

I. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

Il Canale di Panama ⁽¹⁾

del socio, prof. GÖFFREDO JAJA

Si è già scritto tanto sul Canale di Panama, nella stampa quotidiana e periodica, in opere più o meno voluminose, che a volerne fare la raccolta e la rassegna vi sarebbe da lavorare non poco.

L'opera però non sarebbe ardua, per questo, chè gli argomenti svolti si prestano ad essere riassunti in pochi numeri.

Chi del Canale illustra le difficoltà incontrate e superate; chi la parte tecnica; chi le questioni giuridiche, che vi sono connesse. E chi del Canale considera il passato negli atti della diplomazia, chi il futuro; e allora, o dal punto di vista economico, o dal punto di vista politico, o da questi punti di vista messi insieme.

Ne segue che, nonostante la ricchezza del materiale raccolto, l'argomento del Canale di Panama si presta ad essere facilmente abbracciato ed esposto. È possibile cioè, con opportune delimitazioni, riassumere in poco, senza grandi lacune, per gli scopi della coltura comune, quello che si sa, si è scritto, o si è pensato di meglio intorno alla titanica impresa.

I.

Natura ed Uomo (2).

L'impresa del Canale è stata giustamente paragonata ad una grande guerra. Sono stati di fronte Natura ed Uomo: la forza cieca delle cose brute e scienza, ardire e volere umano.

(1) Da due conferenze tenute col sussidio di proiezioni nell'Università Popolare di Livorno il 28 ed il 29 aprile 1914.

(2) Si citano in particolare le seguenti fonti: 1° Gli articoli del Bar-

Due le campagne: nella prima ha vinto la Natura; nella seconda, l'Uomo.

* * *

La **Prima campagna** è quella della Compagnia francese, condotta dal De Lesseps, l'autore del canale di Suez. Questa campagna ha divorato un miliardo e mezzo di lire e migliaia di vite umane. Questa campagna è durata sette anni. Eserciti di otto, dieci, quindici mila uomini si sono mossi successivamente all'assalto. Contro di essi stavano la foresta vergine, la roccia della montagna, le acque selvagge dei fiumi, un clima torrido e malarico, febbre gialla ed epidemie d'ogni sorta. Pochi i successi. Quotidiani i disastri. Si era appena ultimato uno scavo, che una frana veniva a nascondere. Si apriva un passo e le argille scendevano silenziose a ricoprirlo. Sotto la violenza delle acque sparivano da un giorno all'altro chilometri e chilometri di lavoro. Da un giorno all'altro bisognava spostare cantieri, creare nuovi sbarramenti, provvedere a nuove opere di difesa. L'imprevisto ad ogni passo. E nel frattempo la morte mieteva incessantemente. Ad ogni combattente che cadeva, un altro accorreva a prenderne il posto. Ma sempre invano: dopo sette anni la Natura trionfante riprendeva il dominio incontrastato dell'Istmo.

Si vedono ancora i residui della grande battaglia perduta. Le scavatrici, le draghe, le macchine della Compagnia francese giacciono ancora smontate e spezzate tra il fango e la giungla. Flottiglie di *chalands* spuntano fuori dalle paludi e dai fiumi. Centinaia di vagoni e locomotive si vedono anch'esse disseminate, come nella confusione di un'ora terribile.

La Compagnia si era costituita nel gennaio 1881; nel febbraio 1889 era già in liquidazione. Si erano previsti dodici anni di lavoro e dugento milioni di lire di spesa; la Compagnia aveva incassato 1345 milioni e ne aveva spesi 441 a Parigi e 903 nell'Istmo, senza altro apparente risultato che quello di aver rimosso 60-80 milioni di metri cubi di terreno. E l'impresa del Panama fu dichiarata la più grande mistificazione del secolo.

zini al *Corriere della Sera* del 1913; 2° I numeri 18 ottobre 1913 e 7 marzo 1914 di *Scientific American-The weekly Journal of Practical Information* di New-York; 3° *L'Official Handbook of the Panama Canal, compiled by Secretary of the Isthmian Canal Commission*. Final Revision. Ancon, Canal Zone, 1913.

E forse non a torto. Gli studi erano stati molto superficiali. Se si sfogliano i rapporti, che hanno preceduto la formazione della Compagnia, se si esaminano le memorie ufficiali, poi raccolte e pubblicate a cura degli Stati Uniti, si resta sconcertati dalla sovrana confidenza, che ingegneri ed uomini politici francesi hanno avuto nel successo dell'impresa. Più, il progetto francese era sbagliato.

La Commissione d'inchiesta, nominata nel 1889, affermò che la Compagnia era fallita a causa di due ostacoli, che non aveva potuto superare: l'ostacolo della Cordigliera, che avrebbe voluto abbattere con un solco profondo 110 metri, per un canale a livello, e l'ostacolo del fiume Chagres, dal corso tortuoso e dal regime quanto mai variabile ed irregolare. Più però a causa dello Chagres che della Cordigliera. Il problema dello Chagres fu giudicato insolubile, senz'altro.

Certo la Compagnia perdè la battaglia per l'uno e l'altro ostacolo, non superati, ma anche per le condizioni climatiche della Regione e però, nel complesso, per una questione non risolta di Geografia.

* * *

Il Canale doveva certamente svolgersi per valli e per depressioni. Ma quali? L'**Idrografia** della Regione si riassume in sei o sette piccoli sistemi. Alcuni sono tributari del Pacifico, e tutti trascurabili, fatta eccezione per il Rio Grande; un solo importante è tributario dell'Atlantico, lo Chagres, il fiume dei coccodrilli, scoperto da Colombo nel suo quarto viaggio. Dall'Atlantico, dunque, una sola possibile via per l'interno: la via dello Chagres.

Per questo fiume infatti sono passati tutti gli scopritori e tutti gli inviati dall'Europa alla ricerca di un passaggio dall'uno all'altro oceano. Questo fiume è stato anche la prima via per il Perù. Sul suo torbido dorso sono passate le molte ricchezze prese nelle nuove terre del mare del sud, per usare una espressione del tempo. Di qui pure passò Pizarro per finire nel Messico.

Ora lo Chagres è un fiume veramente singolare, in fatto di regime. Le sue magre sono eccezionalmente basse; le sue piene eccezionalmente alte. Per farci un'idea su la portata di questi fiumi tropicali, pensiamo che il più piccolo tra di essi può avere piene già superiori a quelle del nostro massimo fiume e magre inferiori a quelle di uno qualunque dei nostri fiumi minori. Ne segue che lo Chagres, così com'era, non poteva servire da via al Canale: non nel progetto, da prima voluto di

un canale a livello, in tempo di piena, e cioè per oltre otto mesi dell'anno, quanto dura il periodo delle piogge, perchè in questo periodo il fiume avrebbe travolto tutto, impedendo, come di fatto impedì, la realizzazione di qualunque lavoro; non in tempo di magra, nel progetto poi preferito di un canale a chiuse, da alimentare con le sue acque, per l'insufficienza di queste acque. Oltre a ciò lo Chagres è un fiume singolare, come via pel Pacifico. Chi vuole seguirlo, non può farlo utilmente che per un certo tratto, fin dove il percorso è favorevole. A Gamboa, a circa un terzo di strada, la valle volge a nord-est ed allontana dalla meta.

Ora, a Gamboa, si è di fronte ad una dorsale. In questa dorsale si riassume l'**Orografia** della Regione. Questa dorsale è parte di quella grande zolla di corrugamento, che si leva su, parallelamente alla costa, lungo il Pacifico, dall'Alasca alla Patagonia, dallo stretto di Bering allo stretto di Magellano.

La parte che attraversa l'Istmo rappresenta certo il maggior abbassamento del sistema. Anzi il passo di Culebra, nella catena omonima, e proprio nelle vicinanze di Gamboa, costituisce la depressione massima del sistema: m. 87 sul livello. Ma intanto anche a Gamboa la massa rocciosa, se non è alta, è ben ampia, ampia anche 30 km., e tutta una connessione di vette, di domi, di dicchi e di blocchi biancastri.

A Culebra, quindi, il secondo ostacolo. Nel progetto della Compagnia francese, quest'ostacolo si sarebbe eliminato con un solco profondo 110 m., per un canale a livello o con un solco profondo 70 metri, per un canale a chiuse. E di fatto la Compagnia francese scavò molto: in sette anni, come ho ricordato, da 60 a 80 milioni di metri cubi. Ma quanto poco ancora e quanto disordinatamente per lo scopo!

Quando gli Americani subentrarono ai Francesi, il lavoro dei Francesi fu giudicato utilizzabile per soli 26 milioni di metri cubi. E se ne prevedevano altri 153 milioni, che poi nel fatto sono stati 250 e più. Specialmente il materiale franato ha richiesto un lavoro supplementare di decine e decine di milioni di metri cubi, al di là di ogni previsione.

Il terzo ostacolo, in fine, contro il quale si abbattè la Compagnia francese, fu quello del **Clima**. A causa del clima torrido, irrespirabile, si ebbe la febbre gialla, la malaria, ed epidemie d'ogni sorta, tanto

che veramente la morte mieteva tutti i giorni tra le schiere, come tra gli stati maggiori ed i comandi. Ed era da prevedersi.

Per otto mesi dell'anno, durante la stagione delle piogge, da aprile a novembre, si vive nel Panama come nell'ombra, sotto un'immane cappa di un temporale senza fine. Nubi plumbee si abbassano fino a confondersi con i frastagliamenti delle vette, coperte di foresta.

I brevi, scroscianti rovesci di acqua sono quotidiani. A Colon, il pluviometro registra in questi otto mesi mm. 3330 di pioggia; a Gamboa, mm. 2450; a Panama, mm. 1700. Le piene straordinarie e violenti dello Chagres si spiegano con queste piogge abbondantissime.

E il periodo delle piogge è anche quello del massimo caldo. Si tratta infatti di piogge zenitali. Quindi un clima ardente, umido, sfiabrante; e cioè condizioni propizie per lo sviluppo dei miasmi e dei bacilli delle infezioni e delle malattie nominate.

In questa prima campagna la mortalità tra gli operai addetti al Canale raggiunse l'enorme cifra del 240 per mille. Non resistevano che i negri della Giamaica.

E fu così, in conclusione, che la prima campagna fu perduta. Perchè, dunque, non si seppero domare le acque dello Chagres, perchè non si seppe domare la roccia e perchè non si seppe allontanare quella moria distruggitrice, che ostacolava ogni efficace continuità di lavoro.

* * *

La **Seconda campagna** s'inizia quindici anni dopo, nel 1904. Si era formata una nuova Compagnia francese, con capitali francesi, a rilevare i diritti, i lavori, i materiali ed i documenti della prima. Ma il capitale della nuova non era che di 35 milioni e l'impresa era stata già così denigrata che le nuove ambizioni si sarebbero limitate a mantenere i lavori compiuti, conservare il materiale e migliorare la linea ferrata Panama-Colon, se gli Stati Uniti non fossero intervenuti risolutamente.

