

L'Isola di Rodi

Studio del socio prof. GOFFREDO JAIA (1)

7. Che la situazione geografica debba essere considerata per Rodi anche come fattore principale e determinante delle varie vicende politiche ed economiche esaminate, è cosa che si dimostra indirettamente con un nuovo argomento: quello che l'Isola è tutt'altro che accessibile e portuosa, onde in vano si cercherebbe, all'infuori di questa, un'altra ragione per spiegarci quel centro di navigazione e di commercio, che quando più quando meno, a seconda dei tempi, si è sempre formato in quel punto dell'Egeo meridionale, tra le Sporadi, le Cicladi, Cipro, la Caria e la Licia e nel passaggio tra l'Egeo stesso, la Siria e l'Egitto.

Tutto il litorale di NE. è in fatti basso e sabbioso. L'isobata di 180 metri (100 *fathoms* della Carta inglese), da prima vicinissima al Cum Burnu (Capo della sabbia, detto anche Capo Molino, dai molti molini a vento che vi si trovano) (2), si allon-

(1) Continuazione. Vedi *Bollettino*, n. 7, 1° luglio, 1912.

(2) I nomi geografici dell'isola di Rodi sono stati accertati per la prima volta dagli ufficiali inglesi dell'Ammiragliato. E sono quelli che troviamo nella ricordata Carta al 97 mila, nomi anche oggi in corso, e nella massima parte con la stessa grafia della Carta. Altri ne ha accertati, ma scritti alla francese, il Biliotti, nella sua monografia e nella Carta che la corregge. La Carta al 120 mila del Bukowski, non essendo altro che una riduzione fotolitografica di quella inglese, come di quella riproduce immutato il disegno e la topografia, così riproduce immutata anche la grafia dei nomi. Il Bukowski però nella sua memoria (*Geologische Uebersichtskarte*) di quei nomi scritti all'inglese propone la correzione grafica, ma alla tedesca. Nella carta al 120 mila, di recente fatta dal nostro Corpo di Stato Maggiore, a scopo unicamente militare, i nomi sono stati trascritti, in generale, come furono trovati su le altre Carte o con qualche modificazione, non conforme al sistema di trascrizione adottato e divulgato dalla Società Geografica Italiana, sino dal 1881. Ciò sia detto a titolo di semplice notizia, non certo con intendimento di critica che, dati lo

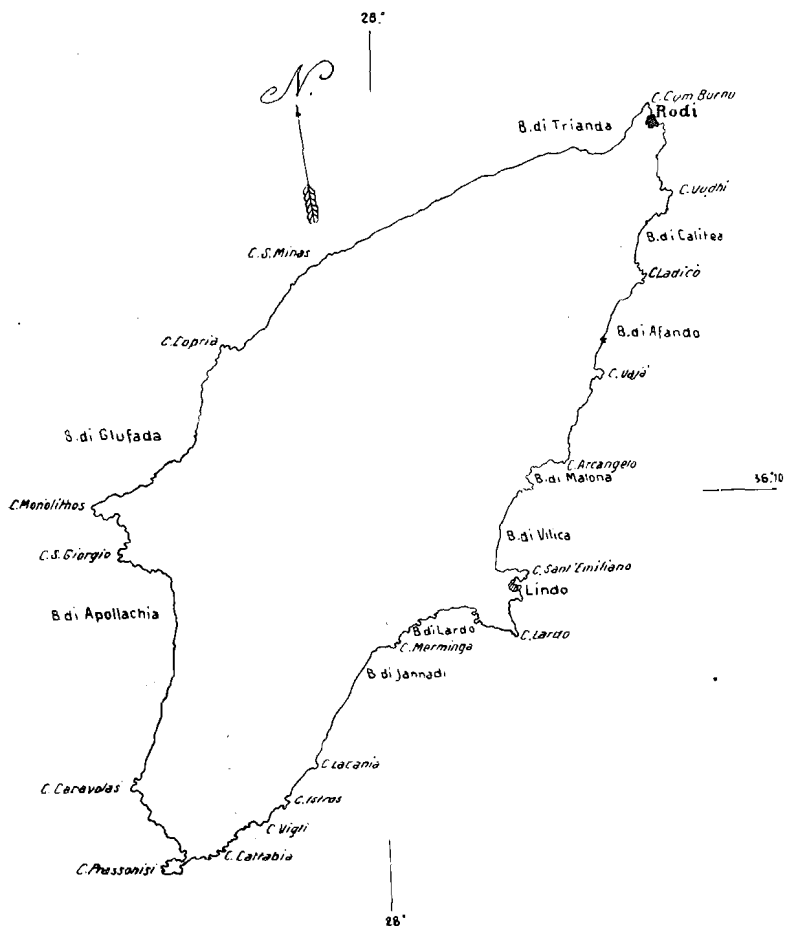
tana, subito dopo, sino a 4 e più km.; quella di 9 metri (5 *fathoms* della Carta inglese), da 300 a 700 metri. Inoltre, a circa 750 metri a SE. del Cum Burnu ed a 200 metri circa dalla spiaggia si trova la Roccia Colonna, così detta da un tronco di colonna, che altre volte serviva da segnale. La roccia è a fior d'acqua ed è circondata da scogli, che si protendono sott'acqua in varie direzioni, per qualche altro centinaio di metri, specialmente in direzione di E. A meno poi di un chilometro e mezzo dalla Roccia Colonna, verso SE., ed a 600 metri circa dalla spiaggia, sorgono altre rocce sottomarine, le Catar (Khatar), coperte da soli tre metri d'acqua, all'estremità di una catena, che si stacca dalla costa in direzione di N. Quindi, tanto chi doppia il Capo Cum Burnu, quanto chi naviga da E., in quel tratto di litorale deve tenersi abbastanza al largo, per evitare le profondità da 2 a 5 m. che si hanno tra la spiaggia e la Roccia Colonna da una parte, tra la spiaggia e le Catar dall'altra, prima di dirigersi verso l'entrata del porto. Su quel litorale stanno Rodi coi suoi porti della Darsena e del Commercio, e la baia di Acandia (Akantia). Ma questi sono approdi necessariamente artificiali, perchè in costa bassa e sabbiosa, con fondali limitati; e però il litorale è per sè stesso importuoso e di non facile atterraggio. A questo proposito, le istruzioni dei Portolani ai naviganti per Rodi sono molte e precise: non possono andarvi che navi di piccolo tonnello e di scarsa pescagione.

