

Il fattore geografico nel problema meridionale

Memoria del socio, prof. P. DEL ZANNA (*)

IV. — *Il valore dei commerci per l'equilibrio economico tra Nord e Sud — Necessità di questo equilibrio — Le parole di Machiavelli — Quando l'Italia fu grande — I rapporti dell'Italia coi paesi transmarini.*

Pure ammesso che si giunga a portare ad un alto grado di sviluppo l'agricoltura e l'industria nel Mezzogiorno, permane sempre la tendenza allo spostarsi della ricchezza dal Sud al Nord per le ragioni già ripetutamente esposte: così anche migliorando in straordinaria misura le condizioni di viabilità nelle province meridionali e moltiplicando le comunicazioni terrestri, l'Italia rimarrebbe un'appendice d'Europa e al di là delle Alpi continuerebbe a trovarsi il centro, diciamo così, di gravitazione per la nostra attività economica nel mondo. Per risolvere radicalmente il problema meridionale e far sì che le regioni del Sud abbiano elementi propri di vita e di prosperità, bisogna mirare ad un fine più generale, creare in certo modo al Sud altri centri di gravitazione economica a controbilanciare quelli esistenti nell'Europa centrale: solo in tal modo potrà determinarsi un equilibrio effettivo e permanente nella statica dell'economia nazionale fra Mezzogiorno e Settentrione.

E questo fine non si può raggiungere che intensificando la produzione agricola e industriale delle regioni meridionali; ma più ancora aprendo sbocchi ai loro commerci col migliorarne le reti stradali e ferroviarie che portino al mare le derrate dell'interno e che al mare trovino comunicazioni buone e frequenti coi paesi transmarini, in modo da facilitare gli scambi e render possibile lo smercio e la valorizzazione di prodotti che oggi sono inutilizzati o non curati per la scarsità e la difficoltà dei trasporti.

(*) Continuazione e fine; vedi fasc. I e 2-3, 1917.

Perchè la questione meridionale è sì una questione di acque, di boschi, di malaria, di tariffe doganali e ferroviarie, come è pure una questione etnica, sociale, morale; ma essa è anche e soprattutto una questione di geografia economica nel senso che, riconosciuto l'inferiorità del Mezzogiorno esser dovuta al suo isolamento geografico come abbiamo cercato dimostrare, si deve correggere questo isolamento col migliorare le comunicazioni d'ogni sorta, coll'aprire le vie del mare a quelle terre per cui il mare fu muraglia di segregazione e deve tornare ad essere tramite di scambi fecondi.

Cavour intuì l'importanza che il problema meridionale avrebbe avuto per le sorti future d'Italia. Egli aveva previsto grandi vantaggi pel nostro Paese dalle comunicazioni dirette tra le ferrovie transalpine e i porti italiani, specie quelli del Mezzogiorno, inquantoché le celeri comunicazioni ferroviarie avrebbero di molto abbreviato il cammino tra l'Europa da una parte, l'Africa, le Indie e la Cina dall'altra. Così pure pensava che delle eccellenti comunicazioni tra i porti occidentali e quelli orientali della Penisola avrebbero determinato un considerevole commercio di transito fra l'Adriatico e il Tirreno. L'incremento commerciale dei porti meridionali avrebbe poi dovuto esser favorito riducendo le tasse portuali e istituendo opportune zone franche: provvidenze queste che sarebbero state accompagnate da un conveniente progresso agricolo e industriale (1).

La morte precoce gl'impedì di fare al Mezzogiorno tutto il bene che si era promesso, ma fino ai suoi ultimi momenti dimostrò quanto gli stessè a cuore la questione meridionale.

Dopo son venuti numerosissimi gli uomini politici e gli scrittori che di tal questione si sono occupati, e alcuni hanno dedicato ad essa mente geniale e opera infaticata d'apostoli come Fortunato, Villari, Colajanni, Nitti, Ferraris, Franchetti ed altri.

Convien notare peraltro che i moltissimi studiosi i quali hanno trattato della questione del Mezzogiorno si son limitati a considerarla sotto speciali punti di vista: chi attribuisce l'inferiorità del Sud a ragioni etniche, chi al clima, chi a deficienze legislative, chi alle conseguenze di trattati commerciali, chi infine ai caratteri topografici e geologici dei terreni; senza considerare quelli che specializzano anche più, riducendola a una questione di corsi d'acqua, o di malaria, o di

(1) ERNESTO ARTOM, *Il Conte di Cavour e la questione napoletana*, in « Nuova Antologia », 1º novembre 1901.

tariffe ferroviarie, o di abitudini e tendenze sociali. Ben pochi sono quelli che hanno saputo raccogliere in una sintesi i complessi elementi del problema; pochissimi coloro che hanno portato in campo l'elemento geografico, considerando la posizione del Mezzogiorno in rapporto agli scambi cogli altri paesi.

Fra questi Dante Vaglieri, in una critica sull'opera di G. Ferrero « Grandezza e decadenza dell'Impero Romano » (1) scrive: « L'arricchimento dell'Italia e la formazione del ceto dei mercanti sono più detti che dimostrati dal Ferrero. P. es.: noi vediamo gl'Italiani diffusi in tutto il Mediterraneo e diventare i banchieri di tutti quei popoli quasi ad un tratto. Com'era avvenuto questo, e perché? Pure sembra che la ragione sia evidente se consideriamo la posizione dell'Italia. La civiltà antica, infatti, e i vivi rapporti commerciali eran rimasti circoscritti in un certo periodo al Mediterraneo orientale; lentamente arrivarono al Mediterraneo centrale; solo più tardi occuparono tutto il bacino di questo mare. L'Asia minore colla Siria e l'Egitto, la Grecia coll'Italia meridionale, Cartagine, rappresentano le tre tappe. Ma ad un certo punto il commercio fa entrare nella sua orbita l'Europa centrale che a poco a poco s'incivilisce. Da qui l'importanza commerciale dell'Italia, il molo d'Europa; importanza sempre grande quando grandi sono i rapporti tra l'Oriente e l'Europa nord-occidentale, nel tempo antico, nel Medioevo e in un prossimo avvenire se, come sembra, il commercio europeo riprenderà l'antica via dell'oriente attraverso il Mediterraneo. L'Italia è stata sempre grande per il commercio: così Roma, si noti, crebbe fin dal principio col commercio e per esso fu ricca. Non a caso il Foro, il mercato, ne era il centro.

Nell'istesso modo si spiega l'impoverimento dell'Italia meridionale, proprio nel tempo di maggior floridezza pel resto della Penisola. Il Mezzogiorno era stato ricco finché si era trovato lungo le vie del commercio; era poi vissuto finché i bisogni corrisposero alle poche rendite; era finito quando crebbero i bisogni mentre diminuivano le entrate. Andava invece aumentando la prosperità dell'Italia centrale e specialmente della settentrionale».

E M. Mandalari: « La decadenza progressiva e graduale della Calabria negli ultimi secoli, si ricollega alla scoperta dell'America e conseguente stasi nelle correnti commerciali col Levante, specie dopo

(1) V. « Nuova Antologia », 1º marzo 1903.

che l'invasione dei Turchi in Europa e nel bacino mediterraneo ebbe fatto arrestare ogni progresso. Anche Genova e Venezia decadde per questi due fatti, ma le ricchezze accumulate nei secoli permisero loro di continuare a vivere colle proprie risorse, finché tornarono a fiorire pei traffici marini-continentali. Il Mezzogiorno, più povero, non ebbe più vita intensa dal momento che si trovò tagliato fuori dal mondo in cui hanno importanza le industrie e i commerci » (1).

Più diffusamente R. Cappelli, esponendo l'importanza che ha la facilità dei trasporti per lo sviluppo della ricchezza, rilevava l'inferiorità del Mezzogiorno rispetto al Settentrione e proponeva di rimediarvi modificando le tariffe ferroviarie e accelerando le comunicazioni, nonché sviluppando il cabotaggio combinato coi trasporti per strada ferrata. « La forma allungata del nostro Paese obbliga la merce, per trovare un mercato, a percorrere distanze grandissime: cosa non necessaria in paesi diversamente configurati. Fra questi e l'Italia intercede la medesima differenza che passa tra un punto situato al centro di un cerchio ed un altro posto sopra una linea unica. Mentre questo ad una data distanza non può incontrare che due altri punti (e uno solo se trovasi all'estremità di detta linea), il primo a distanza uguale ne incontra tanti quanti sono i raggi del circolo. Linee e raggi sarebbero le ferrovie.

« Così la Francia, con una superficie quasi doppia dell'Italia (528 mila kmq. esclusa la Corsica, contro 286 mila comprese le nostre isole maggiori) non ha distanze che arrivino a due terzi delle massime distanze che si riscontrano sulle ferrovie italiane, e là quindi una merce gode un vantaggio grandissimo di fronte a una merce che viaggia in Italia, in relazione ai più numerosi mercati di cui dispone percorrendo strade più brevi.

« Rispetto a ciò, peraltro, il Settentrione d'Italia si trova in condizioni molto migliori del Sud per le stesse ragioni: e invero colà una merce trova molti mercati sui raggi di una grande stella ferroviaria, mentre qui con linee isolate i mercati sono pochi oltreché meno importanti. Sarebbe quindi giustizia con modificazioni di tariffe e agevolazioni speciali attenuare, se non togliere, queste disparità.

« Ma la riforma che nel Paese nostro sarebbe certo destinata a portare la più grande e benefica rivoluzione economica sarebbe certo lo stabilire che il trasporto della merce possa farsi in parte per mare e

(1) *Pro Calabria*, in « Nuova Antologia », 16 settembre 1905.

in parte per terra, secondo l'opportunità. A ciò invita quasi la costituzione ritorta dell'Italia, costituita di una lunga penisola arcuata e di tre grandi isole quasi accennanti al cerchio: configurazione che fa del mare la via di trasporto più importante che la natura stessa sembra indicarci.

« Dacché esistono le ferrovie, tutte le nostre aspirazioni si son rivolte a queste, e non abbiamo compreso che se si eccettui l'Alta Italia, e neppur tutta, le ferrovie dovevan rimanere un ausiliario, certo potentissimo, per i nostri commerci, ma che era grave errore trascurare per esse le vie del mare. Ne consegue che i nostri commerci, specie quelli del Mezzogiorno, son rimasti rachitici, e lo sviluppo della ricchezza in tanta parte del nostro paese è stato violentemente arrestato. Il trasporto di merci per Torino o Bologna costa meno da Amburgo o da un porto dell'Argentina, che non dal centro della Sicilia o dal Tavoliere di Puglia. Le vie interne in queste regioni sono pessime, i trasporti per esse e poi per centinaia di km. in ferrovia sono impossibili, e quelli parte per mare e parte per terra, non sono predisposti e ordinati » (1).

E basta di tali cenni.

Ma, come già ho esposto, coll'unificazione d'Italia, i mali economici del Mezzogiorno si aggravarono, sia perché il Governo riversò a beneficio del Nord le forze vive del bilancio, sia perché abolite le barriere doganali le industrie assai progredite del Settentrione vinsero e uccisero facilmente quelle più piccole del Sud, mentre più tardi, in seguito al rinnovarsi dei trattati di commercio intorno al 1890, tutto il Mezzogiorno diventava un mercato di consumo a beneficio del Nord industriale.

Così pure i commerci si spostavano a beneficio di Genova e di Milano, là trapiantavano le loro tende società di navigazione, società industriali, agenzie di affari, grossi negozianti ecc., insomma la ricchezza prima trattenuta nel Mezzogiorno da ostacoli naturali e artificiali deflù in gran parte nelle regioni settentrionali.

La viabilità stessa, migliorata colla costruzione delle strade ferrate, contribuì a facilitare l'esodo di persone e la trasmigrazione di denaro e beni mobili. Nitti dice che si compì un vero drenaggio della ricchezza del Sud verso il Nord.

(1) *Trasporti e ricchezza*, in « Nuova Antologia », 16 novembre 1902.

« Il facilitare le comunicazioni può riuscire dannoso alle regioni povere se contemporaneamente non se ne intensifichi la produzione, migliorando le condizioni di capitale, di credito, d'istruzione tecnica, se non vi sia una buona legislazione, una corretta consuetudine amministrativa, la tendenza al risparmio. I paesi delle valli dell'Ofanto e del Basento che si erano illusi sulla prosperità che doveva lor derivare dalle ferrovie, caddero in una crisi spaventosa: e questo è un po' quanto si verificò in molte provincie meridionali ».

(G. FORTUNATO).

La necessità di ristabilire un certo equilibrio economico tra Nord e Sud, equilibrio rotto da moltissimo tempo e che la nostra unità ha puranco reso più difficile, è stata riconosciuta da uomini politici e scrittori: e non soltanto come un problema di giustizia distributiva, ma anche quale il modo migliore perché l'Italia tutta possa avvantaggiarsene e procedere più spedita sulle vie del progresso.

Giuseppe Zanardelli, allora capo del Governo, accingendosi al suo disagiavo viaggio in Lucania e Calabria, diceva a Napoli il 14 settembre 1902: « Gli stimoli, gli aiuti, i benefizi che noi arrecheremo all'Italia meridionale, gioveranno immancabilmente a tutta la nazione ».

E poco appresso Guglielmo Ferrero scriveva: « Molto si parla e si scrive sul problema meridionale, ma in realtà poco ci si pensa. Eppure se c'è una questione vitale per l'Italia è appunto questa. Un organo malato è sempre, non solo cagione di debolezza, ma un pericolo per tutto il corpo. Sinché un terzo d'Italia resterà in tanta miseria economica e intellettuale, sinché politicamente e materialmente rimarrà in tale grado d'inferiorità, l'Italia intera risentirà in tutto il suo organismo, anche in quelle provincie del Nord che ne sono la parte più florida, una debolezza misteriosa la cui origine sarà nel Sud ».

E F. S. Nitti: « Qualunque progresso nazionale non sarà durevole se gli sforzi collettivi non saranno diretti in favore delle regioni più povere e più sfortunate ».

E Luigi Luzzatti: « La questione meridionale è gravissima: quale sarà l'avvenire e il destino del Mezzogiorno d'Italia, tale sarà il destino e l'avvenire d'Italia tutta ».

Giustino Fortunato nella sua opera « Il Mezzogiorno e lo Stato Italiano » (1) sostiene che il Mezzogiorno ha tratto dall'Unità *un'ele-*

(1) Bari, Laterza, 1911.

vazione civile che nessuna somma varrebbe a compensare e dei beni immateriali che è impossibile valutare in moneta contante. Ma per quanto si riferisce alla parte economica, pur ammettendo che il Sud era in tristissime condizioni prima del '60, deve riconoscere che lo Stato italiano poco ha fatto per migliorarle, e che l'inferiorità naturale non è stata mai saputa correggere dagli uomini.

A spiegare poi certe parziali divergenze, tra quanto egli dice e ciò che noi andiamo esponendo, basterà tener presente che le sue considerazioni si riferiscono quasi esclusivamente al Mezzogiorno continentale e in ispecial modo alla Lucania.

