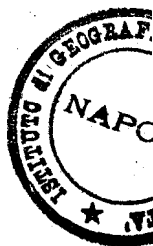


GIBILTERRA E LA SUA FUNZIONE

UMBERTO TOSCHI



UNO dei casi in cui più evidente è l'influenza che può avere il fatto fisico-geografico *posizione* in geografia politica, sino a conferire enorme importanza a oggetti geografici anche di minima estensione spaziale, è quello di Gibilterra. Ratzel la nomina un paio di volte, ma per inciso, e pur ne avrebbe potuto trarre tanta e significativa materia nella sua magistrale teorica della posizione. Si sarebbe anzi tentati di dire che quello di Gibilterra è proprio un caso-limite del valore di posizione, in quanto tutta la sua funzione sia esclusivamente connessa alla sua posizione: un fatto di pura posizione. Ma — come vedremo — questo non sarebbe interamente esatto, perchè, sia pur in maniera secondaria, anche la configurazione topografica ha avuto un suo ruolo nel determinare i destini di Gibilterra.

Ma che cosa è propriamente Gibilterra?

In geografia politica, per così dire, statica, non è che una minuscola dipendenza oltremare della Gran Bretagna, anzi una dipendenza coloniale, anche se il termine rifugge alla nostra sensibilità, trattandosi di un pezzo, per quanto piccolo, dell'Europa: ma nel suo ordinamento è precisamente dichiarata Colonia della Corona (Crown Colony, come Ceylon, la Giamaica o... Malta). Fin che dura, s'intende.

In geografia fisica, è una penisola, un promontorio presso l'estremità meridionale della Penisola Iberica. Al qual proposito è bene rettificare una impressione abbastanza diffusa nel pubblico, per lo meno prima dell'attuale risvegliato interessamento, e cioè sottolineare che Gibilterra non che l'estrema punta meridionale dell'Europa (che è il greco Capo Matapan), non è neppure l'estrema prominenza meridionale dell'Iberia, anche se il suo ultimo capo porta il nome di Punta Europa. Il promontorio di Gibilterra si leva un poco a Nord-Est dell'estremo aggetto meridionale della Spagna (Sierra della Luna, Punta Marroquí, approdo di Tarifa), dal quale è diviso dalla quasi circolare baia di Algeciras.

Come s'è detto, accanto alla sua posizione la *configurazione topografica* è stato secondo e non poco rilevante fattore della fortuna di Gibilterra. La penisola consiste infatti di un grande roccione (spagn. el Peñón; ingl. The Rock), di calcari giurassici grigiastri, molto compatti, nei quali però sono scavate numerose cavità naturali, saldato alla terraferma mediante

una poco più sottile lingua bassa pianeggiante. La cima raggiunge i 425 m. s. m.; il declivio orientale è ripidissimo, l'occidentale invece disposto a gradini e verso il basso abbastanza dolce. Alla punta è pure un basso terrazzo sino all'estremità (Punta Europa).

Quasi isolata, alta sul mare, adattabile per la costituzione della roccia all'apprestamento di elementi di osservazione, di difesa e di offesa in caverna, la Natura l'indicava a funzione di avamposto e fortezza sulla costa meridionale della Spagna. Prima, di contro agli eventuali nemici del Sud. Ed alla conquista fattane da un condottiero arabo deve essa infatti il suo nome attuale: Gebel al Tarik, cioè il monte di Tarik ibn Seyad, che la prese d'assalto nel 711, d. C.

Ma l'importanza odierna è stata assunta soltanto dopo la conquista britannica cioè quando l'*iniziativa umana* è venuta a porre in atto quei valori che la natura aveva posto in potenza. Prima, era *uno dei tanti* punti forti della costa meridionale spagnuola. Per gli Antichi le « Colonne d'Ercole » avevano avuto a lungo, la funzione di limitare la navigazione mediterranea, cioè, praticamente, la navigazione del mondo civile occidentale. Ma Gibilterra non era una delle Colonne d'Ercole in modo particolare: la « rupe di Calpe » come la chiamarono Greci e Romani, colpì certamente la loro immaginazione (e neppure si è proprio certi che Calpe indicasse precisamente o esclusivamente el Peñón): ma l'ostacolo era lo Stretto in sé, con le sue correnti, e col mistero dello sconfinato mare che si stendeva al di là di esso. Ostacolo, che, del resto, fu superato, ma non con grande frequenza, perchè gli interessi della navigazione del tempo si contenevano interamente, o press a poco, entro l'ambito del Mediterraneo.

