

LE HAWAII NEL QUADRO COMMERCIALE E STRATEGICO DEL PACIFICO

ALFIO BRUSA

SITUATE nel cuore del più grande Oceano, a metà distanza circa fra Asia e Americhe, le isole Hawaii (dall'indigeno Ohwaihi, nome dell'isola principale), sebbene sembrino così isolate da parere quasi sperdute, tuttavia racchiudono in sé tali e tanti pregi di paesaggio e di posizione geografica che ben giustificano le varie definizioni che di esse danno gli Americani, quali Malta del Pacifico, Paradiso del Pacifico, e così via (1).

A voler cominciare dal fattore naturale più saliente, il clima, diremo che lungo tutto il festone insulare hawaiano, la primavera vi domini praticamente tutto l'anno, meno le poche giornate a carattere estivo durante il mese più caldo che è agosto (in nessun punto al livello del mare la temperatura sale infatti oltre i 32°, nè scende sotto i 15°). Tale uniforme distribuzione termica non è accompagnata però da una uniforme distribuzione della piovosità, la quale, per dipendere dagli alisei che predominano su gli altri venti per almeno tre quarti dell'anno, è massima sul versante settentrionale delle isole e minima su quello meridionale (in alcuni punti, specie se sottovento, l'aridità vi è tale da esigere opere irrigue per l'agricoltura). Ne deriva quindi, per questi contrasti, che il paesaggio è estremamente vario, con aspetti panoramici diametralmente opposti anche in luoghi molto prossimi, per cui le Hawaii offrono così interessanti escursioni turistiche che sono diventate in America la villeggiatura alla moda.

Infatti si può dire a grosso modo che il turista possa scegliere in queste isole il clima che più gli si conferisce, perchè mentre in taluni

(1) Il gruppo delle Hawaii comprende otto isole principali denominate Hawaii, la maggiore, Maui, Kahoolawe, Molokai, Lanai, Oahu, Kauai e Niihau, e una catena di scogli e bassifondi, con qualche isolotto, che nel complesso costituiscono l'estrema propaggine settentrionale delle terre oceaniche. Gli isolotti sono disabitati, ad eccezione di Midway che è stazione del cavo americano transpacifico per Guam. Il gruppo delle Hawaii, che si distende lungo un arco di 3800 km., mette insieme una superficie di kmq. 16.719 ed una popolazione stimata nel giugno 1937 di 396 mila ab. metà dei quali vivono ad Oahu sulla quale sorge pure Honolulu, il capoluogo.

LE HAWAII NEL QUADRO COMMERCIALE E STRATEGICO DEL PACIFICO

punti non piove mai o quasi, in altri l'umidità vi è perenne; mentre in alcune regioni il vento non ha tregua, in altre pare che l'aria vi stagni, e così di seguito. Se alla fine, alla uniforme e mite temperatura si preferisse la fresca brezza tonificante, basterà allora salire in collina, dove in grazia al vento teso di nord-est la temperatura decresce con l'altitudine più che normalmente.

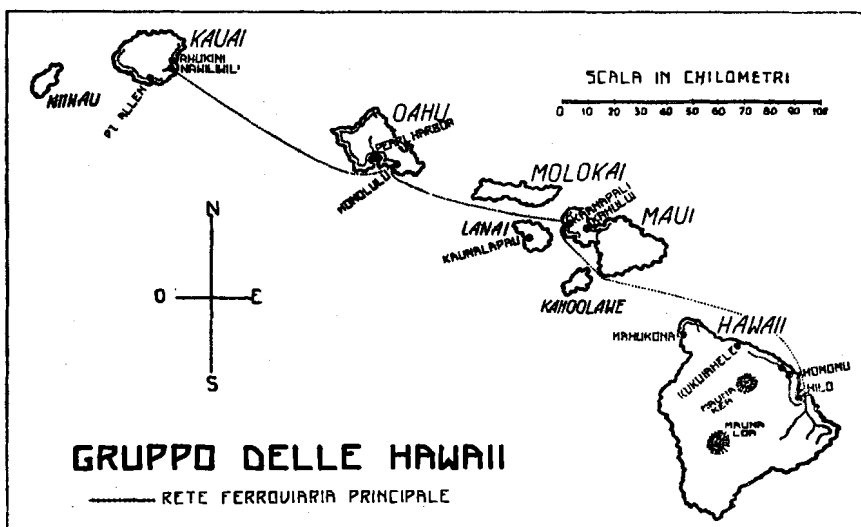


Figura 1.

Tali pregi di carattere naturale, per quanto notevoli, sono però ben poca cosa per gli Americani di fronte al valore strategico che essi attribuiscono alle Hawaii quale scalo obbligatorio delle grandi linee transpacifiche, di navigazione ed aeree, e punto avanzato della difesa costiera degli Stati Uniti, da Seattle a Los Angeles. Se le Hawaii fossero cadute in mano al Giappone i problemi del Pacifico avrebbero presentato oggi aspetti ben preoccupanti per gli Americani, dal momento che le coste occidentali degli Stati Uniti si sarebbero trovate sotto la continua minaccia delle navi da guerra del Mikado. Fortunatamente per loro, invece, il Presidente Mc Kinley, decidendo nel 1898 di tagliar corto alla breve parentesi repubblicana seguita alla morte della regina Liliuokalani, annetteva il gruppo agli Stati Uniti dei quali dal 1910 costituiscono un Territorio amministrato da un Governatore nominato dal Presidente della Confederazione, da un Senato di 15 membri e da una Camera di 30, eletti rispettivamente per 4 e 2 anni.

In principio il gesto di Mc Kinley fu aspramente commentato da quei circoli politici americani che si facevano portavoce di interessi privati, più o meno confessabili, urtati da tale annessione (la questione degli zuccheri). Ma appena il Pacifico apparve non più l'immenso oceano separatore, il principe delle distanze, ma un possibile futuro campo di bat-

taglia di nuovi conflitti di razza, allora tutti furono d'accordo nell'applaudire a Mc Kinley, che con quella manovra, non solo aveva assicurato la protezione delle coste americane occidentali, ma quel che più conta, aveva garantito la copertura dalla parte del Pacifico del Canale di Panama. Così l'Ammiragliato americano, vigile tutore degli interessi navali della Confederazione, non appena attuata l'annessione, si impadronì immediatamente di ogni questione di carattere militare riguardante il Territorio, e senza por tempo in mezzo dotò il nuovo possesso di una così imponente attrezzatura bellica, navale, aeronautica e terrestre, che oggi le Hawaii possono considerarsi nel complesso le più munite basi strategiche degli Stati Uniti nel Pacifico.

I primi interventi degli Americani alle Hawaii riguardano però più immediatamente la valorizzazione economica del paese, valorizzazione già in atto durante gli ultimi anni di indipendenza. Interessava lo sviluppo della promettentissima industria della canna da zucchero. Tale industria, affermata nel 1876, anno della firma di un trattato di reciprocità che garantiva ai piantatori hawaiani un profittevole sbocco sul mercato americano, sorretta dopo l'annessione da larghi appoggi finanziari e da una organizzazione commerciale perfetta, finì in breve per assorbire le migliori attività degli isolani (oggi vi lavora non meno del terzo della popolazione complessiva del territorio), e con una produzione di zucchero di canna, che nel 1937-38 è stata di migliaia di Q.li 8843, portò il gruppo al settimo posto fra i produttori mondiali, dopo le Indie Inglesi, Cuba, Giava, Formosa, Brasile, Filippine.

Le piantagioni hawaiane di canna da zucchero coprono oggi non meno dei due terzi dell'area totale produttiva, e sono concentrate in prevalenza su le isole di Maui, Oahu, Kauai e Hawaii. È attorno ad esse che Giapponesi e Filippini fondano le loro comunità ed erigono i loro villaggi; sono esse che forniscono la materia prima ai numerosi e bene attrezzati zuccherifici (le macchine sono state interamente progettate e costruite interamente nel territorio) che danno luogo ad un movimento commerciale annuo di parecchie centinaia di migliaia di dollari; è per esportare i prodotti saccariferi, infine, che seni, baie e approdi delle Hawaii si attrezzano e diventano rapidamente dei porti. Se il solo zucchero e melasso costituiscono infatti già il 50 % e più della esportazione totale di Honolulu, raggiungono ben l'80 % per Kahului, l'87 % per Kaanapali, il 92 % per Homomu e il 100 % o quasi per Kukuhaele, Mahukona e porti e approdi minori.