Qual'era prima del '60 il Mezzogiorno? Esso era due volte povero: per ragioni naturali e per ragioni storiche. Il De Lorenzo già avea mostrato come nel Mezzogiorno prevalgono i terreni argillosi e cristallini acconci alle selve d'alto fusto, ai pascoli bradi e, qua e là, alle colture speciali; non mai o assai poco alle colture promiscue, intensive; e come il clima sia poco propizio all'agricoltura. Ingrato il suolo, scosso sovente da terremoti, arduo al lavoro, acquitrinoso in molti luoghi. Le popolazioni meridionali, mentre dovettero durare una più aspra fatica, dovettero difendersi anche dal terribile flagello della malaria e si ritrassero a vivere nei luoghi montani, reclusi fuori del corso della civiltà, prima ancora che da malgoverno dalla natura dei luoghi. E il malgoverno fiorì spontaneo: preda più facile alle invasioni barbariche, campo più agevole al dominio feudale, raccolto intorno a un solo centro in unità formale piuttostoché sostanziale, il Mezzogiorno non poté svolgere la propria originalità, affermarsi nella borghesia coi Comuni, non attinse nelle Signorie e nei Principati l'idea dello Stato, non conobbe quella ricchezza di vita sociale che fiorisce dalla disciplina di tutti e di ciascuno ad uno stesso fine di bene. Bizantini, musulmani, longobardi, franchi, normanni, svevi, angioini, aragonesi, spagnoli, Borboni, avessero capitale Benevento o Napoli, non mutarono la terra e gli uomini, e non riuscirono a mutarla neppure quando vollero e stettero contenti ad una specie d'imperio ch'era una semplice forma. Unità apparente e reale disorganismo era questo: ciascuno cercava solo il proprio interesse, massime i baroni intenti ad usurpare i beni demaniali e a rivendicare il feudalismo, che insorsero contro la Monarchia precipitando il Regno delle Due Sicilie sotto il governo straniero.

Perciò al momento dell'unità l'Italia trovò il Mezzogiorno disorganizzato, diviso da odi di clientele, straziato dalle liti per la divisione dei beni demaniali, ~~causa~~ perpetua di contese tra comune e comune, tra provincia e provincia, col popolo miserrimo, la borghesia avara e avida, e un'economia molto stremata. Esso era stato non solo recluso fuori dal corso della storia, ma anche da quello dell'economia: il regime doganale e la distribuzione dei tributi erano stati fatti piuttosto per mortificare che per promuovere la produzione; e il Mezzogiorno avea prodotto quasi solo pel proprio sostentamento, riducendo al minimo gli scambi. Gravi

le imposte sui terreni, gravissime le tariffe doganali che mal proteggevano poche industrie anemiche (lana, seta, ecc.); sola produzione abbondante quella dell'olio, angariata da un forte dazio d'esportazione. E tutte queste cose, insieme con i vincoli di ogni genere alla libera coltivazione della terra, con i diritti di manomorta, coll'eccesso di moneta circolante, avevano rincarato enormemente il costo dei consumi e mortificata la produzione.

I contadini si erano raccolti a vivere nei loro borghi, in un'estrema miseria, covando odio contro la borghesia la quale, sorta su orgogliosa dalla chiesa, dal fòro, dal fitto, aveva conquistata la capitale e ordinata una burocrazia parassita. Il Mezzogiorno insomma era entrato nel regno d'Italia senza una propria originalità regionale, che è a dire senza una sua propria disciplina: la qual cosa spiega anche quella mancanza d'arte e di poesia che il Fortunato rileva. La sua unità era estrinseca e materiale, non intima, spirituale. Sopra, un governo che non era Stato; sotto, una massa di uomini o troppo egoisti o troppo abbrutiti dalla miseria aspettanti ogni spiracolo di bene dall'abiezione o dalla rivolta.

Compiuta l'unità d'Italia, occorreva una politica che permettesse al Mezzogiorno di sviluppare la sua scarsa capacità economica, che avesse tolto il *perenne squilibrio fra popolazione e ricchezza, fra ricchezza e tributi*, e che avesse reso possibile anche a questa regione lo svolgimento sociale. *Tale politica per mala sorte mancò*; e pur tuttavia non mancarono al Mezzogiorno benefici dall'unità della Patria nei primi anni dopo l'annessione. Il Fortunato mostra quanto vantaggio esso ebbe dall'apertura, di un mercato interno più vasto, dalla riduzione delle tariffe doganali e dall'affrancamento del Tavoliere di Puglia: quasi raddoppiò la produzione del frumento, divenne più che doppia quella dell'olio, quadruplicò quella del vino e i prezzi delle derrate salirono notevolmente nel mercato internazionale. Salì il movimento commerciale, salirono a centinaia di milioni i risparmi fruttiferi prima inesistenti,

Ma la prosperità fu breve: la concorrenza estera, i raccolti scarsi per inclemenze del clima e per malattie di piante e di animali, l'abuso del credito, l'aggravarsi delle imposte e le tariffe protezioniste del 1887 arrestarono il movimento ascendente; anzi determinarono una grave crisi nell'economia del Sud. Da allora incominciò la questione meridionale, che dunque non riguarda il Mezzogiorno in sé nel confronto del suo passato e del suo presente, ma sibbene il Mezzogiorno nelle sue relazioni col Settrione: *problema italiano e non regionale*.

Problema italiano è questo perché insomma nella regione di là dal Tronto appare più evidente il danno di un sistema doganale e tributario che sottrae ricchezza all'Italia. Noi abbiamo colla protezione doganale aumentato il costo della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate, il costo degli impianti, degli utensili, dei consumi, della mano d'opera; e abbiamo col sistema tributario accentrata nello Stato una grande ricchezza, troppo grande al paragone di quella nazionale. È un vero miracolo che in tali condizioni l'Italia abbia potuto raggiungere un

notevole grado di prosperità. Certo, di questa politica protettrice per le industrie ha fatto le spese in massima parte il Mezzogiorno agricolo; esso infatti divenne il mercato di consumo del Settentrione, mentre il dazio sul grano assottiglia i risparmi degli emigranti, consente appena il rimborso delle spese di produzione e strema i lavoratori meridionali coll'altissimo costo della vita.

Né fu ad esso giusto il sistema tributario di cui più sofferse, essendo più povero e meno progredito. *L'imposta proporzionale a un tanto per cento, come in Italia, pesa in modo assai diverso sui più e i meno agiati; né la cosa muta aspetto nelle imposte indirette, perché mentre i più ricchi non consumano proporzionalmente al reddito, i più miseri non possono consumar meno del necessario.* Del resto la stessa costituzione economica delle province meridionali e la natura immobiliare della loro ricchezza consente la diversa proporzione degli oneri che *il capitale e i profitti delle industrie hanno agio di sfuggire in tutto o in parte alla imposta; i terreni e i fabbricati no.* Insomma la minor ricchezza rese più aspro al Mezzogiorno il carico dei tributi di circa 100 milioni di lire, che il Sud paga in cambio del Nord; e il carico si aggravò per vere e proprie sperequazioni, legislative alcune e amministrative altre, le quali peggiorarono un sistema per sé difettoso.

Per i terreni questa popolazione che ha il più alto saggio medio dell'interesse ipotecario, ed elevato più che altrove l'importo medio degli interessi dei mutui fatti con gl'istituti di credito fondiario, che dunque sente durissimo il peso ipotecario, dovette sopportare anche l'imposta di ricchezza mobile sul mutuo ipotecario, la deduzione della quale è solo consentita a favore delle industrie. E questa imposta di ricchezza mobile s'abbatté anch'essa sulla terra per ciò che, mentre non vige sulla mezzadria e la cultura diretta che sono le forme agrarie dell'Alta Italia, vige sul fitto che è la forma della società agricola meridionale. Né ai tanti mali dell'imposta sui terreni poté sottrarsi il Mezzogiorno che ha il catasto incerto e non ha province abbastanza ricche da compiere le operazioni estimali del nuovo catasto, onde verrebbe ad esse il beneficio della riduzione, dell'imposta medesima. Per i fabbricati il Mezzogiorno dovette pagare più numerose imposte del Settentrione perché, essendosi i contadini rifugiati contro la malaria nei borghi montani, le case rurali, che sono esenti, furono scambiate per case urbane e colpite dal fisco. Peggio accadde per le tasse di ricchezza mobile, su gli affari e sui consumi: che il Nord per avere maggiori fortune e più libere forme di commercio e più, grande ricchezza mobiliare, sfuggì più facilmente al rigore del sistema tributario.

Data la complessità del problema meridionale e delle cause che l'hanno prodotto, anche i rimedi debbono esser molteplici: gioverà una vasta riforma doganale che riduca i dazi industriali all'interno e gli agricoli all'estero; gioverà un migliore indirizzo di politica generale che tolga alle clientele il campo di sfruttamento e che non faccia dello Stato un farraginoso organismo burocratico e un istituto di beneficenza. Le leggi parti-

colari anche ottime, come quella del Sonnino su la imposta fondiaria e su la imposta fabbricati e su la scuola, e magnanimi disegni di opere pubbliche, danno poco frutto di bene in un paese dove la proprietà immobiliare prevale su la mobiliare, ed è stretta e soffocata da legami fiscali ed economici d'ogni genere, dove è molta esuberanza di popolazione e scarsità di capitali, dove non riesce a svilupparsi la piccola proprietà, dove scarseggiano strade, sicurezza, scuole, dove abbonda la malaria.

Il Fortunato è nemico di ogni particolarismo e delle leggi eccezionali che svegliano appetiti e si risolvono spesso in 'distruzione di ricchezza. Egli vuole di più: che sia equilibrato economicamente il Sud col Nord: ma non si vede donde dovrebbe iniziarsi un'opera così vasta.

Per fortuna il Mezzogiorno ha provveduto in parte da sé al proprio miglioramento emigrando. Gli emigranti della Basilicata, di Calabria, di Sicilia, ecc., non solo mandano o portano dall'estero centinaia di milioni all'anno, ma al contatto di genti nuove e diverse, hanno affinato le proprie attitudini, la propria intelligenza, hanno irrobustito il loro spirito individuale e nazionale, percorrendo in pochi anni il cammino che altrove ha richiesto dei secoli.

Ma occorre una politica nazionale dello Stato più libera e più sana: essa affretterà la soluzione della questione meridionale.

(GOFFREDO BELLONCI).

In una nazione socialmente sana occorre un certo equilibrio fra le varie forze produttive, specialmente fra agricoltura e industria. Ma l'equilibrio deve esistere anche fra le varie parti del territorio. In ciò l'economia italiana è ancora grandemente difettosa. L'Italia è divisa economicamente in due paesi distinti: un Belgio ricco, esportatore di merci e di capitali, rappresentato dalle provincie settentrionali, specialmente Lombardia, Emilia, Piemonte e Liguria; e un altro territorio, l'Italia meridionale parte della centrale e le isole, assai più povero naturalmente e in condizioni di sviluppo economico ancora arretrate. *Questo squilibrio fra le varie parti del territorio* è un grave danno, che tende a rendere dissociata e contraddittoria la politica economica nazionale, e che pertanto occorre eliminare. Non si chiede, si badi bene, *l'uniformità qualitativa* delle produzioni nelle varie parti del territorio nazionale; si chiede unicamente un certo *equilibrio quantitativo* che la nazione deve conseguire concentrando i suoi sforzi sulle parti meno dotate del suo territorio.

(ALFREDO ROCCO, *Il Nazionalismo economico*, Bologna, P. Neri, 1914).

Noi però possiamo trovare chiaramente espresso il concetto della necessità di un certo equilibrio demografico ed economico tra le varie parti del territorio di uno Stato, presso uno scrittore antico, ma indubbiamente autorevole.

Niccolò Machiavelli, nel libro II delle *Istorie fiorentine*, parla

della necessità di bonificare e rendere abitabili le zone malariche e deserte, perché forti e prosperi son solo quegli Stati che hanno molta popolazione *ugualmente distribuita* per modo che fra le varie provincie regni stabile equilibrio. « Non si può oltre di questo una provincia mantenere abitata tutta né perseverare in quella gli abitatori ben distribuiti senza questo ordine: perché tutti i luoghi in essa non sono o generativi o sani; onde nasce che in questo abbondano gli uomini e negli altri mancano; e se non vi è modo a trargli dove egli abbondano e porgli dove e' mancano, quella provincia in poco tempo si guasta; perché una parte di quella diventa per i pochi abitatori diserta, un'altra per i troppi povera. E perché la natura non può a questo disordine supplire, è necessario supplisca la industria ».

Noi abbiamo enormi sperequazioni nella densità della popolazione fra le stesse regioni del Mezzogiorno tutte prevalentemente agricole: Puglie 111 ab. per kmq., Lucania 47, Sicilia 143, Sardegna 36. Ma tali differenze di carattere, possiamo dire, locale, dipendono in massima parte dalla natura del territorio, dalla sua fertilità o abitabilità, da cause cioè permanenti che solo in minima misura possono venir corrette. Più grave, invece, è il disquilibrio tra la popolazione del Settentrione e quella del Mezzogiorno, che abbiamo veduto presentare una differenza di oltre 5 milioni di abitanti fra le due metà nord e sud dell'Italia, e gravissimo poi è il dislivello economico (1) dovuto a cause molteplici e svariate, ma di cui le principali sono: sviluppo industriale notevole nelle provincie settentrionali, mentre le meridionali sono quasi affatto prive d'industrie; situazione favorevole agli scambi interni e internazionali nelle prime, posizione eccentrica ed isolata delle seconde.

Dunque necessità di favorire lo sviluppo industriale del Mezzogiorno, e più ancora di aprirgli le vie di comunicazione fra le quali non possono avere valore e importanza prevalente che quelle del mare.

(1) Le Casse di risparmio postali e ordinarie accusano (1913) depositi in ragione di L. 54,25 a testa in Basilicata, di 44,69 in Calabria; di 173,80 in Lombardia, 132,96 in Liguria.

E notisi che nei paesi a sviluppo industriale, solo una minima parte anche dei piccoli risparmi viene portata alle Casse e alle Banche, mentre questo è l'unico modo di esplicarsi del risparmio nelle zone agricole e povere.

La grandezza d'Italia fu sempre fondata sulla potenza marinara, sui commerci transmarini. Le nostre civiltà, non marine come l'etrusca ebbero vita breve o malsicura; invece i Romani, grandi politici e uomini d'affari, compresero in tempo doversi affermare rispetto ai paesi circunmediterranei e improvvisarono flotte e ciurme per combattere la temuta Cartagine ed estendere il proprio dominio su tutto questo grande bacino interno; e la loro sapienza parve ereditarsi dalle nostre città marinare medievali, che con territorio adiacente scarso o nullo, seppero diventare straordinariamente ricche e potenti, specialmente Genova e Venezia che si misurarono più volte coi maggiori Stati d'Europa: ciò conseguirono coi commerci marini, facendosi vettrici delle proprie e delle altrui mercanzie, impiantando banchi e fondachi, fondando colonie in tutti i punti notevoli dell'Oriente.

Non così avvenne pel regno di Napoli che, data la sua posizione geografica, avrebbe potuto dominare su gran parte del bacino mediterraneo. «Dopo i Normanni nessun re o uomo di Stato arrivò più a vedere che il regno di Napoli, lontano dall'Europa, non poteva sperare per le ricchezze in altre vie che nelle marine; in altre regioni, per raccoglierte, che in quelle dell'Africa. Mirare all'Africa, creare là alle spalle dello Stato un regno coloniale, vasto mercato all'attività napoletana e fonte di benessere: questo avrebbe dovuto essere il programma d'ogni re» (C. Filangieri) (1).

Riccollegando queste parole a quelle già citate di Dante Vaglieri e d'altri, vediamo dunque che molti investigatori della nostra storia hanno compreso essere la questione meridionale una questione principalmente geografica, mentre gli studiosi che hanno esaminato alcuni lati di tale problema, hanno bensì accennato all'elemento geografico, ma senza annettervi l'importanza capitale ch'esso ha.