Il litorale di E. e di SE. è a falcatura. Sotto tale aspetto la costa di Rodi, in questo versante, presenta delle somiglianze con quella nostra sul Tirreno. Le sporgenze sono alte, rocciose, a picco; le rientranze, basse, sabbiose, come nelle nostre falcature della Toscana, del Lazio, della Campania; e se rettilinee, ricordano quelle della nostra Maremma. Sporgenze e rientranze si susseguono e si alternano con sufficiente uniformità, appunto come da noi sul Tirreno: con questa differenza, che mentre gli interrimenti nelle nostre rientranze sul Tirreno sono dovuti principalmente ai fiumi, quelli di Rodi hanno più che altro origine marina. Nel primo tratto tra la baia di Acandia ed il Capo Vudhi (Voudhi,

scopo ed il momento, sarebbe ingiustificata. In queste pagine, del resto, si propongono appunto alcuni emendamenti, che potranno servire per una eventuale ristampa.

Voidi, Vodi, o Capo del bue), e per circa 6 km., la costa è ancora bassa, sebbene rocciosa. L'isobata di 180 metri dista da un massimo di 3800 metri ad un minimo di 1900 metri. Si tratta però di costa uniforme, quasi rettilinea, di non facile approdo, con mare sicuro per la navigazione solo fino a 400 metri dal litorale. Nel tratto, in vece, che segue, dal Capo Vudhi al Capo Ladicó (Ladiko, Ladhiko), e per circa 8 km., l'isobata di 180 metri si avvicina di più alla spiaggia; e la costa è ancora bassa e rocciosa, ma curvilinea, con una ampia insenatura, la baia di Calitéa (Kali-thies, Kalitheas). Questa, profonda più di un chilometro e mezzo, nell'angolo settentrionale, che è a ridosso della massa montana del promontorio di Vudhi, offre possibilità di ancoraggio, limitatamente alla isobata di 9 metri, già a 200-300 metri dalla spiaggia; mentre nell'angolo meridionale un bassofondo roccioso con 3-5 m. d'acqua obbliga a tenersi lontani ancora di qualche chilometro. La baia che segue, detta di Afando, tra il Capo Ladicó ed il Capo Vajà (Vayah, Vaghia), ha coste nuovamente basse, sabbiose, rettilinee, impo-rtuose. E coste basse, rettilinee, rocciose, ma ugualmente impo-rtuose, si notano tanto nel tratto che segue, tra Capo Vajà e Capo Arcangelo (Arkangelos), quanto nelle baie di Malóna e di Vilica (Viglika, Veeglikah), comprese tra Capo Arcangelo e Capo Sant'Emiliano (Agios Milianos), con una sola eccezione, in fatto di approdi, per l'angolo SW. della baia di Vilica, a 150-200 metri dalla spiaggia, ove sono fondali melmosi di 13-35 metri. Ed eccoci al promontorio di Lindo, il maggiore di questo ver-sante, tra Capo Sant'Emiliano e Capo Lardo (Lardos, Lartos), tra la baia di Vilica a N. e la rada di Lardo a S. La costa ivi è frastagliatissima, ma alta, rocciosa, a picco, ed il mare sotto-stante ha scogli e bassifondi, nè più nè meno che negli altri promontori di Vudhi, Ladicó, Vajà, Arcangelo. Data però la sua maggiore ampiezza, circa 5 km. tra Capo Sant'Emiliano e Capo Lardo, il promontorio di Lindo doveva offrire anche qualche buono approdo. E di fatto in una insenatura secondaria, pro-fonda circa 700 metri, con 7-12 metri d'acqua, troviamo il porto di Lindo, ma così ristretto che non possono accedervi che navi di piccolo tonnellaggio e di scarsa pescagione. Nel tratto, in fine, che va dal Capo Lardo al Capo Prassonisi, da suddivi-dere ancora nella rada di Lardo e nel seno di Jannádi (Ghian-nadi, Yennadi, Yannathi), la costa per circa 45 km. torna ad

essere bassa, uniforme e sabbiosa, come già nelle baie di Calitea, Afando, Malona, Vilica; ma si presenta tutta aperta e rettilinea, anche se frequenti vi sono i capi, quali Mermínga (Mermiggas), Lacanía (Lachania, Lakhania), Istros, Vigli, Nisos, Cattabia



(Cattavia, Katavia); e però questo tratto è anche meno portuoso di tutte le altre sezioni fin qui esaminate. In esso in fatti in vano si cercherebbe un solo rifugio. L'isobata di 9 metri è da 500 a 600 metri dalla spiaggia; quella di 180 metri si mantiene ancora vicina 2, 3, 4 km. e poi se ne allontana anche 14 e 15 km. al Capo Prassonisi. In questo tratto, però, che va dal Capo Lardo al Capo Prassonisi, se l'approdo è difficile per mancanza di inse-

nature e di fondali, la navigazione per barche, cioè lungo la terra, vi è più sicura che non altrove, con due sole eccezioni: una, per una località a 4-500 metri a S. del Capo Vigli, ove affiorano degli scogli, l'altra per un bassofondo con soli 4-6 metri d'acqua, a circa 600 metri a E.-SE. del Capo Cattabia.