L'industria saccarifera non è però la sola attività fiorente alle Hawaii: esiste pure una prosperosa coltivazione di ananassi, così efficiente che oggi non meno dell'80 % della esportazione mondiale di questo saporito frutto parte da qui. Tale esportazione è diretta in gran parte verso gli Stati Uniti, ma una certa quantità è spedita pure altrove, un po' in tutte le parti del mondo, vecchio e nuovo. Ne riceviamo anche noi, per un 4 o 5 tonnellate all'anno, attraverso il porto di Napoli.

Una tale abbondanza di ananassi (1), che non ha praticamente altro limite che quello della richiesta, ha finito però col saturare i mercati generando crisi di vario ordine (2) e non sempre facilmente superabili. Alla fine, essendosi dimostrati inefficaci i vari rimedi attuati e proposti per sostenere una così abbondante produzione, i produttori hanno finito con l'adottare il sistema del contingentamento, stabilizzando il raccolto su 5-10 milioni di casse, quota normale annua decretata dal Pineapple Prod. Coop. Ltd., o associazione fra le nove principali Compagnie produttrici di ananassi (3).

Con lo zucchero e gli ananassi si esaurisce praticamente l'esame delle principali produzioni agricole hawaiane perchè le altre coltivazioni, come quelle relative, ad esempio, al caffè « kona » (dal nome del distretto dove viene raccolto), alle banane, alle patate od altro sono nel complesso insignificanti attività, monopolio prevalente dei Giapponesi e dei Filipini, che vi si dedicano con economia a carattere familiare.

Le cause di questa quasi monocultura deriverebbero secondo il parere dei competenti da un duplice ordine di fattori; fisici i primi, di carattere umano i secondi.

Le cause fisiche dovrebbero identificarsi nella natura geologica del suolo hawaiano, che è ovunque di un solo carattere vulcanico, carattere che si tradisce attraverso manifestazioni imponentissime tutt'ora attive, come il famoso e grandioso vulcano « Mauna Loa » (Grande montagna) su l'isola di Hawaii, alto oltre 4 mila metri, quasi interamente costituito, cosa abbastanza rara, di sola lava vulcanica essendo i materiali incoerenti scarsamente rappresentati, come il vicino vulcano di Mauna Kea, e così via. Tale uniformità che non ha praticamente eccezioni da un capo al-

(1) Mentre nel 1903 se ne erano prodotte 1893 casse, una ventina di anni dopo, tale produzione era già salita a 12 milioni di casse (una cassa tipica contiene 24 frutti da una libbra ad una libbra e mezza, e mezza libbra di sciroppo).

(2) Tappe di questa industria sono il 1880 inizio della coltivazione su larga scala; 1885 importazione di varie specie e selezionamento; 1891 fondazione della Compagnia di Pearl Harbour e di Wahiawa a 20 miglia NO. di Honolulu; 1901 fondazione della Pineapple Co. di Hawaii; 1932 fondazione della Cooperativa fra produttori di ananassi.

(3) La prima crisi è stata superata con l'annessione delle Hawaii agli Stati Uniti che aboliva un certo dazio di introduzione nel territorio della Confederazione. Quella del 1907 è stata superata di nuovo col concorso degli Stati Uniti. La sovrapproduzione del 1911 costò 75 mila dollari impiegati per creare nuovi mercati. Il 1915 vide il fallimento di piccoli coltivatori specialmente giapponesi. Le crisi del 1920 e del 1926 furono superate razionalizzando la produzione in tutti i modi, con la introduzione di macchine speciali tipo Gianca, ad esempio, per la sbucciatura, ecc. Si spera di risolvere l'attuale depressione con campagne pubblicitarie negli Stati Uniti a base di « giornate dell'ananasso » e con buone introduzioni presso altri paesi. A tale scopo la Pineapple Prod. Coop. Ltd. ha stazionato un milione di dollari per stimolare il mercato ad assorbire le giacenze invendute gli anni passati. Secondo le più recenti statistiche accertabili, la produzione del 1935-36 è stata di 10 milioni di casse di ananassi e di 3 milioni e mezzo di casse di succo per un valore di quasi 51 milioni e mezzo di dollari.

l'altro del gruppo, ostacolerebbe attività agricole di ordine vario mentre sarebbe base naturale di prim'ordine per coltivazioni di pochi tipi ma a grande rendimento. Per questo, sebbene le varie crisi occorse all'industria degli ananassi avessero dimostrato i pericoli di una tale economia agraria, non si è voluto introdurre altre produzioni: per questo la coltivazione industriale del riso (il riso è molto richiesto alle Hawaii pel tipo fondamentalmente orientale della popolazione) che si voleva impiantare nelle parti più piovose della regione, è caduta (1).

Le cause di carattere umano cui si è accennato deriverebbero invece dal fatto che la mano d'opera è singolarmente a buon mercato perchè prevalentemente di colore, e giapponese nella sua massima parte.

Sebbene la popolazione hawaiana sia la più eterogenea del mondo, la percentuale dei Giapponesi vi è tale da imprimere alla fisionomia etnica del gruppo un carattere fondamentalmente orientale. I Giapponesi, che erano solamente 48 nel 1868, costituiscono oggi oltre il terzo della intera popolazione del territorio. Con la loro frugalità, con la loro perseveranza, con una esemplare compattezza familiare, hanno finito per costituire ben presto una forza sociale di prim'ordine e si sono imposti come coltivatori, come artigiani, come pescatori. La pesca è diventata addirittura loro monopolio, dopo che hanno fatto tesoro della esperienza degli indigeni, perfezionata con l'uso dei loro caratteristici sampangs (2).

Malgrado una così compatta massa di Giapponesi non esiste però una questione razziale che li riguardi, per cui occorre dire che le Hawaii sono un paradiso anche dal punto di vista della tranquillità. È possibile

(1) I piantatori si dedicano agli ananassi specialmente durante i mesi estivi, durante i quali ha luogo l'85 % circa del lavoro totale. Essendo l'estate stagione morta per i zuccherieri, ne deriva una specie di rotazione nella mano d'opera, in mancanza della quale, per una crisi cui dovesse soggiacere una di queste due industrie, le cose vanno male per tutti, perchè la mano d'opera non ha altre possibilità di spostamenti.

(2) La compattezza familiare cui si accenna deriva dal fatto che mentre alle Hawaii i matrimoni misti sono la regola per bianchi e indigeni, costituiscono una mera eccezione per i Giapponesi. Deriva però da tale mancanza di promiscuità, che essi si adattano con difficoltà ad un regime parte orientale e parte occidentale. I Giapponesi nati ed educati alle Hawaii parlano la lingua paterna in casa e l'inglese fuori; così mentre i vecchi celebrano il Capodanno, i giovani festeggiano meglio il Natale. Ma questi compromessi non hanno luogo senza inconvenienti. Ad Haui, per esempio, una viva animosità divide Giapponesi e Portoghesi. Il resto della popolazione è una miscela di Portoghesi, Spagnoli, Caucasi di tutte le stirpi, Cinesi, Coreani, Filippini..., insomma una vera babele etnica, dalla quale non si salvano, come s'è detto, che gli orientali. Secondo recenti statistiche del giugno 1937, su 396.715 ab. erano Giapponesi 151.141; Americani, Inglesi, Tedeschi, Russi, 57.890; Filippini 53.035; meticci hawaiani 39.157; Portoghesi 30.130; Cinesi 27.657; indigeni hawaiani 21.139; Portoricani 7529; Coreani 6678; Spagnoli 1233; nazionalità varie il resto.