Oggi da noi l'amore e la passione per il mare sono debolissimi, e in molti c'è una vera avversione pel liquido elemento, di cui si esagerano i pericoli senza apprezzarne la bellezza e comprenderne l'importanza di via immensa aperta a tutti per la conquista della prosperità e della ricchezza. Hanno sempre pieno valore le constatazioni curiose che P. Sensini (2) faceva molti anni sono relativamente a questa

(1) *I fasti marittimi del regno di Napoli*, in «Lega Navale», 15 dicembre 1900.

(2) *Il mare e gl'Italiani*, in «Rassegna nazionale», 1º settembre 1901.

incuria o antipatia del nostro popolo per il mare: egli notava come molti abitati prossimi al mare voltano a questo le spalle o ne hanno impedita la vista da ripari naturali e artificiali, mentre intere città marittime non presentano nessun carattere che le distingua come tali. Citava come esempio tipico Siracusa la quale, pur essendo costruita su un'isoletta, non sembra una città di mare a chi la visita nell'interno. Peraltro, in molti casi, trattasi piuttosto di un'avversione forzata che spontanea, come abbiamo accennato a proposito d'incursioni barbaresche e di malaria; ed è avvenuto riguardo al mare e all'interno ciò che si verificò per molti paesi e villaggi costretti a cercare salvezza su erte cime e in chiuse valli montane, contro le invasioni e i saccheggi delle orde calate in Italia durante tutto il Medio Evo ed oltre, in località cioè dove son rimasti come paralizzati, incapaci di sviluppo e di progresso al sopraggiungere dei tempi nuovi, mentre erano lasciate abbandonate le pianure e le vallate, fertili ma non sicure, favorevoli ai commerci e alle industrie, ma non sempre abitabili.

Ma oggi che non esistono più le cause comprimanti lo spirito avventuroso e mercantile del popolo italiano, è necessario ricondurlo al mare, instillargli l'amore per questo che fu sempre il suo massimo fattore di potere e di prosperità.

I nostri lidi sono tutt'altro che eccellenti agli scopi della navigazione: tutta la spiaggia adriatica e quella tirrenica da Spezia a Gaeta, sono complessivamente basse e sabbiose, quindi prive di insenature profonde, e inadatte agli ancoraggi, se si eccettui Brindisi, Ancona, S. Stefano; altrove, come in certi tratti della Calabria, si ha un carattere esagerato in senso opposto con rupi a picco.

Però le coste italiane hanno il grandissimo vantaggio di essere in massima parte accessibili, con pochi e limitati tratti dirupati e non valicabili; mentre, p. es., in molti tratti del litorale balcanico o iberico bisogna, a breve distanza dalla costa, raggiungere valichi elevati per penetrare nell'interno. Gli stessi valichi della Liguria, i più elevati presso al mare, non raggiungono i 500 metri.

D'altra parte, le spiagge basse non sono tagliuzzate né precedute da bassifondi che rendano innavigabile il mare come si verifica su molti tratti delle coste greche, albanesi, provenzali.

Queste felici disposizioni permisero il sorgere e il prosperare di numerosi e cospicui centri marittimi, che sarebbero stati molto mag-

giori di numero senza le cause di spopolamento (incursioni piratesche, alluvioni in seguito a diboscamenti, malaria, ecc.) già accennate.

In Liguria, nel Napoletano e nelle Isole, si hanno in gran numero golfi sicuri e magnifiche rade. Ma poi, come notava giustamente lo stesso Sensini, i porti si possono creare: ne sono prova Livorno, Civitavecchia, Catania. Anche Venezia, che fu regina dei mari, ebbe sempre condizioni naturali sfavorevolissime per l'approdo e l'ancoraggio delle navi. In varie località si potrebbero creare porti-canali, simili a quelli di Ravenna e di Viareggio, o utilizzare lagune, come fu progettato per il Varano (penisola Garganica), portando un cospicuo miglioramento alle comunicazioni marittime e alla navigazione di cabotaggio.

Per ottenere un'intensificazione della nostra vita marinara e utilizzare i punti d'approdo che le coste presentano, non si può fare astrazione da un miglioramento delle comunicazioni terrestri, che anzi l'apertura di buone strade e ferrovie dal mare verso l'interno, è il mezzo più semplice e fondamentale per conseguire tale intento.

Oggi la sicurezza e la celerità delle comunicazioni e dei trasporti esigono continuità e corrispondenza tra ferrovie e linee di navigazione. Così noi vediamo gli Stati Uniti e il Canada attraversati da grandi strade ferrate, il cui scopo principale è di collegare l'Atlantico al Pacifico; e così pure vedemmo negli anni scorsi che il potente Lloyd germanico aveva creato appositi treni espressi tra Genova ed Amburgo, per ricongiungere questi due grandi porti e per dare maggiore unità organica al servizio de' suoi piroscafi, che dopo aver circolato in tutto il globo, toccavano da nord e da sud l'Europa centrale.

Con ragione dunque si chiede che venga data la maggiore potenzialità possibile alle nostre ferrovie, colleganti i porti di mare coi valichi alpini, comprendendosi da tutti che solo in tal modo è possibile richiamare sul nostro territorio forti correnti di traffici. Parimente di grande utilità sarebbe collegare con buone ferrovie gli scali del Tirreno con quelli adriatici. L'Inghilterra, a forma stretta e allungata come la nostra Penisola, ha numerose ferrovie dirette tra le coste orientali e occidentali, completate da una rete di canali e fiumi navigabili che agevolano gli scambi fra i due mari e uniscono commercialmente le città delle due sponde. Oggi anzi si pensa di completare e rendere accessibile alla grande navigazione il canale di Caledonia stabilendo così una comunicazione diretta tra il mare del Nord da

una parte, l'Atlantico e il mare d'Irlanda dall'altra. Noi non possiamo seriamente pensare a tagliare l'Italia peninsulare con uno o più canali; non mancano per ciò i progetti (1), ma anche se tecnicamente possibili richiederebbero una spesa sproporzionata all'utile: e neppure abbiamo dovizia di fiumi navigabili; ma possiamo ben supplire con delle buone ferrovie, sebbene la conformazione geo-tettonica della Penisola a serie molteplici di alte colline e poderose montagne disposte parallelamente da nord-ovest a sud-est ne renda l'impianto assai difficile e costoso. Esse darebbero sviluppo a traffici ora inesistenti o rachitici e ci permetterebbero di meglio utilizzare la nostra posizione fra Adriatico e Mediterraneo occidentale, facendo anche in senso nord-est sud-ovest del nostro Paese un ponte di collegamento e non un ostacolo da evitare. In tal modo dal versante occidentale più ampio, più popolato, e in complesso più ricco, si riverserebbe l'attività nostra sull'Adriatico dove l'influenza nostra, affidata a pochi e non poderosi centri d'espansione, mal sostiene l'urto delle masse croate e slave addensantisi sull'opposta sponda.

Ora un breve esame della carta d'Italia e degli orari ferroviari ci mostra subito all'evidenza che se le comunicazioni in senso longitudinale sono difettose, quelle trasversali sono inverosimilmente insufficienti. Almeno dal Cenisio a Brindisi si va in 24 ore senza cambiar treno, e in meno di due giorni da Reggio al Gottardo con 2 o 3 cambiamenti di linea; la strada ferrata in questi casi non supera troppo per lunghezza la distanza tra i punti estremi; e il servizio è abbastanza buono. Invece la traversata d'Italia, che con linee dirette e ben servite potrebbe compiersi in pochissime ore, richiede oggi un allungamento esagerato del percorso, un tempo enorme, e numerosi trasbordi. Merita il conto di fare un po' di statistica in proposito, e

(1) La Commissione per la navigazione interna, creata con decreto ministeriale 14 ottobre 1903, studiò un possibile collegamento dell'Ionio coll'Adriatico mercé un canale navigabile Taranto-Brindisi, e del Tirreno coll'Ionio per un canale attraversante la regione calabrese.

Romano e Fiandra (*Un canale intermarittimo Venezia-Spezia*, 1889) si proponevano di attraversare l'Appennino con gallerie.

Durante il blocco continentale Napoleone pensò a grandi lavori di canalizzazione in Europa; e tra questi a congiungere la Valle del Po col Mediterraneo, per il Tanaro e il Letimbro.

do qui alcune cifre prendendo in esame i porti principali sui due mari e i punti di minor distanza fra Tirreno e Adriatico.

LOCALITÀ	Distanza in linea retta Klm.	Distanza per ferrovia Klm.	OSSERVAZIONI
Genova-Venezia . . .	292	398	colla linea più breve Piacenza-Mantova
Id. id. . . .	»	416	colla linea più celere Milano-Verona
Spezia-Venezia	250	328	
Livorno-Ravenna . . .	180	311	
Livorno-Ancona . . .	260	352	
Civitavecchia-Ancona. .	218	377	
Gaeta-Vasto	140	299	
Napoli-Brindisi	315	386	
Salerno-Bari	183	343	
Salerno-Barletta . . .	150	338	
Golfo di Policastro-Bari .	158	464	via Castrocucco-Poten- za-Gioia del Colle
Id. id.	»	455	via Potenza-Metaponto- Taranto

Da questa tabella si scorge subito che procedendo dal nord al sud le condizioni di viabilità si fanno sempre peggiori, poiché dall'allungamento di un terzo del cammino rispetto alla distanza reale tra Genova o Spezia da un lato e Venezia dall'altro, si giunge a vederlo triplicato tra Policastro e Bari: ossia, nell'insieme delle linee che conducono da un mare all'altro, il percorso aumenta col diminuire del tratto da superare, trovandosi anche in questo il Mezzogiorno in condizioni di grande inferiorità. A ciò si aggiungono orari pessimi, frequenti trasbordi, mancanza di coincidenze, cattivo materiale. 1000 km. di distanza tra Nord e Sud vengono superati più celermente e con maggiore comodità che 150 o 200 tra ponente e levante: per andare da Sapri a Bari (157 km. in linea retta) col treno, ci vogliono circa due giorni: il tempo sufficiente per andarci a piedi.

Avviene in tal modo che nelle Marche e in Puglia giunge prima

la posta di Torino e di Milano, che quella di Roma e Napoli; che la Toscana non ha alcun rapporto commerciale coi prossimi scali di Ancona e Ravenna; che da una parte e dall'altra dell'Appennino esistono due correnti di affari e di traffici, due sistemi d'interessi, starei per dire due civiltà, che a poche miglia di distanza si mostrano molto diverse e reciprocamente estranee.

Quanto si è detto per le linee trasversali, può ripetersi in più vasta misura sulle comunicazioni tra l'interno e la costa. Fatte pochissime eccezioni, le città e le regioni interne della Penisola e delle Isole non hanno strade che le congiungano sollecitamente al mare ed ognuno vede quanto una tal cosa pregiudichi la facilità degli scambi e lo sfogo dei prodotti delle nostre terre più fertili. Mancano a Livorno (1), ad Ancona, a Civitavecchia (2), a Napoli (3), a Brindisi, a Palermo linee sufficienti di penetrazione nelle zone comprese naturalmente nel loro raggio d'influenza, e accade che molte provincie vicinissime o a contatto col mare, non fruiscono per niente di questa via maestra del commercio (4).

(1) Livorno ha la sola linea di penetrazione Pisa-Firenze, molto buona. Esso era stato preconizzato porto tirrenico della media e bassa valle del Po, ma la limitata potenza del valico porrettano ha sviato quel traffico che avrebbe potuto dirigersi su Livorno, né possiamo prevedere se la direttissima Firenze-Bologna sarà capace di richiamarlo. Mancano linee che congiungano Livorno direttamente colle zone interne della stessa Toscana e specie colla parte meridionale: così esso non può utilizzare quel grande elemento di prosperità consistente nell'avere dietro di sé una regione a coltivazione intensa, quale nessun altro può vantare, se si eccettui forse Venezia.

(2) Si parla da molto tempo di una ferrovia Orte-Civitavecchia, e fin dal 1902 il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvava il progetto pel tratto Viterbo-Corneto-Civitavecchia; ma dopo 15 anni non sono ancora cominciati i lavori; e il progetto stesso, modificato nel 1911, perché la linea percorra la valle del Mignone, è assai difettoso.

(3) La rete ferroviaria nel Mezzogiorno doveva, anche secondo il primitivo concetto di Cavour, esser condotta in modo da non recare detrimento agli interessi di Napoli; ma invece, prevalendo una preoccupazione politica, piuttosto che allacciare l'antica capitale colle sue provincie queste si unirono al Nord, sviando così da Napoli il commercio del Mezzogiorno e specialmente delle Puglie.

(4) Tra le ferrovie trasversali progettate, sarebbero utilissime la Lucca-Modena, che metterebbe Livorno in diretta comunicazione col Brennero, e la Ancona-Foligno-Orbetello.

Le gravi deficienze nelle comunicazioni marittime e terrestri e special-

Moltiplicando gli scambi nel Mediterraneo e tanto più accaparrando in gran parte questi scambi, il Mezzogiorno e le Isole sarebbero naturalmente richiamate a più intensa vita, con molto maggiore sollecitudine ed efficacia che curando solo i particolari bisogni e interessi delle singole provincie.

« Cavour quando preconizzava uno splendido avvenire alle provincie meridionali, aveva compreso che il loro risorgimento doveva cercarsi non solo nei progressi dell'agricoltura, ma anche nella creazione di grandi industrie e in massima parte, poi, nello sviluppo dei traffici marittimi. Anche alla sua mente la Penisola nostra era apparsa come un gran ponte gettato sul Mediterraneo, quasi per congiungere l'Oriente all'Occidente, ed egli ideò che questo ponte dovesse e potesse accogliere un movimento colossale per mezzo di eccellenti linee ferroviarie con treni rapidissimi che dal Sud mettessero capo ai valichi alpini. A completare il grandioso disegno, voleva che i porti del Mezzogiorno non fossero per capacità e importanza inferiori a quelli del Settentrione » (R. Cappelli).

In realtà, essendo i trasporti marittimi molto più economici di quelli terrestri, le merci preferiscono in gran parte la via di mare, e un carico proveniente da Gibilterra o da Suez con destinazione all'Europa centrale, ha più interesse ad inoltrarsi per mare fino a Genova o Venezia o Trieste, invece che prendere il treno a Brindisi o Napoli. Ma i passeggeri, la corrispondenza e le merci ricche o deteriorabili danno più importanza al fattore *velocità* che a quello *spesa*, e per essi i porti all'estremità delle penisole hanno indiscutibili vantaggi sugli altri; quindi noi avremmo dovuto far di tutto per mettere i nostri porti meridionali in grado di adempiere questa loro funzione. Purtroppo neppure a questo siamo riusciti: insipienza di governanti e dirigenti, rivalità regionali, incuria delle popolazioni per i loro più vitali interessi, hanno impedito il compimento di quei lavori e il perfezionamento di quei servizi che soli potevano attirare lungo la Penisola una larga corrente di viaggiatori. La stessa *Valigia delle Indie* che pareva dovesse essere per noi una gran fortuna e ricchezza, si ridusse presto al transito sulle nostre ferrovie di qualche carro setti-

mente le cattive ferrovie con pessimo e scarso materiale, che collegano da Bologna in giù i due versanti della Penisola, renderebbero estremamente difficile spostare con rapidità verso il fronte a mare dell'Adriatico, i maggiori nuclei di armati concentrati intorno a Napoli, Roma e Firenze.

manale di colli postali; gl'Inglese che andavano in Egitto o in India s'imbarcavano a Marsiglia o a Trieste, indottivi da agevolazioni di tariffe, comodità, comunicazioni eccellenti (1).

