

IL PORTO DELLA ZERNAGORA

la valle Mrkoieviça, la piana di Goriça e la vallata della Bojana avrebbe congiunto direttamente Scutari all'Adriatico.

La società fu fatta, e la concessione dal governo montenegrino fu ottenuta: per 60 anni, per una zona franca di qualche centinaio di chilometri quadrati, comprendente la punta Voloviça e un entroterra della profondità di un chilometro e mezzo sull'ampio cerchio della baia.

E quanti di noi sanno che dal 1906 ad oggi, un gruppo d'italiani lavora con pertinacia e con entusiasmo in quella piccola insenatura memore di Venezia, al di là dell'Adriatico, a ricostruirvi una città pulsante di macchine, a costituire, a mantenere e ad alimentare in quella terra presso che barbara, il primo nucleo di vita e di progresso civile? Quanti sanno che il lavoro italiano ha fatto quella baia radiosa a notte di lampade elettriche, ha scavato un porto, ha inalzato un molo di oltre 300 metri, ha minato ed agguagliato in parete liscia e solida una rupe irsuta per più di un chilometro, adagiandovi sopra la larga strada massicciata, cementata e illuminata che costeggia il golfo, ha drizzato officine e abitazioni, ha istituito un albergo moderno - il migliore albergo che si trovi sulla costa adriatica orientale tra Zara e Corfù - ha costruito una ferrovia che in cinquanta chilometri di percorso s'inerpica a 800 metri d'altezza, s'apre la via nel Soutorman e ne discende in ampii *tourniqués*, unica via che dall'opposta riva adriatica s'interni verso paesi ancor presso che ignoti e privi di qualunque senso e beneficio di civiltà?

Chi sa che il lago stesso di Scutari è quotidianamente solcato, tra Vir Bazar e Rjeca, tra Planitza e Scutari, da vaporette che battono, è vero, bandiera montenegrina, ma nei quali, alle fredde ombre verdi del Taraboschi, pulsano sangue e volontà italiane?

Chi è stato in Antivari cinque o sei anni or sono e vi è tornato recentemente ha stentato a riconoscerla: oltre alla stazione radiotelegrafica, oltre alla centrale elettrica, alle officine meccaniche, alle due stazioni ferroviarie del molo e di Pristan, oltre ai magazzini di deposito sulla banchina e entroterra, oltre agli ampii fabbricati degli uffici, delle abitazioni