Il litorale invece di W. e di NW., in tutto il suo sviluppo di circa 100 km., dal Capo Prassonisi al Cum Burnu, non presenta golfi di sorta, nè baie, ma solo due ampie rade ed una leggiera insenatura: la rada di Apollachia a S., tra il Capo Caravolas (Karavolos) ed il Capo San Giorgio, o Monolithos, la rada di Trianda a N. presso il Cum Burnu e l'insenatura di Glufada (Glihaha) nella parte mediana, tra il Capo Monolithos ed il Capo Copria. Questo tratto di litorale è estremamente monotono, in confronto di quello opposto, e cioè uniforme, unito, rettilineo anche dov'è roccioso, e quando più quando meno elevato. In quella parte, che va dal Capo San Giorgio al Capo Copria, la costa è a picco e vi si trovano solo stretti rifugi per piccole imbarcazioni. L'isobata poi di 180 metri lungo questo litorale si mantiene ad una maggiore distanza dalla spiaggia (in media a circa 5 km.) e quella di 9 m., ad una distanza massima, da 300 a 950 m. Sicchè esso va realmente considerato come molto importuoso; sia nel tratto di NE., tra Capo Copria ed il Cum Burnu, tratto lungo circa 45 km., dalla costa tutta bassa e rettilinea e con l'isobata di 9 metri a 450-925 metri di distanza; sia in quello di SW., nella rada di Apollachia, profonda circa 5 km. e mezzo e con fondali, che da un massimo di 110 metri, al largo, vengono decrescendo uniformemente sino ad affiorare in vicinanza della spiaggia; sia in fine nel tratto compreso tra Capo Copria e Capo San Giorgio, dalla costa alta, rocciosa, frastagliata, a picco, e con un mare sottostante ingombro anch'esso, come nei promontori dell'altro versante, di scogli e di bassifondi.

La costituzione geo-litologica dell'Isola spiega poi e conferma la morfografia ed il valore assegnato alle coste di Rodi. Su quei 200 km. circa di coste, 50 all'ingrosso sono di rocce calcaree del cretaceo, 24 di brecce calcaree, puddinghe, conglomerati, gessi del *Flysch* eocenico, 37 di scisti, sabbie, conglomerati, argille marnose del pliocene medio di origine palustre e lacustre (*Levantische Seenabsätze*, nello studio del Bukowski), 89 di sedimenti marini del pliocene superiore, con alluvioni recenti: ossia il 25 %

dello sviluppo costiero è alto, roccioso, a *falaise*, frastagliatissimo; il 12 % è più o meno alto, fatto di rocce più o meno dure, ma anch'esse a ripidi versanti, che scendono bruschi al mare, e però in massima parte coste rettilinee e senza frastagliature; ed il restante 63 % è in generale basso, argilloso, sabbioso, con arenarie, puddinghe ed alluvioni recenti, e dove rettilineo, dove curvilineo.

Le coste alte, dirupate, frastagliatissime, sono a piccoli nuclei isolati, discontinui; tutte le altre, a più o meno lunghe ed ampie distese monotone, o curvilinee, o rettilinee. Nel versante occidentale i nuclei calcarei del cretaceo costituiscono i promontori di Copria e di Monolithos. Tra i due, il *Flysch* eocenico. E poi, dal Capo Copria all'estremo NE., una breve spiaggia di brecce calcaree eoceniche, una lunga spiaggia di depositi di palude e di lago del pliocene medio e, nella rada di Trianda ed al Cum Burnu, il pliocene marino superiore; e dal Capo Monolithos all'estremo SW., una lunga spiaggia di depositi di palude e di lago nella rada di Apollachia, ciottolame fluviativo del medesimo periodo, sabbie marine plioceniche, ed in fine arenarie, puddinghe, conglomerati eocenici, alternati con sabbie marine plioceniche, al Capo Prassonisi. Nel versante orientale in vece i nuclei calcarei del cretaceo sono tanti quanti i capi ed i promontori ricordati di Vudhi, Ladicó, Vajá, Arcangelo, Sant'Emiliano, Lardo; ed in tutte le rientranze, comprese tra quei capi, e cioè nelle baie di Calitea, di Afando, di Malona, di Vilica, di Lardo e di Jannadi, il pliocene marino superiore e le alluvioni recenti si stendono uniformemente, dal Cum Burnu al Capo Prassonisi, con una sola eccezione per quel breve tratto di arenarie e conglomerati eocenici, che è tra la baia di Jannadi e la baia di Lardo.

Dopo ciò siamo anche in grado di comprendere e di spiegare la planimetria dell'Isola e le dimensioni precedentemente accennate. Nell'estremo NE., fatto di sabbie poco consistenti e per effetto di una corrente, di cui nelle pagine che seguono, naturalmente l'Isola termina col Cum Burnu, una lingua alluvionale. Nell'estremo SW., fatto di arenarie e conglomerati e brecce calcaree più resistenti, l'Isola termina in un ampio promontorio, e poi, dove di nuovo compaiono le sabbie plioceniche, di nuovo in una lingua alluvionale — il Capo Prassonisi — quasi isola, appena congiunta alla costa da un basso stretto istmo sabbioso; come

pure i quattro principali nuclei calcarei del cretaceo, rispondenti ai quattro principali promontori del Capo Copria, del Capo Monolithos, del Capo Lardo e del Capo Arcangelo, assicurano all'Isola nella sua parte mediana la massima ampiezza, perchè zona di maggior resistenza e meglio protetta di fronte all'azione degli agenti esterni.