Probabilmente è soltanto qui, in questo paese singolare, che si sente parlare di mezzi bianchi, tre quarti bianchi, sette ottavi bianchi. Strano a dirsi, gli Americani, che al pari degli Inglesi, considerano con orrore ogni loro incrocio con razze di colore, sono orgogliosi di avere antenati di razza

che ciò derivi dal benessere economico largamente diffuso negli strati anche più bassi della popolazione, per cui i Giapponesi non aspirano a riconoscimenti politici accontentandosi di tenersi in disparte; ma è anche possibile che questa pace sia forzata, imposta insomma dai numerosi presidi militari dei quali solo quello di Schofield, a Daku, è forte di oltre 20 mila uomini di tutte le armi (1).

Ma tornando alle questioni economiche del territorio, occorre aggiungere che non basta il fatto che il terreno si presti singolarmente alle colture nominate o che la mano d'opera vi sia a buon mercato, per giustificare la fortuna economica del paese. Debbono esservi altre cause, sempre di ordine umano, da mettere in linea: fra esse emergono sicuramente quelle relative all'applicazione alle piantagioni di metodi agricoli i più razionali, non solo perchè perfetti dal punto di vista della tecnica agricola generale, ma anche perchè escogitati in base ad un piano di intesa fra i vari coltivatori, che ha dato risultati singolarmente fortunati. In nessuna parte del mondo, probabilmente, la cooperazione, prodotto stesso della insularità e dell'isolamento, ha avuto una applicazione così integrale. Invece di lavorare la terra ciascuno per conto proprio, curandone il miglioramento secondo particolari obiettivi, i piantatori hawaiani si sono associati sin dal 1885 per creare stazioni di entomologia e di patologia agraria e forestale, di tecnologia e chimica agricola e saccarifera... In tal modo quei coloni non solo si garantirono ogni possibile perfezionamento in fatto di produzione, ma poterono salvaguardarsi da quegli stessi inconvenienti d'ordine naturale, come siccità, malattie delle piante e così via, che sono talora calamità inevitabili per le attività della terra (2).

Ma gli Americani non si sono limitati ad accrescere i rendimenti unitari delle piantagioni: con arditi lavori di idraulica (bacini di sbarramento, canali, sifoni, pozzi artesiani), hanno anche conquistato altro territorio alle colture. Per citare un caso, grazie ad un acquedotto in galleria, lungo 5 chilometri, attraverso la montagna di Hoolau, poterono fertilizzare, irrigandolo, il versante arido sottovento dell'isola di Oahu con l'acqua captata appunto sul versante opposto, più esposto alle piogge. Non solo, ma siccome un equo sviluppo della irrigazione presuppone una

hawaiana almeno se discendente da antichi capi feudali, perchè li ritengono appartenenti ad una razza superiore. Ma è una razza, purtroppo, destinata a sparire, non tanto per processo di eliminazione quanto per quello di assorbimento. I puri Hawaiiiani che erano non meno di 300 mila alla fine del sec. XVIII, non rappresentano oggi che il 6 % circa della popolazione totale del territorio, secondo la cifra indicata.

(1) Appunto per il fatto che le Hawaii sono una specie di babele etnica, con predominio però delle razze di colore, esse non assurgeranno probabilmente mai alla figura di stato vero e proprio in seno alla Confederazione americana. Gli Stati Uniti vi hanno poi troppi interessi strategici da curare per non tenerle bene in pugno. Quindi sino ad oggi le prerogative del rappresentante hawaiano al Congresso di Washington sono limitate ad un puro e semplice voto consultivo.

(2) Si ricorda fra l'altro una certa infezione prodotta da un germe, il « leafhopper », che dopo aver messo in seria apprensione i piantatori per la velocità con cui stava propagandosi, fu in pochi mesi liquidata grazie appunto ai rimedi escogitati da tali stazioni sperimentali.

idonea politica forestale (se l'acqua è vitale per le Hawaii — affermano quegli isolani — le foreste sono vitali per l'acqua) ecco il complesso di provvidenze relative alle foreste, emanate dal Dipartimento governativo, creato nel 1919, alle varie stazioni sperimentali che controllarono in meno di 5 anni la messa a coltura di oltre un milione di alberi.

Per lo smistamento di una tale produzione occorre però un sistema adeguato di vie e mezzi di comunicazione e trasporto. Ecco quindi la rete ferrata principale e secondaria (quella secondaria essendo a diretto servizio delle piantagioni appartiene per lo più alle varie Compagnie che tali piantagioni coltivano) per uno sviluppo complessivo di oltre 1900 km., il che non è poco per un territorio così frazionato come quello

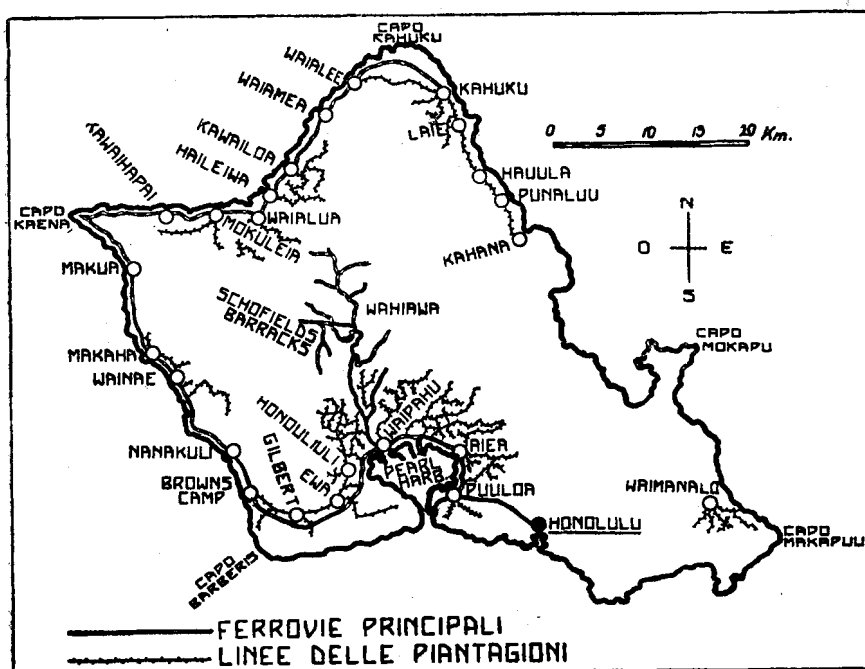


Fig. 2: L'isola di Oahu.

hawaiano. Ecco specialmente una conveniente attrezzatura per i vari porti sempre più perfettamente dotati non solo per dare uno sbocco alle piantagioni, non solo per sfruttare i vantaggi relativi alla posizione geografica del gruppo, ma anche per esaltare, se possibile, tali vantaggi, richiamando quelle navi la cui rotta strettamente ortodromica non toccherebbe le Hawaii e che vi sono invece attratte per il principio che non sempre la navigazione segue la rotta più breve, ma preferisce spesso quella più attrezzata.

Assolutamente encomiabile fu così l'opera condotta dagli Americani per dotare il territorio di porti sempre più efficienti e sempre più rispondenti alle cresciute esigenze del traffico e della strategia navale nel Pacifico.

Così mentre al tempo della loro occupazione Honolulu non possedeva che un porto naturale ampio non più di 26 ha., con una profondità media di 8 metri, in seguito ai lavori iniziati nel 1905 e che costarono ben 5 milioni di dollari, poté disporre di una superficie portuale di quasi 60 ha. profonda in media 11 metri e protetta contro ogni vento e ogni mare. Fu in grazia a tali lavori che Honolulu poté diventare rapidamente non solo il porto principale, ma il polmone stesso attraverso il quale l'intero territorio respira e vive. Anche la città rifiorì a nuova vita, divenendo nel giro di pochi anni il maggior centro poleografico hawaiano (147 mila abitanti, pari al 40 % della popolazione complessiva delle Hawaii), sede di industrie, di traffici e di vita europea moderna sotto ogni aspetto (ha perfino una Università, fondata nel 1907, con ben 3790 studenti nell'anno accademico 1937, pari a quasi un centesimo della popolazione hawaiana, il che è un indizio dell'alto livello intellettuale raggiunto da quegli isolani). Anche per chi viene dal mare, Honolulu appare subito come città modernissima ed elegante. Abbellita da pittoreschi angoli di colore tropicale, cosparsa di ville occhieggianti tra il verde degli aranceti, il capoluogo delle Hawaii non smentisce affatto la propria fama di Nizza del Pacifico (figura 3).