Occupandoci quindi del nostro avvenire marittimo, non si possono trascurare i porti settentrionali, perché il loro sviluppo e la loro importanza si riflettono su tutta l'economia nazionale, e sarebbe sommamente utile per l'Italia in genere, che Genova e Venezia potessero diventare i principali scali del commercio fra il Mediterraneo e l'Europa centrale. Ma purtroppo, la prima resta sempre a gran distanza dal movimento di Marsiglia, favorita dalle inesauribili risorse della Francia, mentre Venezia ha perduto costantemente terreno rispetto a Trieste dove si accentravano gli sforzi politici e commerciali di un grande impero.

L'unica possibilità per questi nostri porti di lottare vantaggiosamente con quelli esteri concorrenti, sta nel perfezionamento degli impianti, nell'apertura di linee dirette, ben servite e a miti tariffe che li mettano in comunicazione coll'Europa centrale, e, per Venezia, nello sviluppo della navigazione interna nella Valle Padana da cui le affluirebbero in laguna, con mite spesa, i prodotti agricoli e industriali delle nostre regioni più produttrici (2). Non occorre aggiungere che la fortuna dei porti dipende principalmente dal numero e dall'importanza delle linee che vi fanno capo.

Noi abbiamo veduto negli ultimi 100 anni come tutti gli Stati abbiano gareggiato, nella pace e nella guerra, per ampliare i loro confini marittimi, e quelli internati nei continenti cercare uno sbocco al mare, quasi sentissero il bisogno di respirare a pieni polmoni, aprendo delle finestre sull'immenso orizzonte. Infatti per le frontiere terrestri un paese può trovarsi a contatto con altri due, tre o quattro

(1) Lo stesso può ripetersi per la « Valigia australiana » che faceva capo a Napoli.

(2) Nel 1912 la Camera di Commercio di Milano chiedeva la concessione della grande via navigabile Milano-Venezia, con apertura di un nuovo canale da Milano al Po. Il concorso dello Stato doveva essere del 60 % ripartito in molti esercizi.

Nel marzo 1915 veniva reso noto il progetto ministeriale (Ciuffelli) per la prima parte dei lavori, cioè sistemazione della linea da Brondolo al Po, preventivata in 9 milioni di spesa, e il 26 febbraio 1917 fu stipulato a Roma l'atto con cui lo Stato concede al Comune di Milano la costruzione del tronco da Milano alla foce dell'Adda della linea di navigazione Milano-Venezia. Su di essa potranno transitare natanti di 600 tonnellate.

al più, mentre con un chilometro di costa può mettersi in comunicazione diretta con tutti i popoli del mondo, giacché pochissimi e di scarsa importanza son quelli che non posseggono un po' di coste marittime.

Ma v'è di più: i popoli più progrediti sono stati sempre quelli che hanno avuto un predominio militare o economico sul mare, che hanno saputo annodare molteplici relazioni coi paesi transmarini; e le loro civiltà, a differenza delle altre, prodotte da popoli chiusi in se stessi come l'assira, la babilonese, l'egiziana, la cinese, si sono evolute portandosi a contatto di altre genti, diffondendosi dal centro d'origine sulle terre prossime e lontane (1). Così le più luminose civiltà antiche di Grecia e di Roma resero compartecipi dei loro benefici e splendori tutti i paesi mediterranei, come attestano le rovine ancora mirabili dagli Elleni sparse in Asia, in Africa, in Italia; le terme, gli acquedotti, gli anfiteatri, i templi che dalla Gallia e dall'Iberia alle regioni d'Oriente, i nostri magnanimi progenitori costruirono ed eressero: monumenti solenni di perfezione tecnica, di superiore civiltà.

Così pure nel Medio Evo Genova e Venezia ebbero importanza di gran lunga superiore alla loro entità territoriale perché si espansero colle armi e coi commerci: esse sono anzi l'esempio più manifesto che la potenza marittima permette di esser grandi ai paesi di piccolo territorio quali l'antica Grecia, Portogallo e Olanda nei secoli scorsi, l'Inghilterra d'oggi.

È superfluo aggiungere che la ricchezza e la civiltà (materiale) delle varie nazioni è in rapporto diretto colla loro potenza marittima,

(1) « L'influenza esercitata dal mare sullo svolgimento dell'umana società, dovette essere veramente grande, tantoché la vera civiltà non comincia se non quando entra in campo l'elemento marittimo qual mezzo di comunicazione e di scambio. L'immobilità dei grandi imperi orientali, va esclusivamente attribuita a quelle speciali condizioni geografiche per cui il mare non esisteva che come limite delle terre, come ostacolo pauroso, e non come fonte di ricchezza, mezzo di collegamento e di progresso. Così la prima grande civiltà spunta presso un popolo eminentemente marittimo, assiso su d'una penisola frastagliatissima e aspra nell'interno, sì che la gente vi è spinta alla marina, e sparpagliato su una miriade d'isolette a breve distanza l'una dall'altra, che invitano allo scambio, al movimento. E il mare, temprando gli animi ed elevando le menti, creò per la prima volta il vero cittadino, non schiavo di despoti, ma liberamente cooperante al bene comune ».

(G. FAZIO, « Lega Navale », giugno 1901).

col numero e il tonnellaggio delle navi battenti la loro bandiera, col l'attività spiegata nel traffico dalla loro gente di mare ovunque siano noli da assumere, passeggeri da trasportare.

Dobbiamo dunque ripetere fino alla sazietà il monito: « Quando abbiamo avuto gli sguardi fissi al mare siamo stati un paese grande e ricco, quando abbiamo disertato il mare siamo immediatamente decaduti » (R. Cappelli); poiché purtroppo la nostra marina mercantile ha avuto un lungo periodo di decadenza quando appunto il grandioso movimento emigratorio e l'importazione di pochi articoli (carbone, cotone, cereali, ecc.) sarebbero stati sufficientissimi ad alimentare e far prospera una poderosa marina, resa più necessaria dall'acquisto di colonie in Africa, dal crearsi in America di popolosi nuclei d'Italiani, dalla parte sempre più attiva da noi presa nelle questioni dell'Oriente mediterraneo e dell'estremo Oriente.

Invece la marina nostra si è ritratta e contratta mentre nei nostri stessi porti venivano ad affermarsi superbamente la marina tedesca e l'inglese, perfino la spagnuola e la greca che per la sapiente organizzazione, per l'iniziativa ardita, per gli aiuti delle rispettive nazioni, potevano farci una temibile concorrenza e impiantare servizi adattissimi alle esigenze del traffico e del movimento passeggeri.

Di questa impressionante decadenza della nostra flotta mercantile si è scritto e discusso, e molti autorevoli enti hanno mostrato di preoccuparsene seriamente. Il 14 e 17 aprile 1916 il *Comitato nazionale per la Marina mercantile ed il Commercio* deliberava proposte concrete che, se attuate, potrebbero in breve giro di anni risollevare le nostre sorti marinare oggi molto compromesse, e dare grandissimo sviluppo ai nostri commerci transmarini, alle relazioni coi paesi prossimi e lontani con cui esistono o possono crearsi rapporti d'affari.

V. — *Civiltà europea e civiltà mediterranea. — Importanza passata e futura del Mediterraneo — Esso è il campo necessario e naturale della nostra attività — L'avvenire di Roma.*

I vari popoli e Stati bagnati dal Mediterraneo vi si espansero più o meno, ma soltanto la Grecia divenne incontrastata signora del bacino orientale, mentre il dominio assoluto di questo mare interno poté solo conseguirlo l'Italia per la sua conformazione e posizione. Divenuta Roma padrona del mare compì in due secoli la conquista

del suo impero, mentre ne erano occorsi cinque o sei per assoggettare la sola Italia. Appare quindi manifesto che la centralità dell'Italia rispetto al Mediterraneo fu una delle cause principalissime che agevolarono la sua egemonia sul mondo, mentre la centralità di Roma rispetto alle terre italiche valse a riunirvi le correnti dei traffici facendone il *caput mundi*. Allora non esisteva una civiltà europea, sibbene varie civiltà mediterranee che poi per forza di armi, per osmosi commerciale e per sapienza politica si fusero nella grande civiltà romana, madre di ogni posteriore civiltà occidentale.

Così pure quando l'Italia tornò col Rinascimento alla testa dei paesi civili, ciò si dovette al predominio, essenzialmente economico e commerciale, che le nostre Repubbliche marinare si erano conquistato nel Mediterraneo e in Oriente.

Oggi non si tratterebbe di distruggere o assorbire alcuna civiltà preesistente, ma piuttosto di spostare a sud il fulcro della civiltà europea diffondendola nell'Africa settentrionale e nei paesi levantini suscettibili indubbiamente di grandi progressi. Contribuendo noi in forte misura a tali progressi e intensificando con quelle regioni i nostri rapporti si avrebbe come risultato sicuro che l'Italia, oggi appendice e quasi limite del mondo civile, tornerebbe ad esserne il centro.

L'Italia deve dunque esplicare nel Mediterraneo la maggior somma delle sue attività, allacciare e congiungere a sé con telegrafi e linee di navigazione tutte le regioni e le isole più importanti bagnate da questo mare, richiamare in esso intensità di traffici e di vita civile in modo che il Paese nostro e particolarmente la sua parte meridionale vengano a trovarsi in quell'ambiente vitale cui abbiamo ripetutamente accennato.

Questo, che avrebbe dovuto essere lo scopo logico e naturale, la mira di tutta la nostra politica nazionale, non è stato inteso e neppure intuito dagli uomini succedutisi al governo dalla costituzione del Regno, e se qualche cosa si è fatto in tal senso è stato più per forza fatale di eventi che per un chiaro e preciso programma di azione. Basterebbero le nostre imprese eritree e cinesi a dimostrare l'assenza dell'*idea mediterranea* dalla mente dei nostri statisti; vi sono però altri fatti, trascurabili in apparenza, ma tipicamente caratteristici. Nell'annuale campagna d'istruzione gli allievi dell'Accademia navale sono stati per decenni portati a frescheggiare nei fjordi della Norvegia o della Scozia, mai a conoscere le coste mediterranee, futuro inevitabile campo della loro attività marinara.

Le notizie dall'Egitto, da Costantinopoli, dai paesi balcanici, dalla Grecia e perfino dalle nostre isole ci pervengono di solito pel tramite delle grandi capitali europee, mentre parrebbe logico che costituissero noi la stazione di smistamento e di trasmissione dei telegrammi e comunicazioni in genere da e per l'Oriente, l'Africa settentrionale ecc. Il Governo e società di carattere nazionale quali la « Dante Alighieri » invece d'intensificare la loro azione nel bacino del Mediterraneo per una propaganda d'italianità, disperdono troppe energie preziose negli sterili tentativi di affermazione linguistica e culturale in regioni troppo da noi lontane e diverse come il Brasile, il Cile, ecc. E si potrebbero moltiplicare gli esempi.

A proposito dell'ultimo argomento, giova ricordare che gli onorevoli Visconti-Venosta e Villari, parlando nel 1906 al Senato sulla nostra emigrazione, riconobbero inutile ogni sforzo per mantenere l'italianità dei nostri emigrati in America, essendo essi destinati fatalmente a venire assorbiti dalle nuove civiltà americane plutocratiche, orgogliose della recente potenza finanziaria e commerciale.

Anche E. De Marinis (1) arrivò alle stesse conclusioni e sostenne la necessità per l'Italia di una politica quasi esclusivamente mediterranea.

* * *

Molti scrittori hanno rilevato che fino dai tempi più antichi la civiltà è andata continuamente spostandosi da Levante a Ponente e che oggi, compiuta la conquista dell'America, battè già alle porte dell'Oriente estremo. Altri accennano a un movimento da sud a nord, e notano che specialmente la civiltà moderna « lascia le carezze del sole attratta sempre con maggior forza dal bacio del freddo e delle nevi » (2). Innegabilmente il primato civile spetta oggi a popoli cui il freddo clima ha contribuito a dotare di speciali qualità come la ponderatezza, lo spirito di disciplina e d'organizzazione collettiva. A parte però i gravi difetti che inquinano tale tipo di civiltà, esso è la risultante dell'odierno momento storico-sociale, né si può escludere il sorgere di civiltà diverse o almeno la possibilità di profonde metamorfosi nella nostra civiltà europea che dovrà pure subire l'influsso di altre grandi civiltà come l'indiana e la cinese, adattandosi alle

(1) *La decadenza dell'Europa*, in « Nuova Antologia », 1º settembre 1909.

(2) V. NICEFORO, *Italiani del nord e Italiani del sud*.

svariatiissime condizioni di vita dei popoli che sempre più numerosi attrae nell'orbita propria.

Ora: se le prime civiltà **patriarcali** a sedi non fisse, con tribunali e assemblee che si riunivano sotto gli alberi, ebbero per loro scena naturale le terre calde sorrisse da un cielo sempre sereno; se oggi al contrario la ricerca del carbone, del ferro, delle cadute d'acqua, e il lavoro nelle torride officine condanna milioni d'uomini a passar l'intera vita sepolti negli uffici, nelle fabbriche, nelle miniere, rendendo quasi inutile per essi il calore e fin la luce del sole, e facilita l'intensificarsi della vita sociale nei paesi freddi o umidi e nebbiosi; si può essere certi che l'avvenire sarà ugualmente lontano da questi eccessi. Quando si sia raggiunta una più equilibrata distribuzione del lavoro industriale in confronto all'attuale accentramento in poche regioni che producono il manufatto pel resto del mondo, e sia conseguito un notevole elevamento delle classi lavoratrici, e magari siansi scoperte nuove energie naturali da sfruttare, come potrebbe essere ad es.: l'energia solare utilizzata direttamente, i paesi temperati torneranno ad essere la sede ambita del genere umano, come ne danno affidamento le invasioni periodiche di genti che calano dal nord sulle nostre terre in cerca di sole e di azzurro: qui dove il sole scalda e non brucia, dove il freddo punge e sprona senza dar sofferenze e morte, dove la vita di casa può alternarsi e completarsi colla vita all'aperto, rendendo l'esistenza più lieta e serena.

Un movimento secolare del genere umano da oriente ad occidente si è avuto in passato e parzialmente continua tuttora, specie se si considerino le correnti migratorie che tendono da quattro secoli a popolare le Americhe; ma esso non ha nulla d'immanente, di fatale. L'incessante *andar dell'uomo sulle vie del solè*, è una frase rettorica: e in ogni caso non potrebbesi astrarre dallo spostamento che è avvenuto fra sud e nord, indiscutibile almeno per il vecchio mondo. Ma oggi la civiltà europea tenta e penetra le regioni più lontane, nelle più varie latitudini: e sarebbe quindi più giusto dire ch'essa si diffonde in ogni senso dove non trovi ostacoli eccessivi per parte della natura o degli uomini. Non v'è provincia d'Asia o d'Australia che rimanga immune da questa invasione dell'elemento bianco, e da ogni punto del globo si riversano sui mercati pietre preziose, metalli, prodotti animali e vegetali. Le strade ferrate e i telegrafi si allungano e si moltiplicano per ogni dove; nuove città sorgono, novelle colonie e nuovi Stati si fondano, e in questo vertiginoso propagarsi dell'attività umana sa-

rebbe molto arduo prevedere le sorti future di popoli e paesi che in poche decine d'anni subiscono le più profonde trasformazioni. L'Australia, luogo di deportazione pei rifiuti dell'Inghilterra un secolo fa, rivaleggia al presente coll'Europa per progresso materiale; il Giappone chiuso da tempo immemorabile nell'involucro delle sue tradizioni ha avuto un possente risveglio dopo che 60 anni fa i suoi porti furono forzati dai cannoni europei, e nell'ultima sua grandiosa guerra del 1904 batté l'immenso impero moscovita. E chi sa dire quali sorprese ci riserva la Cina coi suoi 300 e più milioni d'abitanti, l'India, l'Africa misteriosa dove popolazioni innumeri ed estensioni enormi attendono di venir messe in valore?

