

SMIRNE E LA SUA REGIONE ECONOMICA ⁽¹⁾

ELIO MIGLIORINI

GÌÀ da epoca antica quella parte della Penisola Anatolica che si affaccia sul Mare Egeo presenta condizioni oltremodo favorevoli per gli scambi. Mentre verso nord l'altipiano interno è separato dal Mar Nero mediante la Catena Pontica, formata da una serie di elevate dorsali tra le quali s'interpongono delle valli longitudinali, e verso sud dagli archi montuosi del Tauro e dell'Antitauro, che incombono sul Mar di Levante, da occidente invece, cioè dalle rive dell'Egeo, l'accesso all'altipiano è molto più agevole, dato che le catene perdono il loro carattere massiccio e danno luogo ad una serie di rilievi normali alla costa, tra i quali s'incuneano delle pianure alluvionali, coperte da un terreno fertile e da belle coltivazioni e percorse da importanti strade e da linee ferroviarie. L'influenza del mare e del clima mediterraneo penetra qui abbastanza addentro e la costa, che ha caratteri giovanili e va soggetta a rapide variazioni, a causa di un graduale abbassamento (costa a rias) e per l'azione di deposito delle torbide dei fiumi (come l'Hermos che ha minacciato di chiudere il porto di Smirne, il Meandro che ha colmato la baia di Mileto, il Caistro che ha fatto perdere ogni importanza ad Efeso), si presta bene alla navigazione, che nell'antichità si appoggiava di preferenza su numerosi piccoli porti, mentre ora cerca piuttosto golfi interni ben difesi. In uno di questi golfi è sorta e si è sviluppata Smirne, la maggiore città dell'Anatolia, seconda soltanto a Costantinopoli tra i porti della Turchia, di cui controlla oltre metà delle esportazioni. La sua favorevole posizione per gli scambi — oltre che dall'esistenza di uno scalo ben difeso, che si spinge molto entro terra, dalla felice situazione rispetto al Mediterraneo occidentale, dalla fertilità dei dintorni dove allignano bene piante pregiate — è rispecchiata anche dal fatto che è questo il porto più occidentale dell'Asia, situato in un posto centrale rispetto ai 3 continenti del Mondo antico.

Smirne fa sentire notevolmente la sua influenza verso l'interno e la regione economica nella quale le relazioni commerciali col suo porto prevalgono come valore, abbraccia un territorio di circa 90 mila kmq., che si spinge fino a lambire l'altipiano dell'Anatolia

(1) Oltre che sulla scorta degli scritti indicati nella nota bibliografica che si trova in fondo all'articolo, la descrizione si basa pure su una visita, sia pure affrettata, compiuta nel settembre 1933.

Centrale (Afyon Karahisar) e che possiamo denominare *distretto economico dell'Egeo*.

I suoi caratteri fisici presentano una complessità considerevole sia dal punto di vista orografico, data l'esistenza senza un ordine ben netto di catene, di colline e di pianure, separate da fosse tettoniche, sia dal lato geologico per la diversa età dei terreni.

Seguendo il Philippon, che ha studiato in modo approfondito l'Anatolia Occidentale, possiamo distinguere nel rilievo:

1) la massa di Lidia e di Caria, che ha una posizione centrale e consta in prevalenza di rocce cristalline pure o metamorfosate, cui si associano terreni di età diversa (paleozoici, mesozoici ed eocenici). Essa è interrotta da una serie di fosse tettoniche che dal mare si spingono verso l'interno a forma d'imbuto e sono colme di terreni alluvionali; assieme alle basse colline terziarie che le lambono, in genere aventi modeste pendenze, queste fosse costituiscono alle spalle di Smirne una zona assai fertile.

2) a nord prevalgono invece dei monti a pieghe, ricoperti nella parte bassa da sedimenti lacustri e terrestri. Le coste sono abbastanza articolate, ma il paese è più unito e compatto, meno accessibile. Le pieghe scompaiono in più parti sia per l'esistenza di fratture, che risalgono probabilmente al tardo Pliocene o al principio del Quaternario, sia per la copertura di ampie coltri vulcaniche, che danno luogo a forme arrotondate.

3) a SO. la Caria è anch'essa una regione con coste molto articolate, piuttosto alte, in parte dovute alle pieghe del rilievo, che assume un carattere quasi alpino ed un andamento da occidente a oriente. Esistono qui pure dei bacini d'affondamento, ma essi non facilitano i rapporti con l'interno. Prevalgono come terreni i graniti ed i sedimenti paleozoici, mesozoici ed eocenici sotto forma di calcari, per lo più nudi e coperti da pascoli, che si prestano all'allevamento seminomade.

Il *clima* della regione costiera ha i tipici caratteri del clima mediterraneo, mentre verso l'interno sfuma a poco a poco, attraverso una fascia di transizione che comprende le ondulate colline retrostanti, verso il clima steppico continentale dell'Anatolia interna. Smirne è un po' più fredda d'inverno e un po' più calda d'estate di Napoli. In gennaio si ha una media di 7° 6, in luglio di 26° 8, con un valore annuo di 17°. Come piogge la media d'un ventennio è di 653 mm., con massimi in dicembre (131), gennaio (110) e novembre (91), che corrispondono a metà delle piogge di tutto l'anno (1). La siccità estiva risulta assai pronunciata e sia agosto (2) che luglio (3) sono quasi privi di precipitazioni. Invece la primavera

(1) BRAUNHOFER (cit.) dà per le precipitazioni una cifra un poco più alta (808 mm.) con massimi in gennaio.

è piuttosto piovosa, fattore questo molto favorevole per l'agricoltura, dato che la pioggia immagazzinata permette alle piante di sopportare l'aridità estiva. Nel corso dell'anno Smirne ha in media 69 giorni di pioggia, 18 giorni di temporale, 4-5 giorni di gelo, mentre invece la neve è assai rara, al contrario della grandine che reca spesso gravi danni ai raccolti. L'afa estiva è alquanto temperata a Smirne da una brezza marina (in turco *imbati*) che soffia da NO. dalle 13 fino al tardo pomeriggio; essa abbassa la temperatura di 3-5°, ma aumenta in pari tempo l'umidità dell'aria del 10-15%. Cessata questa brezza, fino al mezzogiorno successivo riprendono i venti di terra, per cui d'estate le notti sono molto calde e le persone benestanti preferiscono rifugiarsi nei vicini villaggi di Buca (m. 90) e di Bornova.

Mancano purtroppo i dati per poter fare dei confronti con le località interne che rientrano nella regione economica dell'Egeo. Ad ogni modo mentre la località costiera di Urla riceve 799 mm. di pioggia, Usak, che si trova a 215 km. nell'interno, ne riceve appena metà (409 mm.). Significativo è anche il fatto che mentre Smirne ha appena, come abbiamo visto, 4-5 giorni di gelo all'anno, Usak ne registra ben 79. Conta molto il fatto che mentre d'inverno le regioni costiere sono sotto il dominio di venti occidentali umidi, che il fronte freddo che esiste nell'Anatolia interna sposta verso nord o verso sud, d'estate soffiano da nord venti regolari simili agli alisei, già noti agli antichi col nome di etesie, i quali, perduta la loro umidità nel traversare le catene periferiche, giungono sull'altipiano secchi e caldi.

Il ritmo stagionale delle precipitazioni si rispecchia sui corsi d'acqua, che hanno portate assai irregolari. Lungo le valli, orientate da ovest ad est, l'aria calda ed umida del mare può diffondersi anche nell'interno e permette alla vegetazione mediterranea, che sulle coste s'innalza fino a 500 m., di prosperare fino a 200-300 m.

La *vegetazione* dipende infatti principalmente dal clima e mostra essa pure una graduale transizione verso gli aspetti più continentali dell'interno e più mediterranei delle zone meridionali. Nell'ambito della regione economica dell'Egeo possiamo distinguere tre associazioni caratteristiche: 1) la macchia e la frigana; 2) le forme di transizione; 3) le steppe dell'interno.

La macchia assume aspetti assai diversi per specie, densità ed altezza. Ora ci si presenta come un groviglio quasi intransitabile di piante sempreverdi, ora, su terreno roccioso in parte dilavato dalle acque, con arbusti bassi e separati tra loro. Presso il mare la densità è limitata dal soffiare violento della brezza e le piante si mantengono basse, mentre verso l'interno, fino a 300-400 m., la macchia è alta 3-4 m. Più in alto, dato che le piogge sono più abbondanti, compaiono associati ad essa degli arbusti a foglie caduche durante l'inverno, che fanno ormai da transizione con le specie con-

tinentali dell'interno. Più diffusa della macchia è la *frigana*, che compare nelle zone più asciutte, sassose e ventose; si tratta di un'associazione di arbusti sempreverdi bassi e di piante che resistono molto alla siccità avendo ridotte al minimo le foglie o essendone del tutto prive (come ad es. lo *Spartium junceum*, la ginestra, i ginepri bassi) a cui si accompagnano alberi bassi, come *Quercus coccifera*, che possono difendersi dal fuoco e dal morso delle capre. Dove le condizioni sono migliori essa si trasforma a poco a poco in macchia. Il bosco, che una volta abbattuto difficilmente si reintegra in forme che non siano degradate, lo si trova al di sopra dei 500-600 m. e prospera fino ai 1600-1900 m. ed anche più nelle regioni meridionali, dove prevalgono i pini. Altrove troviamo quercie, pini d'Aleppo, oleastri (specie nei dintorni di Bayindir, lungo la valle del Meandro). Ma è raro trovare boschi continui, come quelli che coprono le pendici tra Mugla e Macri e rendono verdeggianti la zona attorno a Pergamo. Più spesso il bosco si presenta isolato e non è altro che il residuo di un mantello forestale più ampio.

Nella zona di transizione tra il Mediterraneo e gli altipiani interni le specie vegetali non sono più sempreverdi, ma perdono le foglie nei mesi invernali ed a causa della elevata siccità sono meschine e stentate, con forme tanto più xerofile quanto più si procede verso oriente. L'essenza più comune è *Quercus coccifera*, alla quale si associano castani e pini, che assieme formano un'associazione più spesso arbustiva che arborea. Piuttosto raro è che compaiano esemplari isolati.

Le parti più interne della regione economica dell'Egeo che morfologicamente fanno già parte dell'altipiano centrale, rientrano nel dominio della steppa ad arbusti spinosi alti 30-80 cm., separati tra loro; prevalgono i ginepri, le papilionacee (come gli astragali) ed altre specie resistenti che possono sopportare il freddo invernale. Dato che le piogge si mantengono ancora sui 350-450 mm. non si hanno caratteri esclusivamente steppici e dove il terreno è un po' migliore (p. es. a nord. di Civrili) compaiono dei boschi di querce.

