

L'Isola di Rodi

Studio del socio prof. GOFFREDO JAIA

I.

1. L'isola di Rodi (1) scolasticamente la diremo in Asia, nelle Sporadi meridionali, perchè tra le isole dell'Egeo da ascriversi all'Europa e quelle da ascriversi all'Asia, il confine accettato è quello della profonda depressione sottomarina, che ad ovest di

(1) I Turchi la chiamano Rhados; i Greci, Rhodos; i Francesi e gli Inglesi, Rhodes; i Tedeschi, Rhodus, e gli antichi la chiamarono Heliusa (sposa del sole), Aethrea, Astaeria, Telchinis (dai suoi abitanti, coloni di Candia), Macaria (dai suoi abitanti Pelasgi), Ophiusa (l'isola dei serpenti), Atabyria, Corymbia, Paessa, Itadia, Trinacria, ecc. « L'appellation grecque — si legge nel BILIOTTI, a pag. 10 — signifie *Rose*, et peu d'écrivains ont mis en doute, que telle fut réellement la racine du nom de l'île, qu'ils ont gracieusement comparée à une rose. Plus d'un géographe moderne, en a gratuitement conclu à un grand commerce de *bois de rose*, substance entièrement inconnue sur le pays, et c'est dans leurs rêves aussi, que les poètes y ont vu des forêts de rosiers sauvages.

« Cet arbrisseau, bien cultivé, vit et fleurit en pleine terre à Rhodes, comme sous d'autres latitudes; mais il n'y croît pas spontanément, et les plus belles variétés viennent de l'étranger.

« Les monnaies antiques de l'île ne témoignent pas davantage en faveur de cette production spontanée; c'est encore en effet, par suite d'un examen trop peu attentif, que des numismates ont cru reconnaître sur les médailles de Rhodes, une rose, dans une fleur de grenadier: *ῥόσον*, ou bien encore, dans une fleur de laurier-rose: *ῥοδοδάφνη*, d'où viendrait l'abréviation *Rhodos*. A l'appui de cette dernière assertion, nous pouvons autoriser de la nature, qui jette avec profusion des massifs de cette plante sur toute la surface de l'île.

« Rappelons enfin, que le laurier est l'arbre d'Apollon et Rhodes son île bien-aimée, dont les premiers habitants furent ses fils les Héliades et que la mythologie donne cette île pour séjour à la nymphe Rhodon, une favorite du Dieu. Ainsi, la nature, la mythologie et l'histoire, concourent à justifier cette étimologie du nom de Rhodes: *ῥοδοδάφνη* ».

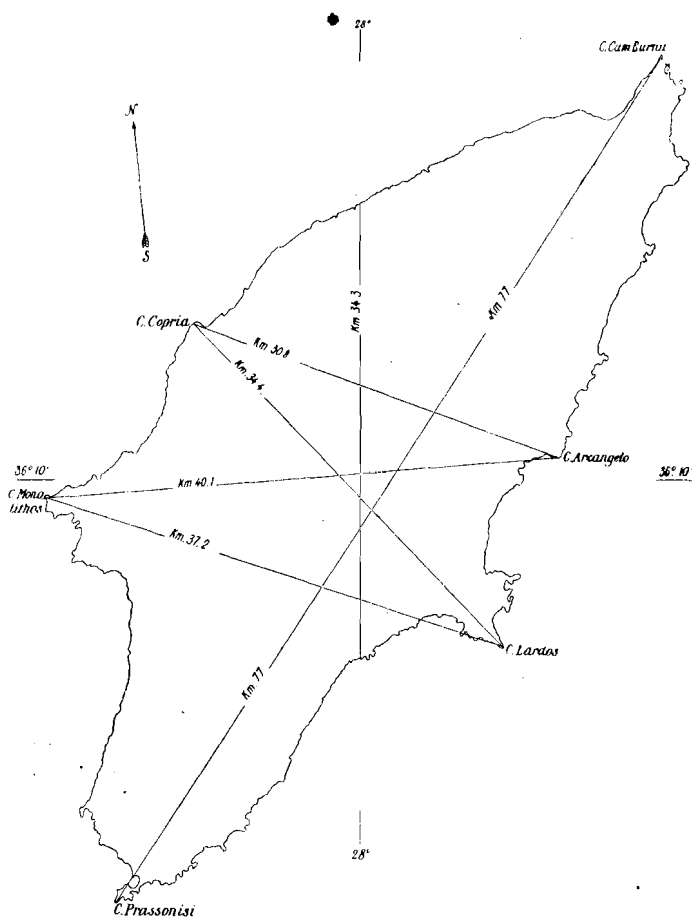
Tenedo, Scio e delle altre Sporadi, corre come un solco, dalle bocche dei Dardanelli al canale, che è tra Rodi e Scarpanto. Più propriamente l'isola di Rodi va considerata nell'Egeide, l'antica terra sommersa, per cui la penisola della Balcania costituiva un tutto continuo con la penisola dell'Anatolia. E dell'Egeide l'isola di Rodi è uno dei molti brandelli, oggi quasi pietre di un guado, e precisamente il più orientale di quella catena esterna, di cintura, arcuata, che chiude l'Egeo meridionale e per la quale anche oggi la costa europea, dal Capo Malea nel Peloponneso, pare si raccordi, a traverso le altre isole di Cerigo, Cerigotto, Candia, Caso e Scarpanto, con la costa asiatica della Caria, al Capo Alupo, nella penisola di Dorachi.

L'arco di frattura nominato ha per corda il 36° parallelo. Questo parallelo, per tutta l'antichità e nei sistemi di Eratostene e di Strabone, fu conosciuto sotto il nome di «parallelo di Rodi» e veniva tracciato per quanto è lungo il Mediterraneo, da Alessandretta alle Colonne di Ercole. Insieme col meridiano di Rodi costituiva il sistema di assi al quale si riferivano le posizioni geografiche. Più esattamente, la città di Rodi non è sul 36° parallelo, ma alquanto più a N. Il 36° parallelo però si scosta di poco da quello medio dell'Isola, che è il $36^{\circ} 10'$, tra il $36^{\circ} 27'$, che passa pel molo del porto a NE. ed il $35^{\circ} 52'$, che passa pel Capo Prassonisi a SW. Ed il meridiano medio è quasi il 28° E. Gr., tra il $27^{\circ} 43'$, che passa pel Capo Monolithos, ad W., ed il $28^{\circ} 16'$, che tocca il Capo Vudhi (Voidi, Vodi), ad E.

Come riferimento, nell'ora che volge, Bengasi è alla latitudine $32^{\circ} 8'$, Tripoli alla latitudine $32^{\circ} 54'$, Malta alla latitudine $35^{\circ} 54'$, Tunisi ed Algeri alla latitudine $36^{\circ} 47'$; e Roma è più ad ovest di Rodi di $15^{\circ} 49'$. E però Rodi è ad un'altezza su l'equatore quasi intermedia tra quella di Malta e di Tunisi e la differenza in tempo fra Roma e Rodi è di 1^h , $3'$ e $16''$ (1).

(1) Secondo la convenzione dei fusi orari, la differenza tra Roma e Rodi è di un'ora, perchè Roma appartiene al secondo fuso orario, cioè al fuso dell'Europa centrale, mentre Rodi appartiene al terzo, cioè a quello dell'Europa orientale. Presentemente però vario è a Rodi il computo del tempo. Gli Europei occidentali ed i Greci si servono dell'orologio solare e le 12 ore le contano a partire da mezzogiorno; i Turchi anch'essi si servono dell'orologio solare, ma le 12 ore le contano a partire dal tramonto del sole. Gli Europei poi, in

L'Isola è dunque orientata esattamente da S W. a N E., con l'asse inclinato di 57 gradi, come del resto porta in questa parte l'arco di frattura, di cui sopra; è compresa in una rete di 35 primi



d'arco nel senso della latitudine e di 33 nel senso della longitudine; ed ha una larghezza massima, da E. ad W., di 40 km. circa, misurata quasi sul parallelo medio, tra Capo Monolithos e Capo Arcangelo ed una lunghezza, da N. a S., di 35 km. circa, presa sul meridiano medio. L'asse maggiore però tra il punto

Rodi, seguendo il Calendario Gregoriano, sono innanzi di 13 giorni su i Greci, i Turchi e gli Ebrei, che seguono il Calendario Giuliano.

estremo N E. (Capo Cum Burnu) ed il punto estremo S W. (Capo Prassonisi) è di circa 77 km., e la trasversale tirata tra il punto estremo N W. (Capo Copria) ed il punto estremo S E. (Capo Lardo) misura 34 km. (1) Calcolato su la Carta lo sviluppo costiero risulta di circa km. 200; la superficie (sola isola principale), di km.² 1404 (2).

(1) Strabone al contorno dell'Isola assegnò 920 stadi, pari a 170 km.; Plinio, 125,000 passi, pari a 185 km.; Isidoro, 103,000 passi, pari a 152 km.

(2) Le dimensioni principali e l'area furono sinora diversamente riferite nei libri. Per la massima lunghezza e per la massima larghezza le cifre, in km., variano come segue: 78 e 39 (Guérin); 70 e 32 (Biliotti); 69 e 33 (Vannutelli); 72 e 35 (*Enciclopedia Britannica*); 83 e 41 (*Grande Encyclopédie*); 85 e 41 (Dizionario geografico del Bertacchi); 83 e 41 (Dizionario geografico del Vivien de Saint Martin); 80 e 38 (De Launay); 78 e 33 (portolani inglese e francese); 77 e 35 (Comando del corpo di Stato maggiore italiano). Una misura fatta alla Società Geografica su la Carta dell'Ammiragliato inglese n. 1667 dà km. 77 e 37.

Per la superficie le cifre variano anche di più: km.² 1087 (Marinelli); 1088 (Reclus); 1098 (*Enciclopedia Britannica*); 1132 (Biliotti e Vannutelli); 1460 (*Grande Encyclopédie*, Bertacchi, Vivien de Saint Martin, *Nouveau Larousse*, Comando del Corpo di stato maggiore italiano).

Quest'ultima cifra di km.² 1460 è que'la data dallo Strelbitsky che la misurò sino dal 1882. Le forti sconcordanze da questa sono certamente dovute in parte ad esclusione delle isole minori facenti gruppo con Rodi, in parte a metodo di valutazione e di misura.

L'area fu nuovamente misurata ora alla Società Geografica, su la Carta dell'Ammiragliato inglese n. 1667, che è disegnata alla scala di 1 : 97,000.

L'isola principale fu scomposta in tre grandi triangoli, che coprivano press'a poco i due terzi dell'area totale, e in sette figure perimetrali mistilinee.

La superficie dei triangoli fu ottenuta in due modi, cioè:

1° geometricamente, su elementi ricavati dalla Carta mediante un regolo di precisione;

2° per mezzo di un planimetro polare Amsler-Laffon, ad unità variabile (tipo catasto).

Dal confronto dei due numeri si potè desumere, con sufficiente approssimazione, il valore corretto dell'unità strumentale, che servi poi alla misurazione, unicamente meccanica, delle parti perimetrali, ottenendosi così, per tutte le determinazioni parziali, una sensibile uguaglianza di peso.

Le misurazioni col planimetro furono sempre ripetute due volte, invertendo ogni volta il senso del percorso perimetrale, per eliminare l'errore d'indice dello strumento.

Ottenuta l'area totale, questa fu corretta dell'errore dovuto alla contra-

Rodi allora entrerebbe circa 18 volte nella Sicilia, 17 nella Sardegna, 6 nella Corsica; sarebbe di poco minore della provincia di Lucca (km.² 1436) e del circondario di Lecce (km.² 1422), quasi uguale ai circondari di Bergamo (km.² 1407) e di Susa (km.² 1396), certamente maggiore dei circondari di Novara (km.² 1376), Rieti (km.² 1376), e Sora (km.² 1375); ed in confronto delle altre maggiori isole del Mediterraneo orientale entrerebbe 7 volte circa nell'isola di Cipro (km.² 9600), 6 nell'isola di Candia (km.² 8618), più d'una volta nell'isola di Metelino (km.² 1750), ma sarebbe un po' meno di due volte più grande di Scio (km.² 790), tre, quasi, di Lemno (km.² 495) e di Samo (km.² 468).

2. La bibliografia dell'isola di Rodi si può giudicare abbondante e scarsa insieme. Abbondante, perchè nel solo libro del Sommi Picenardi (1) se ne trova una ricca di oltre 300 voci, e si tratta quasi di soli scritti storici, o di contenuto prevalentemente storico e di storia del medioevo; scarsa, perchè le più importanti ed originali notizie su l'Isola sono ancora quelle tramandate da Strabone e da Plinio (2), e le altre, che Plinio e Strabone non

zione della carta per asciugamento: lo scala *effettiva*, al momento della misurazione, risultò di 1:98,080, quella *nominale* essendo, come fu detto, di 1:97,000.

I risultati ottenuti sono i seguenti:

Isola principale	Km. ²	1404.39
» Calkia	»	27.60
» Alimnia	»	7.34
Isole e scogli minori	»	3.62

Totale Km.² 1442.95

che è l'area di tutto il gruppo di terre emerse sullo zoccolo delimitato dalla linea delle 100 braccia nella carta dell'Ammiragliato, con una differenza di soli 18 km.² da quella dello Strelbitsky.

(1) F. GUY SOMMI PICENARDI, *Itinéraire d'un chevalier de Saint Jean de Jérusalem dans l'île de Rhodes*. Desclée, Parigi, 1900, pp. 267 con 28 incisioni.

