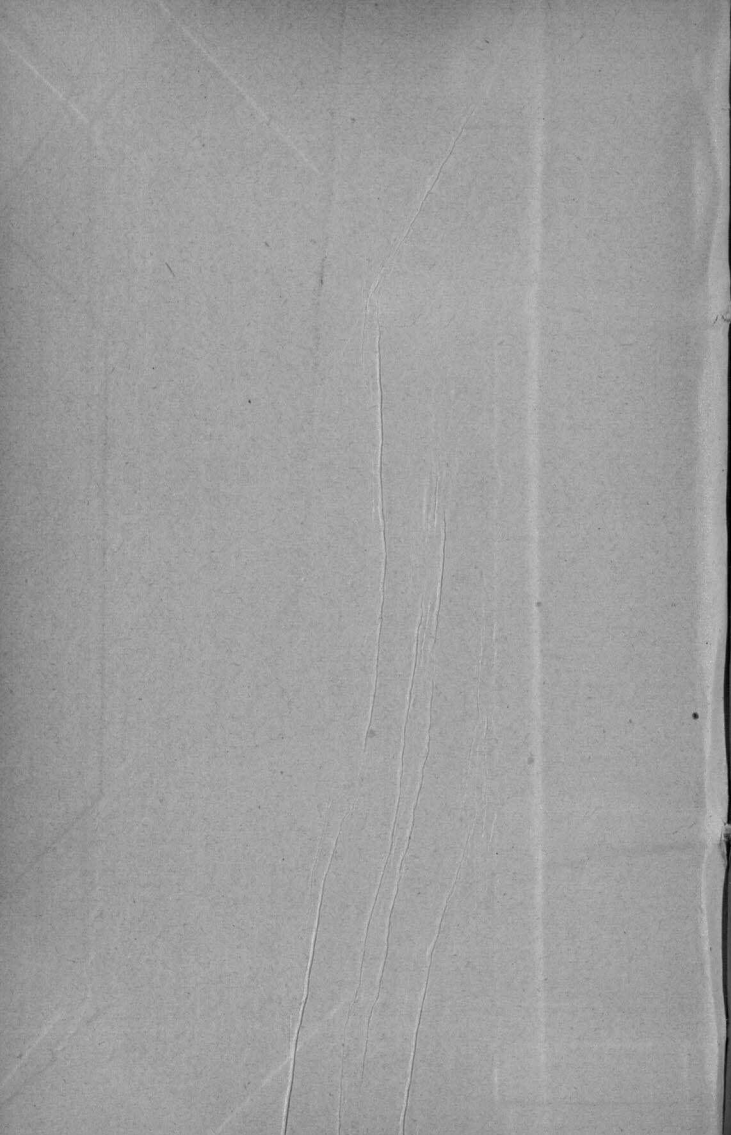
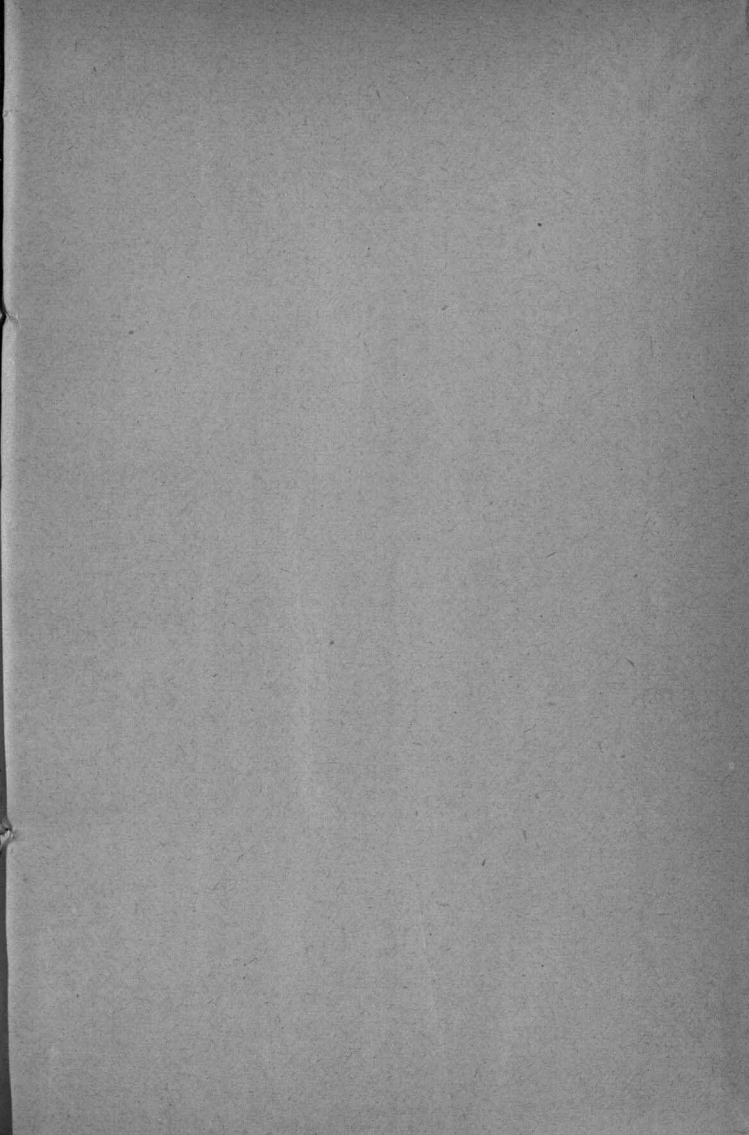