Su una superficie di circa 93 mila kmq. (1), quanti ne conta la regione economica dell'Egeo, risiedevano nel 1927, 2,3 milioni di abitanti, pari ad una densità di 25 ab. per kmq., ma dopo di allora si è avuto un considerevole aumento, dovuto a varie cause

(1) Secondo BEDİZ DANYAL, cit., essa comprende i 5 vilayet di Smirne (kmq. 12.502), Aydın (7.580), Magnesia (13.850), Denizli (11.150), Mugla (12.760) e 16 cazà dei vilayet di Balıkesir, Afyon Karahisar, Kütahya, Isparta, Burdur. L'Annuario statistico turco, che suddivide la Turchia in 9 regioni economiche, sotto il nome di regione dell'Egeo comprende un territorio meno esteso che abbraccia i tre vilayet di Smirne, Mugla, Denizli e 13 cazà dei vilayet di Kütahya, Isparta e Burdur.

che hanno agito in senso positivo, l'alto incremento dei nati, l'afflusso di rimpatriati dalla Grecia e dalla Bulgaria e il movimento d'immigrazione interna verso la regione di Smirne che è servito a colmare i vuoti lasciati dalla partenza dei Greci. Ora gli abitanti superano i 3 milioni e i Turchi sono in netta prevalenza (99%), dato che, scomparsi del tutto gli Armeni, il censimento registra solo 20 mila Ebrei e 7 mila Greci e Levantini, quasi tutti residenti a Smirne. D'estate, al tempo della raccolta dei fichi, dell'uva e del tabacco, la popolazione aumenta di 40-50 mila ab., per effetto di correnti migratorie interne. La densità è maggiore presso le coste, dove all'attività agricola si associa il traffico e la pesca. I valori minimi compaiono a SO. nel distretto montuoso di Mugla (1935: 15,4), dove alcuni cazà (p. es. quello di Köycegiz: 6,5) sono spopolati. Oltre che nei dintorni di Smirne (nel cui cazà si raggiungono 157 ab.), la densità è elevata al di sopra della media nel vilayet di Balıkesir, dove è praticata su larga scala la coltura dell'olivo, nella fertile valle del Meandro, ben coltivata a fichi ed a cotone, e nella zona vitifera che si trova attorno a Magnesia. La popolazione non vive sparsa, ma si raggruppa in città e in villaggi; esistono in tutto 4800 località abitate, che, esclusi i capoluoghi di vilayet e di cazà, hanno una popolazione media di 420-430 ab.

L'agricoltura è di gran lunga l'occupazione prevalente ed occupa in media i due terzi degli ab., con valori minimi nel vilayet di Smirne (45%), dove il traffico dà lavoro a migliaia di persone, e massimi in quelli di Denizli (80,4%) e di Isparta (98,5%). L'agricoltura si è dovuta adattare al terreno e al clima e mentre le piante coltivate già da epoca antica (come i cereali, l'olivo e la vite) s'accontentano delle piogge, quelle introdotte di recente (come il tabacco e il cotone) non potrebbero vivere senza essere irrigate, salvo nelle più umide zone settentrionali dove il tabacco trova egualmente condizioni favorevoli. La ben nota variabilità del clima mediterraneo, che d'autunno può ritardare le piogge impedendo le semine e di primavera può essere eccessivamente umido, reca spesso molte apprensioni ai contadini. In genere a occidente prevalgono le colture orticole e arboree, a oriente quelle cerealicole e a SO. l'allevamento. Si calcola che circa metà della superficie sarebbe coltivabile, ma per ora appena un sesto (7654 kmq.) è effettivamente coltivato, con preferenza per i terreni migliori. Le prospettive di sviluppo sono quindi molto favorevoli, specie per le viti e per gli olivi nelle zone collinose e per il cotone e per il tabacco nelle regioni deliziose, che sono ora sfuggite a causa della malaria. Sotto l'Impero Ottomano l'agricoltura era trascurata per molte cause che si è cercato di eliminare, come le decime (asar) troppo elevate (abrogate con legge del febbraio 1925), il lungo servizio militare, che strappava per molti anni gli elementi migliori al lavoro dei campi, i danni causati dal regime capitolare, che impediva qualsiasi pro-

tezione degli esportatori. Poi l'esodo dei Greci ha portato una profonda modificazione alla proprietà, dato che essi avevano delle tenute molto ampie, che affittavano a più famiglie. Ad essi sono subentrati dei proprietari turchi. Esiste pure gran numero di piccoli poderi (2,5 ha). Il governo nazionale ha procurato di fondare dei villaggi modello ed ha fornito fondi per iniziare i lavori di bonifica. Nel decennio 1926-35 la produzione media della regione economica dell'Egeo (in senso statistico) è stata la seguente:

colture industriali:	tabacco	18.600	tonn.
	cotone	5.780	»
	oppio	160	»
colture arboree:	fichi	28.700	»
	olio	18.400	»
	uva passa	48.300	»
prodotti spontanei:	vallonea	42.000	»
	liquerezia	15.000	»
cereali:	grano	350.000	»
	orzo	250.000	»
	miglio	69.000	»

Un cenno merita la pesca che su una costa così articolata come è quella dell'Anatolia occidentale tra Ayvalik a N. e Macri a S. (km. 1800) presenta condizioni abbastanza favorevoli. La piattaforma continentale ora si allarga fino a 65 km., ora invece è molto stretta (500 m.) e mentre a nord comprende anche le vicine isole appartenenti alla Grecia, a sud si tiene assai prossima alla costa. Le località più pescose si trovano in vicinanza dei delta, dato l'apporto di materie organiche da parte dei fiumi, e nella parte settentrionale, dove la corrente mediterranea (ad acque più calde e più salate) si mescola con quella proveniente dal Mar Nero (ad acque più fredde e meno salate). La pesca stanziale ha scarsa importanza, mentre invece le specie migranti (sardine e cefali) danno buoni profitti nei mesi di aprile-maggio e ottobre-novembre. L'uso di motopescherecci è però interdetto per timore di addivenire ad un'economia distruttiva, ma questo pericolo non dovrebbe esistere per specie migranti. Fino al 1918 pescatori greci avevano esercito anche una tonnara presso Çesme, che dopo il loro esodo non è stato più reintegrata. I Turchi, che sono molto legati alla terra, si dedicano di mala voglia alla pesca, tanto più che la religione, invece che agire da stimolo come per il cattolico e l'ortodosso, li induce piuttosto a trascurare quest'attività. Del resto è più apprezzata la carne di pesceccane che le sardine, le quali vengono esportate verso la Grecia e le isole greche. Eppure Smirne, data l'abbondanza di sale e di olio, avrebbe tutte le condizioni per poter sviluppare con successo l'attività conserviera.

Antica tradizione ha la pesca delle *spugne*, che si trovano numerose là dove esistono fondali di 20-30 m. nei golfi più caldi e più riparati delle coste meridionali. Per togliere al fondo le spugne i pescatori si servono ancora di sistemi molto primitivi. Ora però i banchi sono quasi esauriti e da una produzione media di 120 mila kg. negli anni 1910-11 si è scesi un ventennio dopo ad appena un sesto. Il regresso è stato causato in parte anche dall'esodo dei Greci. In Turchia il consumo di spugne è modesto, perchè la religione prescrive di lavarsi con acque correnti. Il prodotto viene perciò esportato verso Calino e verso Simi, che s'incaricano di spedirlo ai mercati di consumo.

A una trentina di km. a NO. di Smirne, a Çamalti, esiste un'importante salina, che ha una superficie di 6,5 milioni di mq. e produce i due terzi del sale turco. Nell'Egeo il sale è noto già da epoca antica come uno dei più importanti articoli di commercio. L'esistenza di coste basse, l'alta salinità del mare (39 per mille), le elevate temperature per molti mesi dell'anno, lo spirare di forti venti, la celere evaporazione sono tutte condizioni favorevoli alla trasformazione dell'acqua salina in sale. I 150 compartimenti per l'evaporazione vengono riempiti durante la primavera e la raccolta del sale ha luogo al principio dell'autunno costruendo delle collinette che hanno forma di piramide. La produzione media (1927-33) si aggira sulle 177 mila tonn., di cui 150 mila rivolte al consumo interno e le altre esportate. Istituito il monopolio (1937), il prezzo del sale è diminuito e di conseguenza il consumo ha subito un aumento, per cui la produzione è stata portata a 250 mila tonn. Anche le esportazioni, che hanno raggiunto un massimo nel 1937-38 (132 mila tonn.) si sono andate sviluppando, dirette di preferenza verso la Jugoslavia, il Belgio, la Siria, i Paesi Scandinavi, il Giappone.

La regione economica dell'Egeo possiede una grande varietà di minerali utili, tanto che esistono 235 miniere, ma di queste soltanto una cinquantina sono in attività (1) e in genere non si tratta di giacimenti molto estesi. L'attività mineraria ha una tradizione molto antica: le miniere di piombo argentifero di Balya, 40 km. a O. di Balikesir, erano già sfruttate dai re di Pergamo, che si servivano degli schiavi come mano d'opera. Sotto l'Impero Ottomano numerosi stranieri avevano ricevuto concessioni di miniere. Il governo nazionale turco ha emanato una legge che obbliga le nuove società ad avere almeno il 51 % di capitale turco. La maggior parte dei giacimenti si concentra nelle provincie occidentali e meridionali (vilayet di Mugla: 82), dove più intensi sono stati i movimenti tettonici, che hanno fatto affiorare le rocce più antiche; nella Caria merid. (zona di Mugla) spesso è stata l'erosione che ha messo alla luce i terreni di base. Attualmente sono in attività miniere di

(1) DANYAL BEDİZ, cit., pp. 36-43.

smeriglio (30), cromite (13), piombo-argentifero (2), zolfo (2), manganese (1), mercurio (1), antimonio (1), boracite (1).

Come valore al primo posto è il *piombo argentifero*, di cui i più importanti giacimenti si trovano 40 km. a O.-NO. di Balıkesir presso Balya, dove l'andesite viene a contatto con calcari permici e carboniferi fortemente ripiegati; in media il materiale contiene l'82 % di piombo e l'1,2 % d'argento. Già sfruttati, come si è detto, in epoca antica, il lavoro venne ripreso di nuovo nel 1840. Nel 1893 le miniere sono passate in proprietà d'una società francese, che ha intensificato lo sfruttamento. Nel 1903 si sono raggiunte le 60 mila tonn. di minerale, salite nel 1913 a oltre 200 mila. Durante la prima guerra mondiale il giacimento ha avuto grande importanza per rifornire di piombo le potenze centrali. Poi la diminuzione dei prezzi ha causato una grave crisi e la produzione media degli anni 1925-30 è stata di sole 7500 tonnellate. La stessa società ha pure in concessione le miniere lignifere di Mancılık (20 km. a N. di Balya), che forniscono energia a buon mercato. L'imbarco del minerale avviene nel porto di Akçay nel golfo di Edremit, il più settentrionale della regione economica dell'Egeo. In passato ci si serviva per il trasporto di carovane di cammelli, ora esiste una ferrovia secondaria.