(2) STRABONIS *Geographica graece, cum versione reficta*, ecc. instruxit Carolus Müllerus. Parigi, Didot, 1853, Lib. XIV, cap. II, n. 5-13.

C. PINI SECUNDI *Naturalis historiae*, Libri XXXVII. Recognovit atque indicibus instruxit Ludovicus Janus. Lipsiae, Teubneri, 1870 (editio altera), Lib. II, 62; Lib. III, 33; Lib. V, 28, 36; Lib. XXXIII, 81, 155; Lib. XXXIV, 41, ecc.

potevano dare, si riducono a ben poche unità e queste più o meno originali ed anteriori al 1900.

Nell'insieme, gli scritti riguardanti Rodi si possono riunire e classificare in sei gruppi: di contenuto prevalentemente storico; di contenuto prevalentemente archeologico; notizie di viaggiatori; descrizioni geologiche e geografiche; monografie; libri di consultazione generale. Di questi sei gruppi il più abbondante è il primo, o degli scritti di contenuto prevalentemente storico. Oltre al libro del Sommi Picenardi, ricordato, accuratissimo, esauriente per il periodo in cui l'Isola fu sotto i Cavalieri Gerosolimitani, non reso inutile nè meno dalla ricca e splendida pubblicazione più recente del De Belabre, vi figurano, tra i molti, i volumi dell' Hammer, il sapiente storico dell' Impero ottomano, del Menge, del Rottiers, *le plus digne d'être consulté*, secondo il Guérin, quelli dell' Head, dello Schumacher, del Torr, che avrebbe riassunto quanto si era scritto su la storia di Rodi prima di lui anche da autori poco conosciuti, ed i libri del Gelder e del De Belabre nominato (1). Il gruppo degli scritti di contenuto prevalentemente archeologico è ricco anch'esso e conta tra gli altri i bei lavori del Rost, dell' Hamilton e del Tissot (2). Molti anche i viaggiatori, che nei loro itinerari a traverso l'Egeo, la Siria, la Palestina e l'Anatolia sono passati per Rodi, l'hanno visitata e descritta. E ve ne sono di ogni tempo. Ma tra tanti possono avere qualche importanza il Buondelmonte, che è del secolo xv, il Ross, che è della prima metà e l'Estourmel

(1) HAMMER, *Topographische Ansichten gesammelt an einer Reise in die Levante*. Vienna. 1811.

MENGE, *Vorgeschichte von Rhodus*. Colonia, 1827.

ROTTIERS, *Description des monuments de Rhodes*. Bruxelles, 1830.

HEAD B. V., *Historia numorum*. Oxford, 1887, pp. 539-542.

SCHUMACHER C., *De republica Rhodiorum commentatio*. Heidelberg, 1886.

TORR C., *Rhodes in ancient times*. Cambridge, 1885.

TORR C., *Rhodes in modern times*. Cambridge, 1887.

GELDER VAN H., *Geschichte der alten Rhodier*. Aia, 1900.

BARON DE BELABRE, *Rhodes of the Knights*. Oxford, at the Clarendon Press, 1908, pp. 196.

(2) ROST, *Rhodus, ein hist. arch. Fragm.* Altona, 1823.

HAMILTON W. J., *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia, with some account of their Antiquities and Geology*. Londra, 1842, vol. 2°, pag. 46.

TISSOT C., *Antiquités de l'île de Rhodes*. In *Revue archéologique*, Parigi, sett. 1868, pp. 153-157.

che è della seconda metà del secolo XIX (1). Le monografie in vece si contano: quelle del Meursius e del Coronelli, interessanti perchè fanno conoscere la Rodi del Seicento; una descrizione del Paulsen, che porta la data del 1818; la monografia molto apprezzata del Guérin, presentata come tesi di laurea all'Università di Parigi nel 1856 e ristampata nel 1880; una più recente del Berg; e le ultime uscite nel 1881, nel 1900, nel 1909 e nel 1912: quella del Biliotti, molto ampia, voluminosa, la più completa, però prevalentemente storica e la più interessante di tutte, anche se riproduce molti errori; quella del De Launay, più che monografia, breve, ma accurata raccolta di osservazioni fatte sul posto; alcune pagine del Vannutelli; ed i cenni monografici pubblicati per uso degli ufficiali, e però con intenti militari, dal nostro Corpo di stato maggiore (Ufficio coloniale) il giorno stesso dello sbarco delle truppe italiane a Rodi (2). Tra i libri poi di consultazione generale, oltre

(1) ROSS LUDW., *Reise auf griechischen Inseln des Aegaeischen Meeres*. Stuttgarda e Tubinga, 1840-1852, vol. 3°.

BUONDELMONTI FLORENTINI *Librum insularum Archipelagi* (E codicibus parisinis regiis, nunc primum totum edidit... R. Ludovicus De Sinner). Lipsia e Berlino, Reimer, 1824.

ESTOURMEL J., *Journal d'un voyageur en Orient*. Parigi, 1894.

(2) JO. MEURSI, *Rhodus, sive de illius insulae atque urbis rebus memoratu dignis libri duo*. Amsterdam, 1675.

CORONELLI F. V. e PARISOTTI, *Isola di Rodi, geografica-storica, antica e moderna con l'altre adiacenti, già possedute dai cavalieri hospitalieri di S. Giovanni di Gerusalemme*. Venezia, 1695, in-16°, pp. 430.

PAULSEN, *Descriptio Rhodi*, Gottinga, 1818.

GUERIN V., *Voyage dans l'île de Rhodes et description de cette île*. Parigi, 1856; 2ª ediz. 1880 (Cfr. *Bull. de la Soc. de géogr. de Paris*, XI, 1855; XII, 1856).

BERG A., *Die Insel Rhodus, aus eigener Anschauung beschrieben*. Brunswick, 1860-1862, 2 volumi.

BILIOTTI et COTTRET, *L'île de Rhodes*. Rhodes et Compiègne, 1881, pp. 722. Se ne è fatta una traduzione in greco moderno a cura dell'avvocato Marc Malliaraki.

DE LAUNAY L., *L'île de Rhodes*. In *Le Tour du monde*, Parigi, 1900, pp. 457-580. La stessa Rivista ha un'altra descrizione di Rodi, nel volume del 1874.

VANNUTELLI L., *L'isola di Rodi*. Relazione in *Boll. Soc. Geogr. ital.*, Roma, 1909, ottobre, pp. 1145-1164.

COMANDO DEL CORPO DI STATO MAGGIORE (ufficio coloniale), *Cenni monografici sull'isola di Rodi*. Roma, 1912, pp. 27.

alle note enciclopedie ed opere geografiche di grande mole, citeremo il primo volume del Cuinet (1); tra gli scritti geologici, solo quelli del Bukowski, e quelli contemporanei citati dal Bukowski, non avendo alcun valore le notizie precedenti dell'Hamilton e dello Spratt (2); e per i lavori di contenuto più propriamente geo-

(1) CUINET V., *La Turquie d'Asie. Géographie administrative, statistique, descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*. Paris, Leroux, 1890, vol. I, pp. 348-368.

(2) HAMILTON W. J., *Researches*, ecc., op. cit.

— *On a few detached places along the coast of Jonia and Caria, and on the island of Rhodes*. In *Proceedings of the geological Society of London*, volume 3°, 1838-1842, n. 70.

— *On the geology of the western part of Asia Minor*. In *Transactions of the geological Society of London*, vol. 6°, 1842.

SPRATT T. A. B., *Notices connected with the geology of the island of Rhodes*. In *Proceedings of the geological Society of London*, vol. 3°, 1838-1842, n. 91.

— *Travels and researches in Crete*. Londra, 2 vol. 1865.

HITCHCOCH E., *Notes on the geology of several parts of western Asia: founded chiefly on specimens and descriptions from American missionaries*. In *Proceedings and Transactions of the Association of american geologists and naturalists*, Boston, 1840-1842.

TOURNOUËR, *Etude sur les fossiles tertiaires de l'île de Cos*. In *Annales scientifiques de l'Ecole normale supérieure*, Parigi, 1876.

FISCHER P. ed altri, *Paléontologie des terrains tertiaires de l'île de Rhodes*. In *Mémoires de la Société géologique de France*, Parigi, ser. III, vol. I, 1877-1881, n. 2.

NEUMAYR M., *Ueber den geologischen Bau der Insel Kos*. In *Denkschriften der Kais. Akademie der Wissenschaften in Wien, mathem.-naturw. Classe*, Vienna, 1880, vol. 40.

— *Zur Geschichte des östlichen Mittelmeerbeckens*. In *Virchow's und Hologendorff's Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge*, Berlino, 1882, n. 392.

TIETZE E., *Beiträge zur Geologie von Lykien*. In *Jahrbuch der k. k. geologischen Reichsanstalt in Wien*. Vienna, 1885, vol. 35.

COLD C., *Küstenveränderungen in Archipel*. Monaco, 1886.

BUKOWSKI V. G., *Vorläufiger Bericht über die geologische Aufnahme der Insel Rhodus*. In *Sitzungsberichte der Kais. Akademie der Wissenschaften in Wien, mathem.-naturw. Classe*, Vienna, 1887, vol. 96.

— *Grundzüge des geologischen Baues der Insel Rhodus*. Ibid., vol. 98, 1889.

— *Einige Bemerkungen über die pliocänen Ablagerungen in Insel Rhodus*. In *Verhandlungen der k. k. geologischen Reichsanstalt in Wien*, Vienna, 1892, pp. 196-200.

— *Geologische Uebersichtskarte der Insel Rhodus*. In *Jahrbuch der k. k. geolog. Reichsanstalt in Wien*, Vienna, 1898, vol. 48, nn. 3, 4, pp. 517-688.

grafico ci limiteremo al portolano inglese ed al portolano francese (1). Ma io ho sempre detto: scritti di contenuto prevalentemente storico, prevalentemente archeologico, propriamente geografico, ed a ragione: perchè, in fondo, tutti gli scritti riguardanti la nostra isola, fatta eccezione per i lavori scientifici del Bukowski, tutti arieggiano alla monografia e tutti contengono notizie più o meno particolareggiate di topografia, di clima e di antropogeografia. Solo che queste notizie sono sempre le stesse, tramandate da autore ad autore e sempre accettate senza riserve. Quindi accade di trovare ricordato per la centesima volta, e quasi con le medesime parole, ad esempio, che di Rodi hanno parlato Omero, Pindaro, Diodoro, Apollodoro, Polibio, Tucidide (2); per la centesima volta riprodotto l'errore grossolano che l'Isola è vulcanica; per la centesima volta descritta la magnificenza della città nel periodo del suo maggiore splendore. Ma poi è sempre di Rodi città che si parla. L'Isola l'hanno visitata pochissimi; per molti, gli itinerari sono ancora quelli di Strabone. Sicchè le fonti, a cui attingere per uno studio su l'isola di Rodi, vanno ridotte, in tanta ricchezza di bibliografia, al libro del Biliotti, agli itinerari del Sommi Picenardi, ai portolani inglese e francese, che però costituiscono una sola unità, ed agli studi veramente fondamentali, esaurienti del Bukowski. A queste fonti aggiungeremo il prezioso materiale d'incisioni, disponibile, specialmente del *Tour du Monde* del 1874 e del 1900, del Sommi Picenardi, del De Belabre e del Vannutelli; aggiungeremo la Carta dell'Ammiragliato inglese, fondamentale, e le altre o riprodotte o ridotte del Biliotti, del Bukowski, del nostro Corpo di Stato maggiore, di H. Kiepert e di R. Kiepert (3) e finalmente,

(1) HYDROGRAPHIC OFFICE, ADMIRALTY, *The Mediterranean Pilot*. Londra, vol. IV, 4^a ediz., 1908, pp. 286-292.

ETAT MAJOR GÉNÉRAL DE LA MARINE, Service hydrographique, *Instructions nautiques. Bassin oriental de la Méditerranée*. Parigi, vol. 2^o, 1907, pagine 255-262.

(2) Omero, *Iliade*, II, 570, 655, 656, 662, 677, 678; PINDARO, *Olymp.*, VII, 27; DIODORO, IV, 58, V, 55-59, XIII-XX, passim; APOLLodoro, II, 8, 2, III, 2, 1; POLIBIO, IV, 46-52, V, 88-90, XVI, 2-9, XXVII-XXIX, passim; TUCIDIDE, VII, 57.

(3) HYDROGRAPHIC OFFICE, *Mediterranean Archipelago, Rhodes Island*. Scala 1:97,000. Londra, 1841; riveduta nel 1897.

Kartis tis nisou Rodou. Scala 1:97,000. Atene, Papacrusantos.

BILIOTTI et COTTRET, *Ile de Rhodes*, annessa al vol. cit. Scala 1:200000.

pel movimento economico e commerciale, i rapporti consolari del Belgio, della Francia e dell'Inghilterra (1).

II.

3. L'isola di Rodi, nella sua struttura fondamentale, nella sua configurazione, nel suo clima e nella sua storia, è il paese il più singolare e caratteristico, che si conosca.

Dal punto di vista della geologia, i suoi terreni più antichi sono quelli del cretaceo, i cui calcari però passano in quelli dell'eocene senza notevoli differenze. Si ha poi la formazione del *Flysch* eocenico ed oligocenico, frammisto a materiale eruttato, con scisti che rivestono carattere essenzialmente fillitico, ed addossati, i terreni gessiferi. Ma a questo punto, l'Isola, che nella sua struttura fondamentale è simile a Cipro, a Candia ed alla Licia, prende a differenziarsi da tutti i paesi circostanti, per i fenomeni e le formazioni de' tempi postoligocenici. Quindi manca della formazione miocenica; presenta in cambio enormi ammassi di ciottolame fluviatice, senza i fiumi, che ve lo avrebbero portato, e le formazioni marine del pliocene superiore le ha spinte fino ad altezze sul livello di m. 180-240, mentre tali formazioni nè meno compaiono sul litorale opposto della Licia.