DRIATICI
TECA







GINO ALBI

MARI, COSTE

E

PORTI D'ITALIA



MILANO

DOTT. RICCARDO QUINTIERI - EDITORE

CORSO VITT. EM. 26

PROPRIETÀ LETTERARIA

Premiata Tipografia "AGRARIA" - Milano, Via Agnello, 8
Giugno 1916

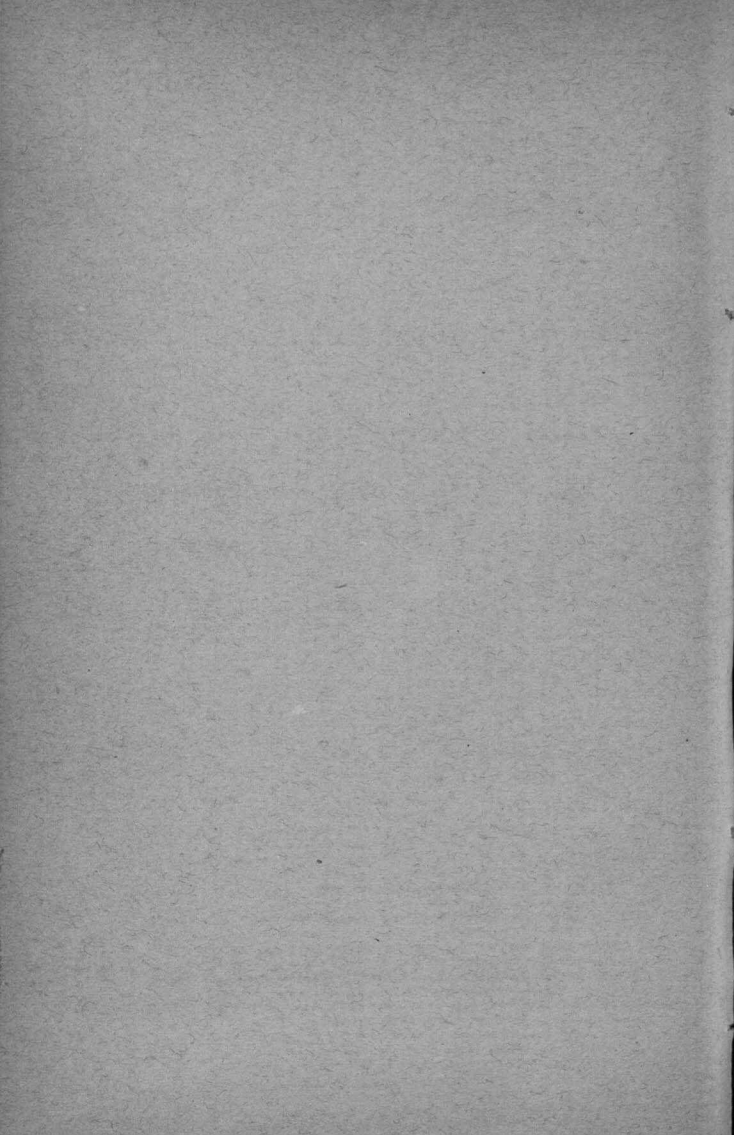
AGLI ITALIANI,

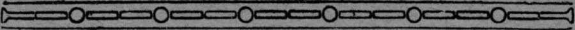
*perchè conoscendo meglio il mare d'Italia
imparino ad amarlo, concorrendo col cuore,
con la mente e col braccio alla grandezza
della patria sul mare.*

GINO ALBI

Sestri Ponente, giugno 1916

R. Ufficio di Porto.





LA POSIZIONE GEOGRAFICA DELL'ITALIA

La storia e la letteratura celebrano, in modo speciale, la posizione geografica della nostra penisola, posta nel centro del Mediterraneo: mare più antico che si conosca e sulle cui rive sorsero e tramontarono le più grandi civiltà dei secoli.

Per la conformazione di penisola lanciata fra tre mari sulla gran via fra l'occidente e l'oriente, particolare importanza ebbe il mare nella storia d'Italia. Roma non raggiunse il massimo della grandezza fino a quando non potè avere il dominio del mare contro Cartagine. Le repubbliche marinare non fiorirono che quando ebbero conquistato il mare con la frequenza dei traffici marittimi. La nostra Italia presente ha cominciato a migliorare le sue condizioni economiche dal giorno in cui si sviluppò la marina mercantile.

Ma gli essenziali caratteri marittimi della nostra nazione vennero dimenticati da molti attraverso i lunghi anni di servitù, quando la

nostra terra era terra di conquista. Spesso le Alpi servirono alla calata di barbari o di potenti che vollero aggregare alle loro corone le gemme preziose dei nostri luoghi incantevoli e delle nostre ricchezze artistiche.

Le Alpi assunsero, così, una importanza maggiore di quella che avevano e nella parte continentale della nostra penisola, sembrò doversi decidere la sorte della nostra patria. L'attenzione del popolo venne sviata e la realtà della nostra vera situazione geografica sconosciuta dai più, sotto l'oppressione del giogo straniero; fece progresso il continuo desiderio della unità nazionale che potè dirsi compiuta nel 1870 con la presa di Roma. Liberati finalmente dagli stranieri, le necessità morali e materiali che ancora si dovevano raggiungere non poterono dare una chiara visione dei più alti destini cui la patria era chiamata. Ma la data storica del '70 ha una significazione particolare perchè segna il principio di una nuova era in cui la patria, riunita sotto una sola e savia monarchia, potè riprendere sui mari la importanza che ebbe per il passato.

Questa posizione marittima importante nella storia del mondo, è soprattutto necessaria per ottenere il massimo benessere economico della patria che ha nei mari i polmoni necessari alla sua respirazione e quindi alla sua vita. E l'importanza marittima di un paese si afferma solo quando tutti gli abitanti sono in grado di apprezzare l'importanza del mare e di rivolgere ad esso il pensiero e l'azione.

Nelle scuole però, cari amici, poco vi hanno parlato del mare d'Italia, poco, perchè la massa delle cognizioni utili che devono esservi impartite impedisce al vostro maestro di trattarsi soverchiamente su di un argomento che i vostri libri di testo trattano solo di sfuggita. Specialmente la geografia, mancando il mezzo di parlarvi in esteso di argomenti e di notizie, riesce arida alla vostra mente, diventando una semplice esposizione di nomi, distanze e cifre di abitanti. Ma ben altra importanza ha il mare per la patria nostra, pur se nei vostri libri poco si parli dei mari e molto invece dei monti e dei fiumi. In venti e più pagine del vostro libro, troverete la descrizione esatta di tutta la catena delle Alpi con i nomi dei monti, dei paesi e dei ghiacciai; in una sola pagina invece troverete riunite tutte le poche notizie sui nostri mari.

Ma riflettendo che lo sviluppo della catena alpina non oltrepassa i tre mila chilometri e che lo sviluppo delle nostre coste raggiunge circa settemila chilometri, apparirà chiaro alla vostra mente che l'Italia è paese essenzialmente marittimo e che nei riguardi della vita della nazione, lo sviluppo delle coste è un elemento di maggiore importanza dello sviluppo di una catena montuosa.

Il confine terrestre, per l'Italia, non ha altra importanza che quella delle vie che lo attraversano e della difesa militare: le vie che lo attraversano non sono numerose per la con-

figurazione montuosa del terreno e sono divenute solo più intense quando l'ingegno umano ha potuto trionfare delle viscere della terra scavando delle lunghe gallerie attraverso la quale, oggi, corrono le linee ferroviarie che uniscono l'Italia alla Francia, alla Svizzera ed all'Austria-Ungheria. Ma come è noto, la potenzialità di una linea ferroviaria è sempre minore di quella di una linea marittima, e la nostra patria deve l'odierno sviluppo commerciale al traffico che si svolge lungo i confini del mare.

IMPORTANZA DELLE COSTE

La costa, nel senso geografico della parola è la linea segnata dai punti in cui cessa la terra ed incomincia il mare. Ma nel senso economico, la parola costa vuol dire tutto quell'insieme di porti, spiagge, golfi, bacini, nei quali si sviluppa il traffico marittimo e l'esercizio delle arti ed industrie marittime di un paese.

L'importanza delle coste venne riconosciuta dalla più remota antichità e rimase tale in tutti i tempi, qualunque grande avvenimento abbia potuto sconvolgere il mondo. Col progresso della navigazione e dei mezzi di trasporto per terra, l'importanza è ancora più aumentata perchè le coste marittime sono

state messe in grado di far sentire la loro benefica influenza anche a molti chilometri nell'interno.

L'influenza economica delle coste è benefica per il fatto che con lo scambio dei prodotti attraverso tutti i mari, modifica la posizione economica delle regioni che possono esportare tutto quanto non è necessario alla via materiale degli uomini e delle industrie, ed avere dal mare tutto quanto è necessario a completare il benessere economico ed industriale.

Nelle coste si incontrano le feconde energie provenienti dal mare con quelle dell'entroterra, si trasforma il mezzo di trasporto, si distribuiscono i prodotti verso i centri di consumo, si accentrano per esportarli verso i luoghi di richiesta.

Sulle coste di un paese convergono dunque due energie: quella terrestre e quella marittima.

L'energia terrestre è fornita dalle linee ferroviarie, dalle vie navigabili e dalle strade ordinarie le quali permettono alle merci di raggiungere la riva del mare. Hanno bisogno di trasporti celeri le merci soggette a deperimento, di trasporto lento le merci così dette povere od allo stato greggio.