Dal già detto appare pure come l'isola di Rodi possa immaginarsi come su di uno zoccolo sottomarino. Il quale, limitato dall'isobata di 180 metri (100 *fathoms* della Carta inglese) si allunga da NE. a SW. per circa 94 km., su 77 della parte emersa (litorali, che muoiono lentamente nel mare); si allarga da N. a S. nella parte mediana per circa 40 km., su 34 circa della parte emersa (litorali a picco sul mare); ed ha, in confronto della linea di emersione, contorni regolari e declivi regolari (cioè curve di livello molto lontane tra di loro ed uniformemente degradanti) nel versante di W. e di NW., contorni irregolari in vece e declivi più o meno ripidi (e cioè curve di livello dove più vicine tra di loro, nei promontori, dove più lontane, nelle rientranze), nel versante di E. e di SE.

Da ciò deriva all'Isola anche una inclinazione generale di SE. E di fatto questa inclinazione da una parte ci è confermata dalla stratigrafia stessa del terreno, di cui più ampiamente a suo tempo, dall'altra dal fatto stesso che le maggiori profondità del mare di Rodi prospettano tutte la costa orientale e sono quasi tutte ad oltre 18 km. a SE. dell'Isola, come la Fossa Egeica che segna 1097 metri di profondità, e la così detta Fossa Caramanica (*Sterneke Deep*), che ha la massima profondità di 3805 metri.

Dalle osservazioni fatte dedurremo in fine per la nostra isola anche un grado di accessibilità relativamente maggiore, lungo il suo fianco di E. e di SE., simile a quella delle nostre coste sul Tirreno; un grado di accessibilità relativamente minore, lungo il suo fianco di W. e di NW., come nelle nostre coste su l'Adriatico; appunto perchè l'Isola si trova ad avere volte, diremo così, le spalle all'Egeo, nello stesso modo che la nostra penisola si trova ad averle volte all'Adriatico.

A modificare poi il grado di accessibilità delle coste influisce naturalmente il regime dei venti dominanti e delle correnti.

La costa orientale non ha correnti. Si devono anzi a questa mancanza i molti ed estesi interrimenti delle rientranze e delle

baie. Quanto poi ai venti, durante il semestre invernale, in cui predominano quelli del secondo quadrante, la costa orientale, tutta aperta, può considerarsi completamente inaccessibile, per quanto è lunga, con una sola eccezione per quell'angolo di SW., che abbiamo notato nella baia di Vilica, a 150-200 metri dalla spiaggia, perchè al riparo dei venti di SE. S'intende che le probabilità di approdo lungo la costa orientale crescono nel semestre estivo, durante il quale la costa è al riparo dei venti predominanti del terzo quadrante. Ma allora, per ragioni di importuosità, l'approdo sarà possibile solo nella baia di Calitea, come già si è detto, nel porto di Lindo e in quell'angolo SW. della baia di Vilica. Al Capo Prassonisi, in vece, non è mai facile l'approdo, specialmente al soffiare dei venti di NW. e per piccole imbarcazioni, se molto cariche. Ivi in fatti la corrente, che lambe il capo in direzione di NW., si giudica molto pericolosa. Essa è quella stessa che poi lambe il litorale occidentale in tutta la sua lunghezza, fino al Cum Burnu, ed è la causa per cui il litorale occidentale non presenta fenomeni notevoli nè di abrasione nè di interrimento. Nel semestre estivo poi questo litorale, che ha già di per sè stesso un alto grado di importuosità, è esposto anche ai venti di NW., che vi soffiano con la regolarità dell'aliseo, e però è reso del tutto inaccessibile, senza eccezioni di sorta. In compenso la rada di Trianda, presso il Cum Burnu, in un punto in cui la corrente tiene sgombro il fondo, provocando, in un luogo più a nord, la lingua sabbiosa del Cum Burnu, offre nel semestre invernale un buon approdo, al riparo dei venti del secondo quadrante.

Ed ecco, in conclusione, che sia per ragioni di configurazione e di costituzione geo-litologica, sia per ragioni di correnti marine ed aeree, la nostra isola, in tutto il suo sviluppo costiero di circa 200 km., segna nel suo insieme un grado di importuosità e di inaccessibilità molto alto: D'importuosità, perchè non ha che un solo porto naturale, quello di Lindo, aperto in una incisione dello scoglio calcareo, con fondali interni di 7-12 metri d'acqua, ma profondo solo 700 metri. D'inaccessibilità, perchè solo cinque località in tutto quel litorale permettono di avvicinarsi alla costa temporaneamente e quando in una stagione quando in un'altra, e cioè: il litorale di NE. tra la Roccia Colonna e le Catar, col porto artificiale di Rodi, limitatamente però a navi di piccolo tonnellaggio e con sicurezza solo nel semestre estivo; l'an-

pure i quattro principali nuclei calcarei del cretaceo, rispondenti ai quattro principali promontori del Capo Copria, del Capo Monolithos, del Capo Lardo e del Capo Arcangelo, assicurano all'Isola nella sua parte mediana la massima ampiezza, perchè zona di maggior resistenza e meglio protetta di fronte all'azione degli agenti esterni.

Dal già detto appare pure come l'isola di Rodi possa immaginarsi come su di uno zoccolo sottomarino. Il quale, limitato dall'isobata di 180 metri (100 *fathoms* della Carta inglese) si allunga da NE. a SW. per circa 94 km., su 77 della parte emersa (litorali, che muoiono lentamente nel mare); si allarga da N. a S. nella parte mediana per circa 40 km., su 34 circa della parte emersa (litorali a picco sul mare); ed ha, in confronto della linea di emersione, contorni regolari e declivi regolari (cioè curve di livello molto lontane tra di loro ed uniformemente degradanti) nel versante di W. e di NW., contorni irregolari in vece e declivi più o meno ripidi (e cioè curve di livello dove più vicine tra di loro, nei promontori, dove più lontane, nelle rientranze), nel versante di E. e di SE.

Da ciò deriva all'Isola anche una inclinazione generale di SE. E di fatto questa inclinazione da una parte ci è confermata dalla stratigrafia stessa del terreno, di cui più ampiamente a suo tempo, dall'altra dal fatto stesso che le maggiori profondità del mare di Rodi prospettano tutte la costa orientale e sono quasi tutte ad oltre 18 km. a SE. dell'Isola, come la Fossa Egeica che segna 1097 metri di profondità, e la così detta Fossa Caramanica (*Sterneke Deep*), che ha la massima profondità di 3805 metri.

