto del Corredor n. 8, se presenta de nuevo como una cuestión prevalentemente estratégica en el seno de los nuevos equilibrios interbalcánicos. En el centro de estos equilibrios se coloca la parte occidental del Corredor n. 8, con el riesgo de dejar Albania y Kosovo en una situación de relativo aislamiento respecto a las directrices internacionales, y negando a Macedonia un ulterior acceso al mar, hacia Durrës, aparte del tradicional puerto de Salónica.

En los últimos años la terminología “Corredores Paneuropeos” ha desaparecido de las actas de la UE y en su lugar se utiliza la sigla TEN-T (Trans-European Network-Transport). La selección de proyectos financiables privilegia la creación de una red estructurada de transportes exclusivamente entre países miembros de la Comunidad Europea. El objetivo final consiste en una nueva red central destinada a acelerar las operaciones de frontera, por lo que al transporte de pasajeros y actividades de las empresas se refiere, en toda la UE. Con la realización de la TENT-T, para el año 2050, la gran mayoría de ciudadanos y de empresas europeas no debería emplear más de 30 minutos en alcanzar la red principal. De los nueve corredores que constituyen el eje central de la TEN-T, tal y como establece el Reglamento Europeo 1315/2013, cuatro afectan a Italia, atravesándola de norte a sur y de oeste a este: el Báltico-Adriático, el Escandinavo-Mediterráneo, el Rin-Alpes, y el corredor del Mediterráneo.

Con esta medida estratégica, se tiene la impresión de que la Unión Europea, de acuerdo con el gobierno italiano, ha preferido realizar solo “lotes” únicos según el trazado previsto ya en el proyecto del precedente Corredor n. 8, eliminando los tramos extra-europeos, como los que están situados en Albania y en Macedonia. Esto queda, en parte, justificado con el hecho de que se prefiera impulsar proyectos cuando sirvan para el transporte entre estados miembros de la Unión. Sin embargo, la integración de los países balcánicos, no pertenecientes a la UE, en la Red Europea de los Transportes sigue siendo uno de los objetivos de Europa 2020; utilizando las redes ferroviarias, energéticas y de telecomunicaciones como punta de lanza para acelerar las políticas de acercamiento e integración con la región de los Balcanes. A tal fin, la realización del trazado ferroviario previsto por el Corredor n. 8 contribuiría a modernizar y ampliar las líneas de recorrido y tránsito en los países de la ex-Yugoslavia, en parte todavía devastados por la guerra; mientras que Albania tendría acceso a un moderno sistema de transportes que la acercaría a los países limítrofes después del completo aislamiento a la que la condenó la política nacionalista del régimen comunista albanés (Civitella, 1999, pp. 105-116).

Cabe añadir una consideración que va más allá de las comprensibles previsiones de conveniencia, tanto económica como financiera, que inspiran las decisiones que atañen a temas de cooperación europea, ámbito en el que figuran los proyectos de nuevas infraestructuras. El mismo concepto de “cooperación internacional” impone la recuperación de parámetros de tipo social, sin olvidar el aspecto económico. Es

necesario reflexionar sobre lo que podría representar la disponibilidad de una red ferroviaria moderna y eficiente en regiones todavía poco desarrolladas. Aparte de estimular un rápido acceso a los mercados del área balcánica meridional, favorecería mayores flujos turísticos hacia regiones poco visitadas y permitiría un regular movimiento migratorio, incluso en la dirección oeste-este, con el propósito de que la transferencia de tecnología y de cultura científica pudiera contribuir a abreviar una efectiva integración socio-económica de la zona en cuestión¹⁷. En este sentido, con la realización del Corredor n. 8 sería posible restituir al mar Adriático su valor de infraestructura natural, abierto hacia las oportunidades económicas y culturales del Oriente europeo y espejo de una esperanza de prosperidad compartida y de paz estable para la población de los Balcanes¹⁸.