In relazione alla rapidità o meno del trasporto, viene corrisposto il nolo. Tali mezzi di trasporto servono anche per le merci che, giunte per via di mare, debbono proseguire verso

l'interno e per le quali valgono le stesse considerazioni.

Le energie marittime sono date dalle navi sia a vela che a vapore, le quali trasportano i prodotti, sia se provenienti da paesi lontani che da quelli più vicini. Le navi provenienti da lontano chiamansi navi addette al traffico di lungo corso: quelle che trasportano merci solo dai paesi del Mediterraneo e coste atlantiche dell'Europa e dell'Africa, chiamansi addette al gran cabottaggio.

Il piccolo cabottaggio è quello esercitato fra porti dello stesso Stato e anche di Stati finitimi. Le vie percorse dalle navi non possono essere calcolate alla pari di quelle terrestri, sia ferroviarie che fluviali: sono innumerevoli e variabili, intense e meno intense, a seconda delle esigenze commerciali. Esistono delle linee periodiche di comunicazioni fra porto e porto, ma accanto ad esse prosperano le linee libere, meno rapide e più economiche. Tutte le linee di comunicazione marittima hanno lo scopo di accentrarsi sulla costa per lasciare il carico e prenderne altro per nuovi porti o per viaggi di ritorno al porto di partenza.

Tutte queste navi concorrono a formare il movimento della costa diviso nei vari porti che essa apre alla libera navigazione.

Accanto al trasporto delle merci le coste accentrano pure delle energie più disperse e meno conosciute, ma pur esse importanti; le energie della pesca che viene esercitata sia sui

mari costieri che alturieri. Il prodotto della pesca viene esso pure naturalmente sbarcato sulla costa e distribuito verso l'interno.

Dallo incrocio delle energie terrestri e marittime nasce la energia locale di ogni costa. Per lo scarico e carico delle merci, e per il loro passaggio dalle stive alle chiatte, e dai vagoni alle stive, sorge la grande attività dei porti moderni ove macchine enormi tendono a facilitare tale lavoro rendendolo più breve. E con i rapidi mezzi di carico e scarico, i grandi magazzini dove le merci possono sostare ed anche essere manipolate. Per le necessità delle navi sorgono bacini di carenaggio ed officine di riparazioni di scafi, macchine e caldaie, depositi di carboni e di viveri, attrezzi e dotazioni di bordo. Nei pressi dei porti e sulle coste sorgono poi i cantieri navali sia grandi e con officine complete per la costruzione delle navi in ferro ed in acciaio e sia piccoli per l'allestimento delle navi in legno di ogni tipo, e galleggianti per il servizio di rimorchio e dei porti.

E' tutta una attività prodigiosa il cui calcolo sfugge ad ogni possibile apprezzamento statistico ma che è tale da assorbire le forze economiche di intere nazioni la cui vitalità è interamente riposta nello sviluppo del commercio marittimo accentrato lungo le coste.

Questa somma di energie, madre natura ha favorito anche per la nostra Italia, che nel suo sviluppo costiero, non manca di porti dove si

accentra il commercio di spiagge, ove prosperano industrie navali e meccaniche, di lagune e valli salmastre ove si esercita la piscicoltura.

Non tutte le coste hanno, nello stesso grado, la potenzialità marittima per ragioni naturali e morali, che dirò descrivendo partitamente le singole coste. A conclusione di questo capitolo dirò solo che pochissimi punti della nostra penisola distano più di 200 metri dal mare e che circa un quinto della popolazione italiana vive o lungo la costa o a non più di 5 chilometri da essa. Delle sedici regioni in cui è divisa la penisola, solo tre non hanno coste sul mare: e cioè il Piemonte, la Lombardia e l'Umbria, ma tutti sanno quanta importanza il mare abbia per esse, poichè dal mare esse attingono le materie prime per le industrie, e a mezzo del mare esportano i prodotti delle varie industrie.

CONFIGURAZIONE DELLE COSTE

L'Oceano è quella immensa quantità di acqua che penetrando fra tutte le terre emerse le circonda. Ma questo penetrare dell'Oceano, non determina dei contorni netti e precisi nè uguali in ogni parte del mondo, e ciò per molte cause di natura fisica, chimica e meccanica. Avviene così che i mari formano lun-

go le coste delle insenature e delle sporgenze sempre di forma differente, e tali da essere anche soggette a delle variazioni.

Lo sviluppo delle coste è la somma dei chilometri della lunghezza di tutte le sporgenze e di tutte le rientranze di ogni parte del mondo. Per studiare tale sviluppo occorre conoscere la nomenclatura dei nomi che i geografi assegnano al litorale.

Si ha un golfo quando in un'ampia curvatura di costa è compreso un grande spazio di mare. I seni sono in genere spazi di mare molto più ristretti dei golfi. Baia si chiama uno spazio di mare racchiuso in una curvatura di terra che, sporgendo, va quasi a formare una bocca. I marinai chiamano cala un piccolo seno con un buon fondo dove una nave possa rimanere senza pericolo. Rada è uno spazio di mare dove, spirando certi determinati venti, le navi possono rimanere senza pericolo. Porto è uno spazio di mare riparato naturalmente, dove i bastimenti trovano sicuro ricovero con qualunque tempo e contro ogni forza di mare e dove possono compiere operazioni ed eventuali riparazioni.

I capi sono le sporgenze che la terra, avanzandosi, determina nel mare; se la terra che si avvanza è montuosa, elevata sul mare, il capo dicesi promontorio; se invece la terra è bassa e sabbiosa dicesi punta. In uno stesso capo possono essere, a volta, contenute delle varie punte di terra.

Una costa dicesi uniforme quando non presenta nè sporgenze nè rientranze, dicesi articolata quando esistono golfi, seni, punte e promontori; dicesi infine frastagliata quando sia i seni che le sporgenze sono divisi in altrettante piccole insenature e capi.

In riguardo all'altitudine il contorno delle terre verso il mare dicesi costa, se è elevato sul mare con rocce e rupi: spiaggia e riva, quando la terra è bassa, sabbiosa e digrada lentamente verso il mare. Perciò in genere, davanti alle spiagge, il mare è poco profondo, mentre dove esistono delle terre elevate, spesso il fondo del mare è profondo presso la terra.

Se le spiagge sono molto basse si formano delle lagune, che sono spazi di mare rinchiusi da dune, cioè da strisce di terra che emergono appena dalle acque in genere poco profonde.

Inoltre nei mari sboccano i fiumi e la località dove avviene l'incontro fra le acque del fiume e quelle del mare dicesi foce. La foce è formata a delta, cioè con ramificazioni di piccoli corsi d'acqua quando il luogo dove trovasi la foce è conformato a spiaggia. Se invece la costa è alta, la foce del fiume è fatta ad estuario, cioè da un unico corso d'acqua, che è sempre profondo e navigabile e dove il mare, penetrando, ne allarga sempre le rive.

E' pure di interesse, nei riguardi dei mari e dei litorali, il conoscere i passaggi che il

mare determina attraverso le terre emerse. Lo stretto si ha quando due terre vanno quasi a toccarsi per mezzo di capi; quando invece due terre si accostano per un notevole tratto del loro litorale, allora il passaggio chiamasi canale. In un canale può esservi talvolta anche uno stretto.

Infine i passaggi del mare attraverso un gran numero di piccole isole chiamansi canali: tre o quattro isole formano un gruppo. Più gruppi formano un arcipelago.

I MARI

L'Italia è una delle tre penisole che terminano, verso sud, il continente europeo: pur essendo meno frastagliata della penisola balcanica, è però più articolata della penisola Iberica. Per converso, mentre fra la penisola Italiana e quella Iberica resta largo tratto di mare, chiamato mare delle Baleari e mar Tirreno, dal lato orientale la nostra penisola è separata da quella balcanica da un lungo e stretto mare che chiamasi Adriatico.