Segue al secondo posto lo *smeriglio*, che serve nell'industria metallica e del vetro. Scoperto per la prima volta dal mineralogista americano Smith, esistono ora in Turchia 30 giacimenti in corso di sfruttamento, tutti nella regione economica dell'Egeo. I principali sono quelli del vilayet di Mugla, presso Milâs, e del vilayet di Smirne, presso Tire; essi sono collegati a terreni molto antichi. Le lenti di smeriglio compaiono per lo più entro marmo bianco e azzurro, generalmente in giacimenti secondari; si trovano anche associate a calcari e ricoperte da terra, ma in questo caso lo smeriglio è di minor pregio. Dato che i depositi si trovano per lo più in bassure e in cavità distanti tra loro, l'estensione e la potenza risulta modesta, per cui bisogna sempre sfruttare località nuove. L'estrazione avviene generalmente alla luce del giorno; con carri o a soma il materiale viene portato alle stazioni o ai porti, dove ha luogo una prima scelta; s'esporta poi attraverso Smirne, Bodrum e Küllük. Prima che si iniziasse l'esportazione turca, la Grecia aveva con lo smeriglio di Nasso una specie di monopolio, ma alla fine del secolo XIX la produzione turca era già maggiore e continuò ad esserlo fino allo scoppio della guerra mondiale, raggiungendo il massimo nel 1911 (31 mila tonn.). In seguito si è fatta sentire anche la concorrenza dello smeriglio artificiale, scoperto da un chimico tedesco già nel 1891, e la produzione è andata diminuendo a causa della dispersione dei giacimenti e dello sfruttamento poco razionale. Negli anni 1932-34 la media turca supera di poco le 7 mila tonn., mentre l'esportazione greca è più che doppia. Acquirenti principali sono la Gran Bretagna (50 %), gli Stati Uniti (21 %) e il Belgio (6 %).



Veduta complessiva di Smirne



Il porto di Smirne, visto da occidente



Un angolo del bazar di Smirne



Una carovana di cammelli, che attraversa una via di Smirne

(fot. Migliorini)



Il sobborgo meridionale di Karatas

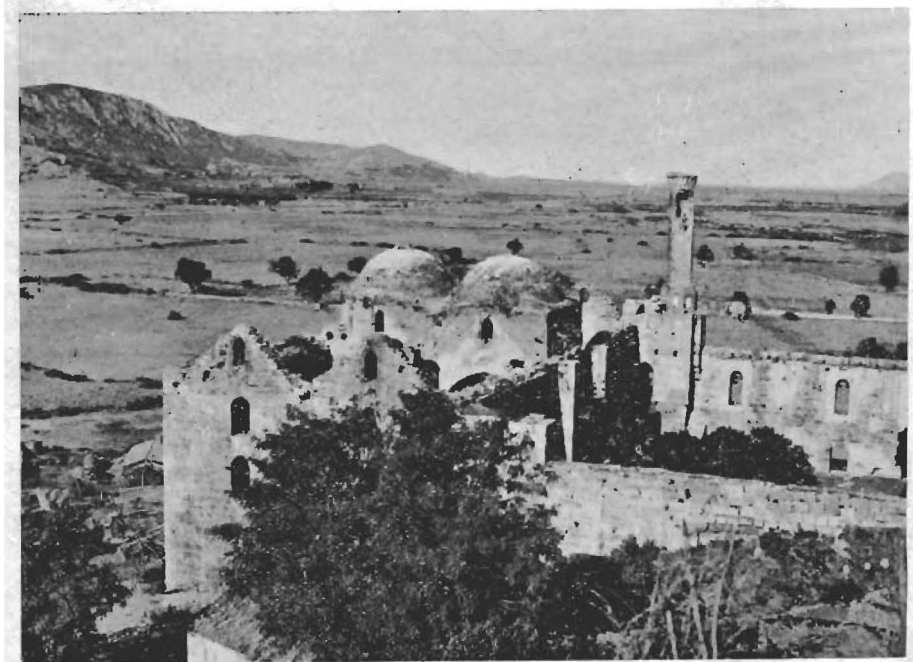


Uno dei porti minori della regione economica dell'Egeo: Scalanova

(lot. Migliorini)



Resti dell'antica acropoli di Smirne sul M. Pago



Resti d'una moschea del tempo dei Selgiuchi (XIV sec.) nella piana del Piccolo Meandro
(fot. Migliorini)

Mentre lo smeriglio compare solo nella regione dell'Egeo, di miniere di *cromo* ve ne sono in tutto il paese e la Turchia è alla testa nella produzione mondiale. Le più importanti sono quelle di Elâziz nell'Anatolia Orientale, mentre quelle occidentali, pur avendo un tenore meno elevato di minerale (44-52 %) hanno il vantaggio di trovarsi più prossime al mare. Le principali sono quelle di Macri e di Köycegiz nel vilayet di Mugla, dove il minerale di cromo, che viene utilizzato nell'industria dell'acciaio per alimentare gli altiforni, si trova entro lenti nella serpentina. Dal 1860 al 1903 la produzione era stata pari alla metà del totale mondiale, ma poi, scoperti i giacimenti della Nuova Caledonia e del Canada, si è avuto un rapido regresso, scendendo a 14 mila tonn. nel 1911 e a 1500 nel 1931: in seguito si è avuta una ripresa che ha culminato nel 1936, quindi un nuovo regresso.

Gli altri giacimenti, anche se le miniere sono in corso di sfruttamento, hanno per ora scarsa importanza; essa potrebbe forse aumentare intensificando lo sfruttamento delle principali miniere, trasferendo le concessioni a società con capitali più copiosi, facilitando i trasporti terrestri e marittimi, diminuendo le imposte statali.

Nel passato l'artigianato era molto fiorente e riusciva a soddisfare quasi completamente il consumo interno. Il regime capitalista, che impediva l'imposizione di dazi protettivi e lasciava quindi aperti i mercati della Turchia alle merci straniere, fece sì che le importazioni occidentali ebbero il sopravvento, tanto che prodotti che in passato avevano una larga reputazione (metallurgia del ferro e dell'argento, lavori di filigrana e di cuoio, tessuti di pregio, come stoffe di seta leggera ricamate d'oro e d'argento), erano andati sempre più scadendo e solo nelle località più distanti continuarono a venir fabbricati. Così la tessitura della seta e della lana, dà luogo alla produzione di stoffe casalinghe a Buldan sul Meandro ed a Birgi presso Ödemis. Meglio si è conservata la filatura, dato che il prodotto serve alla confezione dei *tappeti*, tipica forma di artigianato che, pur dando luogo a prodotti di grande pregio, può essere esercitata anche da persone che non hanno alcuna istruzione e sono prive di capitali. I tappeti turchi si distinguono in due grandi categorie: i *kilim*, qui poco diffusi, confezionati come qualsiasi lavoro tessile e aventi una superficie liscia, ed i tappeti annodati (o tappeti di Smirne), vari di colore e di qualità, distinti in *seccade* e *hali*, a seconda vengano usati per la preghiera o per ornare il suolo. I primi sono di piccolo formato (1,80 per 1 m. oppure 2,20 per 1,50) e servono anche per coprire pareti, sofà, ottomane, ecc., per cui sono molto diffusi e quasi in ogni casa vi è un telaio per farli. I secondi (*hali*) esigono maggior lavoro; i telai sono più grandi (2 per 3 m. oppure 4 per 5) e la confezione è per lo più opera collettiva di alcune donne, che dedicano ad essi i momenti liberi da altre faccende. Centri principali di produzione sono Isparta, Usak, Demirci, Gör-

des, dove in epoca recente per far fronte alle richieste del mercato mondiale sono state istituite delle fabbriche che riuniscono gruppi di artigiani. I tappeti erano largamente diffusi nell'Impero Ottomano, perchè oltre a costituire un mobile e un ornamento permettevano un impiego sicuro di capitali. Tale arte proviene con ogni probabilità dalle popolazioni nomadi dell'Asia Centrale e fino al secolo XVIII ha riprodotto motivi tradizionali, mentre in seguito colori e disegni si sono moltiplicati per accontentare i gusti delle clientele più varie. Come materia prima prevale la lana di pecora, ma per aumentare la conservabilità nell'intelaiatura si fa pur uso di cotone. Per la coloritura dei tappeti ha buone tradizioni Kula, che impiega una grande varietà di prodotti vegetali⁽¹⁾. Scoperta nel 1859 l'anilina e in seguito anche l'alizarina, che è meno indelebile, si ottennero delle sfumature più variate, ma la qualità dei tappeti cominciò a peggiorare. Ad evitare che la produzione scadesse troppo, le principali case esportatrici costituirono una società (Carpet's Oriental Company) la quale ha agito nel senso di mantenere alta la tradizione. A cura di essa i tappeti che provengono dall'interno subiscono alcune operazioni accessorie. Finita la tessitura la superficie lanosa va ripulita e pareggiata con un apposito strumento tagliente; spesso viene anche sottoposta a lavatura, la quale dà al tappeto quella caratteristica lucentezza di seta e quei colori morbidi e cangianti che formano il suo pregio principale. La produzione annua delle 8 principali località della regione economica dell'Egeo si aggira su 570 mila mq. con 7090 telai⁽²⁾. Smirne ne esporta il 70%, ma trova sempre maggior difficoltà a smerciare il prodotto, sia per la concorrenza della Persia (dove il costo della lana è meno elevato), dell'India (dove i tappeti vengono fabbricati nelle prigioni e trovano poi acquirenti nel mercato inglese) e di altri paesi (Grecia, Rodi, ecc.), sia per l'applicazione di elevati dazi di dogana in stati che cercano di contrastare gli acquisti di questi prodotti di lusso, che vengono sostituiti con tappeti di minor pregio, fabbricati a macchina. Va tenuto anche conto che l'impiego di sistemi moderni di pavimentazione (linoleum, parchetti) rende meno necessario l'uso dei tappeti.

(1) Le sostanze usate per tingere la lana degli antichi tappeti erano: la scorza di melograno (per il giallo, marrone scuro e nero); l'erba guada (per il giallo); l'indaco; le foglie di vite (per il colore giallastro); la robbia (per alcune varietà di rosa e di rosso); la cocciniglia; il solfato di ferro; il latte agro, ecc.

(2) Si calcola che ogni operaio possa tessere 1500 cmq. al giorno: essendo i giorni lavorativi in media 240, ogni operaio tesse 360 mila cmq. all'anno. Ecco i dati per le località più importanti: Isparta: 2500 telai e 120 mila mq.; Usak: 1800 telai e 150 mila mq.; Gördes: 1400 telai e 200 mila mq.; Demirci: 550 telai e 60 mila mq. Hereke è nota per la fabbricazione di tappeti di seta. La caratteristica dei tappeti di Isparta consiste nel numero dei nodi, che è di 22 su una larghezza di 8,5 cm. e di 28 su una lunghezza di 8,5 cm. Il numero di punti o nodi va da 30 a 40 mila al metro quadrato.