Por último, la realización del trazado ferroviario previsto por el Corredor n. 8 facilitaría, cruzando el Adriático, el acceso al área balcánica no solo al tráfico italiano sino también al del resto de Europa. Un intercambio de mercancías, pero también de ideas, de culturas, de personas, de experiencias y, sobre todo, de flujos migratorios; evitando así innumerables y repetidas catástrofes, como cuando, en agosto de 1991, la nave albanesa “Vlora”, en la que estaban agolpadas 20.000 personas, atracó en el puerto de Bari con su carga de miseria y desesperación. Con relación a lo anterior hay que situar, según mi parecer, las expectativas en los procesos de desarrollo socio-económico, que resultarían favorecidos con una importante línea de ferrocarril a través de los Balcanes meridionales. Un tema que, recientemente, ha adquirido de nuevo gran importancia debido a la prevista futura ampliación de la Unión Europea, y que resulta perfectamente coherente con la red de infraestructuras y de servicios logísticos previstos en el proyecto del Corredor n. 8.

Fuentes de archivos

ASI-BCI = Archivio Storico di Banca Intesa – Patrimonio Banca Commerciale Italiana,
Verbali del Consiglio di Amministrazione, voll. III e IV
Ufficio Finanziario, cartella 21, fasc. 3 (Comitato per la Transbalcanica Italiana),
sottofasc. 1
Servizio Estero. Segreteria Estero, cartella 29, fasc. 11

¹⁷ Sobre la correlación entre redes de comunicación y desarrollo territorial, se consulte Capineri (2004, pp. 151-163).

¹⁸ Para una explicación detallada de los aspectos extra-económicos de la política de cooperación Europa-Balcanes, se vea Chiarello (2004, pp. 228-253).

Referencias bibliográficas

- Baldacci, Antonio, 1932. Studi speciali albanesi, vol. I. Anonima Romana Editoriale, Roma.
- Barduzzi, Carlo Enrico, 1930. La Transbalcanica Transasiatica (Roma-Bari-Durazzo-Stamboul-Haida-Pacha-Erzerum-Teheran-Kandahar-Lahore). Stabilimento grafico F. Lega, Faenza.
- Botta, Franco, - Capriati, Michele (eds.), 2003. Transizione nei Balcani e reti transadriatiche. Il valore della prossimità. Cacucci, Bari.
- _____, - Garzia, Italo (eds.), 2004. Europa adriatica. Storia, relazioni, economia. Laterza, Roma-Bari.
- Buonomo, Giacomo, 1916. Otranto testa di ponte delle ferrovie balcaniche. A. Trani, Napoli.
- _____, 1924. La Ferrovia Transbalcanica Italiana. Roma-Valona-Costantinopoli. F.lli Ciolfi, Napoli.
- _____, 1929. Appunti e disappunti sulla Ferrovia Transbalcanica Italiana. F.lli Ciolfi, Napoli.
- Burgwyn, James H., 1985. "Sonnino e la diplomazia italiana del tempo di guerra nei Balcani nel 1915", *Storia Contemporanea*, n. 1/1985, pp. 113-138.
- Capineri, Cristina, 2004. "Le reti di comunicazione e la rappresentazione dello spazio. Un percorso geografico", en Giuntini, Andrea -Pavese Claudio (eds.), *Reti, mobilità, trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*. Milano, FrancoAngeli, pp. 151-166.
- Capriati, Michele, 2003. "Il Corridoio 8", en Botta, Franco, - Capriati, Michele (eds.). *Transizione nei Balcani e reti transadriatiche. Il valore della prossimità*. Cacucci, Bari, pp. 125-131.
- Charlesworth, Martin Percival, 1940. *Le vie commerciali dell'impero romano*. Bompiani, Milano.
- Chiarello, Francesco, 2004. "La connessione adriatica. I Balcani di fronte alla sfida dello sviluppo", en Botta, Franco, - Garzia, Italo (eds.), 2004. *Europa adriatica. Storia, relazioni, economia*. Laterza, Roma-Bari, pp. 228-256.
- Civitella, Francesco, 1999. "Sistemi urbani, trasporti e territorio", en Morone, Gianni (ed.), *Sviluppo umano e sostenibile in Albania*. Milano, FrancoAngeli, pp. 91-124.
- De Martino, Francesco, 1980. *Storia economica di Roma antica*. La Nuova Italia, Firenze.
- Del Prete, Fabio (ed.), 2006. *Prossimità e sviluppo. Spazi e relazioni economiche tra il Mezzogiorno e i Paesi dell'Europa Balcanica*. Milano, FrancoAngeli.
- Drevet, Camille, 1938. *Au cœur des Balkans. La Bulgarie*. M. Rivière et C.ie, Paris.
- Favaretto, Tito, - Gobet, Sergio, 2001. *L'Italia, l'Europa centro-orientale e i Balcani. Corridoi pan-europei di trasporto e prospettive di cooperazione*. Laterza, Roma-Bari.