Una causa del continuo spostarsi del centro della civiltà risiede in una legge organica fondamentale: la cellula come il tessuto, l'individuo come la specie, il genere, la classe, il tipo, nascono, si sviluppano, decadono e muoiono; così i popoli, le nazioni, le razze hanno il loro mattino, il meriggio, il tramonto: e in nessun paese può così perpetuarsi lo splendore del sole zenitale. Inoltre la civiltà è stata giustamente paragonata ad una fiaccola che arde e consuma chi la porta essendo essa come un fuoco divoratore di energie individuali e sociali; quindi è necessario che passi d'una in altra mano, da popoli spossati ad altri più freschi e vigorosi; e così noi vediamo nella storia la decadenza successiva delle nazioni, dalla Persia alla Spagna, che furono centri propagatori di civiltà, e così anche vorremmo da alcuni spiegare l'attuale inferiorità dell'Italia meridionale quasi come un esaurimento per aver portato antiche e gloriose civiltà.

Non bisogna però applicare con troppo rigore le leggi fisiologiche ai fenomeni del consorzio umano. In primo luogo una civiltà è generalmente il prodotto di una parte, anche piccola, di un popolo, il quale dunque mantiene nel suo seno riserve pressoché inesauribili di vergini forze come avviene per molte nostre popolazioni agricole e pastorali; poi bisogna distinguere fra paesi e popoli: questi al pari degli individui hanno una sola gioventù, maturità e decrepitezza, ma i paesi possono più e più volte risorgere come l'araba fenice dalle loro ceneri per la nuova vita che le emigrazioni e l'incontro delle correnti umane determinano in essi. I Pelasgi, gli Etruschi sono scomparsi, lasciando ben lieve traccia dei loro caratteri nel *soma* e nella psiche italiana moderna; ma il suolo ch'essi sfruttarono, quei campi ch'essi cosparsero di mura ciclopiche e di tombe, seppero ancora germogliare al soffio della civiltà latina, e in ultimo da loro nacque l'umanesimo e in essi

ebbe prodigioso rigoglio il *Rinascimento*, padre della moderna civiltà europea: né la loro fecondità sembra oggi presso ad esaurirsi. Così l'Italia ebbe più volte periodi di decadenza, patì guerre disastrose, flagelli distruttori d'ogni fatta; ma dal suo grembo fecondo le generazioni sbocciarono, succedendosi alle generazioni, e le genti più varie, i popoli più opposti, qui convenuti per sete di rapina o di saccheggio, vi si urtarono, vi si confusero e vi si fusero come in un immane crogiolo; ed oggi dopo millenni di storia, dopo aver dato le più luminose civiltà, la Patria nostra non è che più viva e più forte di prima.

« Ci dicono vecchi perché la nostra storia è antica; ma la giovinezza dei popoli è come la giovinezza della natura; questa torna ad ogni primavera del mondo, quella ad ogni primavera dello spirito umano ».

(G. SEMMOLA).

« Io non so se la storia del XIX secolo segni il declinare delle stirpi latine, come tanti si compiacquero di ripeterci, e il presente apogeo delle stirpi germaniche e infine la promessa del predominio delle genti slave: se cioè, come lo Stein osserva, i Latini significhino il passato, i Germani il presente, gli Slavi l'avvenire. Anche la storia ha le sue grandi resurrezioni: e l'Italia, sovra tutti gli altri popoli, lo sa ».

(ALESSANDRO CHIAPPELLI).

Le sorti di un paese dipendono in gran parte dalla gente che lo abita, ma anche dalle risorse naturali che l'uomo può sfruttarvi: così in passato l'agricoltura è stata la principale fonte di ricchezza; oggi predominano i paesi manifatturieri e la ricchezza massima è data dal ferro e dal carbon fossile, domani sarà la volta dei paesi ben dotati in carbone bianco (energie idrauliche), dopo forse dei paesi più caldi se si troverà modo di usare direttamente il calore solare come forza motrice. Perciò col variare dei bisogni sociali e della costituzione degli aggregati umani si spostano i centri di civiltà, ma gli spostamenti verso paesi a climi eccessivi debbonsi considerare come temporanei, determinati da speciali condizioni e forme di attività: essi finiranno poi sempre col ritornare ai climi temperati dove si ha l'*optimum* per la vita e lo sviluppo della specie umana. Invero noi vediamo che il rifiorire di grandi civiltà, anche a distanza di secoli, è una caratteristica dei paesi di media latitudine, qual'è appunto l'Italia. « Divina Mens Civitatem Populi Romani egregia temperataque regione collocavit ut orbis terrarum imperio potiretur ».

Ma se l'Italia ebbe più volte novelle aurore, dopo tramonti che sembraron la morte, ciò si deve al trovarsi essa immersa nel grande

bacino Mediterraneo, vera via delle genti, che le apportò ricchezza e potenza tutte le volte ch'Ella poté o seppe valersene: poiché in tanto variare di popoli, di organizzazioni sociali, di prodotti, di consumi, di idee, un fattore economico è rimasto sempre di massima importanza per le sorti dei popoli: il dominio del mare.

Riprendendo dunque il nostro concetto fondamentale che cioè l'Italia deve cercare ricchezza e potenza sul mare, aggiungeremo che se possiamo esplicitare la nostra attività in ogni parte del globo, il Mediterraneo è e deve essere la scena, l'ambiente naturale in cui dobbiamo agire, sia perché vi stiamo in mezzo, sia perché dall'intensità della vita nel bacino Mediterraneo dipendono le sorti economiche e politiche dell'Italia.

La scoperta dell'America, che raddoppiava il mondo fisico conosciuto, ebbe per conseguenza necessaria la sostituzione dell'Oceano Atlantico, quale centro dell'attività umana, al vecchio e piccolo Mediterraneo; ma a parte il valore storico grandissimo di questa culla della civiltà occidentale, « che fu teatro della lotta e della fusione di elementi opposti, cioè la grande idea del Monoteismo ebraico e il Politeismo estetico di Grecia e di Roma, dove lo spirito semitico affermò la Religione universale, dove lo spirito greco suggellò il concetto del Cosmopolitismo nella cultura e il mondo civile sentì in Roma la prima coscienza dell'unità legale » (1), importantissimo pure è stato sempre il Mediterraneo dal lato commerciale, militare, politico. Se l'opera di Colombo, di Vespucci, del Verrazzano, dei Caboto lo rese per più di tre secoli estraneo al maggior movimento marittimo tagliandolo fuori dalle grandi vie mondiali, oggi dopo l'apertura del canale di Suez, dopo la costruzione di strade e ferrovie, che muovendo da esso penetrano nell'interno dell'Asia e dell'Africa e lo mettono in comunicazione con altri mari, dopo la rapida espansione delle genti e della civiltà europea sulle sue rive meridionali e orientali, esso riprende il cammino ascendente verso un luminoso avvenire.

Il mare Mediterraneo è il più navigabile del mondo: non mai ingombro da ghiacci, rarissimamente da nebbie; le tempeste non vi sono frequenti e non vi raggiungono mai la violenza di quelle che sconvolgono i mari dell'Asia, l'Atlantico e le altre sue dipendenze. Ciò, insieme alla generale portuosità delle coste, ha avuto influenza massima per lo sviluppo civile dei paesi che lo circondano.

(1) F. GREGOROVIVS, *Gl'imperi universali nella storia*.

Inoltre la sua importanza, unica al mondo, sta in ciò: ch'esso è un mare interno, e relativamente piccolo, quindi più sociale delle immensità oceaniche, e bagna tre continenti e alle sue sponde si affacciano un gran numero di Stati e di popoli. Perciò abbiamo veduto alle sorti del Mediterraneo interessarsi paesi lontanissimi come il Giappone e gli Stati Uniti. e la Germania tentarvi un predominio commerciale, e l'Inghilterra padrona dell'Egitto e delle Indie avere da mezzo secolo come capo-saldo della sua politica navale l'assoluta supremazia nel Mediterraneo, e la Francia proclamare più volte di volerne fare *un lago francese*.

« La scoperta dei nuovi mondi, da cui comincia la storia moderna, trasportò nell'immensità dell'Oceano il centro di gravità politico ed economico dei popoli civili, lasciando deserto e poco importante il Mediterraneo; ma in un secondo periodo recentissimo, vari fatti, come il taglio dell'istmo di Suez, lo sviluppo coloniale delle maggiori potenze, la creazione dell'impero anglo-indiano, la costituzione degli Stati Australiani, e le grandi scoperte dell'Africa interna, hanno fatto ritornare nel Mediterraneo il centro del movimento marittimo: movimento la cui importanza è di gran lunga superiore a quella che si aveva sotto il dominio romano.

Supponiamo d'avere un globo terracqueo sotto gli occhi e facciamolo girare intorno ai poli da destra a sinistra, partendo, p. es., dall'Asia orientale. Dal Giappone e dalle Filippine i grandi piroscafi che raccolgono le ricchezze della Cina le trasportano agli Stati Uniti. Quando sarà tagliato l'istmo di Panama (oggi è un fatto compiuto), il movimento seguirà per mare, ingrossato da quello delle due Americhe, verso l'imbocco del Mediterraneo, uscendone per il canale di Suez, il Mar Rosso, l'Oceano Indiano e lo stretto di Malacca, tornando al punto di partenza. Il movimento si verifica del pari in senso inverso, e quasi tutto il mondo partecipa a questa corrente marittima che è di gran lunga la più poderosa, perché lascia il globo nel senso della sua maggiore abitabilità.

Ma la porzione di questa corrente che attraversa il Mediterraneo, è molto più intensa di tutto il tratto rimanente. Il più ricco traffico dell'Inghilterra è quello proveniente dai suoi possedimenti indiani, e passa tutto per il nostro mare: anche quasi tutto il commercio dell'Africa sudanica verrà a sboccare nel Mediterraneo, ingrossando la corrente ed altre colonie ed altri paesi ancora vengono a sfociare coi loro traffici nel Mediterraneo. Ora tutto questo colossale movimento di ricchezze passa per le acque d'Italia, per il centro del Mediterraneo, tocca in massima parte gli empori marittimi nostri (1). L'Italia è dunque la nazione meglio si-

(1) Questo non è esatto; un grave guaio è appunto di vederci passare di fronte o da lato tante ricchezze senza che a noi ne tocchi la minima parte.

Più giustamente Nitti scriveva: « C'è tutta una serie di provvedi-

tuata nel movimento marittimo e la più interessata in questa poderosa corrente di traffico. Ecco la grande missione che la sua postura geografica le addita: essere lo scalo principale, il centro del traffico internazionale per riporre su Roma la corona di Regina del mondo ».

(G. FAZIO, loc. cit.).

« Se grande è il Mediterraneo nella storia della civiltà, ristretti sono i suoi limiti in relazione al mondo geografico. La sua estensione, compreso il Mar Nero, è di soli 3 milioni di kmq. ossia non rappresenta che $\frac{1}{170}$ della superficie del nostro pianeta. Ma le dimensioni geografiche non sono sempre, com'è noto, un fattore storico, un elemento positivo di vita sociale; all'opposto anzi sono ben sovente una condizione negativa ove manchino altre condizioni di configurazione e di clima più adatte alle relazioni commerciali fra i popoli e allo sviluppo del vivere civile. A mo' d'esempio, l'importanza storica della Grecia e della Russia chi non la vede apparire quasi in ragione inversa delle rispettive estensioni superficiali? Lo stesso possiamo dire del Mediterraneo in paragone dell'Atlantico e di questo in rapporto all'Oceano Pacifico, il più vasto e il più antisociale degli oceani praticabili.

È compito supremo della Geografia esaminare le relazioni complesse fra la Terra e l'uomo, considerare le forme del suolo localizzando i fenomeni, il valore storico e sociale dei fattori geografici onde si determina e si esplica in vario modo l'attività umana.

Ma dove meglio si affermano questi rapporti tra la configurazione geografica e lo sviluppo storico, dove i più interessanti problemi di Geografia antropica si affacciano alla mente dello studioso, gli è appunto nel Mediterraneo: qui si accentua più che altrove questo magistero potente di reciproca azione fra la Terra e l'Uomo; nel piccolo Mediterraneo i Semiti, i Camiti e gli Arii, anche i Turani, si urtano, si mescolano e si fondono in una razza e in una civiltà. E questa civiltà, rata e rinviigorita nella lotta, divenuta adulta in Europa, la vediamo giganteggiare nella conquista delle terre transoceaniche e compiuto il giro del Globo battere alle porte del mondo cinese.

Sul Mediterraneo l'uomo afferma il suo primo possesso politico con Roma; su di esso egli stende nel Medio Evo la sua padronanza geografica ed economica coll'Italia repubblicana e marinara innanzi all'epoca del Rinascimento ».

(C. BERTACCHI, *L'Italia e il suo mare*, prolusione letta all'Università di Palermo il 23 gennaio 1900).

menti da prendere a favore del Mezzogiorno per compensare la differenza di 50 anni, per il tempo, tra lo sviluppo economico e civile delle due parti d'Italia, e quella, per lo spazio, che corre dall'avere il Nord prossimi i mercati più ricchi e l'avere il Sud una costa altra volta fiorente, ora sfuggita quasi dalle innumeri navi che vi passano in vista ».

« La situazione centrale dell'Italia nel Mediterraneo, la sua natura peninsulare e insulare, l'estensione delle sue coste le assicurano, se non il dominio, certo la preponderanza in quel mare che è il cuore della circolazione commerciale del mondo e che lega i tre vecchi continenti. Non si guadagna nulla a lottare contro l'ordine naturale delle cose; la storia e la geografia concordano per conferire all'Italia la preponderanza nel Mediterraneo ».

(Ammiraglio RÉVEILLÈRE, « Journal des Economistes », settembre 1889).

« Quando una nazione si chiama Italia, quando si ha Roma per capitale, Venezia, Genova e Napoli per grandi porti, non si sfugge né alla necessità di avere una politica attiva nel Mediterraneo né all'ambizione di tenervi un posto preminente... Non solo la magia dei ricordi ma, anche la realtà pratica degli interessi spinge gl'Italiani a cercarvi sbocchi commerciali e a svilupparvi la loro influenza ».

(RENÉ PINON).

Il progredire dei paesi situati sull'opposta sponda del nostro mare deve quindi starci sommamente a cuore, anche se la messa a coltura di quelle terre potrà fare una temibile concorrenza ai prodotti del nostro Mezzogiorno; poiché il danno non sarebbe che parziale e transitorio, venendo poi largamente compensato dalla nuova posizione che l'Italia e in particolare il Sud verrebbe ad assumere rispetto ai commerci e gli scambi in genere (1). Non lo si ripeterà mai abbastanza: finché l'Italia dovrà attendere tutto dal Nord e coll'Europa continentale avere la quasi totalità de'suoi traffici, non sarà che un estremo, un'appendice del mondo civile e la civiltà vi andrà degradando dal Settentrione al Mezzogiorno; quando invece avrà di fronte un'Africa produttrice e commerciale, e intense relazioni economiche ed intellettuali saranno stabilite coll'Asia occidentale e Minore, colla Grecia e coi paesi balcanici tutti, allora l'Italia potrà tornare ad essere florida, potente.