La Compagnia francese domandò un'indennità di cento milioni di dollari. Erano troppi. A questo prezzo gli Stati Uniti avrebbero preferito un canale a traverso l'istmo del Nicaragua. Ma poi, quando il Congresso di Washington era per deliberare un canale pel Nicaragua, la Compagnia francese ridusse le sue pretese: quaranta milioni di dollari. E gli Stati Uniti subentrarono ai Francesi nei diritti sul Canale. Subito dopo ottenevano dalla neorepubblica del Panama l'uso perpetuo di una zona di cinque miglia lungo ciascun lato del tracciato

per quanto è largo l'Istmo, mediante il pagamento di dieci milioni di dollari ed una annualità di 250 mila dollari, in perpetuo, a partire dal 1915, e davano inizio alla titanica impresa.

* * *

Ufficialmente, l'impresa fu iniziata il 4 maggio 1904, ma i primi tre anni furono di preparazione.

La dotazione di materiale fisso e mobile, lasciata dai Francesi, parve del tutto insufficiente, e bisognò completarla. Nel 1906-07 si disponeva già di 300 locomotive e di 4000 e più vagoni da trasporto, della capacità di 8-15 metri cubi ciascuno.

Poi bisognava rendere abitabile e sicura la zona malsana. La superficie di questa zona è di 1160 kmq. Allora contava 17 villaggi. E la zona fu risanata in poco tempo. Già due anni dopo, nel 1906, non vi era più febbre gialla; nè dopo di allora si sono avuti più malati o morti di febbre gialla, nella Zona del Canale. Più difficile è stata la lotta contro la malaria. Ma in fine anche la malaria fu debellata. Nel 1906 si contavano ancora 233 morti di malaria per ogni mille addetti ai lavori del Canale; nel 1907, non più che 154; nel 1908, 73; nel 1911, 47 e finalmente nel 1912 soli 20 morti di malaria per mille.

Questi risultati costituiscono il lato più bello della grande impresa, la gloria più pura della battaglia, combattutasi nell'Istmo, tra la Natura e l'Uomo.

A capo del servizio fu posto il dottor Gorgas, che già aveva combattuto vittoriosamente la stessa battaglia all'Avana.

Si cominciò con l'essicare gli stagni e col prosciugare le paludi. Si livellarono, si sistemarono, si incatramarono le strade. Si provvidero di acque potabili le due città di Panama e di Colon e le località tutte abitate ed i cantieri. Il corso delle acque fu regolato da per tutto. Poi si distrusse il boschivo, il cespugliato folto; si tagliarono le erbe e si abbattè quanto poteva prestarsi a divenire nido di larve. Infine si attaccò il nemico negli insetti e nelle zanzare.

A questo servizio erano addetti un dirigente, 2 assistenti, 2 capi ispettori, 26 ispettori, un entomologo, 18 capi lavoratori, 226 lavoratori, con il compito di riconoscere e di trattare tutte le zone grandi e piccole, che potevano accogliere zanzare.

Più tardi, quando questa parte di profilassi non fu più urgente, questo personale fu adibito ad altre lotte per l'igiene, come disinfezioni, distruzione di ratti pestosi e simili.

Riconosciuta la zona infetta, o si prosciugava o vi si distruggevano le larve per mezzo di sostanze chimiche e di larvicidi. Il mezzo più largamente adoperato fu il petrolio grezzo, nerastro, ricco di asfalto. L'impiego di questo petrolio è stato così abbondante, che nel 1912 se ne distribuiva ancora per 3 milioni di lire, pur non costando che 3 centesimi al litro. Il petrolio si spargeva con pompe irroratrici, alimentate da trasporti o da grossi tubi di canalizzazione e si spargeva da per tutto. Nelle pozzanghere e negli specchi di acqua, perchè il vento non avesse a riunire il petrolio in zone ristrette, si ricorreva a mezzi meccanici e perfino a piantagioni, appunto perchè il petrolio avesse a coprire tutto e le larve non potessero sfuggire alla distruzione, in nessun modo.

In ultimo chinizzazione continua e discontinua degli operai, obbligatoria per tutti, e protezione meccanica degli abitati mediante reti, che coprissero non solo le finestre, ma le verande tutte, essendo la veranda un ambiente indispensabile nei paesi tropicali.

E fu così che la mortalità, che a tempo dei Francesi raggiungeva l'enorme cifra del 240 per mille, venne a poco a poco a cessare.

E la spesa per quest'opera di profilassi, estesa ad un territorio di oltre 1000 kmq., con 17 villaggi, è un'inezia. Escluse le spese di ospedalità, conteggiate a parte, la profilassi nella Zona del Canale è costata soli 365 mila dollari, nemmeno due milioni di lire, a pena 10 centesimi per operaio, l'un per cento della spesa totale. L'un per cento! Si pensi che negli ultimi anni della prima campagna non si riusciva più ad attrarre operai nel Canale nemmeno raddoppiando loro la paga giornaliera. Si pensi che gli Stati Uniti sono riusciti nella titanica impresa principalmente perchè hanno combattuto prima con successo una battaglia di igiene. E però non si magnificherà mai abbastanza l'igiene, la cui importanza sociale ed economica è così grande. La scienza bene intesa non viene mai meno alle sue promesse. D'oggi in avanti l'opera del Canale di Panama sarà additata come il più magnifico e memorabile esempio dell'efficacia dell'igiene e dell'importanza sociale ed economica dell'igiene, alla quale la semplicità dei mezzi adoperati nel Panama accresce valore e nobiltà.

* * *

In terzo luogo bisognava risolvere il problema della mano d'opera. Era necessario che, una volta iniziato il lavoro, si potesse proseguire

senza interruzione e con la intensità prefissata. Ma dove trovare gli operai? La **Popolazione** della Repubblica non era che di 425 mila abitanti, di cui 130 mila a sud, 142 mila a nord, 154 mila nella Zona del Canale: nell'insieme, dunque, nella Repubblica, su 87 mila kmq. di superficie, una densità di soli 5 abitanti per kmq. Sicchè sul posto gli Stati Uniti non avrebbero trovato che qualche migliaio di braccia, e tra le più disadatte, che possano darsi sul mercato della mano d'opera.

La popolazione dell'Istmo infatti è di colore, è incrociata. E sono *meticci*, prodotto dell'incrocio dei bianchi con gli indigeni, gli Indiani; e sono *zambos*, prodotto dell'incrocio degli indigeni con i negri dell'Africa; e sono *mulatti* prodotto dell'incrocio dei bianchi con i neri; e sono di altre e altre razze minori, non classificabili, differenziatesi nelle generazioni successive. Molti sono minati dalla tisi e dall'alcool; pochi sono adatti per lavori di sterro. Bisognava, dunque, rivolgersi altrove.

Nella prima campagna, quelli che avevano resistito di più erano stati i negri della Giamaica. La Commissione ne ingaggiò subito 3000. Poi ne domandò altri 10 mila e non poté ottenerli dal Governatore che pagando 5 sterline per ogni operaio. Altri ne furono arruolati a Portorico; altri alla Martinica; altri a Costarica; altri a Cuba, altri alla Florida; ma sempre negri. Intervенnero poi rappresentanti di tutti gli stati dell'Istmo e infine lavoratori bianchi; 6000 di nazionalità americana, altri di nazionalità spagnuola, pochi di nazionalità italiana.

Gli Italiani, che hanno fatto l'acquedotto di Vienna, la ferrovia sotterranea di New-York, le gallerie del Sempione e del Loetschen, la transiberiana a traverso i monti Baicalici, le dighe di Assuan, Porto Sudan, tanto per ricordare le più recenti grandiose opere pubbliche in terra straniera, gli Italiani non si sono distinti nei lavori del Canale. Quando cominciarono gli arruolamenti, si presentarono in folla. Ma erano in gran parte disadatti a quel lavoro. I più attratti dall'apparente facilità di guadagno; alcuni, dalla speranza di trovarvi un pretesto per passare altrove, in cerca di miglior fortuna. Com'era naturale, questi elementi non trovarono e non diedero soddisfazione e perciò gli Italiani non tardarono a disperdersi, specialmente verso il Cile e l'Equatore.

E hanno fatto bene. Le condizioni di lavoro e di vitto erano delle più sfavorevoli per i nostri, specialmente quelle del vitto con maggior domi americani o tedeschi e con cuochi greci o spagnuoli. Sfavorevoli

anche le condizioni di vita sociale. Degli Europei i nostri si trovarono a soffrire di più delle brutalità del famoso corpo di poliziotti neri, importati da Barbados e da altre isole. Quindi imposizioni arbitrarie, multe e ritenute di vario genere, e conseguenti tumulti e disordini con conseguenze spesso sproporzionate alle cause. Asserviti poi alla unica nazionalità ammessa nel Canale, quella americana, in contatto con gente inferiore, di colore, di tutte le gradazioni, i nostri si sarebbero demoralizzati; nè avrebbero riportato in patria quel patrimonio di buone ed utili esperienze, che sogliono riportare, quanto piuttosto quel certo abbassamento di criterio morale, che è proprio dei paesi dell'America centrale.

Tuttavia un nucleo di forze italiane, composto di operai tecnicamente competenti e pratici del genere di fatica loro richiesta, come quelli che avevano lavorato nelle miniere francesi e nei trafori alpini, nella Zona del Canale c'è stato sempre: da 2500 a 3000 nel primo periodo, e poi in questi ultimi anni, in media da cinque a sei cento. Il loro guadagno netto mensile è stato calcolato di circa 100-120 lire per ogni operaio, che abbia lavorato senza interruzione, senza spese straordinarie, e specialmente senza malattie. Ed erano nella massima parte sardi e piemontesi, forse perchè arruolati in porti francesi. I campi di lavoro di Pedro Miguel, Ancon, Gabun, Miraflores sono quelli che hanno visto maggiore affluenza di braccia italiane.

Nell'insieme, nella Zona del Canale, si sono trovati riuniti operai di 54 nazionalità: nel 1905, da 11 a 12 mila; poi sempre in maggior numero, finchè in questi ultimi anni il numero degli operai addetti ai lavori del Canale ha superato i 50.000, compresi 12.000 bianchi, di cui 6 mila, come ho detto, americani. E questi operai furono tutti irregimentati. Solo agli indigeni ed a quelli dell'Europa meridionale fu concessa una certa libertà d'azione, per ciò che concerne i costumi e l'alimentazione, salvo a mantenere severamente anche per essi le prescrizioni d'igiene.

* * *

Provveduto in tal modo al materiale occorrente, risanata la zona, trovati gli operai, previsti pericoli e sorprese d'ogni sorta, il nemico fu attaccato nelle sue stesse ridotte.

