

con quei cantieri e col mare, e per avvicinar loro i grandi centri industriali, le miniere, le fabbriche, le officine, la Germania ha creato un sistema di navigazione fluviale, con una flotta di 25 000 navi. (1)

Amburgo, che è 120 chilometri nell'interno, ossia sei volte più distante dal mare che non ne sia Roma, grazie ai grandiosi e costosi lavori sull'Elba ed alla sua foce, è diventato uno dei primi porti commerciali del mondo ed un grande scalo marittimo internazionale. (2)

L'attuale grande espansione marittima della Germania — osserva un egregio nostro collega — non è dovuta soltanto ai suoi armatori e commercianti, ma soprattutto all'opera del Governo che non ha badato nè a sacrifici nè a spese.

Esso ha creato dapprima le grandi fabbriche delle navi; le ha provviste di grandi e comodi porti: ha unito questi coi grandi centri industriali dell'interno; le ha protette con una potente marina da guerra e con ottimi trattati di commercio con tutti i paesi; ha aperto al loro commercio i migliori sbocchi, quindi le ha lanciate su tutte le vie alla conquista di tutti i mercati del mondo.

Il governo tedesco sovvenziona largamente le sue princi-

---

(1) Il che dimostra come dagli avversari vi sia anche molto da imparare; e l'Italia, per quanto disti considerevolmente dalla Germania per maggiore sviluppo morale e spirituale, tuttavia deve onestamente riconoscere che, se a queste sue innegabili virtù, che la pongono alla testa delle Nazioni più civilmente evolute e più fortemente nemiche d'ogni attentato ai diritti umani, avesse accoppiato ordine, disciplina, perfetta organizzazione, sarebbe stata, nella società internazionale moderna, irraggiungibile.

(2) Oggi si parla, con tanta insistenza, d'industrializzare Roma converrebbe fare, per lo meno, qualcosa di concreto per facilitarle questa sua trasformazione. E per cominciare bisognerebbe far sì che le navi dal mare potessero risalire il biondo Tevere e apportare alla città mercanzie di ogni genere in abbondanza. E noi saremmo d'avviso, e con noi molti uomini competentissimi in materia, di abbassare intanto l'alveo del fiume ad una profondità uniforme di m. 2,50, il che non importerebbe che una spesa relativamente modesta in confronto di quella assai più rilevante che si dovrà poi, in seguito, fronteggiare per la costruzione del canale marittimo navigabile, così genialmente ideato dall'illustre Ing. Paolo Orlando.

Quando quest'ultimo grandioso progetto fosse compiuto, la navigazione sul Tevere potrebbe anche cessare; *ubi maior, minor cessat.*