L'industria si è andata affermando in epoca recente. Il governo nazionale procurò dapprima (legge sull'incoraggiamento dell'industria, 1927) di agevolare l'iniziativa privata e gravò (dal 1929) l'importazione delle merci straniere con dazi protettivi, ma per quanto l'industria potesse ora contare anche su operai più esperti (rimpatriati dai paesi europei) poco poté progredire. Lo stato ritenne quindi necessario di occuparsi direttamente di qualche impresa ritenuta indispensabile ai bisogni del paese. Così per l'*industria tessile* una grande fabbrica statale che lavora gran parte del cotone prodotto nella regione dell'Egeo (30 mila balle di 200 chili ognuna) e che nel passato veniva esportato, è sorta a Nazilli sul Meandro; essa fabbrica tessuti per vestiti, coprendo per buona parte il fabbisogno locale; 3 opifici tessili minori esistono a Smirne, ma il prodotto è assai più grossolano; inoltre vi sono alcune filande a Smirne, Usak e Isparta. Per lo *zucchero* la Turchia era totalmente tributaria dell'estero, ma nel 1925, dopo aver sperimentato con successo la coltura della barbabietola, venne inaugurato a Usak, pure per iniziativa statale, un grande zuccherificio, che produce 16 mila tonn. (circa un quarto del fabbisogno turco). In progresso sono anche le altre industrie connesse con la *lavorazione di prodotti agricoli*. Presse per olio esistono a Edremit, Ayvalik, Aydin e Smirne, nei cui dintorni la coltura dell'olivo è più diffusa; nelle due prime località, come pure a Smirne, vi sono anche alcune fabbriche di sapone (45 di numero) che sono andate evolvendosi dopo che nel 1928 sono stati aumentati i dazi d'entrata sui saponi esteri. Di mulini ne esistono 400 di vario tipo, tra cui 180 a vapore e alcune decine a vento presso le regioni costiere. Molto reputato è il grano duro di Magnesia, col quale si fabbricano buone paste alimentari (5 imprese a Smirne; 1 milione di kg. all'anno). Il tabacco viene lavorato in 28 manifatture. Una pasta dolce che in passato veniva ampiamente esportata nella Regione Balcanica è l'*helva*, confezionata con farina di sesamo, uva e miele. Buona rinomanza ha l'essenza di rose di Isparta. L'abbondanza di cuoio e di sostanze tan-nanti (come la vallonea: in turco *palamut*) ha fatto sorgere alcune *concerie* moderne, che assieme a quelle di tipo più antiquato, producono in media 1400 tonn. di cuoio, che viene consumato quasi tutto localmente. L'*industria del legno* produce mobili e soprattutto fabbrica casse e cassette per l'esportazione di frutta (14 imprese; 3,5 milioni di pezzi all'anno).

Per completare questo sguardo economico dobbiamo fare anche un cenno delle vie e dei mezzi di comunicazione⁽¹⁾, che rispetto alle altre regioni turche presentano condizioni favorevoli

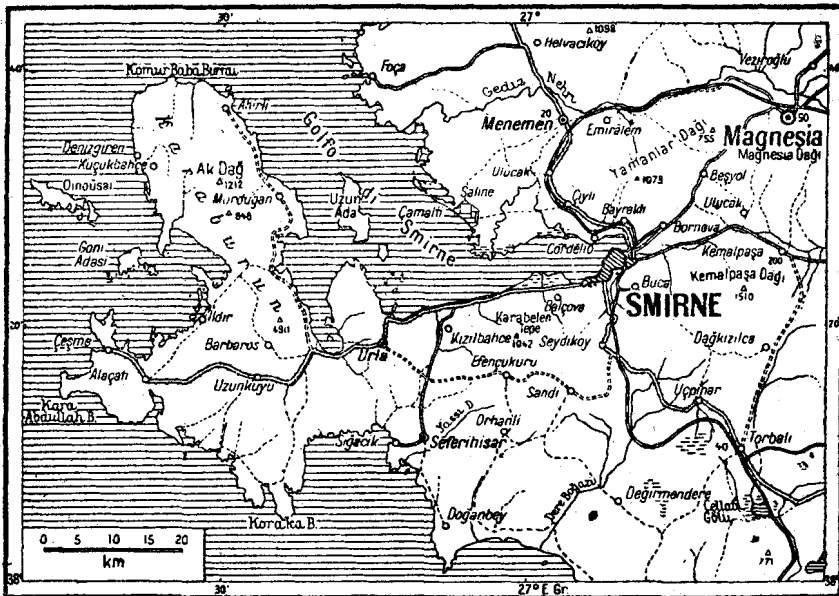
(1) Cfr. per questo anche: E. MIGLIORINI, *Le strade della Turchia*. Storia e politica internazionale, 1941, pp. 594-603.

essendo possibile l'accesso dalla costa alle regioni interne attraverso a bassure longitudinali e senza dover superare catene divisorie. Le *linee ferroviarie* usufruiscono delle fosse tettoniche e mentre la Smirne-Aydin-Nazilli segue per una parte del percorso la valle del Meandro, la Smirne-Kasaba costeggia il Gediz. Invece la Magnesia-Balikesir ha un andamento da sud a nord. La prima ferrovia, aperta da una società inglese nel 1866, è stata la Smirne-Aydin, che venne prolungata nel corso del secolo passato fino a Egridir. L'anno prima una compagnia francese aveva inaugurato la Smirne-Menemen, prolungata dapprima fino a Kasaba e poi, poco prima scoppiasse la prima guerra mondiale, fino a Afyon Karahisar. Queste linee appartengono ora allo stato turco e assieme a tronchi minori formano una rete di 1316 km., pari a un sesto della rete turca, con una densità di 14 km. per ogni 1000 kmq.

Le *strade* principali hanno pur esse un andamento da ovest a est e collegano la costa coll'altipiano. Questa funzione aveva già l'antica strada reale persiana che univa Susa (Persia) a Sardi (presso Efeso) percorrendo la valle dell'Hermos. I Romani hanno invece curato piuttosto i collegamenti con le città della Siria; i Turchi quelli con Bursa e con Costantinopoli. Ora ha fatto sentire la sua influenza l'automobile che, messe in disparte le carovane, trasporta rapidamente ai porti i prodotti dell'interno, specialmente nei mesi estivi. Perchè l'uso di tale mezzo moderno possa ancor più diffondersi, respingendo cavalli e cammelli nei vilayet più orientali, occorre però che le strade vengano migliorate e unificate, evitando l'inconveniente, ora assai frequente, che i tratti di una stessa strada abbiano fondo diverso, perchè ogni vilayet provvede da sé alla manutenzione. Un altro inconveniente è che la valle del Meandro è percorsa dalla ferrovia, ma non ha invece nessuna rotabile. In totale si hanno 3900 km. di strade e le principali sono le seguenti che mettono tutte capo a Smirne: 1) da occid.: Çesme-Urla-Smirne; 2) da nord: Balikesir-Edremit-Ayvalik-Smirne; 3) da E.: Afyon Karahisar-Usak-Kemal Pasa-Smirne; 4) da S.: Söke-Scalanova-Seydiköy-Smirne. In modo particolare per quanto riguarda Smirne i collegamenti con l'interno ricalcano la plastica del terreno. A sud la valle del Melez si apre la strada attraverso le colline e superato un dislivello di 130 m., permette un comodo passaggio verso la pianura del Caistro. La strada poi continua e varcata un passaggio, che si trova a 231 m. dà accesso alla valle del Meandro, che si apre verso l'Asia Minore di SO. A oriente della pianura di Smirne, percorsa soltanto da un fiume di modeste dimensioni, la fossa dell'Hermos (Gediz), varcata una soglia di 263 m., mette in comunicazione con la vasta pianura dell'Hermos. C'è anche una strada costiera che conduce verso nord al corso inferiore di questo stesso fiume, che si può risalire senza difficoltà fino a Magnesia, per poi raggiungere Pergamo e quindi la Mesia e il Mar di Marmara.

SMIRNE E LA SUA REGIONE ECONOMICA

Riassumendo, dal punto di vista economico si possono distinguere nella regione dell'Egeo 3 distretti aventi caratteri ben differenziati: 1) presso la costa troviamo il distretto mediterraneo, che esporta attraverso Smirne prodotti pregiati, come tabacco, olio d'oliva, uva passa, fichi, ecc.; la fertilità del suolo permette colture variate e il clima consente spesso un doppio raccolto; 2) a ovest, nella zona di transizione verso l'altipiano, prevalgono le colture



La regione di Smirne.

cerealicole (grano, orzo, mais, miglio); 3) a sud della linea Milâs-Bozdogan-Kestelgözü, dove mancano le fertili alluvioni terziarie e prevalgono i calcari, l'economia è imperniata sull'estrazione mineraria e sull'allevamento.

Ora che conosciamo a grandi linee la regione economica dell'Egeo, prima di esaminare il movimento nel porto di Smirne è opportuno che vediamo un po' più da vicino *il sito della città*.

Smirne si trova all'estremità sud-orientale d'un lungo golfo (km. 68) dall'andamento tortuoso e irregolare che si apre tra Foça a E. e la penisola di Kara Burun a O.; esso si avvanza profondamente tra le terre e la sua larghezza va decrescendo a misura che si procede verso la parte più interna; le coste occidentali sono alte ed a picco, quelle orientali basse e disseminate di lagune; i fon-

dali, che sono al centro di 80 m., a mano a mano diventano sempre meno profondi. L'andamento tortuoso, le caratteristiche articolazioni e gli isolotti, in parte riuniti ora alla terraferma dalle formazioni deltizie, fanno comprendere che si tratta di un tipico golfo d'ingressione (1). E ancora più spiccato, doveva essere tale carattere quando il mare penetrava più addentro tra i monti sino alle due strette che giacciono ad oriente di Smirne e prima che l'Hermos (Gediz), che sbocca a NO. di Smirne, avesse depositato il suo vasto delta, congiungendo alla terraferma un gruppo di isolotti di natura tufacea. La foce del fiume avanzava sempre più verso Smirne e minacciava di chiudere il porto, condannandolo ad una fine analoga a quella subita oltre che da Efeso e Mileto anche da Elea e Priene, ma poichè la parte occidentale del golfo fa quasi un angolo retto con la parte interna, si è potuto deviare artificialmente il corso (1886), salvando così il porto da sicuro interrimento.

La città è addossata ad una collina, chiamata Pago, che si stacca da un altipiano abbastanza elevato (Kemalpasa Dag), formato da arenarie scistose del Devonico, attraversate da filoni di andesite. Le verdi pendici che si specchiano nelle acque metalliche l'hanno fatta denominare «la verde» (in turco Ieschil).

Tre massicci dominano il paesaggio. A N. l'orizzonte è chiuso dal Monte di Magnesia (l'antico Sifilo, m. 1500); la parte orientale, scistosa e calcarea, occupa una superficie ondulata, che vien frequentata d'estate dai pastori; la parte occidentale (Yamanlardag), formata da andesiti e da tufi del Terziario recente, assume carattere di catena, che si abbassa da un lato sul delta dell'Hermos e dall'altro sulla pianura di Bornova. A O.-SO. si trova il rilievo vulcanico di Dede Tepesi («i due fratelli»; in greco Dyo Adelpia), di cui i marinai si servono come punto di riferimento per accostare a Smirne. A E.-SE, le pareti calcaree del Kemalpasa Dag (m. 1510) si spingono fino alle immediate vicinanze della città e sul loro fianco è adagiato il villaggio di Buca (m. 94), che si può considerare un suburbio di Smirne e viene frequentato d'estate dalla colonia europea. Il quadro è completato a O. dall'oscuro bastione dell'Ak-dag (m. 1212), nella penisola di Kara-burun. La pianura di Smirne è percorsa da sud verso nord dal corso del Melez e viene separata da una soglia non molto elevata dalla vicina pianura di Kemalpasa (o di Nif).