La posizione marittima derivante dalla conformazione a penisola fa sì che ai tremila chilometri di confine terrestre formati dall'arco che la catena della Alpi segna a confine naturale della nostra patria, corrispon-

da, come confine marittimo, uno sviluppo costiero di circa settemila chilometri. Di tali coste, chilometri 3383, sono dovuti alla penisola; chilometri 3493 alle isole.

Il mare Mediterraneo, nei tratti che bagna le nostre coste, prende i seguenti nomi: ad occidente, Mare Ligure e Mar Tirreno, a sud Mare Jonio e Libico, ad oriente Mare Adriatico.

Mare Adriatico

L'Adriatico è quasi un grande golfo tenuto conto della lunghezza e della sua bocca non larga più di 70 chilometri. La nostra costa, situata sul lato occidentale, ha una lunghezza di 1089 chilometri dal Capo di S. Maria di Leuca al confine austriaco. Sul lato orientale si svolge la costa dell'Istria e della Dalmazia, dell'Albania e della Grecia, fino all'isola di Corfù che, contrapposta ad Otranto, forma il confine sud di questo mare che ha un'area di Km². 78.290.

Oltre ad essere molto ristretto, l'Adriatico è anche poco profondo specie nella parte superiore, dove i grandi sedimenti, formati da fiumi, fanno continuamente avanzare le terre sul mare, formando anche delle lagune che a poco a poco si vanno colmando. Il fondo del mare è in genere più profondo verso le coste orientali dove le correnti marine hanno anche maggior forza, e risalgono da sud verso il

nord, mentre, passando lungo la nostra costa, ridiscendono verso il sud. La poca profondità si presta ottimamente a proficuo esercizio della pesca, sia sulla costa che in alto mare, mentre le lagune servono magnificamente all'allevamento dei pesci.

L'importanza commerciale marittima del mare Adriatico è grandissima: quella di cabotaggio, intesa a mantenere le comunicazioni e lo scambio di prodotti fra le due sponde e i vari porti di ciascuna costa; e quella internazionale destinata a trasportare fuori di quel mare i prodotti superflui e ad importare da lontani paesi ogni genere di merci. L'Adriatico è la via più naturale per il commercio di tutto il Levante: lo fu sino dai tempi più remoti, ma dopo l'apertura del canale di Suez, acquistò ancora maggiore importanza essendosi aperta la via dell'Oceano Indiano e dell'Estremo Oriente.

Il diverso progresso della civiltà delle nazioni che hanno coste in Adriatico, genera dei proficui campi di espansione commerciale per i nostri prodotti: l'attività notevole delle nostre popolazioni litoranee, specie le venete e le pugliesi, rendono molto attivo lo scambio, pur se al presente, meno importante nei riguardi di navi coperte dal nostro tricolore.

Mare Jonio e Libico

Il Mare Jonio bagna la costa orientale di Sicilia per Km. 180 di lunghezza e cinge la costa del continente per altri Km. 183: gli altri 285 Km. di costa siciliana vengono veramente, anzichè dall'Jonio, bagnati dal Mare Libico; ma in genere può essere adoperata una sola denominazione: quella di Jonio. La costa della penisola e quella di Sicilia, dianzi nominata, forma il confine nord ed ovest di questo mare, che verso Oriente bagna le coste della Grecia fino a Corfù, dove comincia l'Adriatico.

La profondità è alquanto superiore a quella che trovasi in Adriatico e le correnti hanno maggiore forza, specie nello stretto di Messina.

Le condizioni idrografiche non sono molto adatte alla pesca che non ha sviluppo notevole: pesca speciale è quella del pesce spada che praticasi nello stretto di Messina.

Per quanto riguarda il commercio marittimo, esso non è molto importante sulla costa per mancanza di grandi centri, ad eccezione di quelli che si trovano sulla costa orientale di Sicilia; ma un gran numero di navi frequenta l'Jonio attraversandolo in ogni senso, poichè le sue acque servono di passaggio a tutte le navi che da ponente si recano verso levante; a quelle che da nord scendono verso

la costa africana dirigendosi o per i porti della Libia, o per quelli di Siria, dell'Egeo e del Mar Nero. Senza errare si può affermare che attraverso il Mare Jonio passa tutto il commercio di scambio fra il bacino orientale ad occidente del Mediterraneo, e tutto quello che dal Nord Europa e dal Mediterraneo, è diretto verso l'Estremo Oriente per la via di Suez.

Dopo la conquista della Libia, l'importanza del Mar Jonio, nei riguardi della nostra Italia, è diventata molto maggiore costituendo esso la via di passaggio verso quella colonia che, con lo sviluppo costiero, può ben rappresentare oramai il confine sud di questo mare.

Ad eccezione delle due isolette poste nel golfo di Taranto, l'Jonio non ha isole e l'unico gruppo importante, quello di Malta, appartiene alla Gran Bretagna.

Mar Tirreno e Ligure

Il Mare Tirreno è quel tratto di Mediterraneo che bagnando le coste occidentali della nostra penisola, trovasi circoscritto ad ovest dalla Corsica e dalla Sardegna, a sud dalla costa settentrionale della Sicilia, ed a nord dalle isole dell'arcipelago toscano. Così circoscritto il Tirreno può considerarsi come un gran lago circoscritto tutto intorno da terre italiane e con entrate ben definite, come sono

appunto il canale di Piombino fra il promontorio omonimo e l'isola d'Elba; il canale di Corsica fra questa isola e la Corsica; le bocche di Bonifacio, fra la Corsica e la Sardegna, il largo passaggio fra Sardegna e Sicilia e il Faro o stretto di Messina, fra il continente e la Sicilia. Questo mare ha la maggiore area in confronto degli altri e lo sviluppo delle coste che vi si bagnano ha una lunghezza di Km. 1800.

Le condizioni idrografiche sono molto diverse a seconda dei vari tratti, specie perchè non mancano formazioni vulcaniche e coste di profilo assolutamente disparato.

Le correnti non sono molto forti e assumono valore nei pressi dello stretto di Messina, un dì molto pericolose per la navigazione. La pesca vi fiorisce specie sulle coste della Sicilia, fatta con reti di posta per la cattura del tonno.

Si dà il nome di mare Ligure a quella porzione di mare che protraendosi dalle Alpi Marittime, si dilunga verso Spezia fino oltre il Capo Corvo, bagnando 344 Km. di spiaggia italiana. Ha presso a poco gli stessi caratteri del Mar Tirreno e trovasi nelle stesse condizioni idrografiche.

Nei riguardi commerciali marittimi, Mar Ligure e Mar Tirreno possono essere considerati come un mare unico al quale si accede per quattro aperture: due grandi e due piccole. La prima apertura è quella esistente fra la costa ligure e il Capo Corvo; l'altra

apertura è quella esistente fra Sardegna e Sicilia. Vi si può accedere inoltre per due stretti, quello di Messina e quello di Bonifacio; ma quest'ultimo non serve alla grande navigazione perchè in esso transitano solo le navi in cabotaggio per le coste di Corsica e di Sardegna.

Il passaggio al Nord fra la Corsica e la costa Ligure, è frequentatissimo da navi che vanno e vengono dalla costa di Francia, di Spagna, da quella di Algeria e del Marocco, ed infine dai paesi situati oltre lo stretto di Gibilterra, sia dalle coste dell'Europa settentrionale, che da quelle atlantiche americane. Sono interi fasci di linee percorse da navi avendo la nostra patria un traffico molto intenso, sia con l'Inghilterra che con l'America. Non mancano poi le minori linee destinate al cabotaggio, sia con le isole che con i porti della penisola.