Ne seguiranno anche caratteristiche di topografia ed un pae-

BUKOWSKI v. G., *Geologische Uebersichtskarte*, annessa alla memoria citata. Scala 1 : 120,000.

COMANDO DEL CORPO DI STATO MAGGIORE ITALIANO, *Schizzo dell'isola di Rodi*, annesso ai cenni monografici citati. Scala 1 : 120,000.

R. KIEPERT, *Karte von Kleinasien*, foglio D. 1. Scala 1 : 400,000.

H. KIEPERT, *Westliches Klein-Asien*, foglio XIV, Berlino, Reimer. Scala 1 : 250,000.

(1) RECUEIL CONSULAIRE (Ministère des affaires étrangères du Royaume de Belgique), *Turquie d'Asie*. Bruxelles, vol. 127, 1897; vol. 156, 1912, pagine 399-403.

RAPPORTS COMMERCIAUX (Ministère du commerce et de l'industrie), *Turquie*. Parigi, n. 457, 1905; n. 628, 1907; n. 712, 1908; n. 808, 1909.

DIPLOMATIC AND CONSULAR REPORTS (Foreign Office), *Turkey, Trade of Smirna and District*. Londra, n. 2641, 1901; n. 2854, 1902; n. 3170, 1904; n. 3467, 1905; n. 3722, 1906; n. 3921, 1907 (in questo manca la notizia su Rodi); n. 4141, 1908; n. 4364, 1909; n. 4598, 1910; n. 4809, 1911.

saggio tutto particolare, in così ristretti confini; e precisamente litorali melanconici, come quelli della maremma romana, colline che ricordano la bella Toscana, monti che sembrano quelli del pittoresco Appennino marchegiano, valli desolate, come possono essere in Basilicata, e poi rocce nude e picchi, in avanzata degradazione, e foreste superbe di pini e di cipressi, con la macchia ed il bosco dei sempreverdi del Mediterraneo, qui, per ragioni di clima, nella loro più bella manifestazione.

Tutti poi, quanti hanno parlato di Rodi, sono concordi nel magnificarne, come una particolarità senza pari, il clima che vi si gode nella sua dolce uniformità, senza eccessi nè di freddo, nè di caldo, la serenità del cielo, l'azzurro cupo del mare, il sole eternamente sfolgorante, sempre, in tutti i giorni ed in tutti i tempi: da Orazio e Lucano, che la dicono *claram*, a Luciano, che la dice la città del Sole; dal Buondelmonte che giudica l'Isola *amaenissima omnium mediterranei maris insularum*, al Lamartine, che, dopo lunghe peregrinazioni, afferma di non conoscere al mondo *ni un plus beau ciel, ni une terre plus riante et plus féconde* del cielo e della terra di Rodi (1).

La particolarità però più interessante e degna di studio sta nelle vicende economiche dell'Isola. La città sorse nel 408 av. C. per comune volere dei Rodioti, e specialmente delle tre città di Lindo, Jalisso e Camiro, preesistenti, antichissime. E sorse come un monumento di splendore, di lusso e di gloria, su disegno dell'architetto Ippodamo da Mileto, che già aveva abbellito per gli Ateniesi il Pireo (2). Il circuito delle sue mura era di 15 km.;

(1) ORAZIO, *Laudabant alii claram Rhodon* (Lib. I, ode 7, v. 4).

LUCANO, *Guidon inde fugit, claramque relinquit sole Rhodon* (Lib. VIII, v. 247); *Phoebeia donis exornata Rhodos* (Lib. V, v. 50).

LUCIANO, ... ἔστι γὰρ ὄντος ἡ πόλις ἡλίου, πρόπον ἔχουσα τῷ θεῷ τὸ κάλλος. (Dialoghi. Cnf. BILIOTTI, pag. 23).

BUONDELMONTI FLORENTINI, *Librum*, ecc., op cit., pag. 71-74.

DE LAMARTINE A., *Souvenirs, impressions, pensées et paysages, pendant un voyage en Orient*. Bruxelles, 1835, vol. I, pag. 166.

E PLINIO: « Praeterea quasdam proprietates quibusdam locis esse, roscidas aestate Africae noctes, in Italia Locris et in lacu Velino nullo non die apparere arcuus, Rhodi et Syracusis numquam tanta nubila obduci ut non aliqua hora sol cernatur, qualia aptius suis referentur locis » (Lib. II, 62).

(2) La notizia è di STRABONE: « Urbs, quae nunc est, Peloponnesiaci

la forma, un anfiteatro; le linee così simmetriche, che i vari edifici sembravano costituirne uno solo, in mezzo a torri superbe, che circondavano la città come un diadema. E gli edifici di Rodi furono molti e molti. Secondo Plinio, oltre al famoso colosso, una delle sette meraviglie del mondo antico (1), erano in Rodi non meno di tremila statue, di cui un centinaio colossali e di grande valore, non meno di tremila edifici e teatri ed accademie e l'acropoli con tempi maestosi e con boschi sacri. Strabone poi dopo di aver visitato Roma, Alessandria ed altre città celebri del suo tempo, dà la preferenza a Rodi (2). La quale pertanto va considerata proprio come monumento di grande ricchezza e di grande splendore, per quel tempo, in cui sorse. Ma poi questa ricchezza e questo splendore non sono per l'isola di Rodi solo della fine del secolo V av. C. Anche nell'antichità più remota l'Isola doveva essere già venuta in grande fama, se in Omero si legge che

belli tempore extructa est ab eo ipso, ut aiunt, architecto, qui Piraeum aedificavit... » (Lib. XIV, cap. II, 9).

(1) La descrizione che danno del Colosso è quella di PLINIO: « Ante omnis autem in admiratione fuit Solis colossus Rhodi, quem fecerat Chares Lindius, Lysippi supra dicti discipulus. Septuaginta cubitorum altitudinis fuit (32 m. circa). Hoc simulacrum post quinquagesimum sextum annum terrae-motu prostratum, sed iacens quoque miraculo est. Pauci pollicem eius amplectuntur, maiores sunt digiti quam pleraeque statucae. Vasti specus hiant defractis membris, spectantur intus magnae molis saxa quorum pondere stabiliverat constituens. Duodecim annis tradunt effectum, ccc talentis (L. 1,650,000 circa), quae contingerant ex apparatu regis Demetrii relicto morae taedio oppressa Rhodo. Sunt alii centum numero in eadem urbe colossi minores hoc, sed ubicunque singuli fuissent, nobilitaturi locum, praeterque hos deorum quinque quos fecit Bryaxis » (Lib. XXXIV, 41).

E STRABONE: Urbs... multis donariis exornata est, quorum pleraque in Bacchi sacrario et gymnasio, alia alibi reposita. Praestantissima sunt colossus Solis, quem, ut ait auctor jambici carminis, *septies decem Chares cubitorum est fabricatus Lindius*. Iacet nunc, terrae-motu prostratus, a genibus confractus; oraculo prohibiti Rhodii, non instauraverant. Hoc igitur denariorum praeclarissimum (idque in septenario numero eorum quae spectanda mundus habet collocatur), tum vero Protogeni picturae, Ialysus et Satyrus columnae adstans, cui perdrix insistebat columnae..., ecc. » (Lib. XIV, cap. II, 5).

(2) « Rhodiorum urbs sita est in promontorio orientali; portubus, viis, muris ceteroque apparatu tantum aliis praestat urbibus, ut non modo meliorem nullam, sed ne parem quidem ullam ei dicere possimus » (Lib. XIV, cap. II, 5).

Giove aveva versato su di essa abbondanti ricchezze, ed in Pindaro, che Giove aveva mandato su di essa senz'altro una pioggia d'oro (1). Certo già nel VII secolo av. Cr., l'Isola doveva occupare nel movimento del Mediterraneo un posto importantissimo, se dall'Asia all'Africa, dalla Fenicia alla Spagna, le navi di Lindo, di Jalisso e di Camiro potevano solcare liberamente le acque in tutte le direzioni e posti commerciali di Rodioti si contavano da per tutto, ma specialmente lungo le coste dell'Asia Minore, ove Plinio in Licia ricorda Rhodiopolis (2), e nel Mediterraneo occidentale, dove tra le altre Rhoda in Spagna, Sibari nello Jonio, Gela in Sicilia e Partenope nel golfo di Napoli, furono appunto colonie di Rodi (3). Noi, dieci Rodioti, dieci navi (4), dicevano con orgoglio. E poichè il commercio abbisogna di tutela, noi possiamo immaginare che a canto alla marina mercantile dovesse essere in Rodi anche una forte marina militare, così da fare dell'Isola una delle principali potenze del Mediterraneo, come del commercio del Mediterraneo era uno dei principali empori. Certo lo fu in quel periodo, che va dal secolo V al secolo I av. Cr., al tempo e per tre secoli dopo la fondazione della città. Durante questo periodo l'amicizia e le forze di Rodi se le disputano successiva-

(1) Καὶ σφιν θρασπείσιον πλοῦτον κατέχευε Κρονίων (*Iliade*, II, 668).

...Κείνοισι μὲν ξανθὰν ἀγαγὼν νεφέλαν, πολὺν ὕσε χρυσόν (*Olymp.*, VII, 27).

(2) «In Lycia igitur a promontorio eius oppidum Simena, mons Chimaera noctibus flagrans, Hephaestium civitas et ipsa saepe flagrantibus iugis. Oppidum Olympus ibi fuit, nunc sunt montana Gagae, Corydalla, Rhodiopolis... » (Lib. V, 28).

(3) La notizia è di STRABONE: «Narrantur et haec de Rhodiis: res eorum mari secundas fuisse non ab eo demum tempore, quo urbem, quae extat hodie, condiderunt, sed etiam ante Olympiorum institutionem per multis annis eos procul a patria classem eduxisse hominum servandorum causa. Ita et usque in Hispaniam eos navigasse, ibique Rhodum condidisse, postmodo a Massiliensibus occupatam et in Opicis Parthenopen, in Dauniis Coum auxilio Elpias... Quidam Rhodiorum etiam circa Sybarin sedes posuerunt in Chonia... » (Lib. XIV, cap. II, 10).

PLINIO poi fa derivare da Rodi anche il nome del fiume Rodano in Francia: «...atque ibi (nella Gallia Narbonese) Rhoda Rhodiorum fuit, unde dictus multo Galliarum fertilissimus Rhodanus annis ex Alpibus se rapiens per Lemannum lacum sequemque deferens Ararem nec minus se ipso torrentes Isaram et Druantiam » (Lib. III, 33).

(4) Ἡμεῖς δέκα Ῥόδιοι, δέκα ναῦς (Cfr. BILIOTTI, pag. 20).

mente, nei loro conflitti, Sparta ed Atene, Tebe ed Atene, i Greci e Filippo II di Macedonia, Alessandro Magno, gli Stati dell'Asia Minore ed i Persiani, Tolomeo ed Antigono, Roma e Filippo V, Roma ed Antioco III.

E la vittoria era sempre dove erano navi di Rodi: « *Robore navium et virtute militum Romani longe regiones praestabant* — scrive Tito Livio della guerra di Roma contro Antioco — *Rhodiae naves agilitate et arte gubernatorum et scientia remigum erant longe omnium celerrimae tota classe* » (1).

Che ove poi non bastassero le testimonianze degli storici e dei geografi a dimostrare che Rodi in quel periodo fu una delle più grandi e ricche potenze del Mediterraneo, basterebbe a dimostrarlo da sola la *Lex Rhodia de jactu*, che è il primo codice marittimo che si conosca, accettato ed in uso presso tutte le città marinarie di quel tempo e poi in tutto il mondo romano, e della quale Cicerone soleva dire: « *Rhodiatarum usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria remansit* ». (2).

In questo periodo la nostra isola, secondo il parere concorde degli storici più reputati, doveva contare almeno 200 mila abitanti, con una densità quindi di circa 144 abitanti per km.², quanti cioè non ne contano oggi nè meno l'Italia, la Germania, l'Austria, la Francia e tutti gli altri paesi dell'Europa, fatta eccezione, s'intende, per il Belgio, per l'Olanda e per l'Inghilterra.

Ed in questo periodo Rodi adempie anche a tutti i doveri civili di un grande paese, con la sua scuola di scoltura, rappresentata da opere, quali il gruppo del Lacoonte ed il Tauro Farnese (3), con

(1) Lib XXXVI, c. 30.

(2) Pro Lege Manilia.

E STRABONE: « Admiranda est etiam legum optimarum conservatio, et industria cum aliis reipublicae partibus, tum navalibus rebus impensa; quibus freti Rhodii maris imperium diu obtinuerunt, piratas sustulerunt, Romanorumque et regum Graecis, Romanisque cupientium amicitiam coluerunt; itaque et libertatem urbs conservavit » (Lib. XIV, cap. II, 5).

Ed a proposito della *Lex Rhodia de jactu*, riporta il CORONELLI: « Lex Rhodia de jactu subvenit his, quorum merces, causa communis periculi evitandi, eiectae sunt, et propter jactum, navis salva facta est. Quibus datur actio contra magistratum navis, vel eos, quorum merces sunt salvae. Et dicitur Rhodia ab insula Rhodo, alias Rhodosia, in qua antiquitus plurimum fuit usus mercatorum... » (Op. cit., pag. 19).