Il **Progetto americano** nelle linee generali si presta ad essere facilmente afferrato.

Nel punto della maggiore strozzatura, dalla catena del Culebra

scendono due fiumi, uno per versante: lo Chagres, già più volte nominato, verso l'Atlantico, e' il Rio Grande dalla parte del Pacifico.

Essi si sviluppano come due serpenti, che si tendano la coda senza riuscire a toccarsi.

Ebbene, il piano è stato questo: profittare delle due vallate per avvicinarsi al Culebra e riunirle con un taglio a traverso il Culebra.

Il canale risalirà lo Chagres, solcherà le alture del Culebra e ridiscenderà per il Rio Grande.

Quindi tre le sezioni principali, poi tenute distinte anche nella organizzazione del lavoro: la sezione atlantica, la sezione centrale e la sezione pacifica.

Lé due sezioni, l'atlantica e la pacifica, cominceranno in alto mare, per avere gli imbocchi sicuri, protetti, liberi da tempeste e da interimenti, e si spingeranno quanto più possibile nell'interno, alimentate dall'acqua del mare; la sezione centrale si leverà come un ponte, da alimentare con acqua dolce, fornita da due laghi artificiali: uno nel versante dell'Atlantico, da ottenere con lo sbarramento dello Chagres, a Gatun (lago artificiale di Gatun); l'altro nel versante del Pacifico, da ottenere con lo sbarramento dei fiumi Rio Grande e suoi affluenti, a Miraflores (lago artificiale di Miraflores).

I tre tronchi infine comunicherebbero tra di loro mediante conche, o bacinì, o chiuse. Sei se ne progettavano: tre consecutive a Gatun, per portare il Canale dal livello del mare alla quota di 26 metri; una a Pedro Miguel, per abbassare il Canale dalla quota di 26 metri alla quota di 16 metri circa; e due a Miraflores, per ricondurre il canale al livello del mare.

Escluso, dunque, il progetto di un canale a livello; prescelto il progetto di un canale a chiuse; e risolto il problema dello Chagres nel modo più geniale possibile. Sbarrandone in fatti la valle, le acque del fiume si sarebbero sollevate ed avrebbero formato un lago, quel lago che occorreva come regolatore del fiume stesso, come serbatoio inesauribile per la manovra delle chiuse e come smaltitoio delle piene immense, repentine, altrimenti indomabili, della stagione delle piogge.

Progetto semplice, come si vede, ma quanto grandioso e gigantesco. Possiamo farcene un'idea, esaminandolo più da vicino, nei particolari più notevoli, ora che è stato condotto quasi a termine.

* * *

La prima meraviglia è quella delle gettate a mare, per la protezione dell'imbocco del Canale.

A Colon, dalla parte dell'Atlantico, già ad 8 km. dalla costa una serie di boe segna il passaggio profondo e largo. Segue uno smisurato frangiflutti, che si stacca dal Capo Toro, quasi braccio sottile che la terra allunga per 3 km. e mezzo sul mare profondo a proteggere la baia dalle tempeste ed il canale submarino dall'interrimento. E altrettanto dalla parte del Pacifico. Ad Ancon, una gettata, anche più lunga di quella di Colon, si slancia dalla terra e fila via sottile verso SE. per circa 5 km., fino all'isolotto di Naos.

La seconda meraviglia è quella delle chiuse.

Le chiuse, come si sa, sono gli ascensori delle navi. Il principio della chiusa è antico ed immutabile. È l'applicazione della teoria dei vasi comunicanti. Fra due specchi d'acqua a diverso livello la chiusa è una vasca, il cui livello d'acqua sale o scende, a seconda che essa è messa in comunicazione con lo specchio d'acqua più alto o con lo specchio d'acqua più basso, e salendo o scendendo, solleva od abbassa il galleggiante, appunto come un ascensore.

Ma non è la chiusa in sè, che stupisce; quello che stupisce a Panama sono le proporzioni e l'arditezza di queste costruzioni. Si è voluto un canale che potesse permettere il passaggio non solo alle più grandi navi esistenti, ma anche a quelle più grandi, che si potessero costruire nell'avvenire. E come dimensioni insuperabili si sono stabilite quelle della nave massima, che possa entrare nel porto di New-York.

Quindi conche, o chiuse, lunghe 305 metri, larghe 34 e profonde in proporzione: m. 12 e mezzo circa. Le loro porte sono mostruosi baluardi di acciaio. Perchè poi la lunghezza di una nave normalmente non supera 200 metri, ogni conca è divisa da una porta stagna in due compartimenti di 200 e 100 metri, allo scopo di evitare inutile spreco di acqua. E perchè le conche abbiano a favorire il movimento e non ad arrestarlo, ogni conca, rispetto all'asse del canale, è doppia, in modo cioè da servire da una parte per il movimento in un senso, dall'altra per il movimento nel senso opposto.

La terza meraviglia è quella dei laghi artificiali, a Gatun ed a Miraflores.

A Gatun, la diga, che ha sbarrata la valle dello Chagres e fermato il fiume, ha proporzioni ciclopiche. È lunga m. 2290, è alta 35 metri, alla base ha uno spessore di 640 metri, alla cresta uno spessore di 30 metri.

Alla metà della diga s'incastra la bocca di emissione, lo *spillway*, che con un giuoco di saracinesche regola il livello delle acque.

Lo *spillway*, fatto a semicerchio, come un teatro greco, ha il dorso rivolto alla massa dell'acqua, è largo 240 metri, alto 32 metri, ed è coronato da una galleria, sostenuta da 15 piloni, fra i quali scorrono le saracinesche di acciaio, mosse dall'elettricità. Quando si abbassano, rientrando nella massa murale, 14 torrenti si precipitano fuori da un pilastro all'altro, si fondono nella conca smisurata e, in tonante convulsione, s'incanalano verso il mare.

Un grande edificio sorge ivi presso. È l'officina elettrica che darà la forza e la luce a tutte le chiuse e a tutti gli opifici del canale.

Sbarrata la valle, lo Chagres l'ha riempita.

Ed ecco che dove prima erano colline, vallate e foreste, non è più che tutta una distesa di acqua. Il lago si allunga, a monte della diga, per 37 km. e più, si allarga fino a coprire 260 kmq., ed è capace di 5 bilioni e 750 milioni di metri cubi di acqua.

Da questa distesa oggi spuntano fuori cime di boschi sommersi, folte moltitudini di piante morte, colonnati di tronchi giganteschi, i contorni frastagliati di bizzarri arcipelaghi.

E sotto questa distesa dorme ormai il sonno eterno la cittadina indigena di Gatun, e, a 20 metri e più di profondità, villaggi, già sul margine della foresta, con nomi che risalgono alla scoperta: Agua Clara, Monte Vistoso, Vamos Vamos, Buena Vista.

Procedendo verso Gamboa, il lago si restringe, si allunga come un braccio teso verso il Pacifico, si fa sempre più regolare, diventa un canale.

Qui la quarta meraviglia. Siamo a Culebra.

Il Culebra è stato scavato fino ad una quota di 12 metri sul livello. Una gola, dunque, molto profonda e lunga 14 km.

Ma dove sono andati a finire i milioni e milioni di metri cubi di materiale scavato? Sono lì fuori, sono diventati colline, che si levano ancora spoglie di piante, regolari, rossastre, invadendo vallate e pianure. Se delle alture sono scomparse, delle alture sono sorte a Panama, per volere dell'Uomo.

Lo stesso è avvenuto nella baia di Balboa, all'imboccatura del Canale, sul Pacifico. Ivi arriva oggi il mare, dove prima sorgeva una nota collina.

Ma a voler completare la visione della battaglia, che si è combattuta nell'Istmo, non basta fermarsi all'opera compiuta. Bisognerebbe anche considerare il lavoro accessorio, fatto per essere distrutto, il lavoro per il lavoro da farsi.

Ad esempio, per costruire la diga di Gatun, l'ingegneria ha fatto miracoli. Il fiume prima fu respinto nel tratto occidentale e si creò lo *spillway*. Poi, quando tutto fu pronto per costruire il resto della diga, si andò a sloggiare il fiume dal letto provvisorio per ricacciarlo nel tratto orientale. S'impiantò un sistema ferroviario, si radunarono tutti i vagoni e tutte le locomotive disponibili, si mobilitò un esercito, e la battaglia cominciò. Treni su treni, in successione continua, rovesciarono materiali nello Chagres da un ponte a palafitte. Creavano una diga per la diga. E le acque del fiume ribollivano torbide, si gonfiavano, sfondavano le barriere, passavano oltre trionfanti, per essere fermate da nuove masse. Tre giorni e due notti durò l'accanito assalto, finchè lo Chagres, avanti ad ostacoli sempre più alti, abbandonò il terreno e si gettò rassegnato su lo *spillway*.

Un altro lavoro immane, lavoro pel lavoro da compiersi, fu a Gamboa la diga, che doveva mantenere a secco il taglio del Culebra durante lo scavo, perchè verso Gatun il lago era già formato.

Qui, a Gamboa, e nella trincea del Culebra, si lavora ancora. Il Canale però sarà compiuto assai prima dell'epoca prevista. L'apertura ufficiale è fissata al 1º gennaio 1915, precedendo di un mese l'inaugurazione dell'esposizione di San Francisco; ma le navi passeranno il canale già nella seconda metà di quest'anno.

* * *

Quando i lavori saranno compiuti, saranno stati scavati ed asportati circa 300 milioni di metri cubi di materiale; si saranno adoperati circa 4 milioni di metri cubi di cemento; e la spesa non sarà stata inferiore a un miliardo e 800 milioni, che, uniti a quelli della prima campagna, fanno 3 miliardi e 300 milioni di lire circa.

In cambio, si ha un canale, profondo 12-14 metri, largo 100-300 metri e lungo 82 km. circa, di cui, a livello del mare km. 11 dalla parte dell'Atlantico e km. 15 dalla parte del Pacifico, km. 53 ad una quota di 26 metri sul livello e km. 3 circa ad una quota di 16 metri sul livello.

Venendo dall'Atlantico, già ad 8 km. dall'imboccatura del Canale, le navi troveranno segnato dalle boe il passaggio sicuro. Poi si copriranno gli 11 km. a livello fino a Gatun, dove si incontrano le prime tre chiuse. In ciascuna di esse le navi saranno sollevate di 9 metri, sicchè uscendo dalla terza chiusa verranno a trovarsi nel lago di Gatun, a 26 metri sul mare. A questa quota, si percorrono 39 km. in pieno lago, 14 nella gola di Culebra. Poi a Pedro Miguel la quarta chiusa, per cui le navi discenderanno di 9 metri nel lago di Miraflores, e dopo 3 km. altre due chiuse, per cui si troveranno di nuovo alla quota zero e distanti dalle acque profonde del golfo di Panama non più di 15 km. E tutto questo in 10-12 ore.