Dall'apertura esistente fra la Sardegna e la Sicilia penetrano pure dei grandi fasci di linee dovute alle navi che si dirigono verso i porti situati sulla costa fra Civitavecchia e Messina, e dalla costa settentrionale della Sicilia. Questi fasci di linee interessano direttamente il nostro commercio marittimo unitamente a quello di cabotaggio che sono numerose e frequenti per i molti porti, piccoli e grandi che si trovano lungo le coste.

Oltre però a queste linee, il Tirreno è anche percorso dalle linee di navi provenienti dal

mar Ligure e da navi che pur non toccando alcuno dei nostri porti, ed essendo dirette verso il Levante e verso Suez, attraversano il basso Tirreno per uscire dallo stretto di Messina preferendo la rotta al Nord, lungo la costa bene illuminata e portuosa, al passaggio esistente fra la Sicilia e l'Africa, che presenta molti pericoli per la navigazione. Questo transito rappresenta per il Tirreno un elemento di molto valore e concorre a dare, a questo nostro mare, un'importanza eccezionale.

La maggior parte del traffico marittimo italiano vi si svolge e con esso le maggiori attività nel campo delle costruzioni navali, degli impianti portuali e delle industrie metallurgiche.

Per il modo come è circoscritto da terre nostre, e per il traffico che la nostra bandiera vi esegue, il Tirreno avrebbe ben diritto di essere chiamato mare d'Italia a significazione per altro della importanza che il mare ha nella nostra potenzialità economica.

LE COSTE DELLA PENISOLA

Costa Ligure

La Liguria è una regione che appartiene all'Italia settentrionale ed è divisa in due provincie: Genova e Porto Maurizio. Ha la forma di una lunga e stretta striscia di terra che nella sua massima lunghezza ha per confine il mare: infatti la costa della Liguria, che si bagna nel mare Tirreno, fatta a guisa d'arco, dal confine francese fino alla foce della Magra, ha una lunghezza di 339 chilometri. Gli ultimi contrafforti delle Alpi e quelli degli Appennini, limitano la Liguria verso il nord spingendo spesso fino al mare le loro pendici e formando dei promontori e dei tratti di costa molto alta.

A questa speciale conformazione è dovuto il carattere essenzialmente marittimo di questa regione, i cui abitanti, fino dalla più remota età, si dettero alla vita di mare ed alle industrie connesse con la navigazione. Le città più importanti sorsero perciò sulla costa, ed anche oggi vi fioriscono, ritraendo dal mare un grande benessere economico, sia per i commerci che per lo sviluppo preso da ogni sorta di industrie, e specialmente da quelle meccaniche. Nei tratti di spiaggia che il breve allontanarsi delle colline dal mare lascia

liberi, sorgono i più grandi cantieri navali e i maggiori stabilimenti siderurgici. Allo sviluppo di tali industrie sono dovute le navi più grandi della nostra marina militare e mercantile.

E accanto alle grandi industrie non mancano quelle più piccole ma egualmente importanti delle costruzioni navali in legno, delle fabbriche di corde ed attrezzi per la pesca e tintorie di reti.

Oltre la metà della popolazione ligure vive perciò occupata nelle arti ed industrie marittime; un quarto della popolazione lavora in industrie che traggono dal mare gli elementi maggiori per la loro produzione.

In conclusione la Liguria è regione assolutamente marittima e tale da concorrere in massima parte allo sviluppo marittimo presente della nostra patria.

Partendo dal confine francese e andando verso levante si incontrano i capi di Bordighera e Borghetto, poi il golfo di Ospedaletti e la rada di S. Remo ove trovasi il piccolo porto dello stesso nome: località che sono preferite, per soggiorno invernale, da numerosi italiani e stranieri per la mitezza del clima. Seguono la baia di S. Stefano e quella di S. Lorenzo, il piccolo porto di Porto Maurizio, quello di Oneglia, il golfo di Diana Marina. Fra il capo delle Mele e la costiera di Albenga, con la piccola isola di Bergeggi, sono i lidi di Alassio e di Languiglia, centri di

numerose colonie balneari durante l'estate. Un vasto golfo, in fondo al quale giace Albenga, stendesi dall'isola di Gallinara al Capo Noli. A ponente del Capo di Noli trovasi la baia aperta di Finale, ed a levante il paese di Noli, importantissimo centro di pesca. Il magnifico seno di Vado si apre su di una eccellente rada dove spesso si recano le navi della nostra marina da guerra. A Vado sono importanti officine per costruzione di materiale ferroviario. Così si giunge a Savona: Dopo Savona i monti si fanno più presso al mare e non lasciano posto che a delle piccole spiagge: Varazze, centro di bagni e di costruzioni navali in legno, Arenzano, dove si costruiscono i galleggianti per il porto di Genova; Voltri dove oltre le costruzioni navali in legno che vengono esportate anche in Francia, prospera l'industria metallurgica con una ferriera che ha sul mare un pontile per lo sbarco ed imbarco del carbone e del materiale; Prà, centro peschereccio importante, dove prospera pure l'industria delle costruzioni navali in legno, ed ha pure una ferriera con pontile sul mare. A Sestri Ponente la spiaggia è alquanto più larga: un grande stabilimento metallurgico ha due pontili per il carico e scarico; vi si trovano inoltre i cantieri navali della Società Ansaldo e della Ditta Odero che hanno prodotto le navi più grandi della nostra marina militare e mercantile. Cornigliano è centro di pesca: Sampierdarena,

fra pochi anni, farà parte del porto di Genova perchè davanti alla sua spiggia verrà costruito il nuovo bacino di quel porto.

Genova ha a levante una linea di costa che, fino al promontorio di Portofino, non offre altro ancoraggio che quello di Camogli. Sono, lungo questo tratto, la piccola spiaggia di Sturla dove fiorisce il diporto nautico, le scogliere di Nervi e Recco; Camogli ha un piccolo porto dove si pratica l'industria della pesca con grosse barche e barche a motore e non manca la pesca costiera con una importante tonnara. Il Golfo di Rapallo serve di magnifico ancoraggio. Rapallo e S. Margherita sono luoghi di gradito soggiorno. Chiavari ha una spiaggia poco frequentata ma vi prosperano le industrie delle costruzioni navali in legno. Sestri Levante ha un piccolo porto, il capo Manara, il capo Rospo, la spiaggia di Framura, il capo di Monte rosso, la baia di Bonassola, il lido di Levante, il capo Mesco, gli scogli di Vernazza, Corniglia e Manorola, Rio Maggiore, si seguono l'uno dopo l'altro, limitando un piccolo tratto di costa su cui passa la linea ferroviaria. Ed infine, dopo l'isola di Tino, si entra nel Golfo di Spezia.

Questa costa, nel tratto che va da Genova a Spezia, viene chiamata riviera di Levante; nel tratto da Genova a Ventimiglia, viene chiamata riviera di Ponente.

