

Notizie su alcuni vilajet dell'Asia Minore

riassunte dai rapporti del tenente di vascello LAMBERTO VANNUTELLI
per cura del dott. R. ALMAGIA.

I. — Conia.

Conia, la città dei dervish, celebre pei suoi monumenti selgiucidi, giace a 1024 m. di altezza in una immensa pianura senza un albero, arida e sterile a larghi tratti, che offre un aspetto desolato. Il vento che solleva nuvoli di polvere in estate, la neve ed il freddo intenso in inverno, e la scarsezza delle piogge cui si accompagna una estrema siccità dell'atmosfera sono i caratteri climatici più salienti dell'altopiano di Conia; tuttavia il suolo, quando possa essere irrigato, è fertile e produttivo, come dimostrano i giardini nei dintorni della città. L'origine di Conia (ant. Iconium) risale a tempi remoti, anzi la tradizione vuole ch'essa fosse la prima località ad emergere dalle acque dopo il diluvio universale. Oggi la città conta presso a poco 54,000 abitanti, di cui circa 6000 armeni e greci, il resto turchi; le campagne sono poco popolate, perchè tutti i villaggi del *caza* raggiungono appena 11,000 abitanti in complesso; la popolazione dell'intero vilajet si calcola ad un milione di abitanti.

Prima della costruzione della ferrovia tedesca di Bagdad, Conia era città completamente morta; ora le sue condizioni sono un poco migliorate, sebbene essa non sia assorta a centro di grande produzione e di commercio e non abbia quasi industrie; la ricchezza della popolazione è perciò limitata e consiste esclusivamente nelle produzioni agricole. L'agricoltura dipende dalle piogge; la sola produzione notevole è quella dei cereali. In media in un periodo di dieci anni si calcola che si ottengano due raccolti buoni, cinque mediocri, tre cattivi.

Nell'altopiano di Conia si fanno di solito due semine l'anno, l'una in ottobre o in novembre, in cui si semina il grano, l'altra in febbraio ancora col grano, ovvero in marzo o in aprile (talora perfino in maggio) col miglio: i due raccolti si fanno presso a poco nella stessa epoca, tra luglio e agosto, con appena una ventina di giorni d'intervallo tra l'uno e l'altro.

Nelle buone annate si raccoglie fino a dieci volte il seme impiegato, ma nell'anno corrente (1906) si ebbe solo il triplo del seme. Il grano è naturalmente il cereale più coltivato; seguono l'orzo, la segala, il mais; si coltivano anche la vite e l'oppio. Il suolo privo di alberi e di rocce si presta molto all'uso delle macchine agricole, che cominciano ad essere introdotte.

Poco meno della metà del prodotto dei cereali di tutto il vilajet è data dal sangiak di Conia; seguono in ordine decrescente i sangiak di Adalia, Nigdè, Hamid-abad e Burdùr; il valore totale della produzione agricola di tutto il vilajet si calcola in media a 4 milioni di lire turche.

I cereali del vilajet sono esportati sia da Conia stessa e dalle altre stazioni delle tre linee ferroviarie che servono il vilajet (linea di Anatolia, di Cassaba e di Aidin), sia dai porti di Adalia, Mersina e da altri minori. L'esportazione delle produzioni agricole ammonta in complesso al valore di 1,500,000 lire turche; restano perciò circa 2,500,000 lire turche pel consumo locale, cioè a un dipresso 2.5 lire turche per abitante. Alle produzioni agricole già annoverate devesi aggiungere poi anche il legname esportato da Adalia pel valore medio di 450,000 lire turche.

Una produzione che nel momento attuale non ha grande importanza, ma che progredisce rapidamente, è quella dei bozzoli. Il clima secco dell'altopiano è favorevole all'allevamento del baco da seta, che perciò prende uno sviluppo sempre maggiore, specialmente ad Aksehir e a Nev-sehir, dove nell'anno scorso (1905) l'Amministrazione del Debito pubblico distribuì 66,000 piante di gelso e nel 1904 ne aveva distribuite 125,000; centro del commercio dei bozzoli è Adalia, da cui nel 1904 furono esportati 8106 kg. di bozzoli e nel 1905 kg. 13,801.