(3) L'uno oggi nel Museo Vaticano; l'altro nella Villa Reale di Napoli,

la sua scuola di pittura, che vanta le opere di Zeusi, i nomi di Protogene ed Apelle, e con oratori quali Eschine, retori quali Apollonio, filosofi come Panezio e Posidonio, che poi fu maestro di Cicerone (1).

Nè la storia gloriosa di Rodi cessa con la conquista romana. Essa ha una ripresa superba nel medioevo, specialmente a tempo dei Cavalieri Gerosolimitani, con i quali l'Isola riprende appunto e tiene fortemente nel Mediterraneo orientale quel posto politico e commerciale preponderante, che aveva tenuto già nell'antichità, servendo questa volta anche da baluardo avanzato della cristianità, minacciata dalle invasioni ottomane.

E l'interesse cresce e la curiosità si acuisce intorno a questo singolarissimo paese, quando, venendo fino a noi, Rodi appare al visitatore come una città tutta ancora medioevale, con torri e bastioni viventi, che sono contemporanei di Giulio II e di Leone X, ed il resto dell'Isola come una grande solitudine, con rovine feudali e relativamente spopolata, come nessun altro paese anche meno ospitale del globo. « Quand j'y abordai pour la première fois — narra il Sommi Picenardi — j'apportais avec moi la copie d'une des nombreuses vignettes, qui ornent un riche manuscrit de la Bibliothèque nationale de Paris (*Obsidionis Rhodiae urbis descriptio, par Guillaume Caoursin*), représentant la vue générale de la ville à l'époque du siège de Mahomet II (1479). Chose vraiment étrange, au bout de quatre cents ans, Rhodes a conservé pour ainsi dire, au premier coupe d'œil, l'aspect qu'elle avait au déclin du xv^e siè-

e furono portati in Italia da Cassio, nel saccheggio che questi fece della città nel 42 av. Cr. In quella occasione giunsero da Rodi anche molte altre opere d'arte per una somma di oltre 8500 talenti (L. 42,500,000). Cnf. BILIOTTI, pag. 96.

(1) Dice STRABONE: « Viri memorabiles multi sunt Rhodii tum exercituum duces tum luctatores; de quibus fuerunt etiam Panaetii maiores; civilium vero et in litteris ac philosophia versatorum fuerunt ipse Panaetius et Stratocles et Andronicus Peripateticus et Leonides stoicus et his priores Praxiphanes, Eudemus, Hieronymus. Posidonius in Rhodo quidem gessit rempublicam et docuit, fuit autem Apamensis ex Syria; similiter Apollonius Malacus et Molon, qui Alabandenses erant, Meneclis rethoris discipuli. Prior Rhodum se contulit Apollonius, Molon serius; cui et dixit ille: Sero Molon: id est, tarde advenisti. Pisander quoque, Heracleae carminis scriptor, Rhodius fuit, et Simmias grammaticus, et nostra aetate Aristocles. Dionysius vero Thrax et Apollonius Argonauticorum conditor Alexandrini fuerunt, sed nominati sunt Rhodii ». (Lib. XIV, cap. II, 13).

cle; j'avais sous les yeux un spectacle inoui, inattendu, dans cette ville médiévale aux murs crénelés, la quelle rappelle en grande partie celles de nos villes qui ont gardé l'aspect extérieur du moyen-âge, dans ces tours sevéres, qui se détachent sur le ciel d'azur de l'orient et au milieu des fines aiguilles des minarets et des palmiers » (1).

Però, a mio vedere, tutte queste particolarità o caratteristiche di struttura geologica, di configurazione, di paesaggio, di clima e di storia economica, che fanno dell'isola di Rodi un paese singolarissimo e degno del più grande studio, trovano la loro ragione di essere in una particolarità o caratteristica unica, che le altre spiega e riassume tutte. Ed è la particolarità e la caratteristica della sua situazione relativa.

In questo caso la situazione, che per altri paesi dice più o meno, per la nostra isola dice tutto; diventa l'argomento principale della ricerca, l'elemento primo determinante della sua geografia.

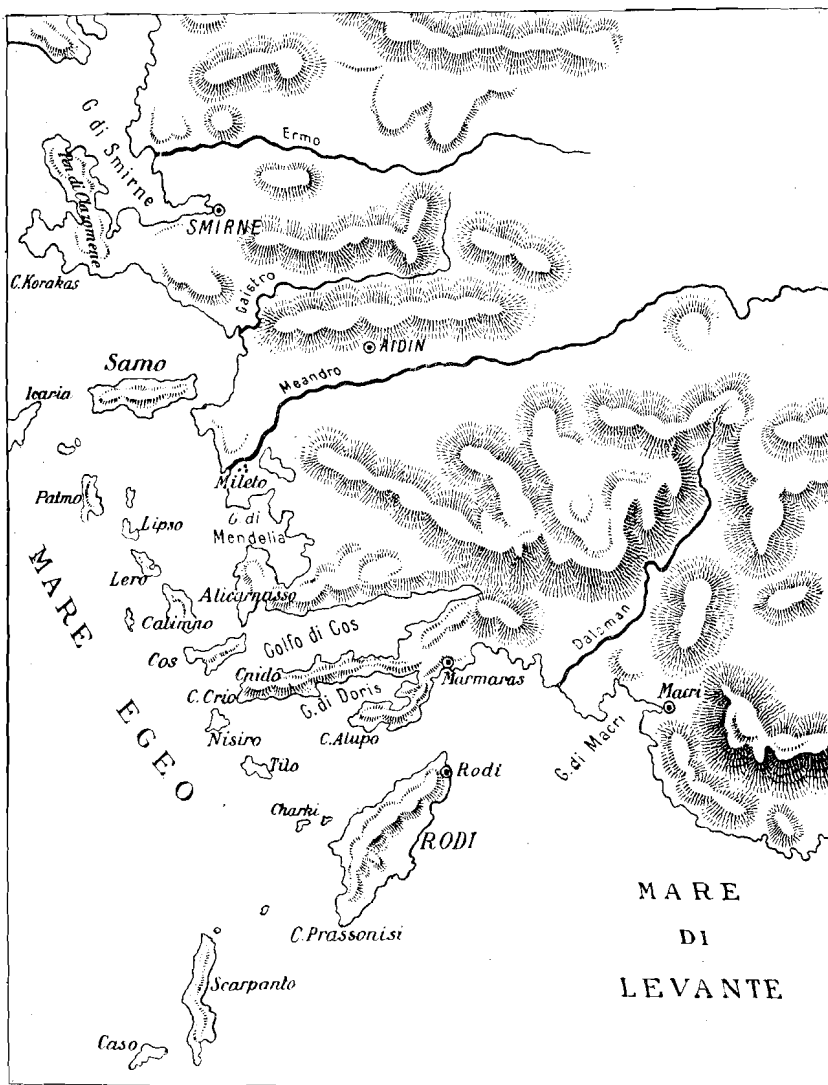
4. In vista del continente, l'isola di Rodi fa pensare ad una nave con la prua volta a N. E., su Marmaras, nel più interno della Caria (2), e prossima all'arrivo. Già è all'altezza del Capo Alupo, che termina la penisola di Dorachi; già è nelle acque del golfo, che si apre tra la Caria e la Licia. Il Capo Alupo è lontano appena 18 km.; Marmaras, nel più interno, 50 km.; le sponde opposte più lontane della Licia, ancora 70-100 km. dal Capo Alupo, 50-80 km. dall'Isola. Ma intanto la Caria a sinistra e la Licia a destra si levano già nel cielo di Rodi come alte masse, oscure, montane, tese a mo' di braccia su quel mare, ormai sicuro, per accogliere e per proteggere.

La Licia, in fatti, è una penisola, che si sporge in forma di acrocoro tra il golfo di Adalia ad E. ed il golfo di Macri ad W. Il Ber-dag (l'antico Anticragus), donde scende il Limiro, è alto 3200 m.; il Chisilgia (l'antico Massicytus), al quale si rannodano tutti i monti della Licia, in testa alla valle del Cogia o Xanto, raggiunge 2800 m.; e l'Ak-dag, il Suzu-dag, il Bey-dag

(1) Op. cit., pag. 15.

(2) Nell'annessa cartina la posizione di Marmaras va spostata più a nord, nel punto più interno del golfo.

(l'antico Cragus), che formano il fianco occidentale dell'altipiano e però più direttamente in vista di Rodi, superano notevolmente i 3000 m., e sono le più alte vette del Tauro, dopo il Metdesis.



La Caria, poi, si apre a ventaglio verso l'Egeo, che affronta ed incide con coste molto sinuose e con numerose penisole. Il suo centro orografico è il Baba-dag (l'antico Cadmus). E dal Baba-

dag si staccano tre catene. La più meridionale, girando a torno al fiume Dalaman o Gerenis (l'antico Calbis), quello che sbocca in faccia a Rodi, unisce il Baba-dag col Tauro della Licia. La seconda, con direzione quasi meridiana si allunga fra il Meandro ed il Dalaman e poi si suddivide in tre tronchi: il tronco, che diretto a S. S. W. forma la penisola di Dorachi, già ricordata, e termina col Capo Alupo, l'altro che va a formare a S. W. la penisola di Gnido e termina col Capo Crio, ed il terzo, che con direzione di W. costituisce l'ossatura della penisola ove è Alicarnasso, tra i golfi di Cos e di Mandelia e si spinge anche più oltre nel mare, con l'isola di Cos, montuosa ed altre adiacenti. La terza catena poi volge anch'essa direttamente ad W.; gira a torno al bacino del Meandro e dà vita ad una quarta penisola, che diremo di Mileto. Nell'insieme i monti della Caria sono meno elevati dei monti della Licia. Ma alle loro spalle e quasi linee rafforzate di difesa sorgono i monti della Lidia, ai quali si susseguono, senza interruzioni notevoli, quelli della Misia e della Bitinia, fino ai Dardanelli ed al Mar di Marmara, e sono catene, che hanno tutte una direzione comune, che è quella generale dell'Anatolia, di E.-W. e però parallele tanto alla catena del Tauro della Licia, quanto all'asse principale della nostra isola.

La quale pertanto, trovandosi nelle acque di quel golfo, che si apre tra la Licia e la Caria, nei monti della Licia, in quella catena che unisce questi col centro orografico della Caria e nelle altre catene susseguentisi all'interno fino alle più alte giogaie dell'Armenia, avrà una prima muraglia o serie di muraglie, che per essere orientate successivamente da N. a S. e poi da N. W. a S. E. la proteggeranno dai venti del primo quadrante; e nelle tre penisole della Caria e nelle altre catene parallele sovrastanti all'interno, nella Caria e nella Lidia, nella Misia e nella Bitinia avrà altrettante muraglie, che per essere orientate, come si è detto, da E. ad W. o da N. N. E. a S. S. W., la proteggeranno anch'esse e non meno validamente dai venti del settentrione.

Per essere poi la Caria e la Licia molto montane, con masse quasi a picco sul mare, fatta eccezione per la pianura deltina del Dalaman nella parte mediana del golfo stesso, troppo ristretta per divenire un fattore qualunque del clima di Rodi, l'Isola sarà anche al riparo di qualsiasi altro vento locale di terra (brezza di terra), che di notte o d'inverno abbia per area di richiamo lo

specchio adiacente dell'Egeo meridionale, come ebbe già ad osservare lo Stoppani per Smirne, che, in confronto di Rodi, ad E., non è al riparo che di una cerchia di colli (1); ma sarà tutta e sempre aperta ai soli venti marini, sieno venti locali (brezze di mare), quelli che di giorno e di estate si dirigono verso E., richiamati dalle aree di basse pressioni, che si formano nelle steppe infuocate degli altipiani dell'Anatolia, sieno venti generali di NW., del terzo, o del secondo quadrante: del secondo quadrante, nel semestre invernale, con brume, nuvole e piogge (i soli piovosi, perchè soffiano da regioni più calde verso regioni relativamente più fredde); di W. e di NW., nel semestre estivo, quest'ultimi con la regolarità di un aliseo, per una circostanza non meno provvidenziale, in quella sezione del Mediterraneo orientale; quella delle due aree di richiamo o di basse pressioni, che si formano appunto per tutto il semestre estivo nella calda Siria a SE. e nel caldissimo Egitto a S.

Ma intanto questi venti, sieno di NW., sieno del terzo, sieno del secondo quadrante, sieno venti generali, sieno brezze di mare, devono arrivare nella nostra isola a traverso quel tepidario, che è lo Jonio, l'Egeo, il Mare di Levante, e però vi arriveranno per esercitarvi liberamente e senza ulteriori modificazioni, data la povertà dei rilievi e gli stretti confini della terra, tutta la loro grande benefica influenza livellatrice di venti freschi nel semestre estivo, di venti caldi nel semestre invernale, donde la particolarità climatica dell'Isola, dalle temperature quasi uniformi nell'anno e cioè, come si è detto, relativamente alte nell'inverno, relativamente basse nell'estate.

Quanto alte? Quanto basse? Non lo sappiamo. I Turchi hanno semplicemente ignorato di dover raccogliere questi dati. Nelle carte climatiche annesse alla sua monografia dei paesi del Mediterraneo, il Philippson fa passare la isoterma di 10°, a gennaio, nella parte più meridionale dell'Isola; l'isoterma di 26°, a luglio, nella parte più settentrionale (2). In questo caso, la temperatura media annuale dell'isola di Rodi non dovrebbe essere molto lontana dai 18°; l'escursione annua media, non molto lon-

(1) A. STOPPANI, *Da Milano a Damasco. Ricordi di una carovana milanese nel 1874*. Milano, Cogliati, 1888, pp. 89-98.