Dalle osservazioni fatte dedurremo in fine per la nostra isola anche un grado di accessibilità relativamente maggiore, lungo il suo fianco di E. e di SE., simile a quella delle nostre coste sul Tirreno; un grado di accessibilità relativamente minore, lungo il suo fianco di W. e di NW., come nelle nostre coste su l'Adriatico; appunto perchè l'Isola si trova ad avere volte, diremo così, le spalle all'Egeo, nello stesso modo che la nostra penisola si trova ad averle volte all'Adriatico.

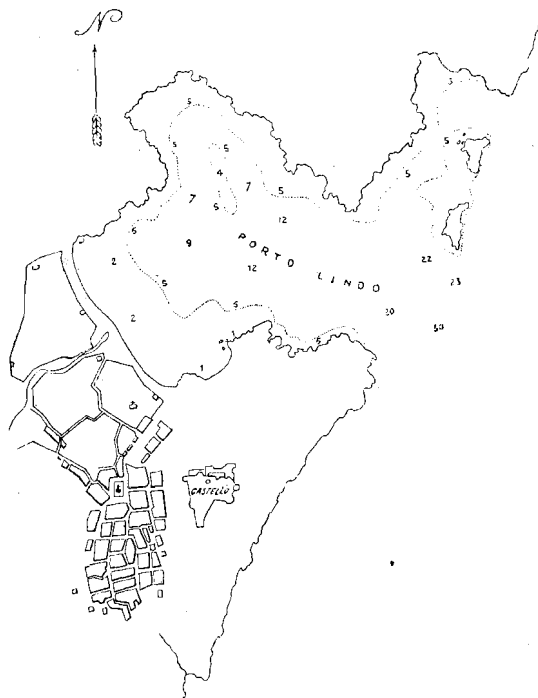
A modificare poi il grado di accessibilità delle coste influisce naturalmente il regime dei venti dominanti e delle correnti.

La costa orientale non ha correnti. Si devono anzi a questa mancanza i molti ed estesi interrimenti delle rientranze e delle

baie. Quanto poi ai venti, durante il semestre invernale, in cui predominano quelli del secondo quadrante, la costa orientale, tutta aperta, può considerarsi completamente inaccessibile, per quanto è lunga, con una sola eccezione per quell'angolo di SW., che abbiamo notato nella baia di Vilica, a 150-200 metri dalla spiaggia, perchè al riparo dei venti di SE. S'intende che le probabilità di approdo lungo la costa orientale crescono nel semestre estivo, durante il quale la costa è al riparo dei venti predominanti del terzo quadrante. Ma allora, per ragioni di importuosità, l'approdo sarà possibile solo nella baia di Calitea, come già si è detto, nel porto di Lindo e in quell'angolo SW. della baia di Vilica. Al Capo Prassonisi, in vece, non è mai facile l'approdo, specialmente al soffiare dei venti di NW. e per piccole imbarcazioni, se molto cariche. Ivi in fatti la corrente, che lambe il capo in direzione di NW., si giudica molto pericolosa. Essa è quella stessa che poi lambe il litorale occidentale in tutta la sua lunghezza, fino al Cum Burnu, ed è la causa per cui il litorale occidentale non presenta fenomeni notevoli nè di abrasione nè di interrimento. Nel semestre estivo poi questo litorale, che ha già di per sè stesso un alto grado di importuosità, è esposto anche ai venti di NW., che vi soffiano con la regolarità dell'aliseo, e però è reso del tutto inaccessibile, senza eccezioni di sorta. In compenso la rada di Trianda, presso il Cum Burnu, in un punto in cui la corrente tiene sgombro il fondo, provocando, in un luogo più a nord, la lingua sabbiosa del Cum Burnu, offre nel semestre invernale un buon approdo, al riparo dei venti del secondo quadrante.

Ed ecco, in conclusione, che sia per ragioni di configurazione e di costituzione geo-litologica, sia per ragioni di correnti marine ed aeree, la nostra isola, in tutto il suo sviluppo costiero di circa 200 km., segna nel suo insieme un grado di importuosità e di inaccessibilità molto alto: D'importuosità, perchè non ha che un solo porto naturale, quello di Lindo, aperto in una incisione dello scoglio calcareo, con fondali interni di 7-12 metri d'acqua, ma profondo solo 700 metri. D'inaccessibilità, perchè solo cinque località in tutto quel litorale permettono di avvicinarsi alla costa temporaneamente e quando in una stagione quando in un'altra, e cioè: il litorale di NE. tra la Roccia Colonna e le Catar, col porto artificiale di Rodi, limitatamente però a navi di piccolo tonnellaggio e con sicurezza solo nel semestre estivo; l'an-

golo settentrionale della baia di Calitea, quando tacciono i venti del secondo quadrante; l'angolo SW. della baia di Vilica, forse il migliore di tutti, perchè aperto solo ai venti del primo quadrante (ed ivi in fatti svernavano le navi di Lindo, quando Lindo aveva una flotta a sè); il porto stesso di Lindo, sebbene difficile ad essere accostato con i venti di E. e di SE., anche perchè il mare circostante è tutto una insidia di scogli e di bassifondi; ed



in fine l'angolo più interno della rada di Trianda, al riparo dei venti del secondo e del primo quadrante.