Comunque, e per opera di chiunque avvenga questo elevamento della vita sociale sulle sponde mediterranee e in special modo la civilizzazione dell'Africa settentrionale, noi ne avremo a lungo andare indubbi benefici, poiché le ragioni geografiche sono imprescrittibili, e la vicinanza del nostro Paese finirà per imporsi a tutti gli artifici con cui altri Stati son riusciti a deviare le correnti del traffico a proprio

(1) L'abate Galiani scriveva al Tanucci ministro del Reame di Napoli: « L'Italia quando avrà l'Africa sarà subito una grandissima potenza ». (F. NICOLINI, *Il pensiero dell'abate Galiani*).

vantaggio. Ma questa sicurezza di eventi lontani nel futuro è un magro conforto all'amarezza con cui, deboli e incapaci, dovemmo assistere all'insediarsi dell'Inghilterra nell'Egitto che da secoli aveva nella numerosa colonia italiana il più efficace lievito di progresso per le sue sorti future, e peggio ancora allo stabilirsi della Francia nella Tunisia, che chiusa quasi tra Sicilia e Sardegna, a poche ore dalle coste nostre, popolata da Italiani, si considerava generalmente come un'appendice, anzi come parte integrale del nostro Paese.

Era naturale che la nostra diplomazia, ammaestrata dalla dura esperienza del passato, vigilasse per evitare la presa di possesso da parte di qualche altra potenza della Tripolitania e Cirenaica, colonie turche e perciò ritenute un po' da tutti come *res nullius*. L'occupazione di quelle terre avrebbe dovuto compiersi molto tempo fa, ma le condizioni economiche del Paese, il timore di suscitare complicazioni internazionali e di turbare l'amicizia con qualche Stato, e più ancora l'ostilità alle imprese coloniali fortissima in Italia dopo i disastri eritrei (Adua 1° marzo 1896 - Cessione di Cassala nel 1897, ecc.), la fecero sempre procrastinare; finché nel 1911, riusciti vani i tentativi per una penetrazione pacifica, e minacciandosi l'intervento di un'altra potenza, fu decisa e iniziata rapidamente tale occupazione, che è sperabile possa presto venir portata a compimento.

Il ritardo ha prodotto una parziale svalutazione della Libia perché gl'Inglese ad oriente, i Francesi ad occidente e a sud ne hanno negli ultimi anni assiduamente rosicchiato il territorio, mirando soprattutto a impossessarsi delle oasi più fertili vicine ai confini e occupare l'interno per sviare le ricche correnti di traffico che dai paesi del Sahara, dell'Udai, del Darfur avevano prima i loro sbocchi naturali sul Mediterraneo a Tripoli e a Bengasi: e in questi loro intenti sono perfettamente riusciti. Ciò nonostante la nostra nuova Colonia ha un territorio vastissimo, che se non è per fertilità il favoleggiato giardino delle Esperidi (il quale del resto si trovava appunto nella Cirenaica), non è neppure lo spaventoso deserto che alcuni ci hanno descritto. Oltre le vaste zone steppose coperte di ricca vegetazione erbacea in certi mesi dell'anno e completamente brulle in altri (ciò che forse spiega la gran disparità di giudizi), vi sono presso le coste, negli uadi e sugli altipiani ampie zone con una florida vegetazione; ed è indubitabile che in gran parte l'attuale infecondità della terra è conseguenza dello spopolamento e dell'abbandono totale in cui giace da molti secoli. Il lavoro italiano, utilizzando le acque piovane e sotterranee, arrestando le

sabbie del deserto, riaprendo i solchi nella terra dormente, potrà richiamare quelle provincie alla prosperità ch'ebbero sotto i Romani e di cui sono testimoni venerandi gli acquedotti, le terme, i teatri, le grandiose rovine di molte città della costa e dell'interno.

« La scienza non può dimostrare che sieno avvenuti in età storica mutamenti di clima nel bacino mediterraneo e nell'Africa settentrionale; anzi ciò appare assai poco probabile. I prodotti della Cirenaica non sono mutati dall'evo antico: soltanto sono oggi in piena balia delle forze brute della natura, mentre in antico l'opera dell'uomo vi fece prosperare le messi e i frutti propri della regione che poté nutrire un numero di abitanti molto superiore all'attuale ».

• (R. ALMAGIÀ, Conferenza del 12 febbraio 1912 al Collegio Romano).

« Gli sforzi delle grandi potenze coloniali in Africa, tendenti al lago Ciad miravano ai poco noti e ricchi paesi che circondano questo grande bacino interno, quali il Bornu, il Baghiirmi, il Canem, il Cano, l'Uadai, dalla fauna superba e dalla vegetazione prodigiosa coi legni più pregiati, essenze, gomme, frutta deliziose. Possiamo dire che il Sudan è complessivamente un nuovo mondo da poco schiuso all'avidità degli Europei che ne traggono e più ne trarranno incalcolabili tesori. La Germania era giunta al Ciad colla sua colonia del Camerun, l'Inghilterra con quella della Nigeria mentre ad oriente vi si avvicinava col Sudan egiziano; la Francia peraltro ebbe il sopravvento di fronte ai Tedeschi per esservi arrivata prima dalla Senegambia e dall'Algeria; di fronte agl'Inglese per aver ceduto a Fascioda (1898) rinunciando ad attraversare con territori propri l'Africa dal Capo Verde (Dacar) fino a Gibuti: ciò che avrebbe ostacolato il gran disegno inglese di Cecil Rhodes della ferrovia britannica dal Capo ad Alessandria.

Ma il commercio del Sudan prima avvicinato all'Europa per i porti libici è restio a seguir le vie lunghe dell'Algeria e della Tunisia, né miglior successo hanno avuto le vie fluviali del Niger e del Congo, e neppure la strada ferrata della valle del Nilo colle diramazioni di Suakin e Port Sudan ha soddisfatto le speranze degl'Inglese (1). Non è da escludere quindi che il traffico carovaniero ritenti e preferisca in avvenire le antiche vie della Tripolitania e Cirenaica.

La Francia, che già possedeva nell'Africa nord-occidentale un vastissimo impero coloniale, si assicurò colla convenzione anglo-francese del 21 marzo 1899 la maggiore sfera d'influenza intorno al lago Ciad, compreso tutto il bacino dello Sciari e tutta la regione sahariana al sud della Tripolitania; ed avrebbe forse finito di assorbire la Tripolitania stessa se non avesse trovato più utile riconoscerla come zona riserbata

(1) I quali sono bensì riusciti a monopolizzare il commercio del Cordofan e del Darfur, ma non quello dei paesi intorno al lago Ciad.

alla nostra influenza per disinteressarci completamente del Marocco, con la convenzione del 1902.

Fino alla conquista di Algeri molta parte del traffico del Sudan per l'oasi di Uargla affluiva ai porti algerini; ma dopo, sia per odio ai conquistatori, sia perché furono provviste di pozzi le vie carovaniere della Tripolitania, il commercio del Ciad si diresse esclusivamente su Tripoli. A nulla valsero i tentativi della Francia per richiamare al primitivo itinerario le carovane, compreso il grandioso progetto della Transahariana ideato dal Soleillet che è rimasto allo stato di progetto; ma negli ultimi anni colle ferrovie di penetrazione al sud della Tunisia e coll'occupazione dell'oasi di Janet e altri buoni territori intorno a Ghat e Ghadames, essa è riuscita per gran parte nel suo intento.

Mentre gli altri Stati si spartivano le parti migliori dell'Africa, noi quasi perché rimorchiati dall'esempio altrui ci ponemmo timidamente ad Assab e a Massaua giustificando la mossa colla famosa *ricerca delle chiavi del Mediterraneo nel Mar Rosso*. Così andammo a dar di cozzo contro l'unico Stato indigeno africano che avesse un'organizzazione e delle tradizioni militari, il quale, aiutato da altre potenze europee gelose e sospettose della nostra espansione, si oppose alle nostre mire ridottesi ai minimi termini dopo il disastro di Adua. Ben minori sacrifici ci costò il protettorato, poi possedimento, della Somalia. Né è da escludere che queste due nostre colonie possano in avvenire acquistar valore e importanza specie se, ricollegate con ferrovie interne, ci consentiranno di esercitare la nostra influenza sull'Etiopia.

Ma oggi dopo un lungo periodo di pace e di tranquillità quelle colonie hanno fatto ben scarsi progressi, principalmente perché l'Italia non ha potuto importarvi un largo capitale che solo potrebbe permettere un'efficace utilizzazione; mentre d'altro canto esse valsero per tanti anni a distoglierci dal nostro vero e naturale campo d'azione, cioè il Mediterraneo. E invero dopo il nostro rifiuto di partecipare coll'Inghilterra all'occupazione dell'Egitto (1879), dopo l'andata di sorpresa della Francia a Tunisi (1881), noi avremmo dovuto subito sbarcare a Tripoli. Invece la nostra attenzione su quella terra tanto a noi vicina non poté esser richiamata né dal Rohlfs né dal Camperio che tenacemente l'indicarono come la nostra colonia naturale e come la porta del Sudan. Si gridò, al solito in ritardo, quando la Francia, nella convenzione ricordata, ebbe tolto a Tripoli il suo entroterra, e quando si capì che Francia e Inghilterra avevan deviato a proprio vantaggio il traffico carovaniero del Sudan verso il Niger, verso Tunisi, verso l'Egitto.

La Tripolitania però resta sempre la gran parte del Sahara; e per essa si è fatto in ogni tempo tutto il commercio carovaniero del Ciad, del Socoto, del Bornu, dell'Haussa, etc. col mare. Vi sono cinque grandi vie carovaniere che dalle coste libiche s'irradiano verso il centro dell'Africa, e cioè:

Tripoli-Ghadames-Tombuttù

Tripoli-Ghat-Asben-Haussa

Tripoli-Murzuk-Bilma-Bornu

Tripoli-Murzuk-Tibesti-Uagianga-Uadai

Bengasi-Augila-Cufra-Uagianga-Uadai.

Il traffico di queste linee, specie della 1^a e della 5^a è stato in gran parte deviato, ma venendo la Libia in mano di un governo civile e cosciente sarà facile richiamarlo a Tripoli. La strada ferrata che andrà un giorno da Tripoli ai confini del Fezzan vi concentrerà tutto il commercio del Sudan: la grande arteria commerciale del mondo civile col mondo sudanese sarà quella e non altra. La topica dei luoghi, la struttura del terreno, la distanza in linea retta dal mare al Sudan, l'indole degli abitanti, rendono la costruzione di questa linea relativamente facile. Anche il Réclus dice che la strada ferrata dalla Tripolitania volgente al sud sarà una delle vie del commercio mondiale; ed il Rohlf s scriveva nel '79 al Camperio: « Chi possederà la Tripolitania sarà il padrone del Sudan ».

(S. GIANNÒ, *Verso il lago Tchad (Ciad)*, in « L'Italia coloniale », settembre 1902).

L'onorevole Fr. Guicciardini nelle sue *Impressioni di Tripolitania* (« V. Nuova Antologia », 10 aprile 1900) così si esprimeva:

« Qualunque possa essere il futuro assetto politico del Sudan e ammesso pure che la Francia riesca ad affermarvi la sua effettiva sovranità, mi pare evidente che le sue comunicazioni col mondo civile anche in avvenire, come pel passato, continueranno a farsi per le vie della Tripolitania. Le mutazioni politiche, per quanto profonde, non posson distruggere le condizioni poste dalla natura. Queste vie conducono direttamente al bacino del Mediterraneo, al centro cioè della civiltà; e vi conducono nel modo più sicuro atteso che le oasi del Fezzan formano un seguito di luoghi di sosta e di rifornimento per cui le carovane, come in seguito una ferrovia, possono più facilmente che per qualunque altra strada raggiungere la costa ».

Ma per quanto riguarda la posizione e la sicurezza nostra sul Mediterraneo il valore agricolo e commerciale della Libia ha un'importanza secondaria: l'essenziale era per noi assicurarci l'opposta sponda di questo bacino interno e impedire che altri vi mettesse piede, ciò che avrebbe ribadito la chiusura del nostro mare, « non più per noi monile d'oro ma cintura di ferro », compromettendo ogni nostra futura aspirazione a muoverci, respirare, vivere. « Colla conquista della Tripolitania e Cirenaica abbiamo provveduto a una necessità essenziale pei nostri destini civili come potenza mediterranea. Ma anche un altro beneficio ne sentirà, come per un'intima risonanza, la Patria. C'è tutto un

lembo d'Italia, membro anemico ed atrofico nel gran corpo della nazione perchè finora escluso in gran parte dal commercio vivificatore della civiltà, pel quale l'acquisto dell'opposta sponda africana vuole dire sentirsi trascorrere nelle vene esauste un'onda di sangue vivo col transito futuro dei commerci e degli scambi moltiplicati. Il Mezzogiorno d'Italia da lungo tempo (e non per sua colpa) quasi inerte, sarà il veicolo di vita fra l'Italia superiore e la nuova Italia mediterranea, e si sentirà rigenerato dalle sue ime radici ». (ALESS. CHIAPPELLI).

Andando a Tripoli, l'Italia ha obbedito a quella tendenza, diventata legge attraverso la storia, che il dott. Wirth chiama « legge d'attrazione della riva opposta ». Tutti i popoli marittimi e capaci di espandersi, hanno sempre mirato a impossessarsi militarmente o economicamente dell'altra riva: i Malesi vanno a Malacca, i Caraibi dell'Orenoco tentano di gettarsi sulle foci del Mississippi, gli Abissini e gli Arabi dello Jemen tante volte invadono alternatamente l'opposto territorio (1); la storia d'Inghilterra e di Francia, dei Germani e degli Scandinavi, è piena di lotte per la conquista dell'opposta sponda e i primi passi del Giappone moderno sono stati volti a metter piede sul continente prossimo. Neppure le distanze smisurate degli oceani impediscono l'esplicarsi di questa tendenza: non diventò forse l'America del sud una nuova Spagna e quella del nord una nuova Inghilterra? Anzi gli Spagnuoli giunti alle rive del Pacifico attraverso l'America centrale, varcarono anche l'immenso oceano per muovere alla conquista delle Filippine. Ma di tutti i mari il Mediterraneo è quello che ha scatenato il maggior numero di guerre intraprese dai popoli, sempre per il possesso della riva opposta, dalla guerra di Troia e dalla creazione della Magna Grecia fino al tempo presente. Così Roma non si diè pace finché non ebbe distrutta la potente rivale (Cartagine), assisa sulla sponda africana e non si rese padrona di tutte le sponde del grande bacino interno che diventò un lago romano. Nel Medio Evo furono i Vandali e gli Arabi che dall'Africa e dall'Asia invasero la Spagna, l'Italia meridionale, la penisola Balcanica, e in senso opposto si mossero le Crociate, le conquiste normanne, le flotte militari e mercantili delle nostre Repubbliche marinare. Venezia arrestò la marcia della Mezzaluna in Europa, ma ne fu a sua volta arrestata nella conquista dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale.

(1) C. NERAZZINI, *L'invasione musulmana in Etiopia, capitanata da Mohamed Gagne*.

Neppure Napoleone, la cui potenza ed espansione fu essenzialmente continentale, sfuggì a questa attrazione, e la sua spedizione in Egitto segnò agli Stati europei la via alla conquista dell'Africa mediterranea, oggi totalmente compiuta.

S'intende che quando sulla riva opposta ci sono degli Stati saldamente costituiti o vi si è sviluppato un notevole grado di civiltà, tali conquiste non sono più possibili, specie poi se vi si oppongono gl'interessi contrastanti di varie Potenze; allora la lotta si esplica di prevalenza nel campo economico e morale per la conquista di mercati, la diffusione dei propri prodotti, della lingua, ecc. Ma sempre l'intensità dei rapporti e degli scambi colla riva opposta è fonte di prosperità per le regioni che vi stanno a fronte; a buon diritto adunque, si confida che lo stabilirsi della civiltà europea sull'Africa mediterranea e specialmente la conquista della Libia da parte nostra, segnerà il risorgimento del Mezzogiorno, e che le Puglie avranno assicurato un felice avvenire dall'influenza che l'Italia saprà esercitare sulla sponda opposta ionico-adriatica.