(2) PHILIPPSON A., *Das Mittelmeergebiet*. Lipsia, Teubner, 1904.

tana dai 14°. Ma queste due cifre dicono ben poco, fino a che non si conoscano gli estremi assoluti della temperatura. Ora, per gli estremi, si dànno le cifre di 5°-8° sopra zero, come minimi assoluti, di 25°-30° sopra zero, come massimi assoluti. « La temperature moyenne — si legge nel Biliotti, a pag. 667 — varie entre 20 et 30 degrès centigrades pendant les plus fortes chaleurs et descend difficilement a 0° pendant l'hiver; nous pouvons même dire que s'il arrive à 5°, c'est accidentellement. La neige, presque inconnue, blanchit parfois le sommet de l'Alabyrus (m. 1249), mais le soleil le délivre bien vite de ce manteau insolite ». Fino a che punto peraltro queste indicazioni sieno esatte nessuno potrebbe dirlo. Noi le diremo semplicemente molto probabili, per le ragioni già esposte e per un dato di fatto, indiretto sì, ma molto probativo: quello che Rodi suole mandare su i mercati di Smirne e di Costantinopoli le primizie dei suoi raccolti, almeno tre settimane prima di tutte le altre località dell'Egeo e della Turchia asiatica. Lo conferma il console belga a Rodi: « Rhodes expédie à Smyrne et à Constantinople des primeurs qui sont en avance d'au moins trois semaines sur celles des autres localités de la Turquie. Les mandariniers, les orangers, les citronniers et les abricotiers viennent admirablement bien dans ce pays... En général, tous les fruits et légumes de Rhodes sont, à juxte titre, réputés pour leur saveur et leur bon goût » (1). Il che appunto va spiegato con quella temperatura del semestre invernale, che sono state dette relativamente alte.

Risulta, quindi, che la situazione geografica dell'Isola, in vista del continente, di cui è un frammento, o parte distaccata, quasi ancora vivente, ed a ridosso dei monti della Caria e della Licia, che la riparano dai venti del primo quadrante, è già una caratteristica, che ne riassume e spiega altre. Certo ne spiega le particolarità di struttura, di topografia e di paesaggio, come dirò più ampiamente a suo tempo; certo ne ha spiegato, se non erro, le particolarità climatiche, esaminate.

In confronto, l'isola di Candia avrebbe un clima meno marittimo; Cipro, senz'altro, un clima continentale.

Nella carta indicata del Philippson, Candia sarebbe ancora compresa tra la isoterma 10° e 12°, a gennaio, e sarebbe su l'iso-

(1) Op. cit., vol. 156, pag. 403.

terma 26°, a luglio; e Cipro risulterebbe tagliata a metà dalla isoterma 10°, a gennaio, dalla isoterma 28°, a luglio. Ma la loro escursione annua e le temperature medie annuali devono segnare valori ben più alti di quelli di Rodi: maggiore, in ogni caso, l'escursione tra i massimi ed i minimi assoluti. L'Hann, nella prima edizione del suo manuale di climatologia, assegnava all'isola di Candia (Canea) le temperature medie di 11°, 0, a gennaio, di 25°, 0, a luglio, di 18°, 2, nell'anno; ed a Cipro, rispettivamente le temperature di 12°, 0, 27°, 2 e 19°, 6, se considerata in un punto della costa, di 9°, 4, 27°, 7 e 18°, 8, se considerata nella città di Nicosia. Ma nella terza edizione, la media di Canea, a gennaio, è discesa a 10°, 8, a luglio è salita a 25°, 7, nell'anno è discesa a 17°, 9 e l'escursione annua è stata fissata a 14°, 9; e le medie di Nicosia sono salite rispettivamente a 9°, 5, 28°, 3, 18°, 8 (media annuale) e 18°, 8 (escursione annua), con minimi assoluti di 6° o 7° sotto zero e massimi assoluti di 41° o 44° sopra zero, e però con una escursione tra gli estremi assoluti di almeno 50° (1). E non può essere altrimenti. Mentre Rodi è al sicuro riparo da qualsiasi vento di N., di NE., di E., Candia a 100-180 km. dalla Mòrea, 200-280 dall'Asia, 400 e più dall'Egitto e dalla Libia, aperta a tutti i venti, in pieno mare, di notte e d'inverno deve risentire di tutti i venti di terra, che soffiano da N. o da E., in confronto di Rodi; e Cipro, incastrata com'è in quell'angolo del golfo di Alessandretta, tanto per la sua maggiore ampiezza (km.² 9600), per le sue maggiori dimensioni (km. 280 circa di lunghezza, 74 circa di massima larghezza) e per la sua configurazione verticale (vallate aperte ad E.), quanto per la troppa vicinanza della Cilicia e della Siria, che a distanza di un centinaio di chilometri la serrano potentemente da ben tre lati, d'inverno deve coprirsi di nevi, come di fatto ne ha per più settimane, come qualsiasi paese del nostro Appennino interno, e d'estate dev'essere ancora quella *infamem nimio calore Cyprum* di Marziale, dai calori snervanti, quali non soffre nè meno l'Egitto, come di fatto nella pianura di Mesorea, più calda della regione deltina del Nilo, ed in Nicosia, più calda del Cairo.

(1) HANN J., *Handbuch der Klimatologie*. Stuttgarda, Engelhorn, 1^a ed., 1897, vol III, pp. 97-109; 3^a ed., 1911, vol. III, pag. 163 e pp. 171-174.

5. Considerata poi nel Mediterraneo orientale, l'isola di Rodi è la più meridionale delle isole dell'Egeo orientale, tra le più ravvicinate alla terraferma, e, precisamente, in quell'angolo, in cui l'Anatolia si spinge più innanzi tra l'Egeo ed il Mare di Levante e però sul punto stesso del passaggio tra l'Egeo ed il Mare di Levante. Quindi, paese intermedio, necessario, tra la Siria ad E., l'Egitto a S. ed i paesi dell'Egeo a N. e ad W., tra il canale di Suez e i Dardanelli, tra il Mar Rosso ed il Mar Nero. E su la rotta delle navi, che dall'Egeo settentrionale e dai Dardanelli volgono all'Egitto ed alla Siria, e viceversa, Rodi è anche a metà strada, quasi esattamente. Da Alessandria dista tanto quanto dai Dardanelli: circa 330 miglia (km. 610); da Beirut, tanto quanto da Porto Said: circa 400 miglia (km. 740); e dal Pireo un po' più che da Smirne: circa 260 miglia (km. 500). Da quell'ottima base poi che è Stampalia dista solo 97 miglia (km. 180), ma 325 da Tobruch (km. 610), 602 circa da Brindisi o da Taranto (km. 1100), 550 circa da Bengasi (chilometri 1000) e 820 da Tripoli (km. 1500). Che è quanto dire che pel Mediterraneo orientale, Rodi è in situazione molto centrale; in situazione eccentrica pel Mediterraneo occidentale e per lo Jonio.

In confronto, ed anche da questo punto di vista delle comunicazioni, Candia e Cipro, nella loro situazione geografica, valgono molto meno di Rodi.

Mentre l'isola di Rodi sbarra la via tra l'Egeo, il Mare di Levante e l'Egitto, non permettendo che due passaggi, uno sul suo fianco orientale, nello stretto, che la separa dal Capo Alupo, largo, come si è detto, 18 km., l'altro sul suo fianco occidentale, nel solco, che la separa da Scarpanto, largo una quarantacinquina di chilometri, Candia, con uno sviluppo meridiano da N. a S. di soli 15-60 km., ma lunga sul 35° parallelo ben 260 km., giace in situazione semplicemente parallela alla rotta delle navi, che in quel mare devono avere appunto una rotta nel senso dell'equatore, ma lontana da Candia, spostata di qualche centinaio di chilometri più a N., se da e per l'Egeo, molto anche di più a S., se da e per l'Egitto. E Cipro è senz'altro in un'angolo morto del Mediterraneo, fuori di ogni rotta, che non sia da e per l'isola stessa, od i piccoli approdi di Mersina, Alessandretta e Latachia.

Quindi se Rodi è in situazione periferica rispetto al grande Mediterraneo, ma in situazione centrale rispetto a quel mare,

che serve di passaggio tra l'Egeo, la Siria e l'Egitto, Candia è fuori di ogni grande linea del traffico e della navigazione e Cipro è in situazione periferica rispetto al mare stesso di Rodi.

Ora, a mio vedere, questa particolarità della situazione geografica dell'isola di Rodi, nell'angolo più meridionale della penisola dell'Anatolia e sul punto di passaggio fra tre mari, spiega le molte particolarità di storia economica e politica della nostra isola, già ricordate. Senonchè a questo punto bisogna notare che mentre il valore di quella situazione geografica è fisso per ciò che è clima, e di fatto non ha mai variato, almeno da venti secoli in qua, il valore della medesima situazione, per ciò che è transito, economia e commercio, è variabilissimo: un valore che varia, come più volte ha variato, col mutare dei tempi e col mutarsi degli uomini.

Consideriamo il periodo, che va dal secolo XII al secolo VII av. Cr., il primo, a cui ci sia dato risalire.

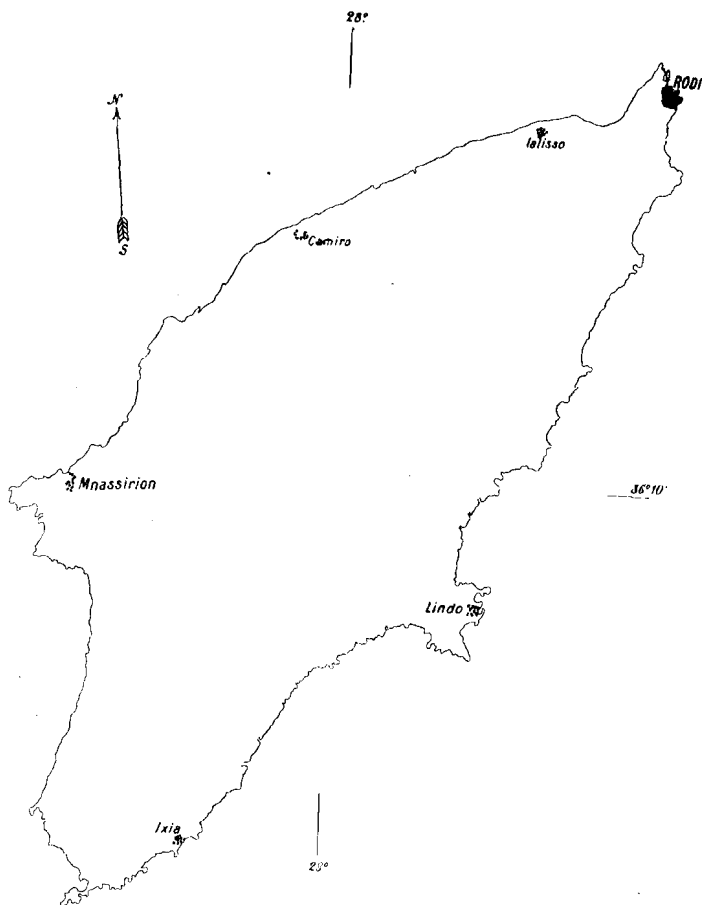
Nel secolo XII, l'arte marinaresca è adolescente. Le prime flotte fenicie si avventurano verso l'W., quelle della Grecia verso l'E. Non prendono però il largo che il meno possibile. Si costeggia. E l'isola di Rodi è su la via battuta, il punto necessario di convegno, il primo insieme e l'ultimo luogo di rilascio per le navi provenienti dalla Fenicia e per quelle provenienti dall'Egeo. Quindi si popola ben presto. Ed ecco Jalisso, Camiro e Lindo: Jalisso verso l'estremo NE. in vista del Capo Alupo; Camiro su la costa settentrionale, in faccia all'Egeo; Lindo su la costa meridionale, in faccia al Mare di Levante. Jalisso, per essere la più orientale, probabilmente è una colonia greca: diciamola una colonia di Telchini, gli abitatori della vicina Candia. Diodoro in fatti assicura che i primi abitatori dell'isola di Rodi, a parte i molti racconti favolosi e mitici, furono Telchini, quei medesimi che avevano colonizzato Lesbo, Scio, Samo e Cos, portando in tutte queste isole dell'Egeo meridionale le loro divinità, l'industria della metallurgia antica e l'arte della scultura in bronzo. « Quant aux Telchines — si legge nel Biliotti, a pag. 13 — peuple éclairé et industriel que Diodore désigne comme les premiers habitants de l'île, tout porte à croire qu'ils étaient originaires de l'île de Crète. Il n'y a point de doute qu'ils s'établirent à Rhodes et y introduisirent le culte de plusieurs divinités, auxquelles ils érigèrent des statues; ils peuvent avoir été les fondateurs de la

ville de Jalissos, ou d'une autre que celle-ci remplaça par la suite...». Camiro, in vece, più ad occidente, è sicuramente una colonia di Fenici. « L'emplacement de cette ville — si legge ancora nel Biliotti, a pag. 14 — a été déterminé par Mrs. Alfred Biliotti et Auguste Salzmänn. Dans les excavations qu'ils ont pratiquées, ils ont exhumé des spécimens variés de l'industrie phénicienne: métaux et poteries de ce style si caractéristique que ce peuple a semés dans toutes les colonies, sortis des tombeaux de la nécropole, enrichissent aujourd'hui les musées de France et surtout ceux d'Angleterre ». E Lindo, su la costa meridionale, e cioè su la via esterna dell'Egeo, non tenuta dalle navi che in tempi relativamente più recenti, probabilmente fu fondata dai Rodioti stessi della sponda opposta, venuti quindi per via di terra, in tempi di ulteriore sviluppo, quantunque non manchi tra gli storici chi faccia Lindo più antica di Camiro stessa e di Jalisso, o per lo meno loro contemporanea. Anche altre città ebbe l'Isola in questo periodo. Le iscrizioni trovate fanno i nomi di Ixia, di Mnassyron, di Achaea, di Nettia, di Critinia e di qualche altra. Ma dovè trattarsi di borgate, in confronto di Camiro, Jalisso e Lindo, le sole che in questo periodo, che va dal secolo XII al secolo VII av. Cr., abbiano una storia. Le tre sono già forti, potenti e famose ai tempi della guerra di Troia. Divisi in tre tribù — si legge in Omero — i Rodioti occupano Lindo, Jalisso e l'argillosa Camiro⁽¹⁾. Le tre costituiscono nell'Isola una confederazione oligarchica sotto la pritanìa dei re di Jalisso. Le tre costituiscono nell'Egeo insieme a Gnido, Cos ed Alicarnasso quel potente organismo politico che fu l'Esapoli Dorica. E sono ancora i marinai di Camiro, Jalisso e Lindo, che arricchiti dal commercio di transito, divenuti anch'essi esperti nell'arte marinairesca, ormai adulta, tratti dall'avidità del guadagno, solcano tutti i mari del Mediterraneo e fondano, come già s'è visto, posti commerciali nei vari punti periferici del loro orizzonte, in Fenicia, in Grecia, in Asia, in Africa, ed anche colonie, nei più lontani approdi dell'Italia e della Spagna.