8. Nè in condizioni migliori di portuosità e di accessibilità si trovano le dipendenze, od isole minori, facenti gruppo con Rodi. Si tratta di brandelli minori, frammenti di quei nuclei calcarei del cretaceo, costieri, che abbiamo denominati dai promontori di Vudhi, Ladicó, Vajá, Arcangelo, S. Emiliano, Lardo nel versante orientale, Monolithos e Copria nel versante occidentale, e però ugualmente dirupati ed a picco, e più o meno grandi, più o meno elevati su le acque. Fanno eccezione nella rada di Apollachia

l'isoletta di Ottonia (Octonianisi, Ktenia), a 6 km. e mezzo a N. del Capo Caravolas, e la vicina Caravolas, a 1400 metri circa dal capo omonimo, perchè costituite di *Flysch* eocenico.

Delle dipendenze del versante orientale non ve ne ha una sola, che meriti particolare menzione, trattandosi più che di isole, di scogli in avanzatissima degradazione. Più considerevole, in confronto, e per entità e per intensità, si presenta il fenomeno insulare nel versante occidentale, in corrispondenza dei promontori Monolithos e Copria. Ivi la più occidentale, ed insieme la più grande delle isole, facenti gruppo con Rodi, è Calchia (Khalkia, Khalkia, Karki, l'antica Chalcia), a 14 km. circa dalla costa, larga circa 9700 metri ed estesa per circa 27 km.². È di forma rettangolare, con le punte di Cefalo e di Mirto ad W., Liminari a N., Trachia a S., Peristera ad E; è montuosa, di una altezza massima sul livello di 596 metri; ed essendo tutta calcarea, è denudata, calva, aspra, sterile, con pendenze a sfacelo. Il mare, che la circonda, è molto profondo. L'isobata di 180 metri è a 500-1000 metri dalla costa. L'isola di Calchia, come tutte le masse calcaree a picco, sarebbe importuosa, se tra due promontori non si aprisse una bella baia, a SE., la baia Emporio, la quale offre uno scalo sicuro con mare profondo da 36 a 13 metri ed un buon ancoraggio; esso è al riparo dei venti del primo e del secondo quadrante, essendo l'ingresso della baia chiuso da un'isoletta, ma non di quelli del terzo quadrante, che vi arrivano, sotto forma di raffiche, dal di sopra del promontorio meridionale.

Dopo Calchia, Alimnia, grande circa 7 km.², a 6 km. ad E.-NE. di Calchia e 8 circa dal Capo Copria. Rotondeggiante e, come quella, montuosa, con una altitudine massima sul livello di 273 metri, denudata, sterile, con pendenze a sfacelo ha un solo approdo nella parte meridionale, in una baia, che ha 18-15 metri d'acqua.

Tra Calchia poi ed Alimnia si trovano numerosi isolotti: Máilo (Mailonisi), Prasúta (Prasutha), Apáno Prasúta, Nisáchi, Nipúri e S. Teodoro, che è il principale (altitudine massima metri 98, superficie m.² 668); ed altri se ne trovano tra Alimnia e Capo Copria, come Macri (m.² 677), Stróngilo (Stroggilo) e Tragúsa (m.² 303). Sono isolotti tutti ugualmente a picco, importuosi, e con mare molto profondo, fatta eccezione per Tragusa, che è circondata da bassifondi e da rocce sottomarine quasi a livello.

Però anche di tutte queste isole del versante occidentale, fa-

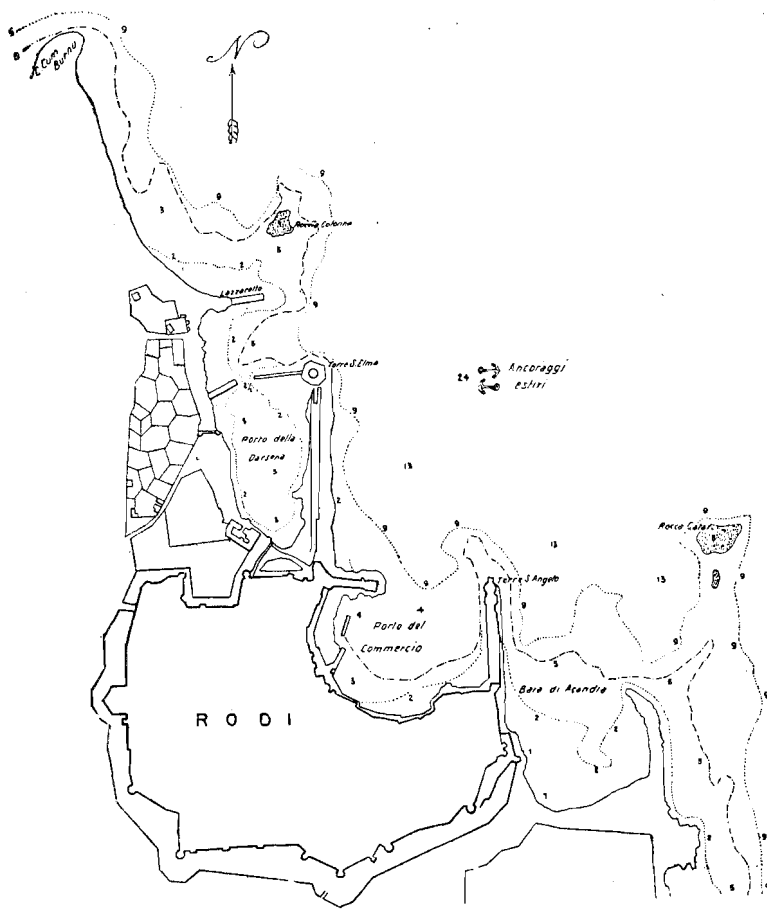
centi gruppo con Rodi, una sola può avere qualche importanza ed è la prima nominata, Calchia, popolata da circa 2500 abitanti, i quali, riuniti in due villaggi — lo scalo e Calchia nell'interno — vivono principalmente della pesca delle spugne. Un altro piccolo agglomeramento di popolazione si ha in Alimnia, nella parte più interna dell'approdo. Tutto il resto di quel mondo insulare è disabitato, senza acqua e senza risorse locali di sorta. E Calchia è anche la sola, che durante il dominio turco sia stata in comunicazioni regolari con il resto del mondo, perchè accostata settimanalmente, tanto all'andata che al ritorno, dalla linea Smirne-Rodi della « Pantaleon ».