I porti principali cominciando da ponente sono i seguenti:

PORTO MAURIZIO. — Il porto ha la figura di un semicerchio limitato dai due moli di levante e di ponente, con la bocca rivolta ad Est. I moli sono fatti a scarpa e non permettono quindi ai bastimenti di rimanere accostati. Malgrado il porto non sia grande, esso è sufficiente ai bisogni del commercio che vi si esercita: approdano ordinariamente dei velieri in cabotaggio e dei piroscafi provenienti per lo più da Genova, Porto S. Stefano, Castellamare di Stabia, Napoli, Ischia, Bari, Cagliari, Marsala, Riposto e Marzamemi nel Regno; Cette, Marsiglia, Tolone, Nizza e Mentone all'Estero. Si introduce principalmente vino, olio, droghe, cemento, carbone, mattoni, stracci ed ossa per concime. L'unica esportazione è costituita dalla sansa e da olio prodotto in grande quantità dagli oliveti che sono nei dintorni e che dà origine ad una industria molto importante. Non mancano fabbriche di paste e di sapone. Trattandosi di scambio di prodotti essenzialmente agricoli il movimento del porto risente delle epoche del raccolto.

Da quanto abbiamo detto si deduce che Porto Maurizio ha solo importanza regionale.

ONEGLIA. — Il porto di Oneglia dista pochissimo da quello di Porto Maurizio poichè le due città sono soltanto separate dal fiume Imperia, destinato a dare il suo nome alle due Città che tendono a formarne una sola: lo specchio acqueo ben configurato, è racchiu-

so da due moli; uno è tale che permette comodo approdo a bastimenti di notevole grandezza, i quali possono compiere comodamente le operazioni d'ormeggio, accostandosi alle comode banchine che sono lungo i moli.

I paesi con i quali ha più frequente traffico nel Regno sono quelli di Sicilia e di Sardegna, di Bari, Napoli, Spezia e Genova. All'estero quelli di Francia, d'Austria-Ungheria, Svezia, America e Russia. Fiorisce l'industria delle paste alimentari che procurano notevole importazione di grano che, in gran quantità, si conserva nei depositi. Non mancano poi importazioni di vini, zolfi, legnami ed olio. Vi sono delle officine meccaniche.

Anche il porto di Oneglia, per quanto abbia un movimento più importante, non estende la sua zona di influenza oltre un limite strettamente regionale, ma con intensità crescente.

SAVONA. — Il porto è diviso in tre parti: il porto propriamente detto, la darsena vecchia, e quella nuova con una superficie totale di mq. 171.000. La profondità delle acque è variabile ma permette l'approdo in molti punti, anche a piroscafi di grande tonnellaggio. Alquanto ristretto in confronto alle aumentate esigenze del traffico ed alla maggiore grandezza delle navi, è oggi in via di ampliamento. Le banchine sono attrezzate con linee ferroviarie e grue per il rapido scarico e carico delle merci ed il passaggio dalla stiva ai vagoni.

I porti con i quali Savona ha traffico più frequente sono quelli di Inghilterra per l'importazione del carbone fossile, quelli della Sicilia e della Sardegna per il commercio del vino e dello zolfo.

Frequenti sono pure le comunicazioni con l'isola dell'Elba per l'importazione del minerale di ferro e della ghisa occorrente al funzionamento degli stabilimenti metallurgici. Dall'America si importa in grande quantità il petrolio ed altri oli pesanti dei quali esistono grandiosi magazzini.

Infine, per l'esportazione, il porto ha relazioni con i porti di Francia e Spagna del Mediterraneo, dove si esporta legno lavorato e nel regno esporta prodotti metallurgici del grande stabilimento della « Siderurgica di Savona », situato nei pressi del porto.

Tutto il commercio che fa capo a Savona è dato da 1.700.000 tonnellate di merci importate, in prevalenza carbone, e da oltre 100.000 tonnellate di merci esportate: tale movimento è esercitato da navi a vela ed a vapore per una stazza complessiva di tonn. 865.000 in arrivo.

Non tutto il carbone che si sbarca a Savona resta nel porto: ma viene invece avviato verso l'interno, a mezzo delle ferrovie. Savona, oltre ad essere posta sulla linea Genova Ventimiglia, ha una ferrovia interna di penetrazione che diramandosi mette in comunicazione rapida il porto con tutto il Piemonte,

a mezzo di una rete di piccoli tronchi secondari. Per rendere più agevole il compito di questa ferrovia nei riguardi dell'avviamento del carbone, venne costruita una filovia fra il porto e S. Giuseppe, da cui il carbone viene caricato sui vagoni.

L'importanza di Savona è molto aumentata in questi ultimi dieci anni e tende a diventare anche maggiore di mano in mano che l'attrezzatura delle banchine del suo porto facilita il rapido transito delle merci e che nell'entro terra sorgono stabilimenti industriali i quali debbono ritrarre dal mare i primi elementi di lavorazione.

GENOVA. — Il porto attuale viene distinto in due parti: l'avamposto, limitato a sud ed est dal Molo di Galliera; ed il porto formato di un vasto semicerchio con l'arco rivolto verso il nord nel quale sono costruiti dei ponti sporgenti convenientemente sistemati per l'accosto delle navi ed attrezzate per il rapido scarico e carico delle merci, sia nei vagoni che nei magazzini.

Malgrado le macchine impiantate sui ponti e malgrado che con scavi siano state adattate a commercio tutte le località del porto, esso è insufficiente al traffico che vi si esercita, e sono in corso i lavori per l'ampliamento, consistente in un grandioso bacino che si stenderà a ponente dell'avamposto, davanti alla città di Sampierdarena. Completano il porto tre bacini di carenaggio di varie dimensioni,

dei quali uno galleggiante e uno che può essere anche diviso in due per l'immissione di piccole navi. Nè mancano officine per riparazioni di macchine e caldaie dei piroscafi e degli scafi.

Genova è città eminentemente commerciale che ha nei suoi dintorni moltissimi stabilimenti industriali, filande, cartiere, fabbriche di velluti, costruzioni di macchine, filati di cotone, ecc. Per lo sviluppo di tante industrie adiacenti e di quelle comprese nella vasta zona che si serve del porto come sbocco naturale, pervengono dal mare le materie grezze, e trovano il migliore collocamento oltre mare, i prodotti delle industrie sempre in aumento. Le linee ferroviarie che hanno grande sviluppo nel porto, si riuniscono poi a Sampierdarena donde risalgono oltre gli Appennini per recarsi nella valle del Po e dei suoi affluenti: su tali linee, vengono avviate una grande quantità delle merci che sbarcano a Genova, le quali, oltre a venire distribuite nel vasto entroterra formato dal Piemonte orientale, dalla Lombardia e dall'alta Emilia, passano i confini attraverso i valichi alpini per recarsi all'estero, specie nella Svizzera che è tributaria del mare per la importazione di molte materie prime.

La straordinaria attività della regione di entroterra, lo spirito commerciale degli abitanti, fanno sì che il traffico marittimo di Genova sia mondiale; poichè infatti, questo porto,

ha comunicazioni dirette ed indirette con quasi tutti i porti del mondo. Le maggiori correnti di importazione sono: dall'Inghilterra per il carbone fossile, dall'America del nord, legnami, cereali, cotone, petrolio; dall'America del Sud, pelli, lane e grano; dalle Indie, cotone; dall'Estremo Oriente, la seta. Notevoli sono le importazioni dal Mediterraneo e principali quelle di grano dal Mar Nero, di fosfati dall'Algeria, cotone dall'Egitto ed altri prodotti minori.

Per l'esportazione, rapidamente aumentata, forniscono prodotti le nostre industrie: cappelli e tessuti che vanno in Inghilterra e Sud America, prodotti chimici, paste, seta lavorata, tessuti di cotone, vini, pelli lavorate, marmi ed altri.

A tutto questo movimento occorre aggiungere il traffico dei passeggeri essendo Genova il porto dove fanno capo le linee di emigrazione, sia per l'America del Nord che per quella del Sud; traffico che aumenta in modo sensibile l'importanza economica del porto.