Anche il bestiame è abbastanza numeroso nell'altipiano, specie nei sangiak di Conia, Adalia e Nigdè.

I dintorni di Conia, in causa del clima freddo e della scarsità di acque, sono privi di frutta, ortaggi e legumi; tali generi sono perciò importati per mezzo della ferrovia di Smirne dalle valli del Menderez (Meandro) e del Gediz-ciai (Hermus) dove sono abbondanti e vengono a maturazione prima che nell'altopiano.

L'altopiano di Conia non sarebbe per natura del suolo sterile, ma nella maggior parte non può esser reso produttivo per la mancanza dell'acqua. A ciò si è pensato di por rimedio utilizzando per l'irrigazione le acque dei laghi di Bey-sehir (Kirili) e di Caraveran;

sembra anzi che quanto prima saranno iniziati i lavori necessari a cura di capitalisti tedeschi per conto della lista civile. La superficie di terreno irrigabile in tal modo viene stimata a circa un milione di deunum (1 deunum = 1600 pic quadrati; un pic = centimetri 0,75 circa); supponendo che solo una metà di tale estensione possa ogni anno venir coltivata e dar raccolto, e ritenendo che un deunum possa dare una lira turca di prodotto in cereali, la produzione annua potrebbe venir aumentata di circa mezzo milione di lire turche l'anno.

Nell'impresa è interessata la lista civile, che ne fu la promotrice; la società assuntrice, che probabilmente avrà trovato il modo di far garantire un interesse stabilito al capitale impiegato, sembra abbia già condotto a termine tutte le pratiche e le formalità necessarie a Costantinopoli, talché presto saranno iniziati i lavori.

La distanza dal mare (km. 1033 da Haidar-pascià per ferrovia) a nord, verso Costantinopoli, la catena del Tauro a Sud costituiscono i due ostacoli più considerevoli per lo sviluppo del commercio di Conia. Se la ferrovia tedesca dell'Anatolia, che ora termina a Bulgurlu, sarà prolungata fino ad Adana, Conia potrà guadagnarne, venendo in tal modo facilitate le comunicazioni col porto di Mersina mediante il tronco ferroviario Adana-Mersina già esistente. Attualmente i lavori della ferrovia tedesca sono sospesi, non essendosi ancora trovato il mezzo di provvedere alla garanzia chilometrica per il prolungamento, poichè le risorse del paese sono già tutte ipotecate.

Come abbiamo detto, la città di Conia non ha industrie; vi è un solo mulino idraulico per farina nei dintorni e qualche fabbrica di tappeti. L'industria dei tappeti fioriva prima a Silleh presso Conia, ma dopo la chiusura della fabbrica italiana Giustiniani, essa è assai decaduta; continua invece in alcune città lontane del vilajet, come Isparta, Nigdè, Ak-scehir.

Vi sono nel territorio di Conia miniere di salgemma ad Agi-Bekdash e a Tepesi-Delik; il sale viene inoltre fornito dal grande lago di Coé-hissar, da quello di Carabunar e da altri minori.

A Conia dimorano una quarantina di italiani, recatisi colà all'epoca dei lavori ferroviari e rimastivi poi ad esercitare il mestiere del muratore o altro, in attesa del prolungamento della ferrovia; la colonia italiana è perciò la più numerosa, poichè gli altri stranieri sommano appena ad un centinaio in tutto, tra cui molti austriaci. Nella città risiede un viceconsole tedesco, incaricato anche degli interessi

italiani ed austriaci, ed uno russo; vi è una scuola delle suore francesi dell'Assomption.

In complesso Conia non ha presentemente grande importanza economica, ma la costruzione della ferrovia e le altre imprese sorgenti le promettono un avvenire sempre più prospero.