La stessa conquista britannica fu più casuale, che veramente voluta con una prescienza delle future possibilità del luogo. La compì nel 1704, durante la Guerra di Successione di Spagna, l'ammiraglio Rooke, che — come scrive il Silva — « irritato e mortificato per non essere riuscito a impedire davanti a Barcellona la congiunzione delle forze navali di Francia e di Spagna, e risoluto a non tornare in patria senza aver conquistato qualche impresa notevole, che cancellasse il ricordo dello scacco subito, trovandosi a passare con la sua flotta sotto la fortezza di Gibilterra, lasciata dalla negligenza spagnuola quasi sguernita, l'occupò di sorpresa sbarcandovi un pugno d'uomini e qualche cannone. Così, per un colpo di mano di un ammiraglio ambizioso e intraprendente — commenta il Silva — si iniziava nella politica inglese la fase mediterranea, destinata a prendere tanto sviluppo ».

Insiediati a Gibilterra, gli Inglesi vi furono confermati dalla pace di Utrecht. Nè cedettero poi di fronte a proposte, anche lusinghiere di scambi; come non cedettero alla pressione di attacchi diretti, anche formidabili come quello che concluse nel 1781 un triennale blocco delle forze franco-spagnuole. E la pace di Versaglia del 1783 confermava alla Gran Bretagna il possesso di Gibilterra, rimasto sì può dire indisturbato da allora sino a questo 1940, in cui il rombo dei nostri motori ha sonato anche nel cielo di Gibilterra la diàna dei tempi nuovi.

Ma vediamo un po' più da vicino lo stato delle cose, quale si presentava all'inizio dell'attuale conflitto.

Gibilterra, con statuto di Colonia della Corona, è retta in loco da un Governatore, che è anche comandante la guarnigione, assistito (dal 1922) da un Consiglio Esecutivo di 4 funzionari ex officio e 3 membri nominati.

Il territorio ha una superficie di 5 kmq., con una lunghezza Nord-Sud di metri 4600 e una larghezza massima di m. 1250. È diviso dal territorio spagnolo da una *zona neutra*, fissata nel 1732, di kmq. 0,8, disabitata ma sorvegliata anche al limite settentrionale (la Linea) da sentinelle britanniche.

La popolazione nel 1939 consisteva di 20.339 abitanti, oltre alla guarnigione di quasi 4.000 uomini. Ad eccezione dei militari, dei funzionari e di pochissimi addetti al commercio, gli abitanti sono di discendenza spagnuola o italiana (genovesi). Cattolica la religione, spagnuola la lingua comune. Si contavano 13 scuole elementari, di cui undici cattoliche; e inoltre 4 scuole secondarie. Tre quotidiani erano pubblicati, sempre nel 1939: uno inglese (*Gibraltar Chronicle*) e due spagnuoli (*Annunciador e Calpense*). Con tutto ciò unica lingua ufficiale è l'inglese.

Immediatamente al di là de la Linea si è sviluppato l'omonimo centro spagnuolo (35.371 ab. nel 1931) in evidente connessione con lo sviluppo di Gibilterra, di cui costituisce un particolarissimo caso di ciò che si indica in geografia urbana come « gemmazione ». Giornalmente da la Linea numerosi lavoratori si dirigono a Gibilterra, specie nei periodi di richiesta di mano d'opera non qualificata (braccianti, ma anche camerieri, facchini, ecc.). Alla sera però debbono tutti rientrare non oltre una certa ora fissata. Del resto l'attenta gelosia britannica non consentiva — anche in tempi normali — il soggiorno in Gibilterra di alcun estraneo (nemmeno inglese!) se non con permessi rinnovabili ogni dieci giorni, salvo limitatissime eccezioni.

Il porto, costruito alle falde occidentali del promontorio, dispone di uno specchio d'acqua esteso per ettari 16,2 con fondali da 10 a 15 m. nella parte centrale e meridionale. È costituito da vari moli formanti un contorno poligonale e da un frangionde (*Detached Mole*), che lascia due passi larghi rispettivamente 200 e 185 metri. Lungo il molo Sud possono far carbone 16 piroscafi contemporaneamente. Moli e specchi d'acqua sono in parte riservati all'Ammiragliato. Vi è pure una zona adibita ad ammaraggio degli idrovolanti.

Quale la funzione di Gibilterra?

Essa trovasi all'ingresso del Mediterraneo: dal 1704 al 1869 la Gran Bretagna ha così potuto « controllare » l'unica porta fra il Mediterraneo e gli Oceani, mentre il Mediterraneo riprendeva l'antica vitalità commerciale e se ne iniziavano le correnti di traffico transoceaniche. (Apertasi in quel 1869 — non ostante la sua ostilità — la porta di Suez, essa si è poi affrettata ad impadronirsene, mettendola elegantemente da parte la Francia, sede della Compagnia costruttrice ed esercente il Canale, non che l'Italia e le altre Nazioni mediterranee).