Oltre 6.200.000 tonnellate di merci passano ogni anno sulle banchine del porto di Genova, scaricate e caricate da un numero di piroscafi che ogni anno, in arrivo, comprende un numero di navi della capacità di stive, superiori a 7 milioni di tonnellate. Macchine potenti trasbordano il carbone direttamente nei vagoni, e treni interi si avviano verso l'Alta Italia, le cui industrie non potrebbero vivere

e prosperare se il funzionamento del porto di Genova venisse a mancare. I cotonei restano in depositi dai quali vengono poi avviati agli opifici. Il grano viene scaricato in appositi Silos (macchine che assorbono il grano dalle stive permettendo di caricarle nei vagoni). Il traffico delle merci varie viene aiutato mediante grue idrauliche ed elettriche, che permettono di vuotare rapidamente le navi del loro carico. Tutta questa attività che queste poche righe riescono a descrivere molto pallidamente, sono nulla in confronto delle vere energie che questo porto rappresenta per l'Italia. Favorito dalla sua posizione nel Mediterraneo, Genova ha conteso con Marsiglia il primato in questo mare, e per quanto superata, non è certo vinta. I lavori ora in corso e lo sviluppo sempre maggiore delle nostre industrie nazionali, assicura al porto di Genova quel progresso continuativo che è indice del benessere economico dell'Italia. Nè va dimenticata l'importanza che a Genova potrà derivare dalla costruzione di un canale navigabile che permetta alle merci di raggiungere più economicamente la valle del Po.

SPEZIA. — Il porto mercantile di Spezia giace in fondo al vasto golfo omonimo, dove ha sede il più grande arsenale militare della nostra patria. Conosciuto sotto l'aspetto militare, solo da pochi anni Spezia ha assunta una grande importanza dal lato mercantile: importanza dovuta allo sviluppo delle indu-

strie sorte intorno alla città ed a quelle limitrofe. Per i bisogni della marina militare affluiscono a Spezia una grande quantità di carbone, ferro ed acciaio per costruzioni navali, grano e vino. In totale un movimento annuale di oltre 600.000 tonnellate di merci che oggi, con difficoltà trovano posto nel porto mercantile che si sta ampliando perchè possa corrispondere alle esigenze del traffico. L'esportazione oltre i marmi è dovuta ai filati di lino, piombo ed altri minerali. Nel golfo è sorto anche un cantiere navale in località Muggiano ed altri stabilimenti meccanici son in via di sorgere. Per cui la importanza di Spezia rappresenta una bella speranza per il nostro avvenire marittimo.

Costa Toscana

La regione toscana fa parte dell'Italia centrale e comprende otto province delle quali tre sono completamente interne e cinque hanno lembi di terra bagnati dal mare. Firenze, Siena ed Arezzo sono completamente interne. Le province di Massa Carrara, Lucca, Pisa e Grosseto confinano col mare pur non avendovi le città più importanti: Livorno è essenzialmente marittima.

Tutta la regione risente il beneficio del mare poichè la valle dell'Arno sostiene le sue industrie con le importazioni che provengo-

no dalla via di mare e i prodotti delle industrie trovano, attraverso il mare, il loro collocamento. E molto più proficuo sarebbe il traffico se, sanati i terreni paludosi, tutta la costa potesse essere utilizzata nelle arti ed industrie marittime.

La costa toscana ha una lunghezza di 342 chilometri dalla foce della Magra al fiume Fiora. Si inizia con la marina di Massa, di Carrara, di Forte dei Marmi, dalle quali si esercita notevole traffico per la esportazione di marmo: i blocchi che scendono dalle Alpi Apuane, vengono caricati su navicelli per raggiungere i maggiori porti d'Italia. Segue il porto il canale di Viareggio formato di una darsena alla foce dell'enussario del lago di Massacciuccoli, importante per la pesca, per le costruzioni navali in legno e per la coraggiosa intrapresa marittima che porta a navigare i bastimenti di armatori viareggini, in ogni grande spiaggia che è anche maggiore a Marina di Pisa, ove gli interrimenti della foce dell'Arno fanno continuamente progredire la spiaggia. Dopo la foce, proseguendo, si incontra il porto di Livorno, città posta ai piedi della collina di Montenero. La costa prosegue frastagliata ma senza notevoli insenature, in alcuni punti con delle secche come a Vada. Si giunge così al promontorio di Populonia ove trovasi il piccolo porto di Piombino e quello di Portovecchio di Piombino, approdo dei piroscafi che fanno il servizio giornaliero con

l'isola d'Elba. Portovecchio di Piombino è molto frequentato da piroscafi italiani ed esteri per il notevole sviluppo che ivi ha presa l'industria siderurgica: si importa carbone e minerale e si esporta ferro, ghisa ed acciaio. Nessuna importanza presenta di poi la costa, sulla quale approdano velieri per caricare carbone vegetale, prodotto nelle maremme. Vi si nota il golfo di Castiglione della Pescaia, il capo di Talamone e quindi Orbetello e il monte Argenta con i porti di S. Stefano e Porto Ercole entrambi importanti centri di pesca del tonno e delle acciughe. Recentemente, ad Orbetello, venne scavato un canale che permette il trasporto verso l'interno dei fosfati dai quali si ricavano i prodotti chimici destinati alla coltivazione intensiva di quella parte della Maremma che si va bonificando con opere grandiose.

Il porto più importante oltre i minori dei quali abbiamo fatto cenno è:

LIVORNO. — Il porto attuale è diviso in porto Mediceo o antico, racchiuso fra il molo Mediceo e la diga rettilinea, e il porto nuovo costituito da un bacino a nord dell'antico avamposto, formato da una diga curvilinea lunga un chilometro, che copre l'entrata del porto, aprendo due Lacche per l'entrata che è alquanto difficile. L'aumento del commercio manifestatosi in modo notevole ha richiesto un aumento di banchine e sono in corso i lavori per prolungare verso nord i bacini del

porto riparandoli dal mare con un lungo molo parallelo alla costa.

Livorno è lo sbocco naturale di una delle regioni più industriali che abbia l'Italia e per questo motivo, oltre ad avere una considerevole importazione, ha un grande movimento di esportazione: carbone, cereali, vino, cotone, lana, pelli, oli minerali e di sesamo, macchine agricole, metalli, sbarcano a Livorno, provenienti dai porti di Inghilterra, America, Russia, Levante e costa africana mediterranea. I piroscafi ripartono carichi di marmi, laterizi, tessuti, cappelli di paglia, prodotti chimici, frutta secche ed altri prodotti i quali raggiungono in special modo i paesi del Mediterraneo e il Sud America.

Tutto questo movimento rappresenta in un anno un totale di circa tonnellate 1.300.000 di merci sbarcate e tonn. 387.000 di merci imbarcate.

Completano il porto di Livorno due darse-ne, in una delle quali trovasi il bacino di carenaggio e il cantiere navale dei Fratelli Orlando ed alcuni canali che attraversando la città, vanno poi a riunirsi al canale dei navigli che giunge fino a Pisa sboccando nell'Arno. Quando il corso di questo fiume sarà sistemato, il porto ne sarà avvantaggiato per i trasporti economici cui dà origine la navigazione interna.

Nei riguardi ferroviari solo ora Livorno ha avuto un regolare sviluppo di binari lungo le

banchine, e solo da pochissimi anni la città ebbe oltre al tronco ferroviario che la unisce a Pisa, un altro tronco che ha posta la città in diretta comunicazione con Roma e tutta la Maremma. Oggi si studia una nuova ferrovia diretta fino a Pontedera che permetta di abbreviare la distanza fra Livorno e quella valle dell'Arno dove le industrie si moltiplicano continuamente.