Il passaggio di ciascuna nave farà agire 84 motori per spalancare e serrare le porte, aprire e chiudere la via delle acque.

Nella sua alta casa a vetri, l'operatore muoverà tutto, toccando dei commutatori e vedrà tutto. Per maggior controllo ogni manovra che egli compirà sarà riprodotta automaticamente in un piccolo modello delle chiuse, che egli avrà sotto lo sguardo.

E le macchine non obbediranno se egli sbagliasse. Un errore potrebbe essere disastroso. Quindi l'immensità di questa opera finisce in un congegno di orologeria. Delle cose immani si muovono per un contatto di fili. L'elettricità farà tutto. Essa prenderà la nave all'ingresso delle chiuse e la lancerà dall'altra parte. Nelle chiuse la nave si abbandonerà interamente alle forze del Canale. Quattro locomotive elettriche la prenderanno in mezzo, l'afferreranno a prua e a poppa e la trascineranno e la scorteranno fino al canale libero, dove essa riprenderà la sua autonomia.

Per tutto questo, come diceva, 3 miliardi e 300 milioni.

In confronto, il Canale di Suez, lungo 160 km., è costato solo 500 milioni; quello di Manchester, lungo 57 km., 375 milioni; quello di Kiel, lungo 90 km., 200 milioni; quello di Corinto, lungo 6 km., 20 milioni.

Molto, dunque, molto di meno sono costati gli altri canali; ma nessuno di essi può essere comparato con questo di Panama, nè per le difficoltà incontrate, nè per la resistenza opposta dalla Natura.

* * *

Giustamente l'impresa di Panama è stata comparata ad una grande guerra, la maggiore, che l'umanità abbia combattuta contro la Natura.

Se la prima campagna è stata tutto un disastro, anche la seconda

ha avuto i suoi rovesci e le sue ore di incertezza. Tre volte la direzione si trovò di fronte all'insuperabile. Roosevelt un bel giorno tolse la direzione al Genio civile e l'affidò al Genio militare.

E avanti, senza tregua.

Una macchina, che si spezzava, era gettata come materiale di rafforzamento in un terrapieno. Quando un treno con la sua locomotiva si rovesciava per un cedimento della linea non si perdeva già tempo a salvarlo, ma veniva sepolto come un cadavere nello sterro. E quante le sciagure. I treni sanitari portavano tutti i giorni delle vittime: operai caduti nelle chiuse, operai morti in esplosioni premature di mine, operai travolti in cento modi tra le spire dell'infortunio.

Ma i disastri, gli errori, gli insuccessi non si consideravano con i concetti, che informano la vita normale. Nei grandi conflitti tutti i valori cambiano. E così è stato a Panama. Le notizie del *Canal Record*, il giornale dei lavori, ha avuto la laconica eloquenza dei bollettini militari, che arrivano dal campo. Poche parole per una vittoria; poche per un insuccesso. Tutto è stato secondario di fronte alla mèta da raggiungere.

E la mèta è stata raggiunta.

* * *

In un solo caso ormai l'uomo perderebbe la partita, quando contro il Canale venissero a congiurare il vulcanismo ed i terremoti, quando la Natura dovesse tornare all'assalto per una rivincita, con la riserva delle **Forze endogene**. E il dubbio non è del tutto infondato.

La regione dell'Istmo è tra le più instabili della Terra. Nella regione dell'Istmo, tra Tehuantepec e Panama, si contano non meno di 31 vulcani, tutti attivissimi e violentissimi, ed i terremoti vi sono all'ordine del giorno.

L'uno e l'altro fenomeno si spiegano facilmente.

L'Istmo, da una parte risponde ad una linea di frattura: tutta una serie, dunque, di punti deboli della crosta, a traverso i quali il fuoco interno suole aprirsi un passaggio; dall'altra l'Istmo consta di terreni di formazioni recenti, tali cioè da non aver trovato ancora il loro assetto definitivo.

Ma da osservazioni più accurate parrebbe che questo pericolo possa dirsi relativamente lontano dalla Zona del Canale. I vulcani attivi si arrestano tutti a N. e a S. del Canale, a non meno di 300 km.,

e le aree sismiche principali attuali pare che sieno due sole nell'Istmo: quella del Guatemala e quella di Costarica, anch'esse, dunque, lontane dalla Zona del Canale. In tutto il resto, onde sismiche e non epicentri.

D'altra parte l'abbassamento delle coste sul Pacifico e l'affondamento del Golfo di Panama sarebbero fenomeni non già in via di svolgimento ma fenomeni già compiuti. La geologia della regione dimostra che l'Istmo è tale almeno dall'era terziaria in qua e però più antico dell'umanità stessa.

* * *

Intanto, ripeto, l'Uomo ha vinto. Una regione è conformata di nuovo. Essa ha ora un'altra orografia, un'altra idrografia. Delle vette sono scomparse, delle alture sono sorte. Certe vallate sono sparite, altre sono nate. Grandi fiumi seguono docili la volontà dell'Uomo. È stata fugata la febbre gialla e la malaria. E su la terra vergine corre un solco, da oceano ad oceano.

A Panama, ha scritto qualcuno, è stata riveduta la creazione. Ed è un concetto felice, a voler osservare la **Situazione** del Canale. Osservato in un planisfero, il Mediterraneo americano ripete molte delle condizioni del Mediterraneo romanico. Il Mediterraneo americano, come il nostro, è chiuso ad W. da una catena di corrugamento recente, che descrive una curva molto accentuata a Panama, come nel nostro la descrive a Gibilterra. Nel nostro, infatti, la Sierra Nevada in Spagna è tutta una cosa col Sistema dell'Atlante in Africa e con la Catena tirrenica della Sicilia, come nell'America la Cordigliera dell'Istmo è tutta una cosa con le Rocciose da una parte, le Ande dall'altra. Nel Mediterraneo romanico la curva fu spezzata. Tra la Sierra Nevada ed il Sistema dell'Atlante oggi si apre lo stretto di Gibilterra, e tra il Sistema dell'Atlante e la Catena tirrenica della Sicilia, il Canale di Tunisi: l'uno e l'altro più vecchi dell'umanità stessa. E sta bene. La civiltà, che si sposta da E. verso W., ha trovata la via provvidenzialmente aperta ed è passata oltre dal Mediterraneo romanico nell'Atlantico. Nel Mediterraneo americano invece la curva corrugata restava fino a ieri chiusa ed impervia, quasi baluardo ed ostacolo al cammino della civiltà, che, come ho detto, procede da E. verso W. Ed è intervenuto l'Uomo e la curva corrugata l'ha spezzata lui. Da questo punto di vista veramente l'Uomo a Panama ha riveduto la Creazione.

Ora tutto ciò trascina all'entusiasmo e fa pensare con ammirazione alla potenza quasi senza confine dell'Uomo. Ma nei riguardi particolari del Canale e per i tempi che corrono nel mondo antico, la nostra meraviglia cresce ancora, se si pensa che la titanica impresa non ha importanza economica diretta, nè può produrre effetti economici immediati, se non minimi, in confronto dei mezzi ingenti adoperati. La titanica impresa è essenzialmente politica; è una tappa dell'imperialismo americano. Ed è stata possibile in un paese, che è il più democratico del mondo. Un paese però di sana democrazia. Ivi appunto democrazia e imperialismo non sono termini antitetici, ma conciliabili e conciliati.

II.

Considerazioni economiche e politiche (1).

Che la titanica impresa del Canale di Panama non abbia importanza economica diretta, nè possa produrre effetti economici immediati se non minimi, in confronto dei mezzi ingenti adoperati, può dirsi ormai accertato.

Nei riguardi dell'impresa in sè, fatto il calcolo del movimento possibile del Canale, si è trovato che nella migliore delle ipotesi il reddito dell'esercizio non varrà a coprire nemmeno la metà della somma annualmente necessaria per la manutenzione dell'opera e pel pagamento degli interessi del capitale, investito al di là di ogni previsione. E nei riguardi del commercio, ormai convengono tutti che il Canale non possa portare per ora altro benefico effetto che quello di risparmiare l'attuale doppio trasbordo dal piroscafo alla ferrovia a Colon e dalla ferrovia al piroscafo a Panama e viceversa, con lieve diminuzione delle spese, che attualmente gravano su le merci, che attraversano l'Istmo.

Chi prevedeva per Panama i ricchi dividendi dei pochi fortunati possessori delle azioni della Compagnia di Suez deve aver provata grande delusione. Si pensava al Canale come al futuro fulcro del com-

(1) Si citano in particolare le seguenti fonti: 1° A. DE TARLÉ, *Le Canal de Panama et l'imperialisme américain*, in *Questions diplomatiques et coloniales*, Parigi, n. 406, 1914; 2° H. LORIN, *Les Etats-Unis et l'Amérique latine*, in *Questions diplomatiques et coloniales*, Parigi, n. 407, 1914; 3° E. GIACCONE, *Il Canale di Panama*, Torino, Bocca, 1914.

mercio mondiale, come al centro della Superficie. E certo, veduto in un planisfero, l'Istmo è in posizione centrale. Ma la realtà è un'altra.

* * *

Anche all'epoca dell'apertura della **Transiberiana** grande l'entusiasmo, infinite le speranze. Si avrebbe avuta finalmente una linea tra l'Europa e l'Estremo Oriente, indipendente da Suez. Ma, come è noto, le elevatissime tariffe della Transiberiana sono riuscite proibitive pel commercio e Suez ha continuato nell'ascesa trionfale dei traffici e dei profitti.

Il richiamo alla Transiberiana non è fuori luogo. Le due imprese hanno punti di contatto. Anche la Transiberiana fu fatta principalmente per scopi politici e strategici. Per la Transiberiana la Russia mirava al dominio del Pacifico, come al dominio del Pacifico mirano oggi gli Stati Uniti per mezzo del Canale di Panama. E come la Transiberiana attraversa plaghe desolate e deserte, senza centri commerciali ne' industriali, senza popolazione che produca o consumi e però senz'altra clientela, che quella dei punti estremi: l'Europa e l'Estremo Oriente; così anche il Canale di Panama, tra l'Atlantico ed il Pacifico, nella regione dell'Istmo, non potrà fare assegnamento su altra clientela che quella dei punti terminali: l'Europa e l'America Orientale da una parte, l'Asia, l'America Occidentale e l'Oceania dall'altra.

Ma poi, mentre questo compito per la Transiberiana non si poteva mettere in dubbio in nessun modo, pel canale di Panama si mette in dubbio anche questo: che esso cioè possa servire al commercio tra i punti estremi. Io dimostro appunto che nel commercio mondiale il Canale di Panama non varrà a turbare per ora che certi piccoli traffici, non modificando che qualcuna delle minori rotte a traverso l'Oceano.