Si entra nel porto attraverso un canale sottomarino lungo oltre un chilometro e largo 152 metri, il cui percorso è segnato da gavitelli che diventano luminosi durante la notte. Questo canale è fonte di continue preoccupazioni per le autorità portuali perchè per essere soggetto a frequenti interrimenti va continuamente sorvegliato e spesso dragato (figura 4).

Il porto, che si estende fra la costa e un isolotto chiamato Isola della Sabbia, è orientato in direzione nord-sud ed è costituito da 28 accosti, distribuiti su un congruo numero di banchine, che mettono insieme una lunghezza utile per l'accosto delle navi di oltre 6100 metri; 25 di tali accosti appartengono al porto propriamente detto, quelli numerati in figura 27 e 28, a nord del porto, costituiscono il cosiddetto Bacino di Kapalama esclusivamente adibito al carico degli ananassi, mentre a metà circa del canale, che unisce porto e bacino, è in esercizio un ultimo accosto, il 26°, ad uso delle petroliere che vengono dagli Stati Uniti e che vi scaricano la nafta da servire alle navi che si riforniscono nel porto.

Ma non sono questi ultimi i soli accosti di Honolulu adibiti ad usi speciali: ve ne sono anche altri situati nell'interno stesso del porto e precisamente quelli numerati in figura, 1, 3, 5, 6, 7, che restano sottratti al traffico mercantile perchè a disposizione del Servizio Fari, del Genio Navale e della Marina da guerra. Come attrezzatura, tali accosti non consentono però alle navi da guerra che riparazioni di piccola entità esistendo già nella stessa isola di Oahu un porto da guerra, Pearl Harbour, che è per Honolulu quello che La Spezia, per fare un paragone, è per Genova.

Al traffico mercantile propriamente detto restano così i rimanenti accosti che sono, oltre a quelli del Bacino di Kapalama, quelli nume-

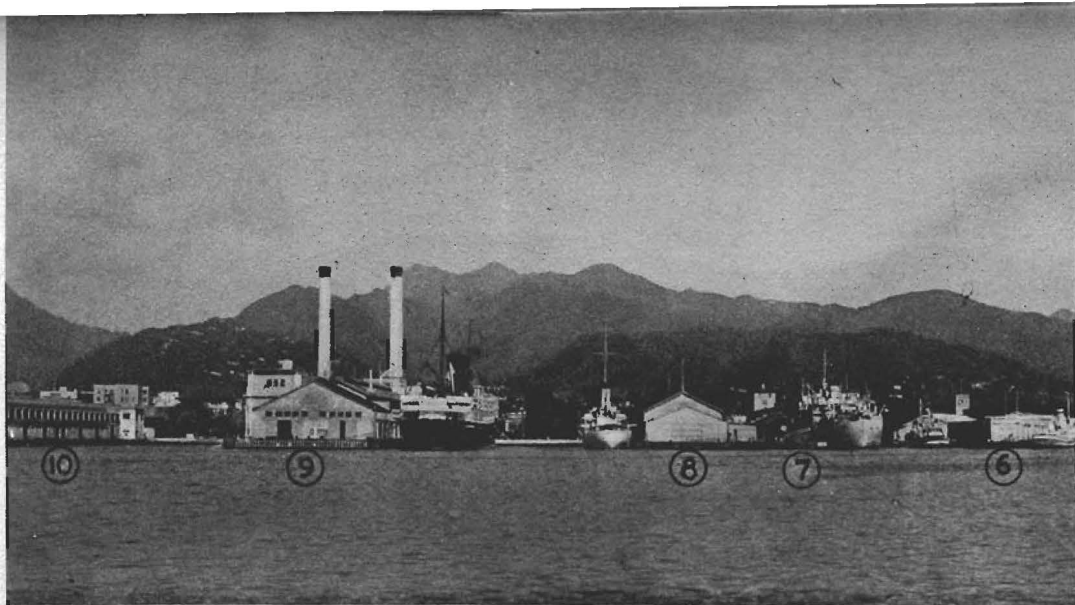


Fig. 3. — Veduta della parte centrale del porto di Honolulu.



Fig. 4. — Honolulu, la Nizza del Pacifico.



Fig. 5. — Veduta panoramica del porto di Honolulu. Ogni accosto è numerato. In corrispondenza del 26° sono chiaramente visibili i serbatoi della nafta.



Fig. 6. — Vista dell'estremità orientale di Honolulu.

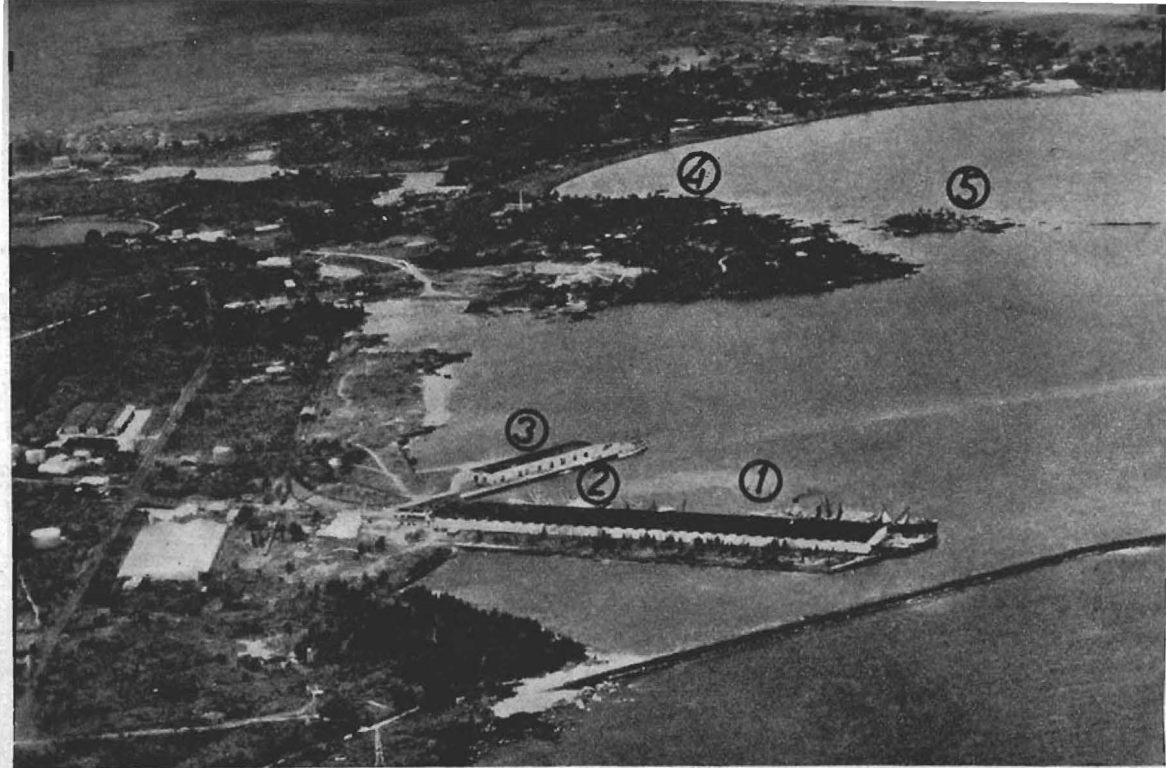


Fig. 7. — Il porto di Hilo (Hawaii) si estende fra la penisola di Waiakea (4), le isole Coconut (5) e il frangiflutti.
I numeri 1-2-3 indicano i tre accosti delle banchine.