II. — **Baindir.**

La valle del Cusciuk-Mendere, cioè Piccolo Meandro (l'antico Caistro) merita di esser visitata, poichè, grazie alla sua fertilità, vi sono sorte varie piccole e fiorenti città. È facile accedervi da Smirne, mediante la ferrovia di Aidin, da cui si stacca alla stazione di Torballi una diramazione verso est, che risale la vallata, seguendo le falde del Mahmud-Dagh e passando per i villaggi di Gurgur, Arikbaschi e Ciplak per giungere a Baindir, donde poi prosegue sino a Odemish. Baindir, città moderna di una certa importanza, specie pel commercio d'esportazione, giace tra begli oliveti e cipressi alle falde del M. Tmolus a 60 m. circa sul livello del mare, e a 75 chilometri e mezzo da Smirne in ferrovia; conta 10,130 abitanti, di cui circa 3500 greci, dieci famiglie israelite e 30 armene, il resto turchi; l'intero *caza* di Baindir ha 24,618 ab.

La principale ricchezza del paese è data dall'agricoltura, e questa dipende quasi esclusivamente dalle piogge, perchè le acque del fiume non sono state ancora utilizzate per la irrigazione. La quantità di pioggia caduta nel 1904 fu di 411.2 mm., in confronto a 684,5 mm. nel 1903, 535.9 nel 1902, 740.9 nel 1901; i mesi più piovosi sono di solito quelli da novembre a febbraio.

I principali prodotti del *caza* sono anzitutto i cereali, cioè grano, orzo, mais, miglio bianco, *ers* (specie di veccia), fave, ecc.; poi l'uva di parecchie qualità, il cotone e le olive; si coltiva anche il tabacco, la cui produzione nel 1905 fu di 22,500 kg. (in 8 villaggi); nei giardini di Baindir si veggono aranci. L'allevamento del baco da seta fiorisce discretamente: nel 1905 furon messi in incubazione circa 6 kg. di seme e se n'ebbero 8300 kg. di bozzoli; nel 1906 la quantità messa in incubazione fu di poco superiore, perchè il numero dei gelsi è appena sufficiente; ora per altro si cominciano nuove piantagioni. I bozzoli venivano prima filati a mano nelle case, ma ora si mandano a Smirne o a Odemish.

Importante era un tempo la produzione dell'uva, ma essa è andata sempre diminuendo in causa delle malattie, e nel 1906 fu quasi nulla, essendo state abbandonate le viti. Quando le uve eran buone esse venivano impiegate per fabbricare il *raki*, ma nel 1905 furono importati a tale scopo 50,000 kg. di alcool.

Ma le principali produzioni del *caza* di Baidir sono senza dubbio il cotone e le olive.

Le diverse culture sono in generale eseguite a rotazione, in modo però che ogni tre anni si semini due volte il cotone: per es., nel primo anno si semina orzo o grano, nel secondo mais o cotone, nel terzo cotone, orzo o grano. Si calcola che in tutto il *caza* vi saranno 20,000 deunum di terreno coltivato a cotone; esso viene seminato tra il 15 aprile e il 15 maggio e raccolto tra la metà di settembre e la fine di novembre; cresce come pianta erbacea annuale, senza svilupparsi a grande altezza (poco più di un metro), senza esser irrigata e di rado concimata; il seme che si adopera non è quello americano, ma l'indigeno (*yarbi*), e solo da poco tempo si sperimenta il seme egiziano. Essendo qui la proprietà piuttosto suddivisa, in generale il contadino coltiva il cotone per proprio conto direttamente; a volte però il negoziante dà al contadino, che è proprietario del terreno, il seme e la metà delle spese di lavoro e di raccolto, e divide poi per metà il provento, dopo averne tolto il 12.63 % come decima. La coltura del cotone è volentieri esercitata dai contadini, perchè, quando sia ben curata, rende più di quella a cereali, giungendo a dare un provento di 8 a 10 *migidiè* netti (1 *migidiè* = 20.5 piastre, 1 piastra = 22 centesimi) per ogni deunum; in generale, in un periodo di dieci anni, si calcola che si possano avere sette raccolti buoni di cotone e tre cattivi.