Nei secoli seguenti, VI e V av. Cr., il centro del movimento

(1) Οἱ Ῥόδιον ἀμφεμένοντο διὰ τρία κοσμηθέντες, Λίνδον, Ἰηλυσσόν τε καὶ ἀργινέοντα Κάμειρον (*Iliade*, II, 656).

mondiale è ancora l'Egeo; le vie più frequentate, ancora quelle che attraversano il mare di Rodi. Ma sono anche molto frequentate le vie da e per l'Egeo ed il Tirreno. Quindi questo è anche il periodo della potenza di Atene, più ad occidente, divenuta preponderante in terra ed in mare. E però i secoli VI e V av. Cr., segnano



per la nostra isola anche un periodo di relativa decadenza, durante il quale di fatti essa passa successivamente alla dipendenza economica e politica degli Ateniesi prima, dei loro competitori poi, i Persiani e gli Spartani, fino alla guerra del Peloponneso, che segna insieme la fine dell'influenza persiana nell'Egeo, la rovina di Atene e la decadenza di Sparta.

Fu allora, e precisamente come ho già ricordato, nel 408 av. Cr., che la federazione oligarchica dei Rodioti, sgombrò di nubi l'orizzonte politico, intera l'indipendenza economica, dà mano a costruire quel monumento di lusso e di grandezza, che doveva poi essere la città di Rodi. Ma intanto non è senza significato per la nostra tesi, che le tre città di Camiro, Jalisso e Lindo abbiano voluto darsi una capitale proprio sul mare, esse marinaresche, proprio nella punta estrema di NE. e però molto vicina a Jalisso, proprio al passaggio tra i due mari.

A mio vedere questo fatto storico non si spiega, se non ammettendo che i mercanti di Camiro, Jalisso e Lindo abbiano compresa la opportunità, nel loro stesso interesse, di favorire il traffico ed il movimento di transito, al quale specialmente dovevano e ricchezza e potenza, rendendolo più facile, più spedito, più comodo. E di fatto la nuova città sorge, è vero, splendida e monumentale, ma sorge anche in mezzo a ben cinque porti, di cui uno a N., il porto di Neocori o Neohori, oggi ancora visibile; due a NE., i porti odierni di Mandrachi, o delle Galere, o dei Cavalieri, ed il porto della Darsena, o del Commercio, allora comunicanti anche tra di loro; un quarto porto ad E., quello di Acandia, oggi insabbiato, e l'ultimo a S. della città, oggi del tutto scomparso. E furono porti provvisti di ogni sistemazione, bene armati, diremmo oggi, con arsenali, scali d'alaggio e darsene, e così ampi, nel loro insieme, da superare di molto l'ampiezza stessa della città, e però a dire di Strabone (1) sproporzionati alla città stessa. Appunto perchè più che una città, i Rodioti volevano dei porti, e porti capaci di molte navi, al sicuro di tutti i venti e buoni così al rilascio, come ad accogliere da qualunque provenienza, dall'Egeo come dalla Caria, dalla Fenicia come dall'Egitto. Il traffico si era intensificato, il transito accresciuto; i vecchi porti dell'Isola erano divenuti insufficienti; venivano a trovarsi anche fuori della rotta delle navi, che ormai potevano anche non costeggiare più. E per questo sorse Rodi, con cinque porti, con scali d'alaggio e con arsenali, e sorse nell'estrema punta di NE., anche se tra le meno portuose, come vedremo poi, ma sul passaggio tra l'Egeo, la Siria e l'Egitto, e dove il passaggio è più sicuro,

(1) Cfr. BILIOTTI, pag. 25.

perchè il mare è molto profondo ivi, ed una corrente porta sensibilmente ad W., mentre il passaggio nell'estrema punta SW. è relativamente difficile e pericoloso (1): per questo, che le sistemazioni marittime e commerciali dell'Isola di sette od otto secoli prima non rispondevano più alle esigenze di quella situazione geografica, che veniva acquistando sempre nuovo e maggiore valore, man mano che la sfera d'influenza di quel mare cresceva, il traffico mondiale si estendeva, crescevano i bisogni della navigazione e si mutavano in meglio tempi ed uomini.

Il tempo però, in cui sorge la città, non doveva segnare ancora per la nostra isola quel periodo del massimo sviluppo economico e politico, cui abbiamo accennato in principio. Il periodo della maggiore fortuna è quello che segue, o dei secoli VI-I av. Cr., durante il quale appunto l'accresciuta ricchezza e potenza dell'Isola si rivelano per la loro importanza capitale e pesano in tutte le questioni, che si agitano in quel mondo ed in quel tempo, tra Sparta ed Atene, ancora in lotta (396), tra Tebe ed Atene (364), tra la Grecia e Filippo II di Macedonia (357-338), tra Alessandro Magno, la Persia, l'Asia Minore e l'Egitto (335-323), tra l'Egitto con Tolomeo e l'Asia Minore con Antigono (307-304), tra Roma e Filippo V di Macedonia (214-197), tra Roma ed Antioco III di Siria (192-190). È questo il periodo che s'intitola dal predominio macedonico, o di Filippo II, di Alessandro Magno e dei suoi successori, fino alla venuta dei Romani, che raccolgono in Oriente l'eredità dei Macedoni stessi. E la ragione di questo fatto, a mio vedere, è anche essa una delle più naturali e delle più ovvie. Fino al periodo macedonico, l'isola di Rodi non ha potuto realizzare, dirò così, il valore potenziale altissimo della sua situazione geografica che per due terzi soli del totale; ha fatto cioè da intermediaria e da stazione di transito solo tra due, su i tre mari, che la bagnano: tra l'Egeo ed il mare di Siria. La massima

(1) Si legge nel portolano inglese: « The cannel (fra Rodi e il Capo Alupo) is deep and clear of danger; the current generally sets westward »; mentre nel passaggio tra Rodi e Scarpanto « a current sets over this bank (un banco roccioso che si distende per 8 miglia a SSW. del Capo Prassonisi) in a north-westerly direction, at the rate of three-quarters to 1 1/2 knots an hour, causing during NW. winds a hollow cross sea, which is dangerous to deeply laden small vessels » (pag. 291).

potenza la raggiungerà quando quel valore potenziale di situazione geografica lo realizzerà tutto, aggiungendo al movimento da e per l'Egeo e la Siria, anche il movimento da e per l'Egeo e l'Egitto. Il che appunto non avvenne se non a tempo ed in seguito della conquista dei Macedoni.

Caduta, in fatti, la Grecia in potere di Filippo II (357-338), Rodi ha il buon senso di aprire i suoi porti al successore di Filippo, Alessandro Magno. Ed Alessandro Magno, con l'aiuto della marina di Rodi, conquista e riunisce in un solo impero, tra l'altro, tutti i paesi del Mediterraneo orientale: la Grecia e l'Asia Minore (333), la Fenicia e l'Egitto (332), facendo così del mare di Rodi il centro politico ed economico del nuovo impero. Questo impero, come è noto, durò poco, dal 335 al 323 av. Cr. Il breve periodo peraltro fu più che sufficiente, perchè la fortuna di Rodi salisse fino al sommo della parabola ascendente, specialmente con la distruzione della rivale, la potentissima Tiro, di cui veniva a raccogliere tutta intera l'eredità commerciale. « Lorsque ce prince (Alessandro Magno) vint subjurer l'Asie — si legge nel Biliotti a pag. 36 — les Rhodiens allèrent au devant du joug, offrirent de se soumettre et reçurent garnison macédonienne. Cette conduite leur valut toutes les faveurs du conquérant; il confia son testament à la garde de ses murailles; se servit de leur flotte dans le siège de Tyr, dont la ruine étendit considérablement les branches de leur commerce; en marchant à la suite des armées victorieuses, ils développèrent, à l'insu d'Alexandre, une puissance qui devait bientôt le délivrer du joug de la Macédoine. En effet, à peine celui qui était le lien nécessaire de tant de peuples conquis eut-il expiré, que les Rhodiens, sentant leurs forces, se ressouvinrent de la liberté, chassèrent la garnison macédonienne, et dans une indépendance entière étendirent leur prospérité ».

E questa prosperità, come già si è visto, si mantiene immutata o quasi, finchè il centro del mondo conosciuto resta in quel mare. Perchè sono episodi trascurabili quelli, che seguono, delle lotte tra i successori di Alessandro Magno, a cui Rodi necessariamente dovè partecipare, dell'assedio formidabile, che la città dovè sostenere, nel 303, contro Demetrio Poliorcete (e fu col prodotto della vendita di tutti gli strumenti di guerra adoperati in quell'assedio che sorse poi il Colosso di Rodi) e dell'alleanza con Roma contro Filippo V prima, contro Antioco III poi. Durante

tutto questo tempo Rodi conserva intera la libertà del commercio, e se segue le parti di Roma è perchè ha interessi da tutelare in Occidente. Ma quando nella ripartizione delle spoglie i Romani si fanno la parte del leone (l'Isola in questo tempo ebbe soggetta la Caria e la Licia), quando agli occhi del Senato l'Isola appare troppo potente, quando la Macedonia diventa effettivamente provincia romana, provincia romana la Grecia, e lo sforzo di Mitridate per cacciare i Romani dall'Oriente cade a vuoto, allora, distrutta già Cartagine, asserviti già l'Egitto e la Siria, Rodi sente tutta la vanità del titolo di alleata ed amica di Roma. L'isolamento a cui si vede condannata sa di morte. La sua indipendenza è una illusione. E la parabola discendente della sua fortuna e della sua prosperità si compie rapidamente.

E non poteva essere altrimenti. Altri dirà per fatalità storica; noi diremo per fatalità geografica, ineluttabile. Il centro del mondo conosciuto non era più nell'Egeo. Si era spostato verso W., nel Mediterraneo occidentale, ove era sorta una nuova potenza: quella di Roma. Ed i paesi periferici, tanto più poi se quantitativamente trascurabili, come le isole, dovevano essere necessariamente assorbiti prima, dominati poi. Così è avvenuto allora, più tardi, sempre. L'esempio tipo di queste fatalità geografiche lo troviamo nella storia della Gran Bretagna, la cui situazione relativa ricorda molto quella di Rodi, s'intende, *mutatis mutandis*. Ebbene, finchè il centro del mondo conosciuto e del mondo economico mondiale restò nel Mediterraneo romano, la situazione della Britannia non ebbe significato, nè valore; la Britannia non fu che un'appendice del mondo romano, uno dei membri più eccentrici, e del mondo romano dovè ricevere i dominatori e la civiltà. La scoperta dell'America, il successivo spostarsi di quel centro nel Mediterraneo germanico e nell'Atlantico e lo svolgersi delle comunicazioni oceaniche portarono la Britannia al posto preminente che le assicurava la sua posizione geografica di paese centrale nell'emisfero continentale.

Finisce così la grandezza e la fortuna di Rodi. Tenuta ancora in qualche conto dalle varie parti combattenti, durante le guerre civili; saccheggiata dai soldati di Cassio; saccheggiata dai soldati di Ottavio; quando più, quando meno favorita dagli imperatori; più volte danneggiata dai terremoti, specialmente nei monumenti e nei tesori artistici, che ebbero perciò anch'essi ino-

norata fine (1), Rodi è tratta alla rovina estrema. Ormai non vive più che di vita propria. Il suo commercio esterno è passato in altre mani. Le sue navi non servono più che per fornire dei prodotti ricercati della pesca e dell'agricoltura le tavole sontuose di Roma, in concorrenza con cento altri paesi. Vi è poi la decadenza stessa dell'Impero, che travolge tutto e tutti, in Occidente come in Oriente, in terra come in mare. Se i paesi di terraferma conoscono tutta la desolazione delle invasioni germaniche, le isole conoscono tutto l'orrore delle piraterie dei Saraceni. Quindi s'intende e si spiega, come in condizioni siffatte di ambiente, la situazione geografica della nostra isola non debba avere più significato alcuno, e come, conseguentemente, di Rodi non si debba più parlare per tutto l'alto medioevo. Si tratta di un paese trascurabile qualunque dell'impero bizantino, divenuto povero, spopolato, dimenticato.