A tal proposito non devesi dimenticare la Sardegna, questa *Italia da parte*, come fu definita, che deve tanto delle sue tristi condizioni alle scarse e mal congegnate linee marittime che la collegano a pochi altri paesi. Certo la Sardegna ha bisogno di bonifiche e di rimboschimenti, di bacini, di strade, di scuole, di giustizia e di tante altre cose; ma per toglierla al suo isolamento sarebbe di efficacia radicale il moltiplicare le sue comunicazioni con Roma, Napoli, Livorno, Genova, Marsiglia, la Corsica, la Sicilia e la Tunisia, istituirne di nuove: p. es., una linea Napoli-Cagliari-Barcellona o Civitavecchia-Portotorres-Barcellona sarebbe utilissima all'Isola e anche ai rapporti commerciali in genere fra l'Italia e la Spagna.

Veniamo ora all'ultimo punto del nostro tema: l'avvenire di Roma.

Non è certamente utile e desiderabile un accentramento eccessivo della vita nazionale in una sola città: la stirpe nostra è in misura insuperata *la gente dalle molte vite* e ogni regione ha caratteristiche, tendenze e attività proprie che non sarebbe opportuno né vantaggioso fondere e uniformare. Ma non si dimentichi che l'unità politica e morale d'Italia è il primo nostro bene da salvaguardare a qualunque costo; e consideriamo ancora che una *sola* città fu ed è per ogni popolo il simbolo della nazione, l'indice della sua importanza e del grado di

civiltà raggiunto: Atene e Roma nell'antichità classica, Londra, Berlino, Parigi, Nuova York per i paesi oggi più progrediti.

Né l'Italia potrebbe mancare a questo compito di assumere e plasmare una città che la rappresenti, che nel suo nome sintetizzi il valore della nazione e ne infuturi le opere. E la scelta non può esser dubbia: tradizioni millenarie, sventure e glorie senza pari, hanno consacrato Roma all'Italia. La grandezza di Roma significherà la ripresa della nostra storia più grande, l'affermarsi dell'Italia come prima potenza mediterranea, il trionfo delle idee che caratterizzano la civiltà moderna in confronto delle pur gloriose civiltà tramontate.

Milano è già, e più lo sarà in avvenire, l'emporio del commercio fra l'Europa continentale e l'Italia, oltre ad essere un gran centro di produzione. Non solo essa è posta in una pianura fertilissima e ben coltivata, tra numerose città e paesi in cui ferve febbrile il lavoro; non solo ha vicinissimi laghi e vallate alpine, luoghi incantevoli per bellezze naturali e, quel che più conta economicamente, ricche di energie idrauliche; ma essa trovasi ancora sull'asse della penisola italiana che, prolungato, mette ai principali valichi alpini, al passo di Calais, a Londra; sta tra il golfo di Genova dove s'incunea il Mediterraneo occidentale, e le regioni più industriali della Svizzera e della Germania; ed è quindi il centro dove affluisce naturalmente gran parte del nostro commercio.

La prosperità economica e i progressi conseguiti dalla metropoli lombarda, insieme alle sue benemerenze patriottiche e alle molteplici iniziative che ne fecero più volte l'esponente di quanto vale l'Italia sia nel campo industriale che in quello artistico e intellettuale, le valsero il nome di *capitale morale*; né vogliamo mettere in dubbio i meriti di Milano, oggetto di amore e d'orgoglio per tutti gl'Italiani, poderosa avanguardia nostra per la difesa dei confini, per l'espansione del nome e dei prodotti d'Italia negli altri paesi d'Europa. Ma riteniamo che per i supremi interessi nazionali Roma dovrebbe avere un'incontestata superiorità su tutti gli altri centri.

Quando Pietro il Grande fondò Pietroburgo e vi trasferì da Mosca la capitale dell'Impero, gettò il seme di un dissidio insanabile fra le due città che si dividono e contendono gl'interessi e l'anima della grande Russia. In questi ultimi anni molti uomini politici si sono preoccupati di tale dissidio e si è parlato di riportare la capitale nell'antica sede. Al principio dell'attuale guerra europea, e poi nell'estate 1915, quando i Tedeschi ebbero conquistato con impressionante rapidità la Polonia e la Lituania fino a Riga, ci fu un vero allarme per le sorti di Pietrogrado e si rilevò che Pietro il Grande, volendo avvicinarsi all'Occidente, aveva commesso un grave errore militare col porre la capitale in un punto vulnerabile da terra e dal mare, mentre Mosca è quasi assolutamente al sicuro da un'invasione nemica. Vi giunse bensì la *grande armata* di Napoleone, ma per trovarci la sua tomba.

Noi che abbiamo la capitale in posizione sicurissima dal lato militare, commetteremmo un grave errore, anche sotto questo punto di vista, a dare di proposito sviluppo prevalente a città poste troppo vicine al confine e che, per una sola battaglia perduta, correrebbero serio pericolo di cadere in mano al nemico.

Ardua è l'eredità che i secoli ci lasciarono, terribile il confronto cogli splendori della Roma imperiale e della Roma papale; ma è necessario porsi all'opera. Col volere concorde di tutti gl'Italiani si darà alla nuova Roma un'impronta che non sfiguri al paragone di quelle impressevi nel passato.

Perché Roma diventi una grande città, nel più ampio significato della parola, è necessario in primo luogo ch'essa si trasformi in un centro industriale e commerciale. Tale prospettiva fa inorridire tutti gl'innamorati del colore locale e i cultori delle antiche memorie: artisti, archeologi, poeti. È così suggestivo lo squallore della Campagna romana intorno agli avanzi degli acquedotti; è così solenne il silenzio intorno alle tombe della Via Appia! Chi potrebbe tollerare lo strepito ruggente delle macchine accanto ai sepolcri degli antichi eroi e il fumo delle officine nel divino orizzonte?

Febbre, io qui t'invoco
nume presente.

molti ripeteranno col Poeta. Ma la trasformazione di Roma è una fatale necessità se vogliamo farne un organismo vivo e non mantenerla città di affittacamere. L'attività industriale ha la sua bellezza non minore di quella artistica: e poi l'Agro è tanto vasto che c'è posto per le fabbriche senza turbare o deturpare ruderi e monumenti; anzi l'applicazione della elettricità e il trasporto dell'energia a distanza renderanno gli opifici sempre meno molesti e antiestetici, senza considerare che la facilità ognor crescente delle comunicazioni e il compenetrarsi reciproco della città e della campagna non renderanno necessario accumulare i motori e le ciminiere intorno al Palatino o alla cupola Michelangiolesca, ma ne consentiranno la disseminazione in un raggio di decine di km., pur rimanendo a Roma il nome e la direzione delle varie industrie. I Russi, pei quali Mosca è la città santa, il centro politico e religioso della razza slava, non hanno esitato a farne una città industriale, perché hanno intuito che solo così essa potrà continuare ad essere il cuore dell'immenso impero, il simbolo e il propulsore delle aspirazioni di 160 milioni di uomini; né, ch'io mi sappia,

alcun viaggiatore artista ha trovato che le industrie moscovite costituiscono un oltraggio per le cupole dorate del Kremlino, per gl'incommensurabili tesori d'arte raccolti nelle chiese, nei palazzi, nei musei di Mosca.

Ad ogni modo non c'è esteta per quanto puritano che non invochi e non inneggi alla grandezza di Roma nelle arti, nelle lettere, nelle scienze, perché dai sette colli torni a irraggiare la luce della civiltà; ma in pratica ben pochi contribuiscono a questo fine; ed oggi Roma è ben lontana dal costituire un centro di cultura quali lo furono nel Rinascimento Venezia, Firenze e Roma stessa, che colle arti e la stampa diffusero in Europa il pensiero italiano. Tutti i nostri grandi pensatori e scrittori, da Dante a Mazzini, a Carducci, hanno assegnato a Roma un'alta missione universale, l'hanno preconizzata futura capitale del mondo, nuovo centro religioso delle genti; in realtà non si pensa neppure a quanto occorrerebbe per farne una grande città moderna, per crearvi una civiltà, come voleva Q. Sella, « che possa sostenere il confronto colle altre che si assisero sugli storici colli irradiando sul mondo ».

... è unanime il consenso dell'intera umanità, che pensa, nel riconoscere a Roma una specie di sacro primato fra tutte le città del mondo, come quella che per uno spazio non discontinuato di quasi trenta secoli, da prima con le armi, poscia colle leggi, infine divulgando nel mondo la parola di Dio, seguì la sua fatale predestinazione e vocazione all'imperio civile e spirituale. Questa dignità progressiva, quasi di Vestale dell'Umanità, come *obbliga l'Italia a raccogliersi intorno a questo gran focolare di luce, intorno a questo fuoco sacro della sua vita nazionale*, così fremè e costringe, conscia od inconscia, l'umanità civile a farsi Romea...

(A. DE GUBERNATIS).

Non basta per Roma aprirvi nuove strade, costruirvi palazzi e monumenti, moltiplicarvi gl'impiegati; Roma non può essere una semplice agglomerazione di uomini e di case: bisogna ch'essa sia l'anima e il cervello della nazione, bisogna che vi si sviluppi e vi si accentri la vita italiana nelle più alte sue manifestazioni e a ciò contribuiscano i valori di tutte le regioni attenuando quel sentimento quasi campanilistico per cui molte città di provincia vengono preferite ed esaltate in confronto di Roma verso cui si ostenta, specie nel nord, incuranza o disprezzo.

Ricordiamo che Roma per la sua posizione quasi matematicamente centrale rispetto all'Italia, non meno che per la sua storia, è la capi-

tale naturale della nostra razza, e che quindi i suoi rapporti colle varie regioni sono, o almeno dovrebbero essere, più facili che non per città molto eccentriche; donde l'opportunità materiale, non meno che politica di avere in essa i più potenti istituti scientifici e d'istruzione, accademie, raccolte artistiche, società di carattere e d'importanza nazionale.

Perché poi Roma diventi il vero centro della vita italiana e possa come tale affermare la nostra supremazia sul Mediterraneo, occorre pure che si completi e perfezioni la rete ferroviaria irradiante da essa: così l'aforisma classico « tutte le strade conducono a Roma » tornerà ad essere una verità geografica.

A ciò ben si presta la sua posizione in una vasta zona ondulata, nel punto dove le principali arterie del più ampio versante tirrenico della Penisola, colleganti il Nord e il Sud si ricongiungono a 8, facendo di Roma il ponte storico e naturale, il luogo d'incontro delle due più notevoli correnti di traffici e di relazioni fra regioni settentrionali e meridionali.

Ma per risolvere radicalmente l'annoso problema di rendere Roma città di produzione oltreché di consumo, e assicurarle un avvenire di prosperità e di grandezza, si deve farne una città marittima (1).

« Lo Stanley visitando Roma si meravigliò che non si fosse pensato di congiungerla subito al mare. Egli non sapeva quanto invece si è fatto per allontanarla ». (P. MODERNI).

L'idea di Roma porto di mare sembra ancora ai più un'utopia, un sogno folle; ma noi abbiamo ferma fiducia che in un avvenire più o meno prossimo la Nazione sentirà la suprema bellezza di questo sogno e lo tradurrà in un fatto reale di grandissima importanza economica e politica. « La trasformazione di Roma in città marittima, sarà la pietra di paragone del valore nazionale dell'Italia nel preordinare i propri destini ».

Le forti spese occorrenti e la mancanza di un utile immediato potranno ritardare il compiersi dell'opera, e oggi poi l'immane conflagrazione europea in cui gli Stati giocano la propria esistenza, ha fatto mettere in disparte problemi anche di prim'ordine; ma se, come fermamente crediamo, l'Italia uscirà vittoriosa dal mortale conflitto e vorrà affermarsi come potenza mediterranea, dovrà riprendere il disegno oggi caldeggiato con fede di apostoli da pochi uomini, e scar-

(1) M. FERRARIS: « Roma al mare », N. A. ottobre 1907.

tando le soluzioni intermedie, come l'utilizzazione del Tevere o il porto a mare congiunto per ferrovia a Roma, adottare il concetto di Paolo Orlando: l'apertura cioè di un canale che dalla spiaggia di Fusanò conduca il mare a Roma.

È superfluo entrare in particolari tecnici che sono stati esposti e discussi dai competenti. Le difficoltà da superare sono relativamente piccole, il vantaggio per Roma e zone vicine incontestabile; ma la spesa che deve calcolarsi a parecchie centinaia di milioni sarebbe giustificata solo nel caso che l'Italia considerasse quest'opera come il coronamento del suo programma di espansione marittima e di predominio mediterraneo: programma che deve aver principio colla creazione di una flotta mercantile. Oggi l'Italia non ha che poche navi ed è superata dalla piccola Grecia che ci fa una temibile concorrenza pure in casa nostra.

Ma intanto che il gran disegno di Roma marittima entri nella coscienza della Nazione e si traduca in fatto, urge risolvere indirettamente il problema delle comunicazioni di Roma coi paesi transmarini dando la maggiore potenzialità ai porti più prossimi e collegandoli all'urbe con eccellenti ferrovie. Tali porti sono: Civitavecchia, Napoli, Ancona e Brindisi.

La prima dovrebbe tenere nel raggio d'influenza di Roma: la Sardegna e la Corsica, servire a comunicazioni dirette colla Francia meridionale, colla Spagna e coi paesi oltre Gibilterra; una ferrovia diretta potrebbe mettere il suo porto a meno di 60 km. dalla Capitale.

Napoli è già il porto principale di Roma, soprattutto pei passeggeri, e più lo sarà quando il compimento della *direttissima* avrà messo a meno di due ore di distanza le due metropoli del Mezzogiorno. A Napoli fanno capo le linee marittime della Sicilia e dell'Africa mediterranea; vi approdano i grandi transatlantici provenienti dall'Estremo Oriente e dall'America; quindi occorre solo intensificare i servizi e perfezionarli.

Brindisi era il porto classico di Roma, a cui era congiunto per la famosa via Appia *regina viarum*, e questa si continuava oltre Adriatico colla pur celebre via Egnatia che da Dyrrachium (Durazzo), attraverso la Macedonia conduceva ai paesi del basso Danubio e a Bisanzio. La stessa funzione può compiere oggi sol che venga migliorato il servizio ferroviario, si stabiliscano coincidenze e continuità fra treni e navi, si rimedi a deficienze locali del porto: poiché Brindisi

è lo scalo più prossimo all'Albania, alla Grecia, a tutto l'Oriente europeo, Asia minore, Siria, Egitto, ecc.

Ancona dovrebbe servire alle comunicazioni coll'alto e medio Adriatico, coll'Austria-Ungheria, coi paesi al di là della Dalmazia, e incanalare almeno in parte verso la nostra Penisola il traffico e il movimento viaggiatori che dai porti orientali dell'Adriatico muove verso il Mediterraneo occidentale e l'America. Questa via fu ben nota ai mercanti pisani e fiorentini i quali, anche prima della IV crociata, commerciavano col Levante e Costantinopoli recandosi per Ancona e Zara. Anzi Venezia si preoccupò di vedersi così tagliata la strada ed ebbe per questo contese non lievi colla repubblica pisana.