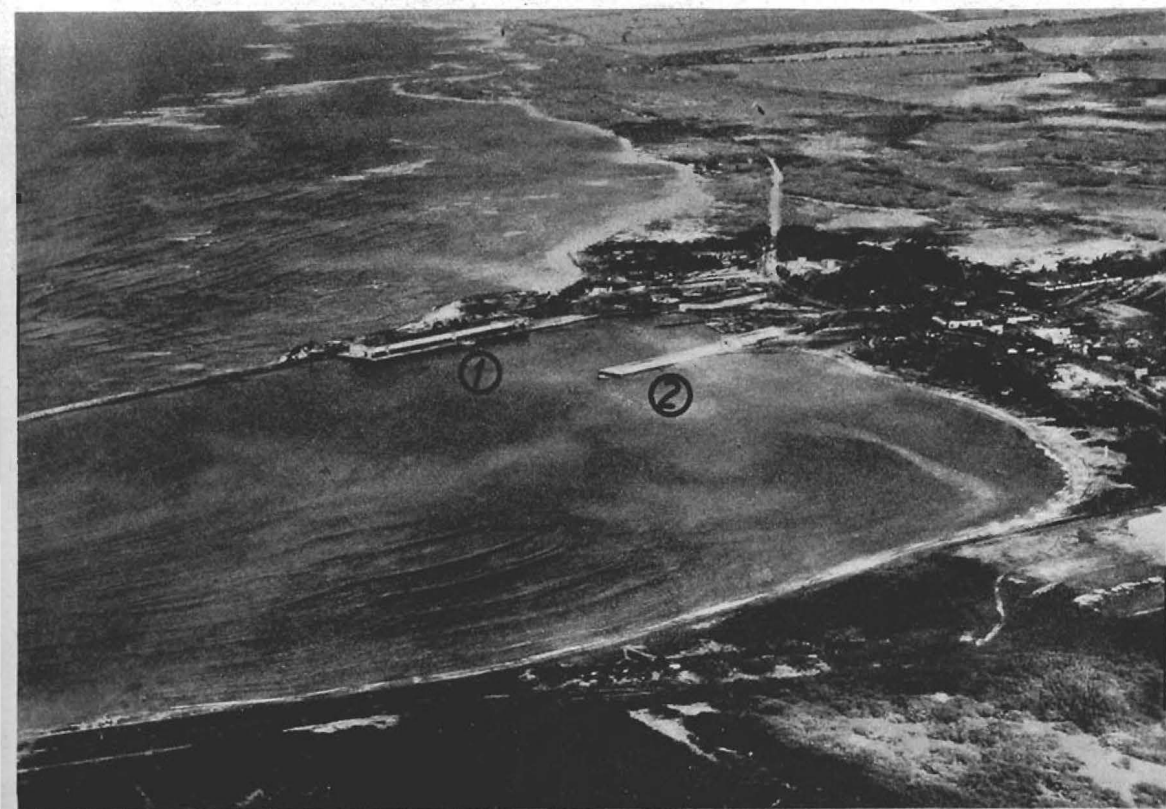


Fig. 8. — Il porto di Kahului su l'isola di Maui. Su la banchina (1) un magazzino pel commercio d'oltremare;



Fig. 9. — Porto Allen su l'isola di Kauai, alla foce del fiume Hanapepe.

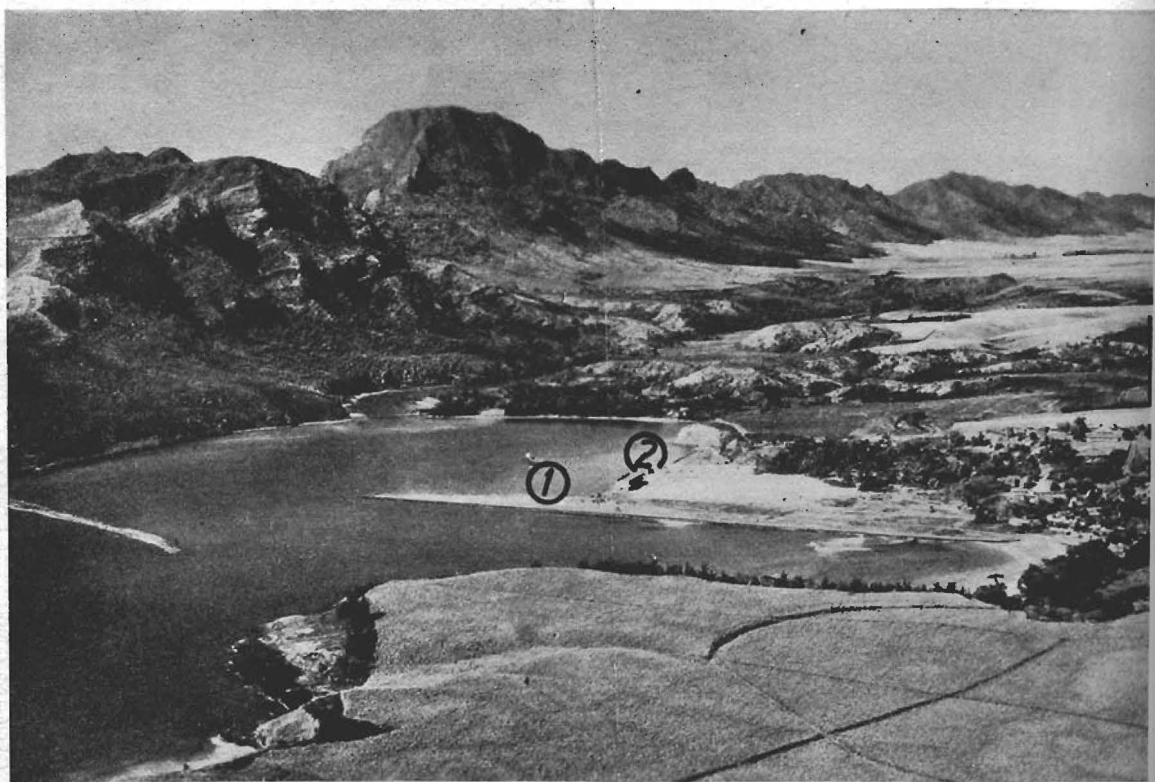


Fig. 10. — Il porto di Nawiliwili sulla stessa isola di Kauai.

2, 4, 8...25. Tali accosti, in ordine alle funzioni cui attendono, possono essere divisi in accosti adibiti al commercio oltremare (sono quelli numerati 2, 9.....13, 16...25, cioè la quasi totalità; a seconda della loro appartenenza tali accosti sono amministrati o dal Governo del Territorio, o dalla Compagnia ferroviaria dell'isola o della Compagnia Interinsulare di Navigazione; complessivamente mettono insieme una lunghezza utile per l'accosto delle navi di 4200 metri); in accosti addetti al commercio interinsulare (è il 15°, amministrato dal Governo del Territorio, 250 metri per l'accosto delle navi), e in accosti per usi misti (quelli numerati 4, 8 e 14, il primo della Interinsulare di Navigazione, e gli ultimi due del Territorio, per m. 590).

I dati relativi allo spazio disponibile per le navi danno già un'idea del traffico che ha luogo nel porto di Honolulu, sia come intensità che come composizione qualitativa. Come intensità il porto di Honolulu può compararsi a Genova, Durban, S. Francisco... almeno per ciò che si riferisce al tonnellaggio delle navi entrate. Infatti, durante l'anno fiscale terminato il 30 giugno 1937 non meno del 70 % del tonnellaggio totale che ha fatto scalo alle Hawaii, che è stato di ben 9,9 milioni di tonnellate, ha poggiato ad Honolulu. Qualitativamente poi avremo occasione di notare che Honolulu è il grande accentratore della importazione di tutto il territorio, come ne fa fede appunto il grande sviluppo di accosti relativi al commercio transpacifico.