* * *

Vediamolo in confronto della **Via di Suez**, e però dal punto di vista dell'Europa.

Aperto il Canale, l'Europa avrà due vie per l'Estremo Oriente e per l'Australia: quella del Canale e quella di Suez. La più breve è quella di Suez.

Da Amburgo a Manilla, via Suez, miglia 9900 circa; via Panama, 14.600 circa. Da Amburgo a Yokohama, via Suez, miglia 11.700; via

Panama, 12.900. Da Southampton a Melbourne, via Suez, miglia 11.300; via Panama, 12.500. Da Southampton a Yokohama, via Suez, miglia 11.428; via Panama, 12.620.

Più corta, dunque, la via di Suez. E però Panama non distoglierà il più importante traffico mondiale, quello che comprende gli scambi del mondo antico e che da oltre mezzo secolo segue la via di Suez.

Ma immaginiamo che la differenza di distanza possa e voglia trascurarsi o in qualche modo equipararsi; immaginiamo anche che tra Panama e Suez si venga ad una lotta di tariffe e che la concorrenza di Panama riesca vittoriosa. Nè meno in questo caso il più importante traffico del mondo potrebbe seguire la via del Canale.

Le imprese di trasporti marittimi oggi non dipendono più esclusivamente dalle tariffe di transito, nè dalle distanze da percorrere o percorse. L'aumento del tonnellaggio fa sì che solo eccezionalmente le navi vadano in pieno carico dall'una all'altra estremità della rotta. Ne segue che per non navigare in zavorra o vuote a metà, le grandi navi oggi devono fare scali su scali, rinnovando continuamente una parte del carico. Ed è così che possono sostenere dei noli, che altrimenti non potrebbero in nessun modo accettare, qualora cioè il traffico dovesse esser limitato alle sole teste di linea. Ora, l'abbiamo già accennato, mentre le linee per Suez incontrano di continuo e senza notevoli interruzioni paesi ricchi, popolati, con traffici estesi, quali l'Italia, l'Egitto, l'Arabia, le Indie, e cioè di continuo grandi porti ed i più grandi empori del commercio mondiale, le linee per Panama attraverseranno se mi si passa l'immagine il deserto: il deserto dell'Atlantico prima, il deserto del Pacifico poi, con la sola oasi dell'America centrale, che però è relativamente spopolata e non ha grandi porti nè empori commerciali considerevoli. Sicchè, veramente, il commercio più importante del mondo che oggi passa per Suez, non potrebbe seguire domani la via di Panama, nemmeno nel caso di favorevoli condizioni di noli e di tariffe.

* * *

Nei riguardi dell'Europa, come pure degli Stati dell'America del Sud su l'Atlantico, queste osservazioni valgono anche per la **Via di Magellano**. Si può affermare cioè con tutta sicurezza che anche il traffico tra l'Europa e gli Stati orientali del Sud America da una parte, gli Stati occidentali del Sud America dall'altra, continuerà a seguire, come fa, la via dello stretto, anche dopo l'apertura del Canale.

Ma in questo campo non è permesso generalizzare. Il Cile, il Perù, l'Equatore, la Columbia possono comportarsi in modo diverso, in confronto del Canale. Esaminiamoli quindi partitamente.

Il Cile si estende lungo il Pacifico per oltre 4200 km. Portato nell'emisfero settentrionale, coprirebbe la distanza che corre tra Capo Nord in Norvegia e le coste della Tripolitania in Africa. Tanta la sua estensione in lunghezza. Ed è un paese operoso, prospero, in situazione economica invidiabile, anche perchè, quasi unico tra i piccoli Stati dell'America, conserva l'ordine. Ma i suoi traffici sono limitatissimi, per necessità di cose. Il Cile non ha che 3 milioni e mezzo di abitanti, quanti ne ha il Piemonte; con questa differenza, che mentre il Piemonte ha 117 ab. per kmq. il Cile non ne ha che 4 per kmq. Ciò non ostante il Cile ha notevole importanza nel commercio mondiale per i vasti depositi minerari di salnitro, ai quali accorrono navi in gran numero dall'Europa, massime dalla Germania, che assorbe da sola una quasi metà dell'intera esportazione cilena, e dalla Francia, che conta un centinaio di grosse navi adibite esclusivamente alla linea del Cile. Ebbene, questo commercio si fa a vela. E le navi a vela traggono tutto il profitto dal percorso, che compiono. Costeggiano gli Stati su l'Atlantico, rinnovando continuamente parte del carico, passano per lo stretto di Magellano, e poi una volta nel Cile servono agli scambi del Cile stesso, tra i porti meridionali e quelli settentrionali, in quel lungo sviluppo costiero di oltre 4100 km.

Questo commercio è già fatto, basato, solidissimo, molto redditivo, favorito dalla natura e, come ho detto, riservato alla vela. E Panama non varrà a deviarlo. La via di Panama sarebbe certo più breve, ma più costosa per la vela. Bisogna poi tener presente che in tanto sono possibili le linee attuali del Cile, in quanto si è sicuri di procedere sempre a pieno carico, toccando i vari porti del Brasile e dell'Argentina.

Pel Perù invece e più assai per l'Equatore, aperto il Canale, non ci sarà altra via che quella di Panama. I porti di Callao nel Perù e di Guayaquil nell'Equatore se ne avvantaggeranno di molto.

Ma non sono questi i paesi, che daranno prosperità al Canale. Il Perù, con 4 milioni e mezzo di abitanti è anche più spopolato del Cile (densità 4), e l'Equatore non ha che un milione e mezzo di abitanti (densità 5), senza poi dire che in fatto di risorse e di prosperità pubblica Perù ed Equatore valgono meno, ma molto meno del Cile.

Quanto alla Columbia, che affaccia su i due Oceani, il Canale non avrà significato. I porti di Santa Marta e Cartagena, sul Mare dei Ca-

raibi, ed il porto di Buenaventura, sul Pacifico, sono già per sè più che sufficienti per smaltire lo scarso commercio della Columbia, alimentato da 5 milioni appena di abitanti (densità 4 circa). E la Bolivia montana, anche dopo l'apertura del Canale, continuerà a ricevere, come riceve, senza variazione, merci e derrate, quando dal Pacifico, per mezzo delle lunghe e disagiati ferrovie del Perù e del Cile, facenti capo l'una a Mollendo l'altra ad Antofagasta, quando dall'Atlantico, a traverso le vie fluviali dell'Amazzoni e del Paraguay.

Quanto agli altri Stati del Sud America, quelli che attualmente svolgono ogni loro attività commerciale nell'Atlantico, nell'ipotesi che domani vogliano trafficare nel Pacifico meridionale, si servirà del Canale il Venezuela; non se ne servirà il Brasile, che preferirà la via di Magellano, per la già accennata necessità di rilegare porti importanti quali Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires; e molto meno se ne serviranno l'Uruguay e l'Argentina.

Sicchè il Canale di Panama, nei riguardi commerciali dell'Europa e degli Stati dell'America del Sud su l'Atlantico, in vista dell'America del Sud sul Pacifico ed in confronto dello stretto di Magellano, non avrà importanza che per l'Equatore, pel Perù e pel Venezuela; che è quanto dire che Panama appunto non richiamerà a sè che una minima parte della navigazione oceanica, che attualmente si svolge a traverso lo stretto di Magellano.

* * *

Ci domandiamo anche quale sia per essere l'importanza del Canale per i paesi dell'**America Centrale**, le Repubbliche dell'Istmo e le Grandi e Piccole Antille.

Quanto alle Repubbliche, è notorio che esse valgono poco, molto poco, anche per la scarsa popolazione (4-5 milioni di abitanti su una superficie vasta quanto la Francia). Non si comprende poi come, nè perchè, il Guatemala, il Nicaragua, l'Honduras, Costa Rica, il Salvador, che hanno sbocchi già organizzati e porti su i due Oceani, possano avvantaggiarsi del Canale, che congiunge i due Oceani. Risentiranno però dell'accresciuta navigazione di cabotaggio.

E quanto alla Repubblica di Panama, se benefici vi saranno, questi saranno per la Zona del Canale e non per la Repubblica. Attualmente il suo traffico è limitato alle due piazze di Colon e di Panama. Ma a

canto a Panama è sorta Ancon, e a canto a Colon, Cristobal, nella Zona del Canale.

L'unico beneficio reale della Repubblica si ridurrà a quei 10 milioni di dollari ricevuti nel 1904, alla cessione della zona, ed alla annualità dei 250 mila dollari, che percepirà a partire dal 1915. Ma i dieci milioni, frutto del tradimento fatto alla Columbia, l'ha già sperperati, costruendo tra l'altro palazzi pubblici sontuosi per impiegati, che non ha, teatri destinati a restare chiusi tutto l'anno, e perfino una università, in attesa di studenti e di professori. E così vorrà spendere male anche l'annualità dei 250 mila dollari, finchè alla prima occasione, la Zona verrà estesa a tutto il resto e la Repubblica di Panama non sarà più.

Le Antille, invece, grandi e piccole, si avvantaggeranno certamente dell'apertura del Canale. Ma non bisogna esagerare in proposito. Ho letto che il Canale ridonerà alle Antille la prosperità antica, perduta quando il vapore sostituì la vela. Questo è già troppo. Checchè ne sia del futuro movimento di quel mare, la nuova prosperità delle Antille sarebbe possibile solo nel caso che le Antille costituissero un solo paese. Invece le Antille sono molte e politicamente divise. La Francia, l'Inghilterra, la Danimarca, l'Olanda hanno già pensato a restaurare quei loro porti e a farsi con essi reciproca concorrenza. Sicchè, ripartita la nuova clientela, la parte di ciascun porto potrebbe risultare anche trascurabile.

* * *

Quanto in fine agli **Stati Uniti**, aperto il Canale, i porti dell'Unione tutta, da Boston a Seattle, se ne gioveranno moltissimo, e più di tutti New Orleans e San Francisco, per il conseguente inevitabile sviluppo della navigazione di cabotaggio, lungo tutto il litorale dell'Unione, non più diviso, non più estraneo nelle due sezioni dell'Atlantico e del Pacifico. Materie gregge per l'industria e prodotti alimentari risulteranno così in più facile ed utile circolazione tra l'E. e l'W., tra il N. e il S. e viceversa. Se ne gioverà in pari tempo la marina mercantile americana, oggi ancora ai suoi primi passi. In pari tempo, come già ho osservato pel commercio mondiale, si sarà evitato l'attuale doppio trasbordo dal piroscafo alla ferrovia a Colon e dalla ferrovia al piroscafo a Panama, e viceversa, con una diminuzione delle spese spe-

ciali, che attualmente gravano su le merci, che attraversano l'Istmo in via ferrata.