Anche Anzio potrebbe servir bene come porto sussidiario per le linee di cabotaggio, per le comunicazioni colle isole ecc.; e non sarebbe difficile farne un discreto porto, poiché non vi è spiaggia bassa e sabbiosa con tendenza agl'interrimenti, né altre condizioni che rendano la costa importuosa: basterà quindi costruire moli e gettate per ostacolare l'azione erosiva del mare e difendere dalle onde lo specchio interno di cui si dovrà aumentare convenientemente i fondali.

Così Roma potrà stabilire molteplici rapporti con varie parti d'Italia e coll'estero per le vie del mare, in attesa di affermarsi essa medesima come città marittima. La sua posizione è già favorevole allo sviluppo del Mezzogiorno e delle Isole; gli sarà favorevolissima quando sia diventata un emporio mediterraneo, mercato naturale per i prodotti del Sud. Non occorre rilevare che dalle molteplici e rapide comunicazioni dei nostri porti meridionali coi paesi mediterranei ed extra-mediterranei, sarebbe attenuato il danno che al nostro commercio di transito minacciano i porti concorrenti francesi, austriaci e greci, le grandi linee ferroviarie balcaniche mettenti capo a Salonicco e a Costantinopoli e di là all'Anatolia, all'Arabia, al Golfo Persico e alle Indie: ferrovie per le quali Germania e Inghilterra hanno lottato per anni a colpi di milioni e di miliardi, di accorgimenti diplomatici, d'influenze politiche, e che costituiscono oggi una delle poste principali del gioco tremendo che insanguina l'Europa, in cui le due potenti rivali hanno gettato tutte le loro risorse, poiché comprendono l'immenso valore economico che avranno in futuro tali linee colleganti in via diretta i principali centri europei di produzione coi mercati dell'Asia sud-occidentale ed oltre.

Il problema di Roma marittima si ricollega strettamente a quello della bonifica e colonizzazione dell'Agro romano, opera oggi iniziata

felicemente dopo anni e anni perduti in vane discussioni; e non è da dubitare che, se Governo, enti locali e privati vorranno coordinare i loro sforzi, fra non molto tempo saranno scomparsi i latifondi e la malaria, e torneranno a popolarsi le plaghe oggi desolate costituenti un cerchio d'isolamento intorno all'Urbe.

Nel Lazio esistono vasti tratti pianeggianti, ricchezza d'acque, clima temperato, terre feraci, spiagge accessibili: le principali condizioni dunque necessarie e sufficienti per farne un'*area di richiamo* e di *concentrazione*, come dicono gli antropogeografi, mentre nelle regioni vicine e in tutta l'Italia centrale abbondano zone montuose che stanno a rappresentare *aree di dispersione*, capaci cioè di fornire al Lazio stesso popolazione e forti lavoratori.

Roma poi, fatta grande città e centro di produzione industriale, risolverebbe in buona parte il problema di uno sbocco per le derrate agricole e per le materie prime del Sud che oggi, per la lontananza dei mercati, rimangono inutilizzate od offrono scarso margine di guadagno ai produttori.

Ma il risorgimento economico di Roma, la sua industrializzazione, il farne un porto di mare avrà effetti benefici incalcolabili, non solo dal lato economico per le regioni vicine, per il Mezzogiorno e l'Italia in genere, ma un ancor più grande valore politico e ideale. Credere che Roma debba rimanere un soggiorno di lusso pei forestieri, che le industrie e i traffici la deturperebbero, è un banale misonismo: basta considerare in quale grave condizione d'inferiorità tale suo stato la mette di contro alle altre capitali, e vedere come nessun popolo abbia esitato a trasformare in centri di attività moderna le sue più gloriose e artistiche città.

Neppure è concepibile che Roma possa, dirò così, specializzarsi come centro d'arte, di studi, di cultura, senza diventare città di produzione, poiché non si possono separare e scindere le varie forme dell'attività umana, ed è naturale che dove le industrie e i commerci accumulano ricchezze ivi fiorisca anche ogni forma superiore di civiltà, mentre ciò riesce difficile nei piccoli centri dove sono scarsi i mezzi disponibili, dove poca è l'affluenza di gente. Siena ebbe un'arte propria mirabile, ma che fu uccisa quando Firenze, arricchita colle industrie della seta e della lana, coi commerci europei e transmarini, diventò centro d'attrazione per gli artisti non meno che per gli uomini d'affari; e oggi Firenze, col suo Istituto di studi superiori, minaccia l'esistenza del glorioso ateneo senese, tenuto in vita con sforzi eroici.

L'insuperato splendore dalle arti raggiunto a Venezia, fu conseguente alla sua ricchezza e potenza conquistate coi traffici nell'Oriente. Milano arricchitasi colle industrie e i commerci, è diventata successivamente anche notevole centro di cultura, e le sue case editrici, i suoi musei, i suoi istituti scientifici vincono od oscurano quelli di altre città vicine e lontane, cui sorregge soltanto la tradizione. E potremmo moltiplicare gli esempi.

Dunque Roma sarà una grande città, in tutto il significato della parola, degna capitale di un grande Paese cui è riserbato un magnifico avvenire, se vorremo e sapremo farne un grande centro di produzione e di scambi commerciali, se in una parola le daremo una vita e un'attività propria, da cui derivi una forza di espansione e di predominio per la città e per l'Italia sulle terre circostanti. Allora tornerà ad essere regina del Mediterraneo e non sarà riflesso di vano orgoglio ripetere l'invocazione del Carme secolare:

Alme Sol
possis nihil urbe Roma
visere majus.

BIBLIOGRAFIA

- Annuario statistico italiano*, 1878-1913. Roma (pubblicaz. del Ministero d'A. I. e C.).
- Atti della Società italiana per il Progresso delle Scienze*. Roma, 1908-16.
- BACHI R. *L'Italia economica*. Anni 1909-915. Città di Castello, Lapi, 1910-16.
- BAGOT R. *Gl'Italiani d'oggi*. Bari, Laterza, 1912.
- BALDACCI A. *Itinerari albanesi*. Pubbl. a cura della R. Soc. Geogr. Ital., Roma, 1917.
- BARBARICH E. *L'Albania*. Roma, E. Voghera, ed., 1905.
- BEGUINOT A. *La flora della Tripolitania e Cirenaica*. Padova, Drucker, 1912.
- BRUCCOLERI G. *La Sicilia d'oggi*. Roma, Athenaeum, 1913.
- CADDEO R. *L'isola dei Sardi*. Sassari, Gallizzi, 1903.
- CADOLINI G. *Il bonificamento dell'agro romano*. Roma, Unione coop., 1901.
- Calendario-Atlante de Agostini*. Anni 1904-1916, Roma-Novara.
- CARABELLESE. *Nord e Sud attraverso i secoli*. Bari, Laterza, 1905.
- CARBONARO G. *La Calabria e la questione meridionale*. Reggio C., 1905.

- Carta idrografica d'Italia*. «Memorie», pubblicate dagl'ing.ri Zoppi e Perrone (a cura del Ministero d'A. I. e C.).
- CAVASOLA G. *Relazione al Senato sulla legge speciale per la Basilicata*. 1904.
- CHIMIRRI B. *La legge per Napoli e gl'interessi del Mezzogiorno*. Roma, tip. Pallotta, 1904.
- COLAJANNI N. *Settentrionali e Meridionali*. Roma, «Rivista pop.», 1898.
- ID. *Per la Razza maledetta*. Roma, «Rivista popolare», 1898.
- ID. *Nel Regno della Mafia*. Roma, «Rivista popolare», 1900.
- ID. *Per l'economia nazionale e pel dazio sul grano*. Roma, Artero, 1901.
- ID. *Razze inferiori e razze superiori - Latini e Anglo-sassoni*. Roma, 1903.
- COSSU A. *La Sardegna*. Roma, Soc. ed. Dante Alighieri, 1901.
- COSTI E. *Il clima della Libia*. Roma, Carra, 1912.
- COTUGNO R. *La Puglia nella questione meridionale*. Bari, Laterza, 1905.
- DE CESARE R. *La fine di un Regno* (Napoli e Sicilia). Città di Castello, Lapi, 1900.
- DE CUMIS T. *Il Mezzogiorno nel problema militare dello Stato*. Bari, Laterza, 1915.
- DE GUBERNATIS A. *Roma e l'Oriente*. Roma, Soc. ed. D. Alighieri, 1899.
- DE LORENZO G. *Geologia e geografia fisica dell'Italia meridionale*, Bari, Laterza, 1904.
- DE MARTINO G. *Cirene e Cartagine*. Bologna, Zanichelli, 1907.
- DEMOLINS e SQUILLACE. *Il popolo meridionale*. Palermo, Sandron, 1905.
- DE VITI DE MARCO. *Per il Mezzogiorno e per la libertà commerciale*. Palermo, Sandron, 1905.
- ID. *Il problema industriale e il Mezzogiorno*. Palermo, Sandron, 1905.
- DIVERSI. *Il Nazionalismo economico*. Bologna, Neri, 1914.
- ID. *La terra di Bari*. Trani, 1900.
- ID. *Monografia sui porti dell'Italia antica*. Roma, 1905-08 (pubbl. a cura del Ministero della Marina).
- DUEFFE F. *La Somalia italiana*. Roma, Casa ed. ital., 1908.
- FAUNO M. *L'espansione coloniale e commerciale degli Stati moderni*. Torino, Bocca, 1906.
- FERRARIS L. *La Capitale e il suo ordinamento*. Torino, Bocca, 1912.
- FERRERO G. *Grandezza e decadenza dell'Impero romano*. Milano, Treves, 1901-03.
- FISCHER P. D. *L'Italia e gl'Italiani al finire del sec. XIX*. Firenze, 1898.
- FISCHER T. *La Penisola italiana*. Torino, U. T. E. T., 1902.
- FLORA F. *La politica delle tariffe ferroviarie*. Catania, Giannotta, 1906.
- FORTUNATO G. *Il Mezzogiorno e lo Stato italiano*. Bari, Laterza, 1911.
- GALANTI A. *L'Albania*. Roma, Soc. ed. Dante Alighieri, 1905.
- GROSSI V. *Questioni di Geografia economica*. Roma, Bertero, 1908.
- HILDEBRANDT. *La Cirenaica e il suo avvenire* (Traduz. Tomei). Roma, Frank, 1912.

- JACINI. *Atti dell'inchiesta agraria. La terza Italia*. Lettere di un Yankee (trad. Garlanda). Roma, Soc. ed. laziale, 1904.
- MACOLA F. *L'Italia alla conquista dell'America latina*. Venezia, 1894.
- MAGGI PIRRO. *Nord e Sud*. Cremona, tip. Sociale, 1902.
- MALAGODI O. *Calabria desolata*. Roma-Torino, Roux e Viarengo, 1905.
- MANTEGAZZA V. *L'Albania*. Roma, Bontempelli & Invernizzi, 1912.
- MARANELLI C. *Considerazioni geografiche sulla questione meridionale*. Bari, 1908.
- MARSELLI V. *Le leggi storiche dell'incivilimento*. Roma, Voghera ed., 1896.
- MARTINI G. *La Tripolitania nei rapporti coll'economia e la difesa d'Italia*. Città di Castello, Lapi, 1904.
- MELONI G. *Dalla Sardegna*. Roma, Soc. ed. D. A., 1905.
- MENGHI V. *Le altre rive d'Italia*. Roma, Loescher, 1913.
- MINISTERO d'A. I. e C. *Il Bonificazione dell'Agro romano*. Relazione al 30 giugno 1914.
- MINISTERO DELLA P. I. *L'istruzione primaria e popolare in Italia*. Pavia, 1911.
- MISASI N. *Il gran bosco d'Italia*. Palermo, Sandron, 1900.
- MODERNI P. *L'importanza del mare per l'avvenire economico d'Italia*. Roma, 1901.
- MOLLI G. *Le grandi vie di comunicazione*. Torino, Bocca, 1902.
- NICEFORO A. *L'Italia barbara contemporanea*. Palermo, Sandron, 1889.
- ID. *Italiani del Nord e Italiani del Sud*. Torino, Bocca, 1901.
- NICOLINI F. *Il pensiero dell'abate Galiani*. Bari, Laterza, 1908.
- NITTI F. S. *Il bilancio dello Stato dal 1862 al 1896-97*. Napoli, 1900.
- ID. *Nord e Sud*. Torino, Roux e Viarengo, 1900.
- ID. *L'Italia all'alba del secolo XX*. Torino, Roux & Viarengo, 1901.
- ID. *Le forze idrauliche dell'Italia e la loro utilizzazione*. Napoli, 1902.
- ID. *Napoli e la questione meridionale*. Napoli, Pierro, 1903.
- ID. *La ricchezza d'Italia*. Roma-Torino, Roux & Viarengo, 1905.
- OMODEO, PEGLION, VALENTI, *La Colonia eritrea*. Roma, 1913. (Pubblicato a cura della Soc. It. per il progresso delle Scienze).
- ORLANDO P. *Roma porto di mare*. Roma, presso la riv. «Roma marittima».
- ID. *Per lo sviluppo economico di Roma*. Ibid.
- ID. *Roma porto di mare e la navigazione interna*. Ibid.
- PAGANO J. L. *Attraverso la Spagna letteraria. I Catalani*. Roma, «Rassegna internaz.», 1902.
- PAOLETTI L. *L'emigrazione italiana*. Roma, Mantegazza, 1908.
- PENNE G. B. *Per l'Italia africana*. Roma, Voghera ed., 1905.
- Per il Mezzogiorno e per le Isole*. Pubblic. della città di Altamura, 1906.
- PERRONE F. *Il problema del Mezzogiorno*. Napoli, Pierro, 1913.
- PIAZZA GIUS. *Il Benadir*. Roma, Bontempelli & Invernizzi, 1913.

- PREZIOSI G. *Il problema dell'Italia d'oggi*. Palermo, Sandron, 1907.
Questionario della Commissione del Consiglio provinciale di Napoli intorno all'avvenire di Napoli e del Mezzogiorno, 1903.
Relazione della Commissione per lo studio dell'Albania. Società ital. delle Scienze, Roma, 1915-16.
Relazioni dell'Associazione nazionale per gl'interessi del Mezzogiorno Roma, tip. del Senato, 1911 e seg.
- REDA A. *La questione meridionale. Inchiesta*. Palermo, Sandron, 1900.
- RICUCCI G. *Uno sguardo alla questione meridionale*. Napoli, Cozzolino, 1904.
- SANSONE A. *Relazione sul demanio forestale di Stato*. Roma, 1915.
- SANTORO M. *L'Italia nei suoi progressi economici dal 1860 al 1910*. Roma, Tip. popolare, 1911.
- SERGI G. *Antropologia e Scienze antropologiche*. Messina, De Stefano, 1889.
ID. *La decadenza delle nazioni latine*. Torino, Bocca, 1900.
ID. *La Sardegna*. Torino, Bocca, 1907.
- SPERA G. *La Basilicata*. Roma, Loescher, 1903.
- SQUILLACE F. *La base economica della questione meridionale*. Palermo, Sandron, 1905.
- TARUFFI, DE NOBILI e NORI. *La questione agraria e l'emigrazione in Calabria*. Firenze, Barbera, 1908.
- VALENTI G. *Studi di politica agraria*. Roma, Athenaeum, 1914.
- VANNUTELLI A. *In Anatolia*. Roma, Soc. Geogr. Ital., 1905.
- VECCHI V. (Yack la Bolina). *Italia figlia del mare*. Roma, Voghera ed., 1912.
- VILLARI P. *Le lettere meridionali*. Firenze, Le Monnier, 1878.
ID. *Le invasioni barbariche in Italia*. Milano, Hoepli, 1901.
- ZANIBONI E. *L'Alta Italia industriale e il problema di Napoli*. (Inchiesta del « Pungolo »), Napoli. Pierro, 1903.