9. Quanto poi al porto di Rodi, l'unico degno di tal nome in tutto il gruppo (a voler trascurare quello troppo piccolo di Lindo, che può servire al più di ricovero ai velieri di piccolo tonnellaggio e di scarsa pescagione) (1), valgano le seguenti notizie.

Dei cinque porti, che nell'antichità circondavano la città, i Cavalieri Gerosolimitani seppero conservarne due e sono gli attuali: entrambi, come già si è detto, artificiali, perchè, in costa bassa e sabbiosa; entrambi con molto scarsi fondali, perchè l'isobata di 9 metri passa già al largo della Roccia Colonna e delle Catar; entrambi in via di colmata. Il primo, che s'incontra dopo doppiato il Cum Burnu, porta il nome di Porto della Darsena (Terashaneh per i Turchi, Mandraki per i Greci, o Porto delle Galere dei Cavalieri); il secondo, susseguente, viene detto Agoras, Liman, o Porto del Commercio. Un primo molo di antica costruzione lungo circa 460 metri separa il Porto della Darsena dal Porto del Commercio; un secondo molo, parallelo al primo, separa il Porto del Commercio dalla Baia di Acandia. Al termine del primo molo è la Torre S. Elmo, che domina insieme l'ingresso al Porto della Darsena ed al Porto del Commercio; al termine del secondo molo, la Torre S. Angelo, che domina insieme l'ingresso al Porto del Commercio ed alla Baia di Acandia.

(1) Nelle carte tedesche ed in quella del nostro Corpo di stato maggiore, nella baia di Malona, presso Castro Feraclo è segnato il porto di *Loryma*. Ma di questo porto non si hanno notizie di sorta. Non ne fanno parola nè il portolano inglese, nè quello francese.

Il Porto della Darsena è aperto esattamente a N.; però è al sicuro anche dai venti di N. perchè dalla Torre S. Elmo una gettata in direzione di W. lo chiude quasi completamente, lasciandovi aperto solo uno stretto passaggio di circa 25 metri. Ha forma rettangolare, essendo compreso su due lati dalla terra ferma,



su due dai moli; è lungo circa 300 metri, largo circa 200. Lo sbarcatoio è nell'angolo di NW.; l'arsenale, ove altre volte si costruivano navi da guerra pel Sultano, nel lato occidentale. Nell'interno però non vi sono che 5 metri d'acqua, al massimo; ed all'imbocco, solo 2-4 metri; e l'imbocco è soggetto ad inter-

rimento. Sicchè il Porto della Darsena, in Rodi, è accessibile solo a legni di piccola pescagione e non serve pel commercio.

Il Porto in vece del Commercio è più ampio, più profondo e più accessibile; ed è il vero porto di Rodi. Il molo, che chiude questo porto ad E. fino alla Torre S. Angelo, è lungo 275 metri; ma si prolunga oltre la torre per altri 120 metri circa su di una base rocciosa, in direzione di N. Quindi anche questo porto è aperto a N. Dalla città però, ed all'altezza della Torre S. Angelo, si stacca di traverso un altro molo, che separa l'avamposto, diciamo così, (quello compreso tra quella costruzione su base rocciosa di 120 metri di lunghezza ed il molo della Torre S. Elmo) ed il porto stesso, servendo insieme da diga di sbarramento e da linea di protezione contro i venti del N. Ne risulta così uno specchio d'acqua quasi quadrangolare, lungo circa 400 metri, largo circa 400, con 3, 5, 7 metri d'acqua su fondo sabbioso, al sicuro riparo dei venti di SE., di W. e di NW. e sufficientemente riparato dai venti di N. e di NE., i quali del resto, come già sappiamo, non vi sono sensibili. Quando però soffiano i venti del secondo quadrante, durante il semestre invernale, il Porto del Commercio è difficile ad imboccarsi, perchè ha molta risacca. Onde se i grandi piroscafi non possono entrarvi mai durante l'inverno, quando soffiano i venti del secondo quadrante non possono entrarvi nè meno i vapori ordinari in servizio postale; i quali, allora, a volte vanno a sbarcare posta e passeggeri nella rada di Trianda, a volte, non avendo possibilità di sorta per comunicare con l'Isola, trasportano altrove, di solito a Marmaras, posta, merci e passeggeri diretti a Rodi.

« Tershaneh (Porto della Darsena) — si legge a pag. 11 del *Supplement* pel 1911 del Portolano inglese — depth at entrance 8 feet (m. 2.4); depth in harbour, 18 feet (m. 5.4). Southern harbour (Porto del Commercio): depth of 22 feet at entrance (m. 6.7), decreasing to 10 feet (m. 3) at the head of the harbour. Summer anchorage, 2 to 3 cables (da 400 a 900 metri) W. by N. or W. N. W. of St. Elmo tower, in 12 to 18 fathoms (da 23 a 33 metri) ».

Certamente l'Isola ha di per sè un alto grado di importunità e di inaccessibilità in tutto il suo sviluppo, ed il porto di Rodi, l'unico degno di tal nome, in tutto il gruppo, è stato aperto in un tratto del litorale fisicamente il più sfavorevole. Ma è anche vero che l'incuria dei Turchi, dal tempo dei Cavalieri ad oggi,

è stata grande ed è imperdonabile. I soli lavori da essi fatti nell'Isola, in pro' della navigazione, sono la ricostruzione dell'antico molo del Faro (Torre S. Elmo) ed il riattamento dell'arsenale, quando questo risultava utile; il Faro alla Torre S. Elmo, girevole, ad eclissi di minuto in minuto, della portata di 15 miglia; un altro faro al Cum Burnu, della portata di 3 miglia; un fanale posto alla base della Torre S. Angelo e un altro posto al Capo Prassonisi. I porti per circa 400 anni sono stati dal governo ottomano semplicemente abbandonati a sè stessi. Quindi la marina mercantile, che costituiva già la principale risorsa dell'Isola, è andata perduta: oggi, in tutta l'Isola, non un rimorchiatore, non grandi velieri, ma solo qualche goletta di 25-75 tonnellate ed una cinquantina di barche da 3-4 tonnellate di stazza; quindi anche porti in via di colmata e già mezzo colmati, o che per lo meno non servono per la navigazione moderna (1).