Controllo militare anzitutto, in quanto dal promontorio alla costa africana la distanza minima è di una ventina di km. (13 miglia fra Punta Europa e Ceuta) anche se non è la più breve fra le opposte sponde dello Stretto; le cavità naturali del Roccione sono state approfondite e attrezzate a difesa ed offesa con un dedalo di gallerie che conducono a postazioni di artiglieria, mitragliere, osservatori (anche sul versante orientale), ecc.: tutto un lavoro di due secoli mascherato e protetto dalla natura stessa. Con le artiglierie moderne lo specchio d'acque resta tutto battuto fra una costa e l'altra e ben difficilmente una nave di superficie può sfuggire all'osservazione. Questo tanto più in passato, quando, per ragione di correnti e venti, le navi a vela erano costrette a seguire più da presso la costa europea. La moderna arma sommergibile può però sfuggire alla sorveglianza: e lo si è visto già nella guerra 1914-18, ma ancor meglio nell'attuale, con l'uscita dei sottomarini italiani ad affrontare la navigazione britannica in pieno Atlantico.

La posizione sulla rotta delle grandi comunicazioni marittime ha poi consigliato la costituzione, qui, di una *base navale*, facilitata dall'esistenza di un porto quasi naturale, donde il naviglio da guerra poteva spostarsi rapidamente tanto nelle acque occidentali portoghesi, marocchine e atlantiche, quanto nel Mediterraneo occidentale. Base, che trovavasi circa a metà strada fra la Gran Bretagna e l'altra al centro del Mediterraneo: da Gibilterra a Plymouth 1050 miglia, a Malta 991. Prezioso anello della catena di basi britanniche sulla via delle Indie, continuata da Alessandria e Porto Said (1882), Giaffa (1917), Aden (1839).

Alle possibilità della base navale si sono venute accompagnando nei tempi recentissimi quelle di una *base aerea*, e suppergiù con gli stessi caratteri. I velivoli dalla base di Gibilterra possono irradiarsi rapidissimamente sull'Oceano prossimo, sul Portogallo e la Spagna, sul Mediterraneo occidentale, sul Marocco: in servizio di avvistamento o di attacco.

Tipica funzione connessa è quella del *controllo di blocco* in tempo di guerra. Le navi fermate dalla flotta da guerra in alto mare, trovate con carico sospetto, potevano essere condotte a Gibilterra per il controllo, l'eventuale sequestro totale o parziale del carico e lo sbarco del carico sequestrato.

La piazzaforte si ritiene in condizioni di resistere abbastanza a lungo anche ad un assedio. La base navale è in posizione validissima. Ma, comunque, tutto questo vale particolarmente nel presupposto di una Spagna amica o strategicamente e militarmente affatto inferiore alla Potenza occupante il Peñón. Chè troppo evidente è la possibilità che ha la Spagna di bloccare Gibilterra e di batterla con l'artiglieria dalla terraferma retrostante l'istmo, dall'altra sponda della baia di Algeciras e da Ceuta concentricamente, oltre che di esercitare a sua volta da tali posizioni un inverso controllo sulla navigazione britannica irradiante da Gibilterra o in transito per lo Stretto. E tutto ciò senza considerare le possibilità semplicemente inesauribili di un'arma aerea, che disponga delle basi spagnuole di qua e di là dello Stretto.

Resta ciononpertanto, più o men valida, ma difficilissimamente rimovibile, la funzione per così dire negativa: Gibilterra britannica come ostacolo al traffico in questo settore così delicato delle comunicazioni marittime mondiali. Finchè sta in mano agli Inglesi essa riesce prima di tutto a impedire il libero traffico degli altri (*funzione negativa*), prima e più che non a consentire agli Inglesi iniziativa di manovra o di operazioni belliche (che sarebbe la *funzione positiva*).

A questa situazione militare — valida anzitutto per l'eventualità di guerra — si connette l'origine della *funzione economica*, valida anzitutto in tempo di pace.

La marineria mercantile britannica — di gran lunga la più numerosa ed operosa fra l'Europa e l'Oriente sino alla vigilia del conflitto attuale — trovava logicamente la convenienza di appoggiarsi alle stazioni portuali britanniche. Quindi, una volta, per il rinnovo delle provviste di bordo (acqua, viveri, ecc.), poi per combustibili (prima carbone, indi anche nafta), oltre che per le eventuali riparazioni di urgenza agli scafi, alle macchine, ecc. (4 bacini di carenaggio, 8 scali di alaggio nel 1930) o per necessità sanitarie (3 ospedali).