Un tale movimento di navi richiede naturalmente servizi portuali perfezionati, e da questo lato occorre dire che Honolulu risponde egregiamente ad ogni esigenza. Perfetto, per esempio, il servizio riguardante il rifornimento nafta alle navi. A tale scopo funzionano i depositi di quattro Compagnie petroliere, la « Standard Oil Co. », la « Associated Oil Co. », la « Union Oil Co. » e la « Shell Oil Co. ». Più importante è la prima, che ha i suoi depositi di nafta nei pressi dell'accosto 26°, già nominato, di sua proprietà (figure 2 e 5). Nelle vicinanze vi sono però anche gli ingenti depositi delle altre tre Compagnie, le quali, per mezzo di regolari linee di navigazione con gli Stati Uniti, mantengono in efficienza una riserva complessiva di nafta che va dai 5 ai 700 mila hl., ripartiti in 15 serbatoi, capaci di oltre 900 mila hl. Il combustibile è distribuito alle navi in porto a mezzo di un perfetto servizio di oleodotti appartenenti alla Compagnia e al Governo del Territorio, cosa che permette praticamente il rifornimento su ogni banchina, semprechè la nave si trovi in condizioni di ricevere un minimo orario di hl. di combustibile. Questa regola, decretata per la celerità del servizio, è comune più o meno a quasi tutti i porti del territorio che hanno tali servizi, cioè ovunque, perchè in questi porti mancheranno talora i servizi più elementari come quelli dell'acqua, ma la possibilità di rifornirsi di nafta è praticamente illimitata.

Una così perfezionata attrezzatura riguardante tali servizi trova la sua giustificazione non solo nelle funzioni marittime del territorio quale grande stazione di scalo del Pacifico, ma anche nella percentuale sempre maggiore del tonnellaggio mercantile mondiale con propulsione a nafta. Oggi meno del 50 % del tonnellaggio mondiale dipende interamente dal

carbone (negli anni prebellici tale percentuale si aggirava sull'89 %). In pochi anni, dopo la Guerra, l'ascesa delle motonavi e delle navi a combustione liquida è stata così rapida che oggi, giugno 1938, non meno del 52 % del tonnellaggio lordo mondiale che solca i mari, e specialmente i grandi mari e gli Oceani, si serve della propulsione a nafta. Ecco perchè ogni anno un numero sempre maggiore di motonavi fa scalo alle Hawaii; ecco perchè in corrispondenza si riduce sempre più il numero delle navi che chiedono di essere rifornite di carbone. Per cui a tale servizio non provvederanno ormai che i piccoli depositi della Compagnia Interinsulare di Navigazione, i quali, malgrado la loro esiguità, sono normalmente in condizione di rispondere a tutte le richieste, che si presumono per conseguenza assai piccole. Questi depositi sono nel porto di Honolulu. Contrariamente alla nafta, negli altri porti delle Hawaii è impossibile rifornirsi di carbone.

Ottimi pure, nel porto di Honolulu, i rimanenti servizi portuali quali quelli delle riparazioni navali (funzionano capaci bacini galleggianti e stabilimenti attrezzati per ogni lavoro), dei vari rifornimenti idrici e alimentari, del rifornimento della zavorra, del noleggio delle navi da rimorchio per manovre in rada o fra le varie isole, ecc.

Comparativamente meno efficienti sono invece i servizi riguardanti il magazzinaggio delle merci. Sebbene quasi tutte le banchine siano dotate di ampi depositi e ricoveri per ogni genere di mercanzia, pure in generale l'attrezzatura non è così perfezionata come si potrebbe credere. La stessa portata, ad esempio, dei depositi, varia entro limiti abbastanza considerevoli, dipendendo dal tipo di costruzione della banchina. Mentre per quelle in cemento armato tale portata può anche sorpassare le 5 tonnellate al mq., per quelle a costruzione mista, cioè in legno, legno e cemento, metalliche o parzialmente metalliche, solo raramente è raggiunta la tonnellata al mq. Appartengono alla prima categoria, o a grande portata, i magazzini degli accosti 10, 11, 12, 23 e 24 (fig. 5); alla seconda categoria, cioè di media e piccola portata, tutti gli altri magazzini e depositi del porto.

Tali apparenti deficienze trovano però la loro giustificazione nel particolare tipo di traffico al quale detti magazzini provvedono: ad Honolulu, stazione di scalo, di transito, di smistamento, non capita infatti con frequenza che una grossa partita di merci debba restare lungamente giacente. Per tali eventualità si può peraltro provvedere con appositi magazzini che non sono però nel porto, ma in città.

Analoghe considerazioni si potrebbero fare a proposito dei mezzi meccanici a servizio delle merci. Sebbene anche qui quasi ogni banchina sia dotata di appositi attrezzi pel carico o lo scarico delle merci, pure i mezzi più robusti, in particolare quelli fissi, sono concentrati prevalentemente su pochi accosti, cioè su quelli numerati 20, 21 e 24 che sono per lo zucchero e gli ananassi. Tale distribuzione risponde ai particolari tipi di mercanzie che si caricano o si scaricano. Infatti mentre alla importazione predominano le merci varie per le quali, trattandosi di piccole partite, basteranno i mezzi ordinari del porto integrati dagli attrezzi

di bordo delle navi, alla esportazione predominano invece merci omogenee, zucchero, melasso e ananassi, le quali, completando nella generalità dei casi le stive delle navi sotto carico, esigono rapidità di manovra e di imbarco, cioè mezzi meccanici perfezionati, come infatti avviene. Ed ecco imponenti convogliatori elettrici per un movimento di migliaia di sacchi all'ora; robusti pilatori; gru elettriche con una portata per quelle fisse di oltre 100 tonnellate, ecc.

Tale, più o meno, rispetto al traffico, è la condizione degli altri porti del territorio, con una limitazione in più rispetto ad Honolulu, che con il carico dei prodotti saccariferi e un po' degli ananassi tali porti hanno esaurito praticamente la propria funzione rispetto al movimento commerciale. Per i bisogni propri, delle piantagioni del loro entroterra e dei centri abitati, funziona solo Honolulu, il quale accentra l'importazione dagli Stati Uniti o dall'estero e la riparte alle varie isole con le linee interinsulari di cui dispone.

Dei servizi ferroviari se ne è dato un cenno generale per il gruppo. Nel caso specifico di Honolulu aggiungeremo che la Oahu Railway Co. gestisce l'unica linea dell'isola in congiunzione tanto con le reti private delle piantagioni che con la base navale di Pearl Harbour e con il principale presidio militare di Schofield Barracks già menzionato. Tale linea serve i principali centri costieri occidentali dell'isola (fig. 2) e termina nella parte settentrionale del porto con diramazioni a varie banchine. Tale andamento ferroviario è su per giù uguale a quello delle altre isole che hanno ferrovie, che sono, oltre Oahu, l'isola di Hawaii (capolinea Hilo), l'isola di Maui (capolinea Kahului e Lahaina) e l'isola di Kauai (vari capolinea).

Per una conclusione, da quanto precede risulta ormai chiaro che Honolulu per quanto situata su un'isola che per superficie è solo terza del gruppo (kmq. 1550) ed abbia quindi un *hinterland* limitato al 9.2 % dell'area totale del territorio, è sotto ogni aspetto il principale scalo delle Hawaii, mentre gli altri porti si riducono ad una importanza puramente locale, in funzione delle piantagioni del loro immediato entroterra.

Tale, ad esempio, è il porto di Hilo (fig. 7) su la costa settentrionale dell'isola di Hawaii, a 200 miglia sud-ovest di Honolulu. Sebbene Hilo sia il maggior porto della principale isola del gruppo (kmq. 10.399 pari al 62 % circa della intera superficie territoriale), pure è e continua a restare un porto *sui generis*, meglio sarebbe chiamarlo un approdo, che prospera solo in grazia di un entroterra eccezionalmente esteso ed anche eccezionalmente fertile. Hawaii è infatti l'isola dello zucchero per eccellenza raccogliendo ben 20 delle 50 piantagioni hawaiane, le più prospere delle quali hanno appunto Hilo come sbocco. Ne consegue che tale porto è bene dotato per ciò che si riferisce ad attrezzi pel carico dello zucchero, anche se in fatto di servizi portuali non può provvedere ad altro, eccezione fatta, si capisce, del rifornimento nafta alle navi (scorta media di 5 mila hl. circa di combustibile).