- Giannini, Amedeo, 1925. *La questione albanese*. A. R. E., Roma
- Giuliani, Sandro, 1929. *Assestamento e rinascita dell'Albania. L'aiuto dell'Italia al "piccolo ma importante e forte Stato"*. Tip. del «Popolo d'Italia», Milano.
- Giuntini, Andrea, 2013. "Reti, mobilità, comunicazioni. Uno sguardo generale sulla vicenda italiana in età contemporanea alla luce delle nuove acquisizioni storiografiche", en Barciela López, Carlos et al. (eds.), *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*. Rubbettino, Soveria Mannelli, pp. 23-44.
- Goruppi, Walter, 2001. "L'incerta evoluzione del progetto", en Favaretto, Tito, - Gobet, Sergio, *L'Italia, l'Europa centro-orientale e i Balcani. Corridoi paneuropei di trasporto e prospettive di cooperazione*. Laterza, Roma- Bari, pp. 168-173.
- Gounaris, Basil C., 2005. "Peasant, brigands and navvies: railway dreams and realities in the Ottoman Balkans", *The Journal of European Economic History*, vol. 34, n. 1, spring 2005, pp. 245-262.
- Kostov, Alexandre, 1994. "Les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant 1914", en Carreras et al. (eds.), *European networks, 19th-20th centuries. New approaches to the formation of a transnational transport and communications system*, Università Bocconi, Milano, pp. 93-103.
- Lo Sardo, Piero, 2002. "Da Atene a Roma. Vie di mare e vie di terra", en Barone et al. (eds.) 2002, *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*. Donzelli, Roma.
- Maineri, Baccio, 1943. "Tre grandi arterie fra l'Italia e i Balcani", *Rivista di Politica Economica*, aprile 1943, fasc. IV, pp. 202-204.
- Mariani, Claudio, 1937. "Considerazioni, note ed appunti sullo studio di una linea automobilistica transbalcanica che segua in massima il 42° parallelo", en ASI-BCI, Servizio Estero. Segreteria Estero, cartella 29, fasc. 11
- Ministero delle Comunicazioni-Ferrovie dello Stato, 1927. *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*. Cecchini, Roma.
- Nurigiani, Giorgio, 1931. *Dieci anni di vita bulgara (1920-1930)*. Pravo, Sofia.
- Pacor, Mario, 1968. *Italia e Balcani dal Risorgimento alla Resistenza*. Feltrinelli, Milano.
- Ritrovato, Ezio, 2004. *Il commercio estero in Terra di Bari dall'Unità alla Grande Guerra*. Cacucci, Bari.
- Romanelli, Pietro, 1934. "Segni d'Italia nel Levante europeo e mediterraneo", en Sillani, Tommaso (dir.), *L'Italia e il Levante*, La Rassegna Italiana, Roma, pp. 143-160.
- Savarese, Pietro, 2006. "Su gli interessi italiani per le ferrovie transbalcaniche tra Otto e Novecento", *Clio*, anno XLII, n. 1, pp. 131-150.
- Spigo, Umberto, 1929. "La Ferrovia Transbalcanica Italiana", *La Rassegna Italiana*, anno XII, marzo 1929, pp. 253-267.
- Swire, Joseph, 1929. *Albania. The rise of a Kingdom*. Williams & Norgate Ltd, London.

- Tajani, Filippo, 1932. L'avvenire dell'Albania. Hoepli, Milano.
- Tamborra, Angelo, 1974. "The rise of Italian industry and the Balkans", The Journal of European Economic History, vol. 3, n. 1, pp. 87-120.
- Vaina, Eugenio, 1917. La nazione albanese. Battiato, Catania.
- Viterbo, Michele, 1929. Il mercato turco e le nuove possibilità per il commercio italiano. F.lli Laterza & Polo, Bari.
- Viterbo, Michele, e Cosentino, Sante, 1925. I Mercati d'Oriente nei loro scambi col Mezzogiorno d'Italia. S.E.T., Bari.
- Webster, Richard A., 1974. L'imperialismo industriale italiano (1908-1915). Einaudi, Torino.
- Zingarelli, Italo, 1938. I Paesi danubiani e balcanici. Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, Milano.