Quanto alla produzione delle olive, essa si calcolò nel 1905 a circa cinque milioni di oche, pari a kg. 6,385,000, mentre nell'anno corrente (1906), eccezionalmente buono, si prevede che il raccolto supererà i sei milioni di oche. Il raccolto delle olive comincia a settembre e dura fino a tutto dicembre o anche a gennaio; in generale si alternano annate di raccolto copioso con annate più scarse. L'olio di Baidir è di qualità un po' inferiore a quello di Aidin e buono specialmente per bruciare e per uso di macchine (il grado di acidità varia dal 4 al 9 %); nei villaggi lo si fabbrica nelle case stesse, conservando le olive salate anche fino a maggio e poi schiacciandole con processi primitivi.

A Baındir peraltro vi sono tre fabbriche a vapore che hanno impianti sia per sgranare e pressare il cotone, sia per far l'olio d'oliva, come anche per la macinazione del grano. Due di esse hanno 16 cavalli di forza e l'altra 22, e adoprano come combustibile il legno e la sansa delle olive; lavorano otto o nove mesi dell'anno pel cotone (da settembre a tutto maggio o a giugno), cinque o sei mesi per la manifattura dell'olio; uno solo degli stabilimenti macina il grano; il lavoro giornaliero è in media di 15 ore. In città esistono anche cinque piccoli mulini a mano per olio, che però raramente lavorano, ed altri 40 mulini sono sparsi qua e là nei villaggi, di cui 10 idraulici e gli altri a mano. A Cerpikeng, villaggio non molto lontano da Baındir, vi è un altro stabilimento a vapore con 15 cavalli di forza e impianti per sgranare e pressare il cotone, per fare l'olio d'oliva e per macinare il grano. Nei villaggi vi sono pure altri 15 mulini idraulici esclusivamente dediti alla macinazione del grano.

Le altre industrie di Baındir si limitano ad una fabbrica di sapone piuttosto primitiva e ad una piccola concia che produce generi grossolani.

Nel territorio si trova anche una discreta quantità di bestiame, cioè cavalli, buoi e circa 500 cammelli pei trasporti delle campagne; ai cavalli e ai buoi si dà spesso una specie di foraggio artificiale detto *yomgià*, del quale si fa un taglio al mese per cinque mesi dell'estate.

Nei dintorni di Baındir si hanno indizi di miniere e di sorgenti solfuree e ferruginose. Baındir è una cittadina ricca e importante più per l'esportazione che per l'importazione, la quale ultima è suddivisa fra un buon numero di grandi e piccoli bottegai, che per la vicinanza di Smirne si recano essi stessi in quella città a rifornirsi secondo le esigenze speciali e i loro gusti. I principali generi di esportazione sono il cotone sgranato, i semi di cotone, l'olio e la sansa; seguono l'uva, i cereali (orzo, fave, ecc.), le frutta, il sesamo, la crusca, ecc. I generi che massimamente si importano, a quanto si desume dal movimento della stazione ferroviaria, sono: alcool, farina, petrolio, semi, droghe, zolfo, legname, ecc.

III. — Afiun Cara-hissar.

Afiun-Cara-hissar, cioè *la città dell'oppio*, è il termine della ferrovia Smirne-Cassaba ed è al tempo stesso una stazione della ferrovia tedesca di Anatolia nel tronco Eskişehir-Conia. La città sorge a circa

1000 m. di altezza su un pianalto qua e là paludoso, fra strani e imponenti massicci rocciosi che si ergono isolati sulla pianura; dista da Smirne per ferrovia 420 km. e 477 da Haidar-Pascià per la ferrovia di Anatolia.