E pel momento non v'è altro. Benefici economici, dunque, abbastanza sensibili nell'economia pubblica degli Stati dell'Unione; ma evidentemente non adeguati ai mezzi ingenti adoperati per la titanica impresa.

Tanto vero che gli Americani avrebbero voluto qualche cosa di più, fin dal principio. La campagna giornalistica, diretta ad ottenere che la via del Canale dovesse restare proibitiva per qualsiasi altra bandiera che non fosse l'Americana, si spiega con questa tendenza, con questo bisogno di realizzare benefici maggiori. E si è andati tanto innanzi, che la legge sul Canale contemplava già questa, che sarebbe stata insieme ingiustizia e violazione del principio d'internazionalità, sancito su l'esempio di Suez, quando le compagnie di navigazione tedesche e francesi, in specie l'*Hamburg-America* e la *Transatlantique*, hanno fatto sapere che della restrizione non si preoccupavano di sorverchio. Da e per il Pacifico meridionale avevano ancora lo stretto di Magellano; da e per il Pacifico settentrionale avrebbero ricorso alla ferrovia messicana dell'istmo di Tehuantepec.

* * *

La **Ferrovia di Tehuantepec** ci permette di considerare anche più da vicino il valore e l'importanza economica del Canale di Panama.

Questa ferrovia la troviamo a un migliaio di chilometri più a nord di Panama.

Da New-York a San Francisco, passando per Panama, miglia 1250 di più che passando per Tehuantepec, e cioè, nell'ipotesi che un piroscafo faccia 250 miglia al giorno, da 4 a 5 giorni di viaggio di più, e nell'ipotesi che detto piroscafo spenda 1500 lire al giorno, da 6000 a 7000 lire di maggiore spesa, a voler passare per Panama, in confronto di Tehuantepec. Ma a Tehuantepec occorrono 2 giorni pel trasbordo da nave a nave, a traverso la ferrovia. E sia pure. Un'economia di 2-3 giorni di tempo, di 3-4 mila lire in denaro, in ogni caso, non potrebbe mancare. E immaginiamo che la compagnia privata, che esercita la ferrovia di Tehuantepec, sovvenzionata magari segretamente o indirettamente dagli Stati Europei, ribassi le tariffe. La concorrenza al Canale di Panama sarebbe tutt'altro che lieve, nel movimento da e per il Pacifico settentrionale.

Ed è stata certamente questa considerazione, che ha indotto il Congresso a cancellare la disposizione di far passare a Panama in franchigia le sole navi con bandiera americana. L'ha ottenuto il presidente Wilson nella seduta del 5 marzo u. s.

Quindi a Panama vi sarà uguaglianza di trattamento per tutte le marine mercantili del mondo. Ma ciò nonostante, un movimento presumibile, nella migliore delle ipotesi, così limitato, che non varrà a coprire nè meno una metà delle spese occorrenti per la manutenzione del Canale e per pagare gli interessi del capitale, investito al di là di ogni previsione.

* * *

Ma non per questo la titanica impresa doveva essere iniziata e compiuta: non, dunque, per deviare verso l'America il commercio del mondo antico; non per soppiantare la via di Magellano; non per favorire lo sviluppo dei paesi, che sono nel raggio d'azione economica del Canale; e molto meno per turbare interessi e traffici, che hanno solide basi e tradizioni antiche. Ma solo per aprire una via di uscita sul Pacifico alla **Flotta americana**, che staziona nell'Atlantico. Una tappa dunque, e niente altro che una tappa dell'imperialismo americano. Tutto il resto è secondario ed accessorio.

E non ne fanno un mistero. La nave, che prima avrà l'onore di passare pel Canale nel dì dell'inaugurazione, sarà la corazzata « Oregon », quella stessa che al tempo della guerra con la Spagna, compiendo un difficilissimo viaggio pel Capo Horn, dalla costa orientale alla costa occidentale degli Stati Uniti, richiamò l'attenzione del Governo su la necessità e l'opportunità di portare a compimento l'opera con tanta audacia ma anche con così poca fortuna iniziata dai Francesi.

E giustamente. Il litorale dell'Unione su l'Atlantico ha uno sviluppo di oltre sette mila km.; quello sul Pacifico di 3000 km. circa. La larghezza del territorio, misurata sul 40° parallelo, tra Capo Mendocino e Filadelfia, è di oltre 4200 km., non meno di sei giorni di ferrovia.

Due vie aveva l'Unione per congiungere le squadre delle Hawaii e delle Filippine con la squadra dell'Atlantico: o quella meno lunga ma pericolosa di Magellano, circumnavigando l'America del Sud, o quella interminabile di Suez, circumnavigando il mondo. E ambedue pericolose in tempo di guerra, a causa dei rifornimenti di carbone intermedi, che potrebbero venire negati.

In una guerra, le squadre del Pacifico si sarebbero trovate alla mercè della flotta giapponese, senza la speranza di un rapido ed efficace aiuto.

Due flotte allora? Due grandi flotte, che non si sarebbero mai incontrate? I competenti hanno dimostrato che con due flotte distinte non si sarebbe raggiunto lo scopo.

Nè sarebbero state possibili. Attualmente due sole le stazioni navali sul Pacifico: Puget Sound, tra Tacoma e Seattle, e Mare Island, presso San Francisco. Ma Mare Island, nonostante le decine di milioni che vi si sono profusi, non può accogliere che navi di medio e piccolo tonnello. Sicchè attualmente una la base navale vera e propria degli Stati Uniti sul Pacifico, in tutto quello sviluppo di oltre 3000 km. di coste: Puget Sound.

Infatti le coste sul Pacifico, fatta eccezione per l'estremo tratto settentrionale, sono rocciose e continentali, ma longitudinali, uniformi, non incise, non frastagliate e però accessibili sì, dato il mare profondo, ma importuose ed intransitabili per l'interno. Quindi popolamento scarso, mancante la mano d'opera, mancante il combustibile, grande la difficoltà di approvvigionamento, per le difficili comunicazioni con l'interno, e in ogni caso coste lontane dai centri della grande industria e della grande attività degli Stati orientali.

In confronto, le coste su l'Atlantico sono varie, rocciose anch'esse e in parte continentali, ma trasversali e però accessibilissime, portuosissime, transitabilissime e in facile comunicazione con l'interno, tanto per vie ferrate quanto per vie d'acqua.

E di fatto, nell'Atlantico, i porti sono innumerevoli, mentre nel Pacifico si possono percorrere centinaia e centinaia di km. senza incontrarne uno solo.

Vengo a dire con ciò, che, a parte considerazioni strategiche, ragioni geografiche vogliono che negli Stati Uniti la flotta sia nell'Atlantico e non nel Pacifico, e ragioni economiche e politiche vogliono che in tempi normali la flotta stazioni nell'Atlantico e non nel Pacifico.

La flotta deve essere una, ma potente. Due flotte separate si troverebbero ciascuna per proprio conto in condizioni d'inferiorità, in confronto di una flotta nemica.

Una sola flotta, dunque; una per i due Oceani, con la base principale nell'Atlantico; ma tale da poter passare da New-York a S. Francisco in 5 settimane, come avverrà quando il Canale sarà aperto, e non in 4 mesi, quanti ne occorrono attualmente, passando per Magellano;

tale soprattutto da poter sbucare fuori nel Pacifico in 10-12 ore, come avverrà quando il Canale sarà aperto. E il Canale sarà fortificato, non per renderlo imprendibile, ma per facilitare alla flotta la sua missione offensiva e difensiva, senza inquietudini per la difesa dei punti di appoggio.

Sotto questo punto di vista il Canale di Panama fa pensare al Canale di Kiel. Il Canale Guglielmo a Kiel ha unificato il litorale tedesco del Baltico e del Mar del Nord; il Canale di Panama unifica il litorale dell'Unione; ambedue, per gli scopi dell'offesa e della difesa. Sicchè veramente il Canale di Panama ha un'importanza grandissima ed è un fatto di grande momento; ma appunto come opera essenzialmente politica e come tappa dell'imperialismo americano.

* * *

Nell'**Imperialismo americano** entra un po' di tutto: l'educazione nazionale, l'istruzione professionale prevalente, i ricordi storici del mondo antico, molta candore, molta buona fede, molta finanza, molto dottrinarismo.

« *Morality is the thing that must guide us* », diceva recentemente in uno dei suoi messaggi il Presidente Wilson: è la moralità che deve guidarci. E sta bene. Ma la moralità del governo di Washington è una moralità tutta americana.

È moralità americana quella che eccitava i rivoluzionari di Cuba contro la Spagna; quella che interveniva armata per dettar leggi nei torbidi di San Domingo; quella che provoca sedizioni nel Nicaragua, nel Messico, nel Panama, quando il Panama era ancora una provincia della Columbia; quella che nega giustizia alle giuste richieste della Columbia, cui è stata tolta una provincia; quella infine che ha portato la guerra nel Messico, dopo averlo messo e tenuto fino all'esaurimento nelle pastoie della guerra civile. Ma il dottrinarismo è una lustra, si dice. Ed è proprio così. Anche in America, chi ha il mestolo in mano è l'alta finanza; sono i *businessmen*, i trustieri palesi ed occulti.

Vediamolo pel Messico.

Già da tempo il *trust* dei petroli, la *Standard Oil*, aveva messo gli occhi su le miniere petrolifere, abbondantissime, del Messico. E l'ex presidente Madeiro era ligio all'impresa. Madeiro infatti era creatura degli Stati Uniti. Poi prevalevano interessi opposti, col prevalere del

presidente Huerta, ligio ad una Compagnia concorrente inglese. Bastava già questo per gridare a New-York: Viva Madeiro, abbasso Huerta. Ma i nemici di Huerta in specie, del Messico in genere, non sono solo tra i signori della *Standard Oil*. Col Messico è tempo di finirla. Il Messico è l'unico paese latino, che separa l'Unione dalle Repubbliche dell'Istmo. Nel Messico è la ferrovia di Tehuantepec, che può nuocere al Canale. E nel Messico, in California, nel Mar Vermiglio, sono tali località per la flotta, va ripetendo l'Ammiragliato, che simili si cercherebbero invano in tutto il resto del litorale sul Pacifico. Contro il Messico, dunque, si appuntano interessi d'ogni sorta. Ma chi va innanzi e porta la guerra è il dottrinarismo. Il Presidente Wilson dice che non si può riconoscere Huerta, ora che Huerta trionfava, perchè Huerta è sanguinario ed il suo avvento è frutto di un colpo di stato; come se il predecessore di Huerta, il generale Madeiro, non avesse fatto altrettanto. Madeiro anche lui era venuto al potere col tradimento, con la guerra civile, con un colpo di stato. Ma con questa differenza, che i quattrini allora erano di provenienza americana, mentre ora vengono da altre parti.