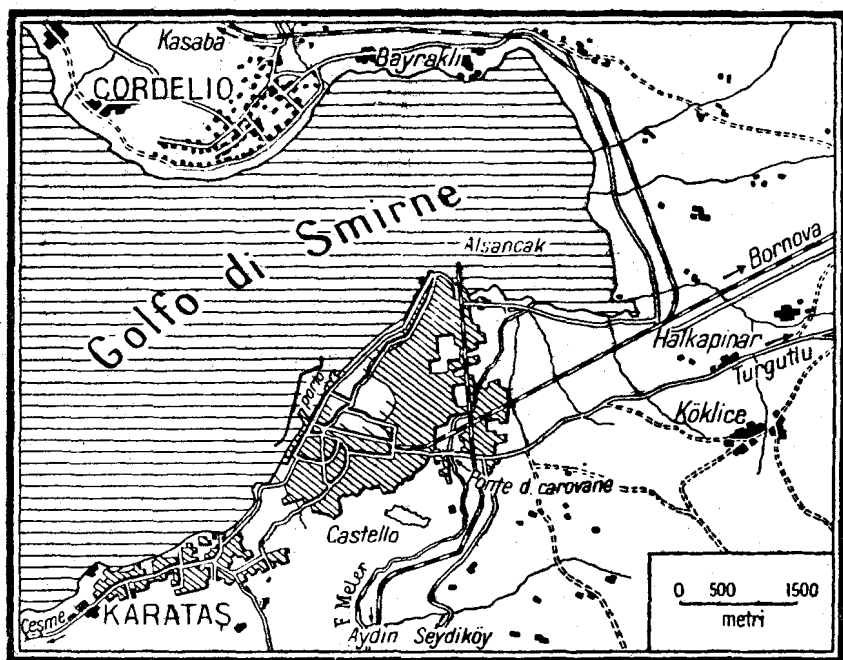
L'abitato di Smirne offre l'aspetto di un triangolo che si appoggia a sud alle estreme alture della piattaforma andesitica, le quali si abbassano fino al mare con forti pendenze, è limitato a occidente dal mare e si avvanza verso est nella pianura formata dal cono di detriti e dal delta del Melez, di cui occupa soltanto la parte occiden-

(1) A. DESIO, cit., pag. LXXIII.

SMIRNE E LA SUA REGIONE ECONOMICA

tale. Dalla parte opposta del golfo si estende il quartiere di Cordelio (3000 case e 20 mila ab.) che si è sviluppato pur esso su un delta e che si può raggiungere da Smirne con ferrovia, auto o battello.

Ma Smirne arcaica, identificata nel 1825 da A. von Prokesch-Osten, si trovava presso la collina di Bayrakli, che si affaccia sulle rive settentrionali del golfo, a circa 8 km, dalla Smirne ellenistica, continuata poi dalla Smirne attuale. Prospera per commerci marit-



La Città di Smirne.

timi e fiorente di cultura, essa venne distrutta intorno al 580 a. C. Ricostruita in luogo più opportuno, presso le pendici del Pago, verso la fine del IV sec. da Antigono Monofthalmo e poi da Lisimaco per ordine di Alessandro Magno e diventata capoluogo di uno dei regni in cui venne ripartito l'impero del grande macedone, sotto i Romani (che la conquistarono già nel 190 a. C.) è una delle più prospere città dell'età imperiale, nota per la sua abbondante produzione agricola. Essa fu tra le prime a possedere una comunità cristiana: figura infatti nell'Apocalisse tra le sette chiese dell'Asia e nel 166 (sotto Marco Aurelio) San Policarpo vi subì il martirio

nello stadio del M. Pago. Sotto i Bizantini essa perde d'importanza, poi nel 1071 (secondo altri nel 1084) fu conquistata dai Turchi Selgiuchi e disputata tra Genovesi, Cavalieri di Rodi, Bizantini. In quest'epoca il commercio si rianima ed i rapporti con le nostre repubbliche marinare divennero più stretti. Dopo varie vicende (tra l'altro nel periodo 1344-1402 fu in possesso dei Cavalieri di San Giovanni e nel 1402 venne presa da Tamerlano) cadde definitivamente in mano dei Turchi Osmanli nel 1417 (1). Un periodo florido per i suoi traffici è quello che va dalla seconda metà del sec. XVI a tutto il XVII; essa diventa il centro commerciale più importante dell'Anatolia e il suo retroterra arriva fino in India, valorizzato dall'importante carovaniere Smirne-Ispahan. Poi da questa città le merci vengono portate di preferenza sul Golfo Persico e la decadenza si accentua, per quanto riguarda il traffico con paesi lontani, dopo l'apertura dell'istmo di Suez, che ha notevolmente ristretto il suo retroterra. Una ripresa si ebbe verso il 1880 in seguito all'apertura delle linee ferroviarie che la collegano all'interno e al rinnovo delle banchine del porto. Terribili terremoti hanno distrutto la città il 10 luglio 1688 e il 3-5 luglio 1778 (2) e molto danneggiata nel marzo 1931 e da ultimo nel maggio 1941. Questo spiega come mai, malgrado il suo lungo passato e le varie dominazioni che si sono succedute, Smirne sia straordinariamente povera di monumenti storici, tanto sacri che profani. Il Monte Pago (in turco Kadife Kale), che era l'acropoli della Smirne ellenistica, porta sulla cima i resti di un antico castello, di cui i basamenti dei grandi muri e una parte della torre di SO. sono dell'epoca greca, mentre il resto è d'epoca bizantina. Dal castello al mare, passando per la collina che domina lo stadio e l'anfiteatro, entrambi distrutti nel sec. XVIII, correva un tempo un bastione (dell'epoca di Lisimaco), di cui s'intravedono i resti. Un aspetto costruttivo caratteristico di Smirne, più ancora che le moschee (di cui verso il 1910 ne esistevano 20 di grandi e 46 di piccole, senza un particolare interesse, mentre ora sono 89) era dato dai numerosi passaggi coperti del quartiere franco, detti *ferkhane*.

Smirne si componeva nell'anteguerra di diversi quartieri. Gli Europei, (specie Francesi, Italiani, Austriaci, ecc.) abitavano lungo il mare (quartiere franco); dietro questo, verso l'interno, era il quartiere greco con strade molto strette (4-7 metri), mentre quello turco, in forte pendio, s'appoggiava alla cittadella, l'ebreo era tra questa e il mare e quello armeno era retrostante al quartiere greco. Dietro la parte meridionale del porto era il *bazar*, col suo labirinto di viuzze, crocicchi e di botteghe caratteristiche, città nella città, dove

(1) Il nome turco di Smirne (Izmir) deriva dalle forme Smira, Zmirra usate nel Medioevo dagli occidentali (I. H. MORDTMANN, cit. pag. 604).

(2) Una descrizione accurata di essi si trova in C. ICONOMOS, cit., pp. 128-33. Si calcola che il primo abbia causato 16 mila vittime.

accanto a tappeti di pregio sono in mostra cianfrusaglie di nessun valore, che le guide levantine, d'accordo coi negozianti, cercano di smerciare ai visitatori e che servizievoli facchini dal volto abbronzato (*hamal*) si offrono di portare al piroscalo o all'albergo. Il bazar si apre verso le otto del mattino e si chiude al tramonto ed è sempre pieno di animazione e di movimento. Al limite orientale della città una strada conduce al Ponte delle Carovane, dove si supera il Melez; nel sobborgo che si è formato attorno alla stazione ferroviaria della linea Smirne-Aydin (che era detto dai Greci Gephyri (ponte) e che ora i Turchi chiamano Kemer) accampano le carovane e vi convergono i cammelli provenienti dall'interno coi loro carichi di frutta e di legumi.

L'aspetto della città è mutato soprattutto dopo l'incendio del 9-12 settembre 1922, che ha preceduto di pochi giorni l'entrata dei Turchi, dopo 3 anni e 4 mesi di occupazione greca (1). Le fiamme hanno cominciato la loro opera distruttrice a partire dal quartiere armeno e il vento, che soffiava dal Pago, mentre ha risparmiato la città turca, ha distrutto per la massima parte i quartieri più moderni (città franca) e specialmente quello greco, per un'estensione complessiva di quasi 180 ha: gli edifici bruciati sono stati circa 12 mila, pari a $1/4$ del totale. Il nuovo piano regolatore è stato tracciato da un'impresa francese (fratelli Danger). Le innovazioni predisposte, in parte attuate, sono le seguenti: le due stazioni ferroviarie verranno riunite in un'unica stazione (2), a mezzogiorno della quale andrà prendendo sempre maggiore sviluppo una città operaia; a oriente del vecchio porto, ormai insufficiente, si è progettata la costruzione di un nuovo porto (3), lasciando posto nelle adiacenze per magazzini e officine; sono state create alcune vie periferiche di circonvallazione disposte a terrazza, in modo da permettere belle prospettive sulla città, lambendo i caratteristici cimiteri turchi con i loro alti cipressi; nella parte incendiata vennero eretti quartieri moderni, con due grandi strade, il corso del Gazi (largo 40 m.) e a

(1) Nel convegno di San Giovanni di Moriana (19-21 aprile 1917) l'Italia aveva ottenuto dalla Francia e dall'Inghilterra, salvo l'adesione russa, il sangiacato di Adalia e il vilayet di Aydin con Smirne, impegnandosi a fare di questa città un porto libero anche al commercio francese e inglese. Invece Smirne fu occupata dai Greci nel maggio del 1919. Il trattato di Sèvres (agosto 1920) senza assegnare Smirne alla Grecia in piena sovranità, stabiliva un regime speciale per essa e per il territorio adiacente, che dovevano essere soggetti ad un governo provvisorio di 5 anni, dopo il quale si sarebbe fissato uno statuto definitivo (art. 65). La rinascita nazionale che fa capo a Kemal Pascià ha invece fatto passare saldamente la regione di Smirne alla Turchia. Cfr. A. GIANNINI, *L'ultima fase della questione orientale*. Roma, 1933, pag. 74.

(2) Meglio ancora sarebbe riservare la stazione di Basmahane, che si trova in posizione centrale, per i passeggeri, mentre l'altra stazione andrebbe attrezzata presso il porto.

(3) E' stato anche proposto di trasferire il porto nella vicina località di Alsancak.

destra di questo la via di Basmà Hanè; la via parallela alla banchina del porto (Kordon) è stata allargata fino a 30 m.; nelle immediate vicinanze di Smirne sono state create delle comode città giardino, con molte ville per le persone facoltose. Verso NE. l'espansione della città era limitata dalle paludi del Melez, a SE. essa incontrava la piattaforma andesitica, per cui si è andata sviluppando piuttosto nella direzione di SO., lungo il mare (Karatas). Un sobborgo di Smirne si può considerare il Cordelio (in turco Karsiyaka), dalla parte opposta del golfo, quartiere balneare con ville e giardini.