(1) È giusto però ricordare che in questi ultimi tempi l'Amministrazione turca aveva finalmente pensato a fare qualche cosa per i porti di Rodi. Giova conoscere per i futuri destini dell'Isola, quanto nel 1908 osservava in proposito il vice-console di Francia a Rodi, M. Birlé:

«... Il convient de signaler le projet de réfection du port de Rhodes que l'Administration du vilayet envisage comme praticable, malgré les modestes ressources dont elle dispose. Depuis qu'en avril 1906 le bénéfice de la station quarantenaire, existant déjà au profit des voiliers, a été étendu aux bâtiments à vapeur, nombre de caboteurs viennent purger ici les délais d'observation et subir les mesures de désinfection et de déralisation. Toutefois, l'Administration sanitaire n'assumant aucune responsabilité pour les retards et les dégâts que peut entraîner un mouillage défectueux dans une rade foraine aussi exposée que celle de Rhodes on a songé à prolonger une des jetées de l'entrée du port et à débayer celui-ci en partie engravé. Le projet n'est pas nouveau. Après avoir été à trois reprises abandonné pour les frais élevés qu'il représentait, il a été repris, avec des visées moins ambitieuses par le gouvernement local actuel. Les premiers et peut-être les seuls ouvrages consistent en des travaux de récurage des parties envahies par les sables, c'est-à-dire se borneront à l'achat d'une drague. Le projet semble dès lors plus susceptible d'être mené à l'exécution. Une commission technique et administrative a été chargée des études. Elle a, dit-on, été saisie par une Société anglaise de l'offre de procéder à ces travaux de récurage, sans aucun frais pour le vilayet, et sous la seule réserve que seraient acquis pour elle les objets qu'elle escompte découvrir dans les fouilles de ce port d'un passé éminemment illustré par l'histoire et la légende. Cette offre n'a pas paru admissible,

E però pare di poter sicuramente concludere che se Rodi continua ad essere quello che più o meno è sempre stata (ieri come oggi, come 20 secoli fa), quello che deve essere, un centrò cioè di navigazione e di commercio, di una importanza assai maggiore di quanto comunemente non si pensi, ciò dobbiamo spie-

et le gouvernement du vilayet se propose de faire lui-même face aux dépenses avec ses propres revenus, dans les limites ainsi restreintes de son entreprise. Nul doute, si elle est menée à bien, que le commerce de cabotage et par lui le commerce international de Rhodes, ne profitent des facilités faites à sa navigation ». (Rapporto n. 712, 1908, pag. 27).

E l'anno seguente il medesimo scriveva ancora: « Un projet de réfection du port de Rhodes est à l'étude depuis de longues années. Toujours il fut écarté pour insuffisance des ressources du vilayet. Il paraît devoir être repris sur des nouvelles données et avec le concours du commerce de cette place. Les dépenses seraient couvertes par une surtaxe grevant les opérations d'embarquement ou débarquement des colis d'une somme dont le montant est à établir et qui frapperait indistinctement toutes les marchandises consignées dans ce port. Les négociants ont, en principe, accepté cette charge nouvelle, mais ils demandent, en retour, d'être exonérés des droits qu'exige la douane sur la catégorie des marchandises qui ne doivent pas être consommées sur le marché. Aujourd'hui il se passe ceci: qu'après avoir encaissé les sommes perçues à l'entrée et celles de la sortie de cette classe de marchandises, l'Administration locale qui s'est dessaisie de ce numéraire au profit de Constantinople, où il est versé au Trésor, crée toutes les difficultés imaginables pour s'éviter de restituer aux consignataires qui y prétendent, la différence prévue par les règlements douaniers. Les négociants demandent à n'acquitter ces droits qu'une fois et au point de consommation pur les véritables destinataires. Il semble que leur exigence est raisonnable et que l'Administration ne puisse se refuser à y souscrire si leur concours est à ce prix. Mais il y a lieu de se demander si la surtaxe qu'il s'agit d'établir n'effraiera pas plutôt l'importateur que ne l'attireront les améliorations qu'on se propose d'apporter à la rade foraine de Rhodes, se mettant ainsi à l'encontre du but qu'on se propose. C'est ce qui est arrivé pour les quais de Chio dont la navigation, autrefois très active, a été détournée par les droits exorbitants imposés lors de sa réfection. C'est ce qu'il faut à tout prix éviter au port de Rhodes qui serait irrémédiablement compromis dans des conditions similaires. Il n'était pas, par suite, sans intérêt d'établir la valeur des marchandises manifestant dans ce port et destinées au transit, une distinction s'imposant entre elles et celles consommées par la place. Au surplus, il est permis de ne prévoir qu'une réalisation lointaine de ces projets de transformation ». (Rapporto n. 808, 1909, pag. 14, 15).

garlo unicamente con la sua felicissima situazione geografica di stazione di transito e di distribuzione, intermedia, come più volte si è detto, e quasi a metà strada tra i Dardanelli e l'Egitto, tra il Mare di Levante e l'Egeo; e nell'Egeo, stazione ancora intermedia e di distribuzione per le Cicladi e per le Sporadi, per la Caria e per la Licia, tra Samo e Cipro, tra la Caria, la Licia e l'isola di Candia.

(Continua).