La possibilità di sosta ha creato la convenienza di servirsi del porto per operazioni di trasbordo e transito in genere. Prima di tutto per i minori porti vicini. Gibilterra è in comunicazione con Algeciras, Ceuta e Tangeri mediante navi-traghetto con numerose traversate giornaliere a orario fisso. In secondo luogo per il servizio di corriere postale, che, appoggiato a Gibilterra, viene inoltrato all'interno o smistato su altre navi per altri porti più o meno prossimi. In terzo luogo per smistamento di merci dalle grandi navi di linea ad altre che possono inoltrarle a porti minori e diversi non toccati da esse. Ad incrementare questa funzione il porto è dichiarato « franco ».

Questo spiega le alte cifre raggiunte dal movimento della navigazione nel porto di Gibilterra, comparabili a quelle dei maggiori porti mediterranei: intorno a 5.500 navi per 12 milioni di tonnellate di stazza.

Anni	Navi entrate	Tonnellaggio
1925	4.732	6.532.168
1928	4.818	6.744.838
1931	3.509	6.900.700
1932	4.091	8.674.558
1933	4.552	10.195.651
1934	6.316	11.563.598
1935	6.722	11.963.848
1936	4.971	10.892.228
1937	5.149	13.739.920
1938	4.752	13.772.321

Una vera e propria *funzione commerciale*, però, non si è sviluppata: Gibilterra non è piazza di contrattazioni. Vi si nota soltanto il traffico connesso con le dette operazioni di approvvigionamento (generalmente

acquisto di carbone dalla Gran Bretagna, nafta dall'Oriente, viveri ecc. dalla Spagna vicina, e loro rivendita alle navi in transito), oltre al piccolo commercio locale e di curiosità pei turisti di passaggio.

La funzione di Gibilterra nelle comunicazioni postali è stata ancor più sviluppata mediante i *collegamenti telegrafici* con filo alla terraferma spagnuola e in cavo con Lisbona-Vigo-Porthcurno (Cornovaglia), con Tangeri e con Malta e successivamente mediante le due stazioni radiotelegrafiche, ammesse anche al servizio pubblico.

Una funzione particolare, dello stesso genere, potrebbe svilupparsi, come è stata sperimentata anche da parte italiana, per l'accelerazione dei *servizi postali aviomarittimi* combinati, trasferendo il corriere in Gibilterra da navi oceaniche a velivoli per l'Europa e il Mediterraneo e viceversa.

Ci si potrebbe chiedere se lo sviluppo di queste funzioni economiche valga, per il traffico mondiale, a controbilanciare il peso che porta sul suo libero svolgimento lo sviluppo delle funzioni politiche e militari, in senso puramente britannico. Ma la risposta non può essere che prontamente negativa.

Chi risente di questo sviluppo delle funzioni di Gibilterra nel sistema britannico di controllo di tutti gli oceani (conclamato con diabolica ironia: libertà dei mari!) è tutta la navigazione dei paesi mediterranei (quindi anzitutto del paese mediterraneo marinaro per eccellenza, l'Italia) nelle sue comunicazioni con l'Atlantico, cioè col più navigato degli Oceani; — è tutta la navigazione, d'Europa e d'America, che si serve della via mediterranea per le relazioni coi paesi dell'Oceano Indiano e dell'Estremo Oriente, la seconda, dopo quella fra Europa e Nordamerica, fra le grandi correnti del traffico intercontinentale mondiale; — ma è prima di tutto la Spagna stessa, non solo per quella parte della sua navigazione oceanica che fa capo a Barcellona, ma per i rapporti fra la madrepatria e il suo fronteggiante territorio nordafricano, ma perfino per la navigazione di cabottaggio (e si pensi che cosa poteva significare questo nei tempi anteriori alla ferrovia e all'automobilismo!) fra le sue coste meridionali e mediterranee. Da Cadice a Ceuta, da Cadice, da Siviglia a Malaga, a Valenza nessun movimento via mare se non sotto la bocca dei cannoni britannici.

Che sia rimosso da Gibilterra il nordico intruso prepotente è dunque interesse vitale, economico e politico, interesse di libertà — quindi eminentemente morale — della Spagna, dell'Italia, del Mondo.

La sua funzione economica potrà conservarsi vitale, anzi essere ulteriormente potenziata, se inserita in un sistema europeo di traffici. Con un allacciamento ferroviario, tanto per cominciare, quale la «previdente» Inghilterra mai ha permesso e che ne farebbe un impareggiabile porto di velocità.