L'Annuario statistico turco riporta una serie di dati d'un certo interesse sulle costruzioni esistenti. Vi sono in tutto circa 40 mila edifici e di questi 30 mila servono per abitazione. Prevalgono in genere le case piccole e basse, tanto che ve ne sono 10 mila di altezza inferiore a 3 m., 20 mila alte meno di 5 m. e soltanto 15 d'oltre 15 m. Ciò è da mettere in rapporto, oltre che con le condizioni economiche, con i frequenti terremoti. Ben 4 mila case sono costruite di legno e 13 mila parte di legno e parte di mattoni o pietra, ma il numero è ora in diminuzione dato che per evitare il pericolo di nuovi incendi è stato vietato l'uso del solo legname (1). Il carattere commerciale della città è rispecchiato dall'esistenza di ben 7600 botteghe, 725 magazzini e 113 *khan* (depositi). Il tipo più comune di casa possiede tre stanze al pianterreno e altrettante al piano superiore; raramente manca un cortile o un giardino cinto da mura, dove spesso si trovano degli oscuri cipressi. Talvolta le finestre del piano superiore sporgono da un poggiuolo e sono munite da musciarabie. Le case più antiche sono abitate ciascuna da una famiglia: solo di recente sono state costruite case a più appartamenti.

Per il rifornimento idrico provvedono tre acquedotti, di cui il principale è quello di Halka-Pinar, che ha le sue sorgenti a 120 km. a oriente di Smirne. Durante i mesi estivi le fonti però inaridiscono e l'acqua viene portata alla città con dei barili, sia da Costantinopoli, sia dalle sorgenti del Monte Yamanlar.

Le vicende a cui è andata soggetta Smirne, più ancora che dai cambiamenti topografici, sono rispecchiate dalle variazioni nel numero e nella composizione degli abitanti: da centro cosmopolita, quale era nel 1914, in cui i Turchi erano appena un quarto della popolazione totale, essa è diventata una città schiettamente turca. Per le epoche passate è un po' difficile riferire dati sicuri, sia perchè l'Ufficio statistico è stato istituito in Turchia soltanto nel 1926, sia perchè le cifre variano molto in rapporto con la peste, che ha imperversato fino al 1837 (2).

(1) Su 30.200 edifici, 9200 sono forniti d'acqua, 6 mila di luce e solo 500 di gas.

(2) Per es. nel 1811 si sono avuti a causa della peste 45 mila morti. Sul flagello della peste riporta una serie di dati Iconomos, cit., pag. 46.

I dati più antichi (1) sono riferiti dal Tavernier per il 1631. Smirne contava allora 90 mila ab. e i Turchi prevalevano (60 mila) rispetto alla minoranza greca (15 mila), armena (8 mila) e israelita (7 mila). Un secolo dopo (1721) secondo i dati del Tollot, la proporzione era mantenuta (50 mila Turchi, 12 mila Greci, 7 mila Armeni e altrettanti Ebrei), ma si nota invece un regresso nel totale (2). La composizione varia alquanto a favore dei Greci 80 anni dopo (Tancoigne, 1812), dato che, su un totale di 106 mila abitanti, mentre i Turchi restano 60 mila, i Greci aumentano a 25 mila; accanto agli Armeni (10 mila) e agli Ebrei (5 mila), troviamo poi per la prima volta una minoranza di Europei occidentali (6 mila). E' solo nel 1840, secondo quanto riferisce G. Bargigli, console di Toscana che in quell'anno ha pubblicato *Le Guide Smyrnenén*, che i Greci (55 mila) superano i Turchi (45 mila); si nota pure un sensibile aumento degli Ebrei (13 mila) e degli Europei (12 mila), mentre invece gli Armeni appaiono in regresso (5 mila); complessivamente sono stati contati in quell'anno 130 mila ab. (3). Il ritmo di aumento tende ora a diventare più celere in seguito alla scomparsa della peste, all'istituzione di linee regolari di navigazione a vapore, all'estendersi del commercio, alla creazione della rete ferroviaria: fatto sta che per il 1857 Schepherd ci riferisce la cifra di 180 mila ab. e Slaars per il 1868 di 187 mila; la prevalenza dei Greci (75 mila) ora si accentua rispetto ai Turchi (40 mila); anche gli Ebrei (40 mila) e gli Europei (20 mila) sono in aumento, come del resto gli Armeni (12 mila). Nel cinquantennio successivo Smirne aumenta di circa 100 mila ab. (1918: 280 mila) e il rapporto va ancor più spostandosi a favore dei Greci (110 mila), tanto che per i Turchi (70 mila) essa è ormai considerata una città d'infedeli (Giaur Izmiri); vi erano poi 30 mila Ebrei, 15 mila Armeni e il resto era formato da Europei e da Levantini (4). Gli Italiani hanno raggiunto la cifra più alta intorno al 1910, cioè poco prima che

(1) Cfr. Tableau comparatif et raisonné de la population de Smyrne depuis 1631 jusqu'à 1868. In *ICONOMOS*, cit. pp. 138-43.

(2) Gli Armeni sarebbero venuti a Smirne a partire dalla fine del sec. XIV. Nel 1890 un Armeno ottenne dal Sultano il monopolio nella confezione dei fazzoletti, che venivano fabbricati in un edificio (Basmahane) che più tardi è diventato la stazione della linea ferroviaria da Smirne a Kasaba.

(3) La diminuzione dei Turchi è spiegata: 1) con le maggiori perdite subite a causa della peste (p.es. nel 1837 il numero delle vittime è stato di 4000 contro 450 Greci), che sarebbero da porre in rapporto con il loro fatalismo (mancanza di norme protettive ecc.); 2) con i vuoti causati dal lungo e gravoso servizio militare, dal quale le minoranze erano escluse; 3) dalla scarsa attrattiva che aveva per loro l'esercizio del commercio.

(4) Sul significato del termine « Levantino », cfr. I. R. KAIM, *Levantinertum*, Zeitschrift für Geopolitik, V (1928), pp. 665-70. E anche C. Vallaux, *La Mer*. Parigi, 1908, pp. 201-2.

scoppiasse la guerra italo-turca, quando erano nove-dieci mila; secondo le iscrizioni al nostro consolato il numero delle famiglie italiane era allora di circa 1.800. La grande maggioranza della colonia era composta dai discendenti di famiglie genovesi e veneziane residenti nel Mediterraneo orientale già da epoca antica, cui si erano aggiunti più di recente gruppi di Pugliesi (provenienti da Bari, Trani e Bisceglie) e di Ebrei livornesi (1); come occupazioni (2) prevalevano gli operai, i manovali, gli artigiani, gli impiegati e commessi d'ufficio e di negozio ed i commercianti, riuniti attorno alla società italiana di beneficenza (fondata già nel 1870), alla camera di commercio italiana, all'ospedale di S. Antonio e ad alcune scuole rette da religiosi; gestite da Italiani erano alcune imprese portuarie d'imbarco e di sbarco con chiatte e vaporetti, delle cementerie e delle fabbriche di mattonelle. In seguito alle due guerre che l'Italia ha combattuto contro la Turchia nel periodo 1911-18 e come conseguenza dell'intensificarsi del nazionalismo turco, la colonia italiana ha molto regredito ed era valutata nel 1927 a 4.500 persone, in seguito ancor più diminuite.

Quando nel 1927 viene eseguito il primo censimento regolare della popolazione, Smirne, in seguito all'esodo delle popolazioni greca ed armena, è una città prevalentemente turca, che conta poco più della metà degli abitanti dell'anteguerra (154 mila); l'unica minoranza di un certo rilievo è ormai soltanto quella ebraica (16.800). Nel 1935 la popolazione è aumentata a 170.500 ab. e nel 1940 a 184.362. L'immigrazione recente di numerosi turchi è con tutta probabilità rispecchiata anche dai censimenti, che hanno costantemente contato un numero di uomini considerevolmente superiore a quello delle donne.

Ci resta ancora da dire del porto e del movimento portuale. In prossimità della riva, nel periodo che va dal 1868 al 1880, a cura di una società francese sono state sistemate le *banchine*, che sono larghe 25-30 m. e si estendono per una lunghezza di ben 3.375 m. Esse terminano a sud là dove la costa piatta entra a contatto con la costa alta dell'altipiano andesitico e dove comincia il sobborgo di Karatas; in prossimità si trovano alcune grandi costruzioni, come la caserma di fanteria e il Palazzo del Governatore (*konak*). A nord le banchine si spingono fino alla stazione della ferrovia di Aydin; una linea tranviaria collega i punti estremi. Pavimentate con grandi lastroni di pietra e prive di parapetto verso il mare, a chi le percorre permettono di farsi un'idea abbastanza esatta del movimento portuale. A lato si estendono magazzini,

(1) VANNUTELLI, cit., pp. 66-7.

(2) *Censimento degli Italiani all'estero alla metà dell'anno 1927*. Roma, 1928, pp. 304-5.

alberghi, banche, sedi di compagnie marittime, depositi di carbone fossile e di sale, mulini e più a nord trattorie (*kebabci*), teatri e caffè, mentre verso l'interno è un dedalo di strade piuttosto sudice. La superficie complessiva delle banchine portuali è di 94.900 mq.

Il porto vero e proprio, troppo piccolo per i bisogni attuali, è formato da un bacino di 25 ha., racchiuso da una diga lunga 1170 m. (a ovest), dal molo della dogana (a sud) e da un moletto minore, dove si trova la stazione per i passeggeri (a nord); il bacino così delimitato, lungo 600 m., è largo da 270 a 360 m., profondo da 6 a 12 m., e con un'apertura di 90 m. Esso serve ai piroscafi minori, ai battelli ed ai barconi, che vi trovano un comodo riparo. Invece i maggiori piroscafi gettano le ancore a nord del porto, in piena rada, oppure (in numero di 20-25) possono ormeggiarsi con la poppa alle banchine. I battelli che fanno servizio coi dintorni (Cordelio, ecc.) approdano a sud del bacino. Ne consegue che il caricamento delle merci richiede un trasbordo, che viene eseguito per mezzo di barche, di barconi e di chiatte, di cui il porto di Smirne è ampiamente dotato (per ben 22 mila tonn. di stazza); l'operazione è possibile con qualsiasi tempo data la protezione dovuta al delta dell'Hermeos, che avanzando verso oriente costituisce una buona difesa dalle onde. Il caricamento delle merci può invece avvenire direttamente nel pontile (costruito negli anni 1906-8) che si trova presso la punta di Alsancak, dove termina la linea ferroviaria di Aydin. Il mediocre attrezzamento del porto di Smirne è rispecchiato dalla scarsità di mezzi meccanici (soltanto una gru di 10 tonn. e 2 da 4 tonn.) e dall'insufficienza dei magazzini, che servono a riparae soltanto le merci più costose; quelli meglio attrezzati (per 160 mila mq.) appartengono alle direzioni delle dogane.