Anche Kahului (fig. 8), su la costa settentrionale dell'isola di Maui, la seconda per superficie del gruppo (kmq. 1886), partecipa dei caratteri di Hilo con qualche vantaggio però derivante dalla sua posizione geografica, che per essere meno eccentrica dà luogo ad un maggior movimento di navi e di merci (come traffico il porto di Kahului è infatti il secondo del territorio). Per il resto, e cioè pei servizi portuali, attrezzature varie e così via, siamo su per giù allo stesso livello di Hilo, e degli altri porti del gruppo come Porto Allen, e Nawiliwili su l'isola di Kauai, Homomu e Kukuhiale su l'isola di Hawaii, Kaanapali su l'isola di Maui e Ahukini su l'isola di Kauai. Fra essi hanno però una qualche importanza i due primi, cioè Porto Allen (fig. 9) per essere lo sbocco di una zona particolarmente promettente per piantagioni, e Nawiliwili (fig. 10) per essere nell'interno di una magnifica baia naturale, al riparo di ogni mare. Per questo i due porti che sono su la stessa isola ad una ventina di miglia l'uno dall'altro, tendono a completarsi: infatti se le navi vanno a caricare zucchero e melassa più specialmente a Porto Allen, in caso di cattivo tempo possono trovare la convenienza a rifugiarsi a Nawiliwili, perchè le soste a Porto Allen, in mancanza di un vero e proprio porto, sono a quasi completa discrezione dei venti e del mare.

Salvo rare eccezioni è quindi certo che questi porti secondari non saranno toccati periodicamente che dalle navi della Compagnia Interinsulare di Navigazione che fa servizio merci e passeggeri fra i vari porti ed approdi del gruppo ed Honolulu. Anche come linee dirette per gli Stati Uniti non si deve andar oltre a quelle stabilite per necessità locali, di carattere transitorio, perchè ben raramente tali porti mettono insieme una importazione tale da costituire per singole merci carichi completi.

Vi sono però alcune eccezioni che riguardano in particolare il petrolio (e di questo ne abbiamo parlato) e il legname da opera. Il legno è una mercanzia molto richiesta alle Hawaii perchè mentre per le grandi opere in corso il fabbisogno di legnami da opera cresce praticamente ogni giorno più, le riserve forestali del gruppo sono quasi esaurite. A questo proposito è bello notare come l'uomo sia riuscito nel giro di pochi anni a modificare un paesaggio naturale, a creare il quale la Natura deve avervi impiegato un discreto numero di secoli. I primi bianchi che soggiornarono alle Hawaii si soffermarono infatti con particolare interesse a descrivere le ricchezze forestali di queste isole, dotate di piante longeve e di essenze forestali varie e pregiatissime. Ma poi sono intervenute le colture, le piantagioni e i zuccherifici, per cui in breve spoglie pianure si sostituirono all'antica maestosità dei boschi. L'eliminazione di queste ricchezze forestali hawaiane ebbe luogo si direbbe con tale raffinatezza che in seguito, quando si volle correre ai ripari, non fu più possibile ricostituire anche solo in parte le antiche foreste di sandalo o di « koa », il pregevole mogano hawaiano usato dagli indigeni per la sua robustezza per imbarcazioni, e dai bianchi per fare pavimenti. Come si è detto, funzionano oggi appositi organismi che impiegano ogni mezzo per cercare di ristabilire le antiche ricchezze forestali impiantando fra l'altro una varietà di conifere particolarmente efficienti e contro l'erosione delle acque (le riserve

forestali coprono attualmente oltre 42 mila ha.). Ma questi sforzi non frutteranno che fra svariati anni, per cui oggi, bisogna ricorrere alla importazione: da qui le linee di navigazione precipitate.

Fra le linee di navigazione che uniscono le Hawaii agli Stati Uniti ve ne sono però alcune che adempiono a particolarissime funzioni: sono quelle militari, gestite dalla U. S. Army Transport Service, le quali ci portano ad alcune considerazioni finali sul valore strategico di questo gruppo insulare nei riguardi di possibili futuri conflitti armati nel Pacifico.

Sebbene tale valore strategico, si risolva fundamentalmente in due compiti distinti, difesa delle coste americane del Pacifico e copertura tattica del Canale di Panama, pure agli occhi degli Americani è questo ultimo obiettivo che conta più di tutti, per l'importanza che essi attribuiscono a tutto ciò che si riferisce alla difesa militare della massima loro via marittima. È noto infatti che solamente in grazia al funzionamento del Canale di Panama è possibile quello spostamento di squadre navali dall'Atlantico al Pacifico o viceversa che permette con una sola flotta di sorvegliare due versanti. Si pensi che senza questo Canale le navi da guerra americane per ricongiungersi o comunque per passare dall'uno all'altro Oceano, dovrebbero o girare il lungo e pericoloso stretto di Magellano o circumnavigare il globo passando per Suez. Ma a parte le difficoltà nautiche di tali peripli, è un fatto che in caso di conflitto armato, nei quali anche le ore sono preziose, si esige ben altra mobilità. Gli Americani hanno sempre presente quanto è avvenuto nel 1898 durante la guerra di Cuba: la corazzata « Oregon » per passare da una parte all'altra degli Stati Uniti navigò per oltre 40 giorni, per un periodo cioè che anche ridotto in proporzioni dei miglioramenti nautici odierni, risulterebbe pur sempre troppo lungo per rendere efficaci tali interventi.

Se ne deduce che per essere ugualmente forti su entrambi gli Oceani, senza il Canale di Panama, gli Americani non avrebbero altra soluzione che quella di costruirsi due flotte, le quali, in caso di supreme esigenze, non potrebbero riunirsi che a prezzo di gravi sacrifici.

È per questo che gli Stati Uniti sono sensibilissimi a tutte le questioni che riguardino Panama. Dopo aver fortificato l'opera in tutti i modi, hanno pensato persino a costruirne un doppiopione con il progetto del Canale del Nicaragua, ormai tecnicamente risolto. Grandi discussioni sono state fatte a proposito di questo Canale del Nicaragua, durante le quali gli Americani hanno avuto tutte le cure per esaltarne le funzioni economiche. Ma queste esaltazioni celano ben altre preoccupazioni: qualunque cosa si pensi del Canale del Nicaragua è certo un fatto, che quello che gli Americani avranno prevalentemente di mira saranno le funzioni strategiche di esso, non quelle commerciali, come strategiche furono le idealità che diedero vita a quello di Panama (1). Non c'entrava, almeno allora, la pos-

(1) Perché malgrado ogni accorgimento per sottrarre questa via di Panama da possibili offese esteriori, con i mezzi che la tecnica futura potrà mettere a disposizione dei belligeranti, non è escluso

sibilità assai dubbia di attrarre alle Americhe parte del traffico mondiale ; anche la speranza di assicurare lo sviluppo economico dei paesi compresi nel raggio d'azione del Canale era ben peregrino argomento comparativamente alle questioni d'ordine strategico navale cui il Canale avrebbe alla fine dovuto provvedere.

Ma per ora si tratta solo della difesa di Panama, che oggi può dirsi completa, senza lacune di sorta, tanto dalla parte dell'Atlantico che da quella del Pacifico. Nel Pacifico è stata la natura stessa a provvedere a tale difesa, appunto col bastione delle Hawaii, che ben giustificano pertanto la definizione che di esse si dà quali isole Malta del Pacifico, e con un vantaggio in più rispetto alle autentiche isole Malta, che l'importanza delle Hawaii aumenta invece di diminuire.

Le funzioni strategiche delle isole Hawaii non si esauriscono però con la difesa di Panama o delle coste americane del Pacifico : il gruppo costituisce ancora una base marittima ed aerea di formidabile importanza per operazioni navali da svolgersi nel settore occidentale del Pacifico. E per questa seconda funzione che gli Stati Uniti, secondo taluni osservatori, hanno a suo tempo fortificato le basi di Pearl Harbour, Midway, Guam e Cavite (Filippine). Le Hawaii costituirebbero appunto il caposaldo di una linea di forza Pearl Harbour - Manila infissa nel fianco della massima potenza estremo orientale, da far funzionare al momento opportuno.