Un altro esempio della moralità americana è quello della Repubblica di Panama.

Come provincia della Columbia, Panama era in continua guerra civile. Ma, scelto dagli Stati Uniti quell'istmo come via pel Canale, Panama proclama la repubblica automaticamente (4 novembre 1903) e questa volta senza spargimento di sangue. Subito dopo (6 novembre) gli Stati Uniti la riconoscono, facendo sapere alla Columbia che non avrebbero tollerato invio di truppe; e 12 giorni dopo (18 novembre), con un governo provvisorio qualunque, da tutti ignorato, da nessuno riconosciuto, scrivono e sottoscrivono un trattato con tutte le regole, pel quale la nuova repubblica garantisce la costruzione, l'apertura e l'esercizio di un canale, ecc. E la Columbia ancora protesta, e domanda un arbitrato, e reclama. E gli Stati Uniti sono disposti a concedere l'arbitrato, ma su punti secondari. Nello stesso tempo però fanno intendere a Bogota che, con le buone o con le cattive, si prenderanno anche le isole Colombiane, che sono allo sbocco del Canale sul Pacifico (si contenterebbero anche di un affitto per 65 anni); e domandano e vogliono il diritto di opzione per la via del fiume Atrato, non per farvi essi un nuovo canale interoceanico, ma per impedire che lo tenti altri, ai danni di Panama.

E a proposito del Canale vi è un altro fatto recente, che chiarisce

anche meglio il metodo imperialistico americano: il fatto del Nicaragua, la terza repubblica, in possesso del terzo istmo, che potrebbe venir utilizzato ai danni di Panama. Un bel giorno la *United Fruit Co.*, uno dei soliti trust, domanda di fare del Nicaragua tutto un giardino di piante tropicali, un immenso frutteto. E sta bene. Il Nicaragua se ne rallegra. Ma subito dopo sente di essere sotto tutela. Ed era naturale. Bisognava bene che gli Stati Uniti controllassero la finanza pubblica, i debiti, e soprattutto vigilassero da vicino sul capitale, che si investiva nella Repubblica. Ma dalla tutela al protettorato il passo è breve. E il Nicaragua, repubblica indipendente, vede applicato a sé il sistema politico-finanziario-amministrativo, che vige a Cuba. I lontani protestano. Ma perchè? si risponde a Washington; ma se sono stati gli stessi cittadini del Nicaragua a chiedere di vedere estese anche al loro paese le garanzie, di cui godono a Cuba!

E ancora un esempio, sempre a proposito del Canale. Nel 1911 cittadini di Quito nell'Equatore denunciano all'opinione pubblica il prestito di 300 milioni di lire, che gli Stati Uniti avrebbero accordato al loro governo. Trecento milioni? Ma per che farne? Non servono. Ma anche servissero, un prestito così ingente è sproporzionato alla potenzialità finanziaria della repubblica! Ed era vero. Solo che quello non era che un pretesto per permettere agli Stati Uniti di stabilirsi alle Galapagos. Gli Stati Uniti infatti non chiedevano altra garanzia che il pegno delle Galapagos, che offrono un'ottima base esterna per la difesa del Canale.

E così di seguito. Una morale, dunque, veramente tutta americana: forse l'applicazione del principio, che la bontà del fine giustifica il mezzo. Il fine, infatti, non potrebbe essere sconfessato, nè condannato. La fortuna, che col predominio politico ed economico degli Stati Uniti è toccata a Cuba, a Panama, all'Honduras, a San Domingo, alle Filippine, e così via, questa fortuna potrebbero augurarsela anche le altre disgraziatissime repubblicette vicine, che non conoscono altre distrazioni che quelle della guerra civile.

* * *

L'imperialismo americano è nato con la **Dottrina di Monroe**. Nel 1823, sotto i governi restaurati di Luigi XVIII in Francia e di Ferdinando VII in Spagna, la dottrina « l'America agli Americani » proclamata da Monroe, significava un'interdizione opportuna.

I sovrani della Santa Alleanza avevano infatti complottato di rimettere con la forza le giovani repubbliche dell'America del Sud sotto la legge delle antiche metropoli. E le giovani repubbliche non ne volevano sapere. L'atteggiamento ostile e deciso degli Stati Uniti le ha salvate. La dottrina di Monroe fu dunque benefica militarmente e politicamente.

Man mano però che gli Stati Uniti sviluppavano, si delineava l'imperialismo americano, e la dottrina di Monroe, oramai erroneamente interpretata, veniva a prendere non più un significato di difesa, ma un significato di offesa. Gli Stati Uniti infatti credono di dover vegliare non solo alla difesa, ma anche alla tutela delle nuove nazioni americane.

E questa tutela, come diceva, la giustificano con la moralità e col dottrinarismo, ma appunto con una moralità e con un dottrinarismo, che vogliono l'ingrandimento economico e l'egemonia politica.

All'ingrandimento economico attendono i trustieri; dell'egemonia politica si occupano e preoccupano Governo ed Ammiragliato; e nominano l'Ammiragliato in particolare, perchè tutti sanno che la dottrina di Monroe non può avere altro sostegno che la flotta.

L'Ammiragliato intanto può dire d'aver già conquistato il mare delle Antille, come ora non nasconde di prepararsi per la conquista del Pacifico. Tra le due imprese il Canale di Panama si presenta come tappa intermedia.

Panama — dice l'Ammiragliato — sarà per gli Stati Uniti quello che Gibilterra è per gli Inglesi. Come Gibilterra è stata il fattore principale della potenza inglese, così Panama sarà il fattore principale della potenza americana. Mentre però Gibilterra può dirsi anche non necessaria per la sicurezza dell'Inghilterra, la difesa degli Stati Uniti può dipendere principalmente da Panama. E in questa opinione dell'Ammiragliato concordano tutti.

* * *

I particolari della **Conquista del Mare delle Antille** sono noti. Prima della guerra con la Spagna, gli Stati Uniti non erano padroni che del Golfo del Messico, con le basi navali di New-Orleans e di Pensacola e quella avanzata di Key West, allo sbocco del Canale della Florida. Ma del Golfo del Messico erano padroni per modo di dire. Contro il loro sistema navale si levava Cuba. E Cuba dominando il Canale della Florida, il Canale Sopravvento ed il Canale dello Yucatan, veniva a comandare insieme tutte le vie di accesso al Golfo del Messico.

La guerra vittoriosa con la Spagna portò all'annullamento della possibile offesa di Cuba ed all'impianto di un nuovo sistema strategico. Oggi chi è, che vigila e comanda le vie principali, che dall'Atlantico immettono nel Mediterraneo americano, è Cuba. Cuba è divenuta una base formidabile di operazioni. I porti di New-Orleans, di Pensacola, di Key West si trovano oggi respinti in seconda linea e ridotti a porti di difesa, mentre prima dovevano servire anche per l'offesa. E ciò è stato tanto più opportuno, in quanto l'accresciuto tonnellaggio delle navi oggi avrebbe resa difficile l'entrata e l'uscita dai porti nominati.

Fortificata Cuba, fortificato Portorico, come via accessibile alla grande navigazione non vi sarebbe più che il Canale di Anegada. E questa via è ancora libera. Ma non per nulla gli Stati Uniti domandano alla Danimarca l'isola di San Tomaso, che domina il Canale di Anegada. Le trattative per l'acquisto di questa isola datano dal 1902. Una volta anzi si è giunti fino a sottoscrivere un protocollo preliminare di cessione per 25 milioni di lire, quando l'opinione pubblica danese si levò contro, si dice per istigazione della Germania, e il progetto andò a monte. Ma di tanto in tanto si torna a parlare di San Tomaso, e un giorno o l'altro le vie, che dall'Atlantico menano al Mediterraneo americano, potrebbero risultare effettivamente tutte in potere degli Stati Uniti.

A mettere in dubbio il dominio americano del Mare delle Antille starebbero Giamaica inglese e Martinica francese. Ma ai due possedi europei gli Stati Uniti non annettono grande importanza. Anche in loro confronto continuano ad affermare che il Mare delle Antille non può essere che un lago americano. La questione certo non è ancora allo stato acuto. Ma si matura.

Si citano in proposito due fatti sintomatici. Il primo sta nel progetto dell'Ammiragliato inglese di fare di nuovo delle Bermude quell'importante base navale che fu già a tempo di Nelson, concentrandovi una squadra con un contrammiraglio. Il secondo sta in un articolo della *National Review* di Londra (gennaio 1913), diretto a sostenere la necessità di rendere neutrale il Mare delle Antille, con garanzia delle potenze. E gli Americani nel proposito dell'Ammiragliato inglese dicono di vedere nè più nè meno che una minaccia al Canale — si noti bene, al Canale — e quanto alla *National Review* si sono domandati non già se la tesi ivi sostenuta sia giusta o meno, ma solo se le loro forze navali erano sufficienti per sostenere la tesi opposta.

* * *

E veniamo alla **Conquista del Pacifico**. Che il Pacifico sia riservato agli Stati Uniti l'ha fatto sapere nel 1903 il Presidente Roosevelt nel famoso messaggio di Watsonville.

Ma anche prima del 1903 nessun dubbio intorno alle aspirazioni degli Stati Uniti pel dominio del Pacifico.

Si erano già impossessati delle Hawaii, di Guam, di Tutuila e dipendenze nelle Samoa, che sono altrettante eccellenti posizioni strategiche su la via dell'Asia; e la conquista delle Filippine li aveva fatti vicini e confinanti di Borneo, delle altre molte isole malaiche e della Cina, che sono altrettanti immensi campi di sfruttamento, con impiego di capitali, per imprese industriali d'ogni sorta. Ed ecco ora che si apre il Canale di Panama, pel quale si dovrebbe arrivare alla realizzazione del sogno grandioso. Il sogno certo resta ancora un sogno; ma non si può negare che la via per arrivare non sia stata bene scelta.

Intanto, aperto il Canale, cessano le preoccupazioni dell'Ammiraglio. Da New-York a San Francisco 5 settimane per la flotta, in luogo di 4 mesi, e 10-12 ore, per sbucar fuori dal mare dei Caraibi nel Golfo di Panama.

Seguiranno poi il popolamento e la colonizzazione delle coste occidentali dell'America. Si è osservato che se vi fosse stato il Canale, quando le Hawaii sentirono il bisogno di mano d'opera, le Hawaii non avrebbero accolta, come hanno fatto, popolazione gialla, ma popolazione bianca, e se non anglo-sassone, certo almeno latina dell'Europa meridionale. Ma una volta aperto il Canale, le coste americane sul Pacifico non solo si popoleranno rapidamente per le maggiori facilitazioni di percorso e per le minori spese di trasporto, ma, quel che più importa, a difender l'America dal pericolo giallo, si dovranno popolare di bianchi, in prevalenza anglo-sassoni.