Ma per la stessa ragione noi comprendiamo pure e spieghiamo il risorgimento dell'Isola nel basso medioevo, nei secoli XII e XIII, al tempo della preponderanza in Oriente delle repubbliche italiane e poi dal 1310 al 1523, al tempo dei Cavalieri Gerosolimitani. Durante questo periodo, come già ho accennato, l'Isola riprende a poco a poco e poi tiene forte nel Mediterraneo orientale quel posto politico, commerciale, strategico preminente, che aveva già tenuto nell'antichità. Ma questo è anche il periodo, in cui il centro del movimento mondiale torna nell'Oriente, a causa delle tristi condizioni politiche dell'Italia, anche se le principali potenze marittime, Pisa, Genova e Venezia, sono in Occidente. Queste città però in tanto divengono forti, ricche e potenti, in quanto esercitano il commercio in tutto l'Oriente e del commercio dell'Oriente hanno il monopolio. Avevano cominciato col domandare agl'imperatori di Bisanzio alcuni privilegi nei vari approdi della Siria, dell'Egeo e del Mar Nero. Poi avevano ottenuto di poter impiantare qua e là magazzini e depositi, istituendo così i cosiddetti posti commerciali, che preludono alle colonie; poi di godervi franchigie

(1) L'Isola è stata sempre molto soggetta ai terremoti, come del resto tutti gli altri paesi del Mediterraneo di formazioni ugualmente recenti. Si ricordano come eccezionalmente disastrosi quello del 222 av. Cr. (e fu quello che abbatté il Colosso) e quelli del 132 e del 155 d. Cr. Altri più conosciuti, ma non meno disastrosi, sono recenti: del 1481, del 1850, del 1856 e del 1863.

di dazi e d'imposte; in fine, il privilegio di esclusivo commercio. E non v'ha più potenza nè autorità che eguagli la loro. Non procedono però alla conquista militare se non in caso di necessità, nel caso cioè di dover difendere con le armi i privilegi acquistati o di doversene assicurare di nuovi. Quindi i Veneziani, ad esempio, prendono possesso con la forza delle isole Jonie, di alcuni porti della Morea, di molte piccole isole dell'Arcipelago e di Candia; e non fanno l'occupazione militare di Rodi (1). Ma intanto nelle acque del Mediterraneo orientale tornano la sicurezza, la tranquillità. L'ignavia degli imperatori bizantini non pesa più su la cosa pubblica. L'impero d'oriente in mare e nelle isole non esiste più che di nome. Ed il commercio si rianima e riprende tutta l'intensità di un tempo. E quando più tardi la potenza di Venezia diventa preponderante con la fondazione dell'impero latino a Bisanzio (1204), quando i Veneziani, entrando in utili rapporti di amicizia con gli stessi musulmani, ottengono essi soli di poter commerciare con l'Egitto, così da far dire che i Veneziani per avidità di guadagno solevano concludere trattati nel nome santo di Dio e di Maometto, allora, su l'Egeo torna a splendere il bel sole del passato, su Rodi, quello anche più radioso del periodo macedonico; e quel porto, che è intermedio e quasi a metà strada tra i Dardanelli e l'Egitto, tra il Mare di Levante e l'Egeo, Rodi, dico, sarà ancora un luogo frequentatissimo di convegno e di affari, una grande stazione di transito e di distribuzione.

L'impero latino d'Oriente, è vero, dura poco anch'esso, come già l'impero macedonico (1204-1237). Si hanno a lamentare anche dei turbamenti, quando i Veneziani sono soppiantati dai Genovesi nel Mar Nero, nel Mar d'Azof, a Costantinopoli ed altrove. Ma il commercio, promosso dagli Italiani, sopravvive nell'Egeo, inalterato nella sua intensità e nelle sue direzioni, anche sotto

(1) Il SOMMI PICENARDI accennando alle animosità continue tra i Cavalieri di Rodi e la Serenissima, nota in proposito, e come a spiegarne le ragioni: « La vérité c'est qu'avant d'être la propriété des Chevaliers Rhodes avait été jadis offerte aux Vénitiens, et ceux-ci n'avaient pas, ce semble, jugé utile de l'accepter. La chose avait été portée devant le Sénat, et le troisième livre des *Misti*, aujourd'hui perdu, contenait le décret: *Tractetur per Ducham* (le gouverneur vénitien à Candie), et per *Gabrielem Dandulo capitaneum de accipiendo Rhodum* ». Op. cit., pag. 134.

gl'imperatori greci, anche perchè non v'era altri in tutto l'Oriente, che per naviglio, per capitali e per abilità potesse rivaleggiare con i nostri.

In questo primo periodo però, che è della preponderanza in Oriente delle repubbliche marittime italiane, Rodi risente semplicemente dei tempi mutati e delle migliorate condizioni economiche e sociali dell'ambiente. Certo se ne avvantaggia moltissimo; ma non diventa ancora nel Mediterraneo orientale quel centro principale di affari, che la sua situazione comportava. Mancava semplicemente dell'indipendenza politica e dell'indipendenza economica. Ma quando questa indipendenza le viene dai Cavalieri Gerosolimitani, uomini i più arditi ed intraprendenti del tempo, così da poter dire che per Rodi in questo secondo periodo con i tempi si sono cambiati in meglio anche gli uomini, allora il pieno risorgimento dell'Isola è un fatto sicuro; lo diremo un'altra fatalità geografica ineluttabile di quel periodo, per quella sezione del Mediterraneo orientale.

L'Ordine in fatti arma flotte, che servano non solo per la guerra, che doveva essere permanente contro gl'infedeli, ma anche pel commercio, che prende ad esercitare per conto proprio, come un privato qualunque, che voglia arricchire. E commercia in ogni sorta di prodotti, ma specialmente in zucchero, droghe, incenso, zafferano, cera, pepe, caviale, tessuti di lino e di seta, stoffe di lana e cuoio, come pure in quei molti prodotti agricoli, che ricavava dalle vaste proprietà che aveva a Rodi stessa, a Cipro e nella Francia meridionale. Commerciasse anche in grano, che faceva venire da Efeso, da Mileto, dai porti del Mar Nero, da Cipro e dall'Italia meridionale; in vino ed in olio, che arrivavano a Rodi da Candia e dall'Italia meridionale; mentre i tessuti di lino e di seta venivano all'Ordine da Firenze, per la via di Pisa, i tessuti di lana ed i tappeti da Alessandria, le droghe, le spezie, lo zucchero da Marsiglia, da Genova e da Venezia. E di tutti questi prodotti l'Ordine si fa quasi un monopolio per tutte quelle località vicine dell'Egeo e dell'Anatolia, per Cipro e per i vari porti del Levante.

All'attività poi dell'Ordine va aggiunta quella non meno intensa dei singoli Cavalieri. Per costituzione i singoli non potevano darsi ad operazioni commerciali o finanziarie di sorta e grosse ammende erano comminate ai contravventori. Ma di fatto anche i singoli armavano navi per conto proprio e quasi tutti si davano

alle più sfrenate speculazioni. Data poi la loro natura di avventurieri e di soldati, per avidità di guadagno, i singoli non dovevano disdegnare, all'occasione, di darsi anche alla pirateria e farsi corsari, s'intende ai danni del naviglio cristiano (1). Perchè la caccia alle navi degl' infedeli, anche se pacifici commercianti, era posta sotto la protezione stessa dell'Ordine, che ne faceva naturalmente un'altra fonte di guadagno. Erano allora galere, che arrivavano cariche di oro, di argento e di mercanzie, tolte ai Turchi, cariche anche di prigionieri, i quali potevano tanto esser passati a fil di spada, quanto esser messi a prezzo, quelli che potevano pagare grosse taglie per il riscatto. Ma intanto si pensi un po' a tutto questo movimento di navi, di merci e di persone nel porto di Rodi; si pensi anche all'incremento del commercio, proprio di questo tempo, con le nuove istituzioni delle case commerciali, dei magazzini di deposito e delle banche; e certo a Rodi avevano grandi affari anche mercanti di Montpellier e di Narbona e specialmente mercanti di Firenze, che avevano case e banche anche a Costantinopoli, in Siria, in Egitto e quindi in comunione di affari con quelle di Rodi, nominatamente le case e le banche celebri dei Peruzzi, dei Bardi, degli Altovini, dei Capponi, dei Federighi, dei Quaratesi e degli Acciaiuoli (2); si pensi, dico, a tutto ciò e si vedrà quale grande centro di commercio dovesse essere Rodi, in questo periodo dei Cavalieri Gerosolimitani.

(1) Si legge nel SOMMI PICENARDI, a pag. 145: « *Cependant, toute espèce de négoce était interdite personnellement aux chevaliers, et s'il était prouvé que l'un d'eux eût enfreint le règlement, la moitié de la marchandise revenait de droit au Trésor et l'autre au dénonciateur. Il était aussi sévèrement défendu aux membres de l'Ordre de trafiquer de leur argent, et si l'on venait à découvrir un prêt usuraire, la punition du coupable était des plus graves et l'argent était confisqué; le capital allait au Trésor, et les intérêts au débiteur. Il était encore interdit aux Chevaliers d'armer des vaisseaux pour leur propre compte; cependant, cette faveur était quelquefois accordée, à titre gracieux, par le Grand Maître à certains membres de l'Ordre qui, établis depuis cinq années à Rhodes, faisaient un dépôt d'argent en garantie et pour satisfaire, le cas échéant, les exigences éventuelles des marchands chrétiens. Tout vaisseau armé sans remplir cette condition était, sans autre formalité, confisqué au profit du Trésor. Naturellement les abus ne manquèrent pas, et la nature aventurière et batailleuse des Chevaliers ne se fit pas faute d'éluder ces lois restrictives et de se donner même au métier de corsaire.* »

(2) Cfr. SOMMI PICENARDI, op. cit., pag. 131-137.

In questo periodo l'Isola funziona pure da baluardo avanzato della cristianità, minacciata dalle invasioni musulmane, perchè alle estreme frontiere del mondo musulmano e del mondo cristiano. Non però Rodi, con i Cavalieri, diventa un grande centro di commercio, perchè baluardo della cristianità, ma piuttosto dov'essere scelta a baluardo della cristianità, perchè centro di commercio; e cioè prima i motivi commerciali, poi quelli strategici. E si deduce da ciò che i Cavalieri poterono continuare per più di due secoli la crociata contro la mezzaluna, perchè per più di due secoli furono sorretti dall'interesse manifesto che le potenze occidentali avevano di mantenere nell'Egeo meridionale la stazione di Rodi; e poi ne doverono uscire nel 1523, quando e perchè si videro abbandonati da quei medesimi, che fino allora li avevano sostenuti. Lo stesso Adriano VI, che alla notizia dell'assedio aveva pensato di soccorrere la città, non ne volle poi far nulla, per consiglio, si dice, dei ministri di Carlo V. E Carlo V e Francesco I non si comportarono altrimenti. E s'intende. Ben altri erano in questo tempo gli interessi commerciali della Francia e della Spagna, che aveva anche il possesso dei Paesi Bassi. Le aspirazioni e le ambizioni di questo tempo, che è quello delle grandi scoperte e dei grandi viaggi, sorvolano ormai su i continenti e su gli oceani aperti. L'Egeo, il Mare di Levante, Rodi, dovevano sembrare quello, che realmente erano divenuti, in confronto dei nuovi paesi scoperti: quantità trascurabili. « Au debut du XVI^e siècle — osserva molto acutamente il De Launay, a pag. 459 — la puissance féodale de Rhodes et des idées que représentaient ses chevaliers n'apparissaient plus aux hommes de la Renaissance que comme une sorte d'anachronisme... Au temps des Croisades avait succédé celui des Capitulations; on ne songeait plus à combattre l'Islam, on cherchait à s'en faire un allié ».

Proprio così: al tempo delle Crociate succede nel Mediterraneo orientale il tempo delle Capitolazioni. E Rodi prende la parabola discendente della sua fortuna, e questa volta la compie tutta d'un fiato. Per essa eransi mutati ancora una volta uomini e tempi, e in peggio. Il centro del movimento economico mondiale ormai è nell'Atlantico e vi resterà per più secoli e non se ne allontanerà se non per spostarsi ancora, ma sempre più ad W., sempre più lontano da Rodi. Poi, anche le grandi linee del traffico

internazionale vorranno fare sempre più a meno di quei piccoli scali intermedi, che sono le isole, così come vorranno fare sempre più a meno della vela e del piccolo naviglio. Alle isole ormai provvederanno la navigazione di scalo ed il cabotaggio, il veliero ed il piccolo armatore. Le isole ed i piccoli porti costieri si troveranno sempre più nella impossibilità di sostenere contro le grandi nazioni e contro i grandi porti interni la grandezza di un commercio universale qualsiasi.

6. Se non che a questo punto delle nostre considerazioni sul valore della situazione geografica di Rodi, giova fare una distinzione. Fin qui il valore di quella situazione l'abbiamo considerato nel movimento economico mondiale e pel tempo, in cui il centro del mondo conosciuto, restò nel Mediterraneo romano. È venuto ora il momento di esaminare e di determinare quel valore di situazione anche dal punto di vista dell'economia locale, nell'Egeo meridionale, e più precisamente in quel mare, che si stende tra Samo e Cipro, tra la Caria, la Licia e l'isola di Candia.