Le due ferrovie servono ad interessi divergenti, anzi opposti, e per questo, ed anche per ragioni d'indole politica, non fu mai fatta la congiunzione tra esse; le due stazioni distano tra di loro circa un chilometro e sono collegate solo per mezzo di una discreta strada rotabile. La concorrenza fra le due linee è forte, perchè ciascuna tende a far affluire il movimento delle merci verso il rispettivo porto capolinea; a ciò si adopera con ogni sforzo specialmente la Società Tedesca, la quale ha fatto ingenti spese pel miglioramento del porto di Haidar-Pascià. A tal proposito si deve notare che le relazioni delle città interne sono principalmente col centro marittimo cui sono collegate, mentre sono ben poca cosa quelle tra le singole città, e che il movimento di esportazione supera di gran lunga quello d'importazione; il movimento dei passeggeri è scarso, al pari di quello postale, e i treni sono tutti misti e lentissimi. La concorrenza fra le due linee è mostrata chiaramente dalle cifre seguenti:

Da Afiun a Smirne (420 km.), un vagone d'orzo (15 tonn.) paga lire 18;

Da Afiun a Haidar-Pascià (linea tedesca 477 km.), un vagone d'orzo (15 tonn.) paga lire 15;

Da Afiun a Smirne, un vagone di grano (15 tonn.) paga lire 18;

Da Ciai presso Afiun a Haidar-Pascià, un vagone di grano (15 tonn.) paga lire 11.45.

In tali condizioni, il grano oggi a volte va a Haidar-Pascià per ferrovia e poi torna a Smirne per via di mare. La linea di Anatolia fa inoltre la riduzione di due lire turche per vagone ai negozianti che annualmente trasportano almeno cento vagoni di cereali.

Ciò malgrado, anche oggi i cereali sono diretti principalmente a Smirne, che è la piazza più importante per tale commercio, con la quale esistono relazioni stabilite già da un pezzo e dove sono impianti per la pulitura dei grani, ecc.; si calcola infatti che da Afiun vadano a Smirne circa 1500 vagoni di cereali all'anno (in media), mentre vanno a Haidar-Pascià appena 100 vagoni. Il movimento di esportazione prende dunque in massima parte la via Cassaba-Smirne; quello di importazione invece è all'incirca diviso in parti uguali fra le due linee. La linea di Smirne ha inoltre il movimento delle frutta, ortaggi,

legumi, ecc., che le sue ricche vallate, dove tali generi giungono a maturazione assai prima che sugli altipiani, mandano nei paesi più elevati. In complesso, adunque, si può concludere che le relazioni di Afiun-Cara-hissar sono assai più intense con Smirne che con Cassaba.

Afiun, centro di uno dei distretti dell'oppio, ha circa 30,000 abitanti, di cui 5000 sono armeni, trenta famiglie greche, e il resto turchi; non è città industriale, e la sua sola risorsa è l'agricoltura, la quale anche qui sta in stretta relazione con le piogge. La quantità di pioggia caduta nel 1905 fu di 382 mm. in confronto a 319 nel 1904, 332 nel 1903 e 367 nel 1902.

Le principali produzioni del sangiak di Afiun sono l'oppio, il tif-tic, i cereali (orzo e grano) e la lana; nel 1905 erano nel sangiak 133,879 montoni. Nelle buone annate, da Afiun e paesi limitrofi possono venir esportati circa 2000 vagoni di cereali (1 vagone = 15 tonnellate metriche), 250,000 kg. di tif-tic, 300,000 kg. di lana e 150,000 di oppio. Tutti questi generi sono esportati in massima parte per la via di Smirne, salvo l'oppio, che si avvia in quantità notevoli anche a Haidar-Pascià. Il valore totale delle merci esportate da Afiun si calcola a circa 6 milioni di franchi l'anno, mentre l'importazione raggiunge un milione e mezzo di franchi circa. I principali generi di importazione sono: le manifatture, le mercerie, le ferrerie, lo zucchero, il petrolio, il caffè, il riso, le frutta e i legumi, i materiali da costruzione, il sapone; inoltre vetrerie, chincaglierie, filati di cotone, ecc.; essi vengono introdotti tanto per la linea di Smirne, quanto per quella di Haidar-Pascià, salvo le ferrerie, che vengono solo da Smirne.

Come abbiamo già detto, l'industria ad Afiun è assai fiacca; vi è un solo mulino a vapore per la macinazione del grano e tre piccole concerie.