Il **Pericolo giallo**, com'è noto, sta nell'espansione numerica dei Cinesi e dei Giapponesi, che in America non vogliono.

Dicono gli Americani: I Gialli sono imbevuti di tradizioni completamente differenti da quelle dei paesi, in cui vorrebbero stabilirsi e, in confronto di questi paesi, sono refrattari a qualsiasi assimilazione. Questa assimilazione poi sarebbe assurda. La differenza d'origine e la

separazione, che sempre è esistita tra la razza bianca e la razza gialla, hanno scavato tra di esse un abisso, da non poter essere colmato. Per questo non ce li vogliamo. Perchè poi non andiamo noi a stabilirci nell'Estremo Oriente? Perchè quei posti sono già presi. Altrimenti andremmo, e Cina e Giappone protesterebbero, come oggi protestiamo noi.

D'altra parte i Gialli ragionano così: L'America ha voluto che noi aprissimo i nostri porti. E noi li abbiamo aperti. Ora noi le domandiamo di abbandonare i pregiudizi di razza e di fare altrettanto, aprendo i suoi porti a noi. E questo l'otterremo. E allora finiremo noi col vegliare su le sorti dell'umanità: noi Giapponesi, noi Cinesi, razza di vegetariani, più semplici degli Americani e degli Europei, che vivono di carne. Le nostre qualità ci daranno la vittoria nella lotta per la supremazia; l'espansione della razza gialla è inevitabile.

Ma, aperto il Canale di Panama, la supremazia marittima dei bianchi porterà al popolamento dei bianchi lungo tutte le coste americane del Pacifico. E allora dal Canada all'Australia, bianchi, in massima parte anglo-sassoni. Le Hawai e le Samoa, punti intermedi. Le Marshall, le Caroline, Guam, Hong-cong. Kiao-Ciao, Uei-Hai-Uei, le Filippine, posti avanzati dell'occupazione bianca nel mondo giallo. Con ciò stesso, il pericolo giallo, che minaccia le sponde occidentali dell'America oggi ancora spopolate, viene allontanato definitivamente. Ed eccoci all'egemonia politica degli Americani sul Pacifico.

Il nesso tra i due fatti è logico e necessario. Non vi è egemonia senza predominio marittimo; e tra i fattori più efficaci della potenza marittima v'è la popolazione, nelle cifre assolute e nelle relative. Popolate le sponde opposte di un mare di gente della vostra gente e quel mare sarà vostro.

Non però ogni popolazione è efficace. Si richiede una popolazione che abbia l'attitudine politica ad un'azione generale, omogenea, organica, sostenuta, concorde. E queste caratteristiche che, ad esempio, mancano ancora tra di noi, sono tutte proprie della razza anglo-sassone, che però è quella che dominerà il Pacifico. E dico dominerà, perchè molto probabilmente gli Stati Uniti riusciranno, se è vero quello che afferma Augusto Comte, che solo quell'azione politica ha successo e porta con sé effetti duraturi, la quale si svolga nel senso della civiltà o nella direzione delle forze, che vengono dalla civiltà.

* * *

Ma a questo punto si riaffaccia la questione dell'importanza economica del Canale di Panama. Dicendo in principio che la titanica impresa, essenzialmente politica e tappa dell'imperialismo americano, non aveva importanza economica diretta, nè avrebbe prodotto effetti economici immediati se non minimi, in confronto dei mezzi ingenti adoperati, non si veniva a dire che la titanica impresa sia priva di un contenuto economico adeguato. Tra fenomeni politici e fenomeni economici stretta e costante è la dipendenza: la concezione opposta menerebbe all'assurdo sociale. Effetti economici adeguati, dunque, ne porterà anche il Canale di Panama, ma quando l'imperialismo di oggi sia divenuto quello che deve essere: espansione e predominio economico. Infatti, attivato il popolamento dell'America sul Pacifico, affermata l'egemonia politica degli Americani sul Pacifico, la conseguenza inevitabile sarà quella del predominio economico degli Americani sul Pacifico.

E allora apparirà nella sua pienezza la vera importanza del Canale di Panama. Il Canale di Panama avrà allora spostato, a danno della vecchia Europa ed a beneficio degli Stati Uniti, i ricchi ed importanti mercati dell'Estremo Oriente e dell'Oceania.

Liverpool fino ad oggi ha goduto su New-York un vantaggio di 1080 miglia, in confronto dei porti dell'Estremo Oriente, ed un vantaggio di 1270 miglia in confronto dei porti dell'Australia. Domani, aperto il Canale, questo vantaggio non l'avrà più; non solo, ma verrà a trovarsi in condizione di notevole inferiorità di fronte a New-York. E dicendo Liverpool, voglio dire Europa; dicendo New-York, voglio dire America.

Aperto il canale, New-York si troverà ravvicinata di 1500 miglia da e per Yokohama, di 2000 miglia da e per Sydney, di 2260 miglia da e per Wellington, in confronto di Liverpool. Miglia 1500, 2000, 2260 di vantaggio sono un gran bel vantaggio.

Nelle condizioni politiche odierne questo vantaggio gli Europei lo neutralizzano in cento modi. Ma nel caso dell'egemonia politica degli Americani sul Pacifico non lo eluderebbero in nessun modo. Va da sé che i mercati dell'Estremo Oriente e dell'Oceania dovrebbero utilizzare la maggiore vicinanza del Nord America, come paese fornitore di materie lavorate e come paese consumatore di prodotti grezzi.

Quali le conseguenze?

L'Inghilterra resisterebbe in Australia con l'aiuto delle facilitazioni doganali e col protezionismo. Ma in Cina e nel Giappone le bandiere europee perderebbero terreno, come l'hanno perduto nelle Filippine.

E allora da una parte vi sarebbe negli Stati Uniti un'invasione, ad esempio, di seta giapponese, con il conseguente incremento del setificio americano, a tutto danno della seta italiana e dei setifici europei; dall'altra in Asia, un'invasione di acciaio, di ferro e di ogni sorta di manufatti di marca americana, a tutto detrimento delle principali industrie dell'Europa. Per l'Europa sarebbe il principio della fine.

Certo è fatale che la civiltà debba camminare da E. verso W., e con la civiltà il centro del commercio mondiale: da E., dunque, verso W. Fu già nell'Egeo e nel Mare di Levante, poi nel Mediterraneo occidentale, poi nell'Atlantico. Sarà domani nel Pacifico.

*
* *

L'Europa intanto si prepara a parare il colpo primo, quello che le verrà, dalla concorrenza e dallo sviluppo della marina mercantile americana. Tra le **Preoccupazioni europee** ieri la principale era quella delle tariffe di passaggio, dal momento che si volevano tener distinte le bandiere, con vantaggio di quella americana. Ma, come ho già ricordato, il Presidente Wilson ha ottenuto dal Congresso che questa disposizione venisse cancellata. E da questo lato l'Europa non ha più nulla a temere. Oggi la preoccupazione principale è un'altra: quella di avere porti propri, il più vicino possibile al Canale, a cui far capo per riparazioni, per rifornimento, per deposito.

L'Inghilterra ha l'Honduras, Giamaica, Barbados, Tobago ed altre isole. L'Inghilterra, dunque, non avrà che da scegliere. L'Olanda ha Curaçao. La Danimarca, San Tomaso. La Francia ha deliberato già una spesa di 8 milioni e mezzo per opere di adattamento nei porti Fort-de-France nella Martinica e Point-a-Pitre nella Guadalupa. La Germania, infine, con l'abilità che la distingue, sta tentando un qualche affitto in qualcuna delle isole olandesi o danesi, o in qualche punto della costa del Venezuela o della Columbia.

* * *

Quanto all'Italia, nel Mediterraneo americano la diremo un'assente. A volerlo dedurre dal nostro giornalismo, nell'America centrale non vi sono oggi **Interessi italiani** da discutere o tutelare; non altri fatti interessanti da far conoscere ai lettori che quelli spregevoli dei rivoluzionari del Messico. Del resto è nelle nostre poco felici tradizioni di non occuparci dei problemi internazionali, che non ci toccano troppo da vicino. Questa volta però il nostro disinteresse è cieco. L'avvenimento del Canale di Panama ci tocca da vicino più assai di quanto possa immaginarsi.

Ci tocca anzitutto nella concorrenza, che domani la California vorrà fare ai nostri prodotti agricoli su i mercati degli Stati orientali, oggi ancora di nostro assoluto dominio. Questo fatto non posso che accennarlo. Ma è innegabile che i prodotti della California, che oggi non trovano convenienza su i mercati degli Stati orientali in sette od otto giorni di ferrovia, vi troveranno convenienza domani, in navigazione di cabotaggio, in vittoriosa concorrenza con i nostri.

In secondo luogo, disinteressarci del Mediterraneo americano, dopo l'apertura del Canale, vuol dire disinteressarci dei nostri più promettenti traffici da e per quel mare, e delle molte speranze, che i nostri esportatori hanno concepito per i mercati occidentali del Sud America. Nell'Equatore, nel Perù, nel Cile, si consumano già in abbondanza prodotti italiani, ma con etichette tedesche. E anche a questo fatto non posso accennare che lontanamente.

Eppure anche questa volta la fortuna sarebbe dalla nostra. Nel Venezuela, nello stato di Barcellona, distretto di Bolivar, una delle nostre ditte, la Martini e Co., ha una concessione carbonifera. Sono circa 850 kmq. di superficie, col porto di Guanta, di rimpetto all'isola Margherita. Il porto è sicuro e tranquillo. Il carbone di ottima qualità. Una ferrovia a scartamento ridotto porta alle miniere, servendo anche alle comunicazioni tra Guanta e Barcellona. La ferrovia è lunga 36 km. I termini ufficiali di questa concessione sono per scadere. Ma già da qualche anno la Ditta è stata spodestata dal Governo del Venezuela, con un pretesto qualunque: un'ingiustizia. La Ditta domanda indennizzi. E di indennizzi ne avrà, dal momento che il suo buon diritto è stato già riconosciuto dal nostro Consiglio del contenzioso diplomatico.

Ma l'Italia non dovrebbe accontentarsi d'indennizzi. Noi dovremmo reclamare la concessione, sia pure nell'interesse della Ditta, perchè è certo che, scaduti i termini, la concessione passerà in altre mani.

Ad ogni modo mi sia permesso esprimere l'augurio che in Italia abbia a sentirsi la necessità di esaminare e di ponderare accuratamente le conseguenze, che ci toccano più da vicino, prossime e future, politiche ed economiche dell'apertura del Canale di Panama, e l'augurio, che tanti mirabili esempi di avvedutezza e di politica marinara, che ci vengono dagli Stati Uniti, non abbiano ad essere per noi senza ammaestramento.

Vivere non est necesse. Navigare necesse est.