Ma anche in questo caso basta dare un'occhiata alla Carta per convincersi che Rodi segna ancora un punto centrale di navigazione e di commercio, e come perciò la sua importanza sia assai maggiore di quello che comunemente non si creda. L'area di quel mare può essere calcolata ad oltre 140 mila km.²; il raggio d'influenza, a circa 200 km. A prima vista, la competenza geografica della nostra isola parrebbe dovesse arrestarsi tanto alle acque di Samo, quanto a quelle di Candia e di Cipro; ma la sua competenza economica potrebbe comprendere anche le isole stesse di Samo, Candia, Cipro e dipendenze, se è vero che queste isole da una parte sono in posizione ugualmente periferica rispetto a Rodi, che le domina come dall'alto di una fortezza, e dall'altra che nelle loro reciproche relazioni, esse possono dirsi più ravvicinate a Rodi, nel loro interno, che non agli altri grandi porti, all'esterno, quelli che si dividono il commercio dell'Egeo e del Mare di Levante: il Pireo, Smirne e Beirut. Certo sono comprese nella sfera d'influenza della maggiore isola di Rodi alcune delle minori Cicladi meridionali, come Nassia, Paro, Amorgo, Nio, Santorino. E senza alcun dubbio vi sono compresi gli undici minori gruppi delle Sporadi meridionali: Nicaria (Icaro, Icaria, Karioti, Cariot), grande 267 km.², con circa 13 mila abitanti (dens. 50), distribuiti in nove

villaggi, e le isolette adiacenti di Furni, Patmo, Lipso, Archi e Gaidaro; Lero, con circa 8 mila abitanti, distribuiti in sette villaggi, e la isoletta adiacente di Arcangelo; Calimno (Istanköi, Stanco) uno dei principali mercati di spugne, ampia 109 km.², con 9 mila abitanti (dens. 80), distribuiti in dodici villaggi, e le isole adiacenti di Levitha e Chinaro; Cos (Coo), uno dei principali mercati di vini, oli, frutta dell'Asia Minore, con più di 10 mila abitanti, distribuiti in 17 villaggi, e l'isola adiacente di Coppari; Nisiro, dai vini prelibati; Tilo (Iliaki, Episkopi), con circa 4 mila abitanti; Simi, altro grande mercato di spugne, con 69 km.² e con oltre 9 mila abitanti, distribuiti in sei villaggi, e l'isola adiacente di Nemo; Stampalia (Astipalea, Astropalia) con Sirina; e Scarpanto (Carpatho) con 220 km.² di superficie e con più di 8 mila abitanti, distribuiti in quattordici villaggi, e le isole adiacenti, Caso e minori, che raccordano a Candia (1). Ma poi nella sfera d'influenza di Rodi si devono comprendere anche i vari porti ed approdi della Caria e della Licia, col loro esteso retroterra: attualmente tutti gli approdi compresi tra Cos ed Alaya, secondo una informazione del console francese: « Tout l'Archipel des Sporades, toute la côte ferme, qui s'étend au Sud de l'Asie Mineure de Cos à Alaya, sont tributaires de Rhodes » (2).

E di fatto, anche presentemente, il commercio di Rodi è un commercio principalmente di transito; il movimento del suo porto, un movimento principalmente di velieri, quindi in navigazione di cabotaggio, da e per le isole dell'Egeo, le coste dell'Anatolia, della Siria e dell'Egitto. Nel 1910, su un movimento totale di esportazione da Rodi per 97,500 sterline, 73,500 sterline rappresentavano prodotti raccolti nella maggior quantità nelle Sporadi, in minor quantità a Rodi, 24,000 sterline, prodotti venuti dall'Anatolia; e l'esportazione è principalmente a destinazione di porti turchi (Smirne in prima linea), dell'Egitto e di Cipro. I velieri poi nel 1910 sono stati 2304 (su 740 piroscafi, in arrivo ed in partenza) e di questi, 2257 (arrivi) battevano bandiera turca,

(1) Le cifre di superficie assegnate alle varie isole delle Sporadi sono state prese nei dizionari geografici; quelle di popolazione, nel Cuinet. Le une e le altre valgono quello che possono valere per paesi mai sistematicamente censiti e misurati.

(2) Rapporto consolare francese, n. 808; cit., pag. 4.

18 greca, 25 samiota, 2 italiana, 2 montenegrina (1). Ma perchè su questo argomento del movimento commerciale dell'Isola bisognerà tornare di proposito, ci limiteremo per ora a ripetere il giudizio di un console francese, che conferma il nostro punto di vista. Il console francese Birlé, dopo aver passato in rassegna il movimento della navigazione nel porto di Rodi, nel 1906, così concludeva: « Ces chiffres indiquent assez l'importance du port de Rhodes et sa signification en tant qu'entrepôt de transit pour les diverses régions limitrophes qui viennent s'approvisionner ici. Dans le mouvement commercial qui nous intéresse, la côte voisine d'Anatolie, les Sporades, les petits ports desservant l'intérieur de cette partie de l'Asie Mineure, entrent pour une part importante qu'on peut estimer au double des exigences de l'île elle-même » (2).

Naturalmente ci manca ogni sorta di dati riguardanti la popolazione stessa e la sua capacità di acquisto, di consumo e di produzione, per poter venire ad una qualche conclusione probabile, anche semplicemente indiziaria, sul possibile sviluppo commerciale di Rodi. Ad ogni modo per la nostra isola un valore potenziale di ottima situazione geografica, perchè centro di navigazione e di commercio nell'Egeo meridionale e più precisamente in quel mare, che si stende tra Samo e Cipro, tra la Caria, la Licia e Candia, possiamo affermarlo con tutta sicurezza.

E dico un valore potenziale; perchè anche sotto questo punto di vista la considerazione dell'elemento uomo è capitale e determinante.

Il grande Solimano, che aveva certo più criterio di quanti dopo di lui sedettero nella Sublime Porta, classificò senz'altro Rodi, subito dopo la conquista, tra i principali porti del vasto impero; ne restaurò ed ampliò l'arsenale e diede l'Isola a governare ad un capitano pascià, o ammiraglio, o ministro della guerra. In tal modo Rodi per qualche tempo poté continuare ancora a figurare tra i paesi, che armavano il maggior numero di navi; e l'essere sotto un governatore militare fu per essa di grande fortuna, in quanto appunto se ne avvantaggiava la marina. Poi ebbe un governatore civile. Comincia la serie dei valì. E la città

(1) Rapporto consolare inglese, n. 4809; cit., pag. 31 e 32.

(2) Rapporto consolare francese, n. 628; cit., pag. 18.

restò quel che era, all'uscita dei Cavalieri, quello che appare anche oggi al visitatore: una città medioevale, come ho già ricordato, con torri e bastioni viventi, che sono contemporanei di Giulio II e di Leone X, ma con questo di peggio, che è divenuta una città barbara e sporca, come tutte quelle che hanno avuto la disgrazia di cadere sotto il giogo musulmano; e l'isola, a sua volta, è divenuta a poco a poco quello che è anche oggi: tutta una grande solitudine, una cosa morta, un'ombra del passato.

Stat magni nominis umbra.

Non già che Rodi sia stata trattata dai Turchi peggio degli altri paesi cristiani conquistati; no, essa è stata trattata nè più nè meno che gli altri paesi conquistati. Solo che il governo civile in Turchia è stato sempre negativo, una istituzione semplicemente barbarica.

Peraltro anche Rodi doveva avvantaggiarsi della rinnovata attività commerciale degli Europei in Oriente, in questi ultimi decenni, appunto perchè uno dei centri di navigazione e di commercio del Mediterraneo orientale. E di fatto, a poco a poco, tutte le Compagnie di navigazione, in servizio dell'Oriente, hanno preso a fare scalo regolarmente a Rodi; ed il numero dei piroscafi in arrivo ed in partenza, da 180, nel 1878 (1), è salito, come si è visto, a 740, nel 1910; il loro tonnellaggio di stazza da tonn. 160,725, a tonnellate 495,651. Ma poi, per deficienza dell'elemento uomo, la situazione dell'Isola ha subito un nuovo e questa volta anche più umiliante deprezzamento. Impegnate nell'aspra lotta della concorrenza le varie Compagnie di navigazione hanno preso a fare scalo anche nei porti minori dell'Anatolia e delle Sporadi. E Rodi si è visto sfuggire gran parte del suo commercio di transito, anche perchè, date le facili comunicazioni, i negozianti dell'Anatolia e delle isole hanno preferito di provvedersi direttamente a Smirne ed a Costantinopoli. « The Island of Rhodes — conferma il vice-console inglese a Rodi, Mr. Biliotti — owing to its geographical position, was some years ago a comparatively important commercial centre. Large stocks of different articles were kept, part of which were re-exported to the opposite Anatolian coast and to the neighbouring isles of the Sporades. But in course of time Rhodes lost its importance in consequence of regular

(1) Cfr. *Rivista marittima italiana*, Roma, 1880, vol. 2°, pag. 185.

lines of coasting steamers, having placed the Anatolian coast and the Sporades in direct communication with Smyrna » (1). Non per nulla però vi è quella fatalità geografica ineluttabile, di cui sopra. Rodi, a dispetto di tutti e di tutto, accenna già a riprendere l'importanza, che le assicura la sua situazione. Proprio in questi ultimi cinque o sei anni i negozianti delle isole e della vicina Anatolia si sono accorti che l'andare a rifornirsi a Smirne od a Costantinopoli non era poi la migliore delle economie: le nuove provenienze tra l'altro risultavano gravate da spese di trasporto un po' maggiori. Ed i commercianti roditi allo scopo di ricondurre il commercio di transito nell'Isola hanno aperto succursali qua e là nelle isole stesse e lungo la costa opposta. E « this system — osserva il medesimo vice-console inglese, Mr. Biliotti — has gradually increased the general trade of Rhodes from 244,550 l. in 1907 to 336,350 l. in 1909 » (2).

E ciò è tanto più sintomatico e conferma sempre più la nostra tesi, che Rodi è un centro di navigazione e di commercio di una importanza assai maggiore che non si creda, sempre per effetto di situazione geografica, in quanto il governo turco ha fatto del tutto, diremo così, per deviare quel movimento, per sfatarlo, per rimpicciolirlo. Tra l'altro, se alcuni prodotti, come semi di sesamo, erbaggi, frutta continuano a far capo a Rodi dalle isole e dalla costa dell'Anatolia, altri prodotti se ne sono allontanati, come, ad esempio, le spugne, perchè « difficulties — notava già lo stesso vice-console inglese Mr. Biliotti nel 1901 — systematically raised by the custom-house authorities of Rhodes, for the valuation of this special article, induced the merchants of the Sporades to forward their sponges to Syra, Samos, and even Smyrna, for transhipment to Europe » (3).

Vi è poi un altro inconveniente, contro il quale invano si è dibattuta l'Isola fino ad oggi; invano sollecitava provvedimenti da Costantinopoli: quello della concorrenza che fa a Rodi il porto di Sira, nelle Cicladi, il quale in grazia delle franchigie di cui gode, può accumulare nel suo porto franco e quindi riesportare a miglior mercato ed anche di contrabbando, prodotti di ogni provenienza, specialmente europei, per mezzo di piccoli velieri, in tutte le isole

(1) Rapporto consolare inglese, n. 4598; cit., pag. 61.

(2) Ibidem, pag. 61.

(3) Rapporto consolare inglese, n. 2854; cit., pag. 16.

del basso Egeo e specialmente in quelle, che sono nel raggio di azione di Rodi. Sicchè se Sira resta porto franco, anche Rodi deve essere porto franco, a meno che non si voglia continuare nei sistemi del passato.

E poi occorrono comunicazioni. Nell'aprile del 1904 la « Phocéenne » cominciò il servizio con bandiera greca tra Smirne ed Alessandria, con approdi a Scio ed a Rodi, e subito Rodi ebbe a risentirne un grande beneficio. « In consequence of this direct communication — notava subito dopo il console inglese — a new line of business has been established with Rhodes and there is no doubt that this movement will increase especially in certain articles of export, such as fresh vegetables and fruits which required rapid conveyance » (1). E di fatto l'esportazione, da L. 2,518,650 nel 1904, salì subito a L. 3,198,910 nel 1905 (2). Vice versa, quando nel dicembre del 1906 la Compagnia del Lloyd Austriaco, per diminuzione di sovvenzione governativa, ebbe a sopprimere la linea postale della Siria (Costantinopoli-Beirut) con scalo a Rodi, « l'escale de Rhodes — riferiva subito il console francese, M. Birlé — qui n'était plus desservie que mensuellement par la Compagnie française des Messageries Maritimes, parut quelque peu isolée du mouvement général. A la vérité, elle demeurerait reliée à Smyrne et à Constantinople dans le Nord par la Compagnie « Phocéenne »... dont le service est, à peu près, régulièrement hebdomadaire. Dans le Sud ce service la rattachait à Alexandrie. Les petits vapeurs des Compagnies Pantaléon (pavillon hellène) et Hadji Daout (pavillon national) la maintenaient en communication fréquente avec le continent. Mais leur navigation de cabotage ne pouvait suppléer aux communications directes, régulières et répétées six fois par mois qu'avait jusqu'alors assumées la ligne austro-hongroise » (3). E il traffico di Rodi con l'Austria segnò subito nell'anno seguente una prima diminuzione di L. 322,600 all'importazione, di L. 198,000 all'esportazione, diminuzione poi, s'intende, compensata dall'accresciuta attività dei Russi, della Romania e della Bulgaria, in sostituzione della mancata attività austriaca.

(*Continua*).

(1) Rapporto consolare inglese, n. 3722; cit., pag. 15.

(2) Rapporto consolare francese, n. 808; cit., pag. 6.

(3) Rapporto consolare francese, n. 712; cit., pag. 23.