Ma per disgrazia degli Americani, l'espansione giapponese nel Pacifico ha travolto ogni calcolo : con la Guerra, i Mandati, le sue cotonate a basso prezzo, la invadente prolificità dei suoi figli, l'influenza economico-politica del Giappone nel Pacifico si è allargata come una macchia d'olio. Dal punto di vista strategico, una delle prime conseguenze di tale espansione è stata appunto quella di indebolire straordinariamente tale linea di forza e in particolare il sostegno militare delle Filippine. Le squadre navali ed aeree giapponesi valendosi infatti della base di Yokosuka su la costa orientale dell'isola di Hondo, possono poggiare su di un arco costituito dai gruppi Bonin - Volcano - Marianne (l'arco delle Hondo-Palau costituisce il famoso « quadrilatero di difesa » nipponico) che annulla di fatto l'efficienza di Guam. Caduta Guam, tutto il sistema difensivo delle Filippine crolla senza speranza. A questo occorre aggiungere anche il fatto non meno importante che il famoso quadrilatero di difesa nipponico può essere continuato a sud e sud-ovest dalle Caroline e dalle Marshall, probabilmente ben fortificate malgrado i divieti del trattato di Washington, mentre si sa che è già potentemente armato il posto avanzato delle isole Jaluit del gruppo Ralik, a 2 mila miglia da Pearl Harbour.

in via assoluta che tale via possa essere almeno momentaneamente resa inservibile da squadre aereo marittime partite dall'altro estremo del Pacifico. Ma anche senza riferirci a mezzi bellici di carattere prospettivo, una squadra, senza ritorno, partita dall'Estremo Oriente potrebbe, sfruttando basi intermedie, effettuare colpi di mano decisivi per l'efficienza del Canale. Gli Americani sanno benissimo che tali gesta di disperato sapore eroico rientrano molto nella mentalità dei loro possibili o più probabili competitori di domani.

È dunque questa una vera rete strategica in mano al Giappone, attraverso la quale dovrebbe passare la flotta degli Stati Uniti dopo aver attraversato quanto è lungo l'Oceano più grande del mondo : perchè in caso di conflitto resta fuori di dubbio che le ostilità dovrebbero svolgersi nel Pacifico occidentale, non in quello orientale. Il Giappone — disse nel 1930 l'Ammiraglio Bristol — non può portare le ostilità nelle acque americane ; ma se gli Stati Uniti non porteranno la lotta nelle acque nipponiche il Giappone perderà la guerra.

In un primo tempo gli Stati Uniti hanno messo in opera tutti i mezzi possibili, politici e tecnici, pur di porre rimedio ad una situazione che stava facendosi palesemente sempre più precaria per loro. Politicamente arrivarono persino a promettere l'indipendenza delle Filippine per condividere con altre Potenze interessate all'equilibrio del Pacifico la responsabilità di garantire l'integrità territoriale del nuovo stato. Tecnicamente basta poi ricordare tutto quel complesso di armamenti navali ed aeronautici (gli Stati Uniti si sono gettati capofitto nella soluzione dei problemi relativi alla costruzione di velivoli giganti, a larghissima autonomia) che pesano sul bilancio pubblico americano per cifre iperboliche, sconosciute sino ad oggi.

Ma alla fine gli organi dirigenti americani devono essersi convinti della inutilità di insistere in tentativi volti a creare per gli Stati Uniti una situazione di forza in quella parte del Pacifico nella quale il Giappone si muove con ogni possibile libertà e nella quale gode di ogni possibile vantaggio di manovra. Per cui ecco gli Stati Uniti ripiegare in sordina e disinteressarsi praticamente di grandi attrezzature di carattere militare ad occidente della linea di separazione delle date. È vero che l'Ammiraglio americano potrebbe costituirsi basi intermedie fra le Hawaii e le Filippine sfruttando qualche isola francese della Micronesia ceduta per esempio a compenso di riparazioni (e se ne è parlato) o servirsi di altre isole in possesso dell'Inghilterra in base ad un possibile piano di cooperazione, pel quale, aggiungiamo subito, siamo già un bel pezzo avanti. Ma a parte il fatto che il Pacifico non è Oceano che si presti ad un dominio militare, navale od aereo, incondizionato (e tale dovrebbe essere il supremo scopo degli Stati Uniti), è incontestabile che tali cessioni rientrano nell'inafferrabile giuoco delle alleanze e delle neutralità che per quanto favorevoli agli Americani restano pur sempre delle probabilità, mentre la posizione del Giappone nel Pacifico è ormai una solida certezza di inattaccabilità.

Ecco come le Hawaii, da questo punto di vista, avrebbero perduto parte dell'antica importanza perchè mentre continuerebbero egregiamente a funzionare come centro di sostegno per la difesa costiera americana e come copertura del Canale di Panama, avrebbero perduto come base di lancio rispetto al Pacifico occidentale. È possibile siano questi i motivi per i quali l'Ammiraglio americano avrebbe dato il via ad una specie di scivolamento strategico da ovest verso il nord del Pacifico, dove la bandiera americana si troverebbe meglio come basi e come possibilità di manovra. Infatti mentre la strategia post-bellica americana aveva posto

le maggiori cure al famoso «quadrilatero» Dutch Harbour (Aleutine) - Pearl Harbour - Tutuila (Samoa), oggi, vista la debolezza strategica di Guam e conseguentemente delle Filippine, e in considerazione anche che Tutuila è troppo distante dal possibile campo di operazioni navali di domani, sembra voglia dare maggior importanza ad un nuovo quadrilatero S. Diego (California), Puget Sound (Washington) - Dutch Harbour - Pearl Harbour, nel quale, com'è chiaro, le Hawaii continuerebbero a funzionare da fulcro del sistema. Ben giustificata quindi, ancora una volta, malgrado i mutamenti politici, le trasformazioni militari ed i nuovi equilibri strategici del Pacifico, la definizione che si dà delle Hawaii di chiavi militari del Grande Oceano.

BIBLIOGRAFIA

- 1) *The ports of the Territory of Hawaii*. — U. S. Army and U. S. Shipping Board, War Dep. Corps of Engineers (Washington, U. S. Gov. Print. Off. 1935).
- 2) *Ports and terminal charges at U. S. ports*. — (id. id. 1937).
- 3) *The classification of hawaiian climates*, by JONES and BELLAIRE. — *The Geographical Review*, 1937, pp. 112-119.
- 4) *Land utilization in the hawaiian islands*, by J. W. COULTER. — Honolulu, University Press, 1933.
- 5) *The Oahu sugar cane plantation, Waipahu*, by J. W. COULTER. — *Economic Geography*, gennaio 1933, pp. 60-71.
- 6) *Hawaii, el paraiso del Pacifico*, di L. W. DE VIS NORTON. — *Revista Geografica Americana*, anno II, vol. III, 1935.
- 7) *Hawaii, a pageant of the soil*, by J. HOBBS. — Stanford University Press, California 1935.
- 8) *L'Oceano dal cerchio di fuoco*, di F. BERTONELLI. — Bemporad, Firenze 1937.
- 9) *Le basi navali nel mondo*, di G. FIORAVANZO. — I. S. P. I., Milano 1936.
- 10) *La tragédie du Pacifique*, par PERCHERON. — Delagrave, Paris 1932.
- 11) *Le Problème du Pacifique*, par A. DUBOSQ. — Delagrave, Paris 1927.
- 12) *La lutte pour le Pacifique*, par G. BIENSTOCK. — Payot, Paris 1938.
- 13) *The statesman's year book for the year 1938*. — Macmillan & Co., London 1938.
- 14) *Annuaire statistique de la Société des Nations 1937-38*.

Le cartine, opportunamente modificate, sono state ricavate dalla prima delle pubblicazioni citate, alla quale appartengono pure le fotografie che corredano l'articolo.