In Smirne è così possibile distinguere una parte occupata dalle case d'abitazione, un quartiere commerciale portuale e un quartiere industriale. La parte abitata consta a sua volta d'una parte più antica, che si appoggia alla piattaforma andesitica e di una parte moderna, che si è estesa dapprima verso NE. e poi dalla parte di SO. Il quartiere commerciale portuale, posto di lato al porto, si trova adiacente alla parte più antica di Smirne e comprende il bazar ed i magazzini; l'asse principale è costituito dalla strada che dal porto va al Ponte delle Carovane, tutta occupata da negozi e da caffè; le imprese commerciali più importanti si trovano spostate più a nord. Infine il quartiere industriale è d'origine recente ed è formato da opifici tessili, mulini, concerie, che hanno trovato posto presso il delta del Melez.

La regione economica dell'Egeo è fornita di numerosi porti, ma l'importanza del loro movimento di navigazione è andata scadendo, mano a mano che è invece aumentato il traffico di Smirne in seguito ai buoni collegamenti con l'interno di cui è stata dotata. Mentre però i porti vicini alla città sentono fortemente la concor-

renza del porto maggiore, quelli più lontani continuano a scambiare una certa quantità di prodotti. Ricordiamo ad es. Scalanova (in turco Kusadasi), dove da tempo esplicano la loro attività gruppi di Italiani. In questi porti minori il movimento di navigazione delle navi straniere è stato pressochè precluso da quando è stata emanata una legge (luglio 1926), la quale stabilisce che il cabotaggio spetta esclusivamente ai Turchi. Verso il 1870 il movimento portuale complessivo superava di poco il mezzo milione e verso il 1885 il milione, nel 1910 si erano raggiunti 2,5 milioni e nel 1930 i 3 milioni. L'aumento appare sensibile, ma piuttosto che da un reale incremento del traffico dipende dall'istituzione di numerosi servizi regolari di navigazione. Smirne è infatti toccata in tempi normali da circa 25 linee regolari, che la collegano non solo coi principali porti del Mediterraneo, ma anche con l'Europa di NO. e dell'America Settentrionale; in questo caso si tratta di piroscafi da carico, mentre il movimento dei passeggeri è vivace soprattutto con Alessandria d'Egitto e con Costantinopoli, che è il maggior porto turco e la sede delle principali compagnie di navigazione.

Il movimento complessivo di Smirne risulta decuplo di quello di qualsiasi altro porto della regione; esso è rispecchiato dai seguenti dati:

Anno 1892			Anno 1929		
Bandiera	Migl. Ton.	%	Bandiera	Migl. Ton.	%
Inglese	312,1	23,1	Turca	540,4	27,3
Turca	266,4	19,7	Italiana. . . .	401,7	20,2
Francese	258,8	19,1	Inglese	359,0	18,1
Austriaca	168,0	12,3	Francese	233,3	11,8
Russa	157,9	11,6	Tedesca	84,5	,3
Italiana	88,0	6,4	Russa	79,8	4,0
Altri	107,2	7,8	Altri	283,3	14,3
Totale	1.358,9	100,0	Totale	1.982,1	100,0

Nel quarantennio intercorso la bandiera turca è passata dal secondo al primo posto e quella italiana dal sesto al secondo; la prima si è giovata del risveglio nazionale turco, dell'aumentato tonnellaggio della flotta nazionale⁽¹⁾ e dell'istituzione di alcune

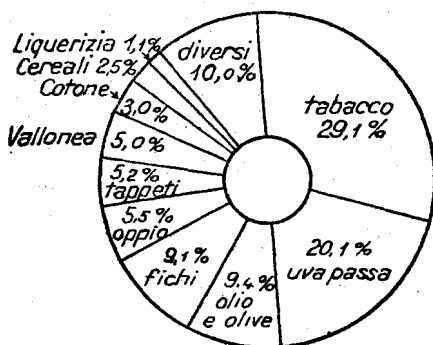
(1) Secondo l'Annuario statistico turco la flotta commerciale comprendeva nel 1939 287 navi con una stazza di 219 mila tonn.

SMIRNE E LA SUA REGIONE ECONOMICA

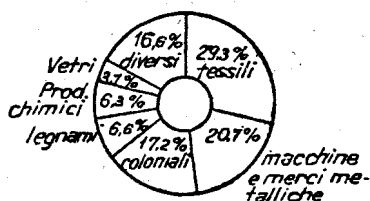
linee costiere di cabotaggio⁽¹⁾; la seconda ha ereditato una parte della marina austriaca e adempie sempre più (attraverso Trieste) la funzione d'intermediaria con i paesi dell'Europa Centrale. La bandiera inglese, che era al primo posto, è passata al terzo e quella francese dal terzo al quarto. Modesta importanza ha la marina germanica, mentre invece lo scambio di merci è assai rilevante: ciò spiega col fatto che trattandosi di merci pregiate preferiscono seguire un itinerario terrestre.

Come movimento commerciale Smirne ha la caratteristica di essere un porto prevalentemente esportatore, mentre al

ESPORTAZIONI



IMPORTAZIONI



Principali merci scambiate nel 1929.

contrario Costantinopoli, metropoli di 800 mila ab., è un porto prevalentemente importatore⁽²⁾. Rispetto al passato Smirne ha ancor più rafforzata la sua importanza di porto esportatore per lo sviluppo dell'industria locale (che ha fatto diminuire gli acquisti all'estero di zucchero, di tessili, ecc.), per la partenza dei Greci (rispetto ai quali i Turchi hanno meno esigenze) e per l'estendersi del retroterra di Costantinopoli, in seguito alla costruzione di nuove linee ferroviarie, ad una parte dell'Anatolia, che prima si riforniva a Smirne. Anche tenendo conto del *valore* (1929: 117 milioni di lire turche) le esportazioni (70 %) prevalgono sulle importazioni (30 %).

(1) Il movimento commerciale delle linee turche di cabotaggio facenti capo a Smirne nel biennio 1936-37 è stato di 65 mila tonn. (di cui 35 mila in partenza e 30 mila in arrivo). Si sono serviti di esse anche 68 mila passeggeri. Piccoli battelli a motore (*gasolini*) caricano a breve distanza legname e carbone.

(2) Ecco i dati (in tonn.) per un anno che si può ritenere normale (1929):

	Importazioni	Esportazioni	Totale
Smirne	161.900	314.100	476.000
Costantinopoli	453.000	82.000	535.000

Le funzioni commerciali di Smirne non sono complesse: si tratta in prevalenza d'un porto esportatore di prodotti agricoli della regione mediterranea, specie tabacco (29, 1 % del valore complessivo delle esportazioni), uva passa (20,1 %), olio di oliva e olive (9,4 %) e fichi (9,1 %).

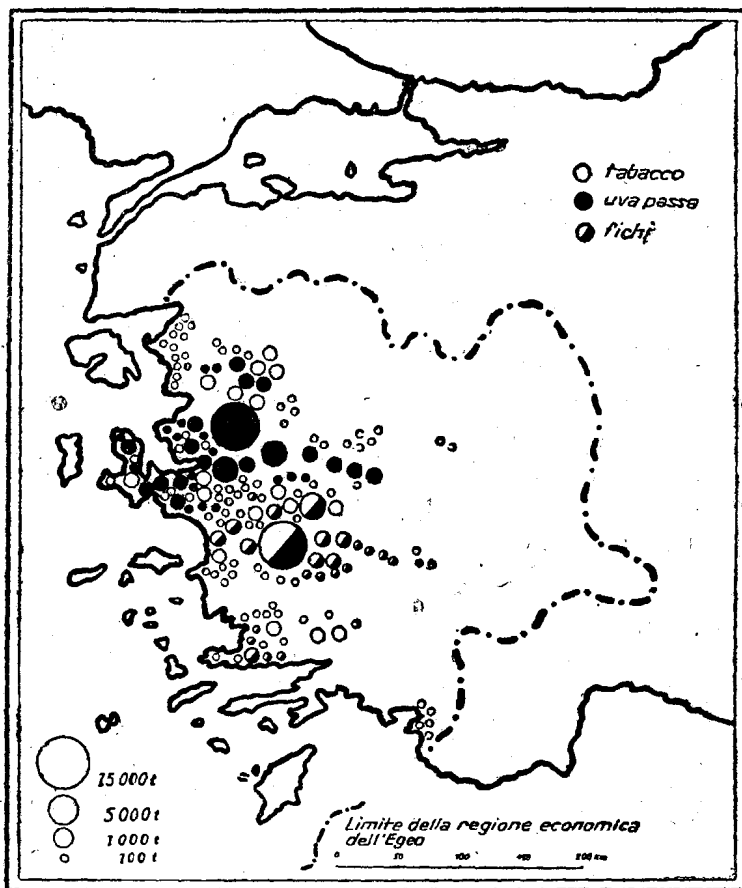
Il *tabacco*, molto pregiato per il suo bel colorito giallo-oro e per il suo aroma, è al primo posto come valore tra le merci esportate e mentre nell'anteguerra la quantità si aggirava sulle 5-5.500 tonn., ora risulta triplicata (1931-5: 14 mila, oltre metà delle esportazioni turche di tabacco); in tempi normali acquirenti principali sono gli Stati Uniti, la Germania, l'Italia e la Grecia. La coltivazione del tabacco — a differenza di quella dei fichi, localizzata di preferenza nella valle del Meandro (con centri a Ödemis e Aydin) e dell'uva, che predilige le valle del Gediz (con centro a Magnesia) — è diffusa in tutta la regione dell'Egeo. Le qualità migliori sono quelle di Seydiköy, Ayasoluk e Scalanova.

Per l'*uva passa* Smirne ha quasi il monopolio in tutta la Turchia, dato che per il suo porto transita il 90 % delle esportazioni, con netta prevalenza dell'uva sultanina (1). L'esportazione media dell'anteguerra (1910-13) era di 48 mila tonn., quella del dopoguerra di 40 mila tonn. Malgrado la diminuzione intervenuta, Smirne resta per questo prodotto il primo mercato del mondo, ma la concorrenza australiana e californiana si fa sempre più vivace. Al primo posto tra gli acquirenti (in parte attraverso Trieste, che è un mercato distributore di una certa importanza) è la Germania, quindi la Gran Bretagna, l'Olanda e il Belgio. Di recente (1936) è stata istituita un'apposita società, che ha iniziato su vasta scala l'esportazione di uva fresca.

Anche per i *fichi*, noti ovunque per la bianchezza della corteccia e per il sapore della polpa, Smirne è il principale porto esportatore del mondo. Nella valle del Meandro esistono 3 milioni di alberi e il trasporto delle frutta, che maturano verso la metà di agosto, avviene per ferrovia. A Smirne i fichi vengono scelti, separando quelli commestibili, che sono imballati in pacchetti, da quelli duri e calcinati dal sole (*horda*), che sono utilizzati come surrogato del caffè. L'esportazione media degli anni 1900-1913 è stata di 30.900 tonn. mantenutasi quasi invariata (1933-35: 31.300 tonn.) anche nel dopoguerra. Principali acquirenti sono gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e la Germania.

(1) Le principali qualità d'uva passa sono: la *sultanina*, con grani piccoli di colorito giallo, senza acini e senza peduncolo; la *vazaki*, a grani grossi di color rosso scuro, con acini e peduncolo; la *kara*, simile alla precedente ma di colore azzurro scuro; la *kus*, nota in Europa come uva di Corinto, a grani piccoli e scuri, con acini.

Negli anni 1880-90 al primo posto tra le esportazioni era la *vallonea*, ghianda d'una quercia che contiene nella sua capsula una grande quantità di tannino, usata nella concia delle pelli; essa viene raccolta durante i mesi di luglio e di agosto nella valle del



I tre più importanti prodotti della Regione dell'Egeo.

(da DANYAL BEDIZ)

Gediz e del Meandro, specialmente nei dintorni di Pergamo, Dikili, Nazilli. Nell'anteguerra l'esportazione era ancora di 51 mila tonn., ma in seguito è diminuita (1931-5: 26.300 tonn.), sia per l'impiego sempre maggiore di concie artificiali, sia perché si preferisce esportare l'estratto di vallonea o valex (5-6 mila tonn.), e occupa ora nelle esportazioni soltanto l'ottavo posto; principale acqui-

rente è la Russia Sovietica, poi la Gran Bretagna, la Germania e l'Olanda.

L'*olivo* è conosciuto fin dalla più remota antichità nella regione dell'Egeo e si calcola che esistano circa 14 milioni di alberi coltivati e 13 milioni di olivastri; la produzione di olio dà luogo a scarti molto notevoli: basterà ricordare che mentre nel 1931 si è avuta un'esportazione di 17 mila tonn., nel 1932 si è scesi ad appena 2.200, per risalire l'anno dopo a 12.700; principali acquirenti sono l'Italia, la Gran Bretagna e la Francia.

Del *cotone* la produzione massima era stata raggiunta nella seconda metà del secolo scorso, al tempo della guerra di secessione d'America; negli anni precedenti alla guerra se ne sono esportate in media 40 mila balle da 200 kg., specialmente verso la Francia e l'Italia. L'impianto di alcuni opifici tessili nel paese ha ridotto le esportazioni da Smirne (media 1931-5: 2.245 tonn.), mentre continuano ad essere elevate quelle da Mersina (cotone di Cilicia).

In diminuzione, in virtù degli impegni sanciti con convenzioni internazionali, sono la coltura del papavero e l'esportazione di oppio; quest'ultima da una media di 205 mila kg. nell'anteguerra (1910-13) è passata dapprima a 221 mila kg. negli anni 1931-33, ma poi è scesa a valori minimi. Utilizzato come prodotto farmaceutico per l'alto contenuto di morfina, l'oppio viene esportato specialmente in Francia e in Germania. Tra i prodotti agricoli sono ancora da ricordare i cereali (per piccole quantità), i legumi e la liquerizia. Infine tradizionale è l'esportazione di *tappeti*, che ha raggiunto nel 1913 485 mila mq. e che ha subito poi un piccolo regresso; in tempi normali gli acquirenti principali sono gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e l'Italia, che fa da tramite con l'Europa Centrale. Minima risulta l'esportazione di prodotti minerari, che per risparmiare nel trasporto utilizzano i porti minori.

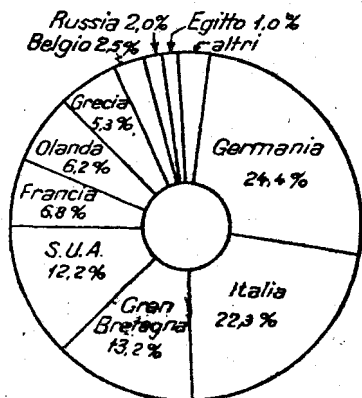
Come porto importatore, Smirne ha un movimento modesto. Tenendo conto del valore troviamo al primo posto i prodotti tessili (per il 30%), in modo particolare *stoffe di cotone, di lana e di seta artificiale*, che vengono vendute dall'Italia (seta artificiale e cotone) e dalla Gran Bretagna (lana), poi *metalli e macchine* (dalla Germania), *riso e caffè* (il primo da Egitto, India e Italia, il secondo dal Brasile), quindi *legname* (dalla Romania) e *prodotti chimici* (anilina, chinino, aspirina, dalla Germania).

Nel movimento portuale è caratteristico un ritmo stagionale, che si ripete tutti gli anni con grande regolarità, e che attira a Smirne contemporaneamente alcune migliaia di operai e di facchini, addetti al trasporto, alla scelta e alla confezione dei prodotti esportati; l'attività risulta massima nel periodo che va da agosto a novembre, dato che i fichi e l'uva passa devono giungere ai mercati di acquisto prima di Natale. E appunto durante i mesi di agosto e settembre si svolge tutti gli anni a Smirne, a partire dal 1930,

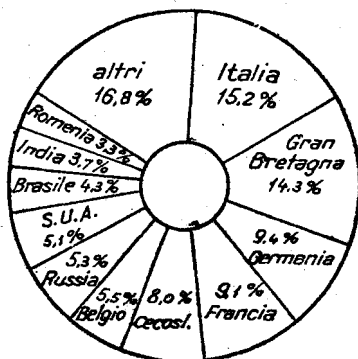
una *fiere campionaria*, che permette di rendersi conto del progresso economico della regione dell'Egeo (1).

Nel movimento per paesi, avendo per base il valore e accettando come dati medi quelli del 1929, che si può considerare un anno normale, tra i *compratori* troviamo al primo posto la Germania (24,4 %), quindi l'Italia (22,3 %), la Gran Bretagna (13,2 %) e gli Stati Uniti (12,2 %); la posizione della Germania

ESPORTAZIONI



IMPORTAZIONI



Scambi per paesi (nel 1939).

risulta ancora più salda al primo posto, tenendo conto delle funzioni di intermediaria esercitate da Trieste. Tra i *paesi venditori* l'Italia, come valore, risulta al primo posto (15,2 %) seguita dalla Gran Bretagna (14,3 %), dalla Germania (9,4 %), e dalla Francia (9,1 %) (2).

Concludendo Smirne, che si può ormai considerare dal punto di vista etnico una città turca, a differenza di altri porti che hanno visto modificare sensibilmente il movimento degli scambi, conserva le sue funzioni tradizionali di esportatrice della regione egea, funzioni che, anche scomparsi i Greci e gli Armeni, essa mantiene grazie alla bontà dei suoi prodotti, per la massima parte tipici del bacino mediterraneo. Le importazioni sono invece andate declinando, in rapporto con i numerosi impianti industriali sorti nel paese, ma è prevedibile potranno in seguito evolversi se, come è sperabile, il retroterra potrà godere di un maggiore benessere.

(1) Nel 1943 vi hanno partecipato: Germania, Inghilterra, Bulgaria, Romania, Italia, Ungheria, Palestina.

(2) Se invece si tien conto del *peso* i primi posti competono all'Unione Sovietica (21,3 %) e alla Romania (10,4 %), forti importatrici di petrolio e di benzina, e l'Italia e la Germania passano rispettivamente al quarto e all'ottavo posto.

BIBLIOGRAFIA.

- BEDIZ DANYAL, *Izmir (Smyrna) und seine wirtschaftsgeogr. Einzugsgebiet.* (Dissert. Univ. München). Würzburg, Triltsch, 1935, pp. 88, con cartine e tabelle.
- R. BERIO, *Commercio e navigazione nel porto di Smirne* (1866). Bollettino consolare, IV (1868), pp. 575-84.
- B. BRAUNHOFER, *Izmir-Smyrna*. Mitt. Geogr. Gesell. Wien, LXXXVI (1943), pp. 69-76.
- S. CASTELLI, *Sulla navigazione italiana a Smirne nell'anno 1873*. Bollettino consolare, X (1874), pp. 513-9.
- E. CHAPUT-J. HAKKI, *Recherches sur la structure de la région de Smyrne*. Publication de l'Institut de géographie de l'Université de Stamboul, n. 1, 1930, pp. 24 (in turco) e 23 (in francese).
- E. DESCHAMPS, *Smyrne, la ville d'Homère*. Bull. Société de géogr. de Marseille, XXXIV (1912), pp. 151-78.
- A. DESIO, *Smirne e dintorni*. Cenni geologici per le escursioni. Bollettino della Società geologica italiana, LII (1933), pp. LXXIII-LXXIV.
- F. FAZI, *Il vilajet di Smirne*. Bollettino di notizie commerciali, 1922, estr. di 17 pagine.
- D. GEORGIADÈS, *Smyrne et l'Asie Mineure au point de vue économique et commerciale*. Parigi, Chaix, 1885, pp. 268. Contiene alle pagine 7-64 un elenco dei prodotti e tra le pp. 92-93 una cartina a colori della città.
- C. ICONOMOS, *Etude sur Smyrne*. Trad. dal greco di B. F. Slaars, con appendice e note. Smirne, Tatikian, 1868, pp. 152.
- M. INDELLI, *Produzione e commercio dei tappeti di Smirne*. Bollettino del Ministero degli affari esteri, 1914, n. 13, pp. 11.
- L. MACCAs, *L'Hellénisme de l'Asie Mineure*. Son histoire. Sa puissance. Son sort. Parigi, 1919, con carta 1: 2.750.000.
- C. MANETTI, *L'Anatolia meridionale*. Firenze, Istituto agricolo coloniale italiano, 1921, pp. 313.
- P. MASSON, *Smyrne et l'hellénisme en Asie Mineure*. Parigi, Imprimerie nationale, 1919, con molti dati economici.
- J. H. MORDMANN, *Izmir*. Encyclopédie de l'Islam, vol. II, pp. 604-6.
- C. MOSCHITTI, *Mercati d'Oriente*. Napoli, Camera di commercio e industria, 1923, pp. 83-102.
- A. PHILIPPSON, *Reisen und Forschungen im westlichen Kleinasien*. II: Ionien und das westliche Lydien. Petermanns Mitteilungen, Erg. 172. Gotha, Perthes, 1911, pp. IV-100, profili e carta geol. 1: 300 mila.
- Id., *Smyrne: sa situation, son importance*. Annales de géographie, XXI (1912), pp. 173-9.
- F. ROUGON, *Smyrne, situation commerciale et économique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France*. Parigi, 1892, pp.

706. Ampio esame delle esportazioni (pp. 265-80) e delle importazioni (pp. 281-443).
- Roumanie, Bulgarie, Turquie.* (Les Guides Bleus). Parigi, Hachette, 1933, pp. 615-18.
- G. K. SKINAS, *Die kleinasiatischen Rosinen*. Diss. Bonn, 1912.
- Smyrne Turque.* Smirne, Società per la difesa dei diritti ottomani, 1919, pp. 21, con grafici e carte.
- H. UHLEMANN, *Beiträge zur Geographie des Orientteppiches*. Diss. Leipzig, 1930.
- L. VANNUTELLI, *Anatolia meridionale e Mesopotamia*. Roma, Società geografica italiana, 1911, pp. 51-138. Risultati della missione di geografia commerciale eseguita nel periodo maggio-dicembre 1906.