Il porto di Livorno rappresenta un notevole fattore economico per l'Italia centrale, specie per l'avviamento della esportazione d'oltre mare.

Costa Romana

Il Lazio si compone di una provincia; Roma che confina col mare nel suo lato ovest. L'antica grandezza dei porti di Roma, finiti dalle alluvioni che hanno modificato l'andamento della spiaggia, rendono poco importante questo tratto di costa che dalla Fiora a Terracina misura una lunghezza di 219 chilometri. Monotona è la costa fino al porto di Civitavecchia, dopo il quale si incontra il capo Linaro, Fiumicino; la spiaggia romana formata dalle alluvioni del Tevere, il capo di Anzio presso cui trovasi porto d'Anzio, notevole porto per la pesca, il porto di Nettuno, il piccolo promontorio di Astura, il monte Circello e infine Terracina pur essa importante per la pesca.

Gli unici porti importanti oltre quelli nominati, sono quello di Civitavecchia e Roma.

CIVITAVECCHIA. — Ha un porto artificiale formato da due moli che alla radice sono distanti 450 metri l'uno dall'altro, e verso l'estremità, solo 200 metri: un antemurale serve a riparare dalle mareggiate lo specchio di acqua interno. Le banchine sono convenientemente attrezzate e il commercio si svolge troppo angusto. Notevole quantità di carbone vi perviene dall'Inghilterra, grano dalla Russia, vini dalla Sicilia e dalla Sardegna, zolfi dalla Sicilia, e prodotti metallurgici dall'Elba e dalla Liguria. Le merci giunte in un anno ammontano a tonn. 523.000 e quelle partite a tonn. 30.228, in massima parte destinate in Sardegna. Da Civitavecchia parte una linea giornaliera di piroscafi che fanno il servizio per la Sardegna e trasportano posta, merci e passeggeri.

ROMA. — La via d'acqua che offre il Tevere ha avuto notevole sviluppo commerciale in questi ultimi anni. Piroscafi appositamente costruiti di modesto tonnello risalgono il fiume fino a Ripagrande che è il porto di Roma, e con essi, i velieri provenienti dalla Sicilia e dalla Sardegna. Sono in corso lavori per una vasta darsena a S. Paolo ed altri ne saranno eseguiti per ottenere che Roma diventi una città marittima. Trasformazione dalla quale dipende la risoluzione economica del problema di Roma industriale. Abbiamo

voluto parlare di Roma per trarre occasione di far conoscere ai giovani l'importanza che dovrà assumere il mare della costa romana quando sarà possibile di unirvi la città eterna nel modo migliore con l'attuazione di progetti concepiti dalla mente di ingegneri eminenti.

Costa Napoletana

La Campania o Napoletano comprende cinque provincie delle quali solo due, quella di Napoli e quella di Salerno, hanno coste sul Tirreno con i maggiori centri della vita economica della Regione che pur penetrando a mezzo delle provincie di Caserta, Avellino e Benevento, nel centro della penisola, rimane pur sempre una regione marittima.

La costa che ha una lunghezza di oltre 250 chilometri, comincia dopo Terracina col golfo di Gaeta, nel quale trovasi la spiaggia di Elena, importante centro di pesca. Poi si giunge a Pozzuoli dove sono importanti stabilimenti per la costruzione delle artiglierie, il Capo Miseno, il Capo Posillipo, il porto di Napoli, Portici, Torre del Greco, importante per le costruzioni navali in legno e sede dell'armamento per la pesca del corallo e delle spugne, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia, la penisola Sorrentina con splendidi paesi, ritrovo preferito nella stagione estiva,

la punta della Campanella. Si entra poi nel golfo di Salerno che termina a Capo Licosa dove si notano Amalfi, cui nulla resta dell'antica importanza marittima, Vietri, luogo di costruzione di navi in legno, poi il porto di Salerno. Seguono le rovine dell'antica Pesto, la spiaggia di Pisciotta dove si nota un piccolo commercio di cabottaggio, il capo Palinuro dal quale si entra nel golfo di Policastro sino a Sapri, dove termina la costa Napoletana.

Per i numerosi seni che questa costa presenta per la frequenza dei luoghi abitati e per lo spirito marinaro degli abitanti, questa costa è molto produttiva dal lato marittimo e conta numerosi centri importanti.

GAETA. — Il porto si apre in fondo all'ampio golfo capace di tenere l'armata d'Italia. Il porto è molto sicuro perchè riparato da tutti i venti che dominano nel Tirreno. Gaeta ebbe notevole commercio nel passato e fu centro di una numerosa marina veliera che percorse brillantemente i mari del mondo. Decadde col progredire della navigazione a vapore e le restò una modesta e piccola marina veliera che commercia lungo la costa del Napoletano e con le isole adiacenti.

NAPOLI. — Il porto attuale è diviso in due parti: l'una militare, e l'altra mercantile. Il porto militare è compreso fra il molo S. Vincenzo, che più degli altri si protende in mare, e il molo Angioino; comprende un bacino di

carenaggio e darsena per il naviglio sottile. Il porto mercantile, nella sua parte più antica, è limitato dal molo di S. Gennaro e dal molo orientale detto anche molo a martello; nell'interno di questo specchio d'acqua sono due sporgenti che servono per l'approdo dei piroscafi da passeggeri. Il porto mercantile nuovo è formato dai grandiosi lavori tutt'ora in corso, intesi a creare tutto un nuovo bacino lungo la spiaggia dei Granili fino al fiume Sebete.

Lungo i moli e sulle banchine corrono i binari ferroviari nei quali i vagoni ricevono le merci direttamente dalle stive delle navi a mezzo di grue il cui numero è in progressivo aumento con la sistemazione continua delle calate del porto.

Napoli sta compiendo una completa trasformazione industriale della quale sarebbe fuor di luogo qui parlare; basti accennare che essa, in pochi anni, ha visto moltiplicarsi gli stabilimenti industriali sia nell'ambito della città, che nei paesi circostanti. Questo sviluppo delle industrie ha fatto aumentare in modo notevole il commercio per via di mare, commercio che venne anche favorito dallo sviluppo ferroviario e dal progresso notevole di tutta l'Italia meridionale.

Il movimento delle merci supera 2.400.000 tonnellate all'anno; ma esso rappresenta solo una parte della vera attività del porto di Napoli il quale ha un enorme traffico di passeg-

gieri e sotto questo aspetto è il primo del Mediterraneo. A Napoli fanno capo tutte le linee percorse dai piroscafi che trasportano emigranti del Plata. Inoltre non vi è piroscafo da trasporto passeggeri che traversa il Mediterraneo, sia per recarsi in Oriente che per tornare verso il nord dell'Europa, che non abbia compreso Napoli come scalo negli itinerari di viaggio. Inoltre le isole del Golfo e la costiera popolatissima della penisola di Sorrento, danno origine pure a molto movimento di persone.

Accanto a queste merci ricche non mancano le merci di ogni genere: Napoli importa carbone dall'Inghilterra, grano dalla Russia, dal Mar Nero e dal Sud America; esporta grandissime quantità di paste alimentari e di prodotti agricoli per l'Inghilterra e la Germania, la Spagna, l'America del Nord ed è in rapporti continui con Genova, Livorno, Palermo, Messina, Catania, Siracusa e i porti dell'Adriatico. Dopo la conquista della colonia libica a Napoli fanno capo le linee sovvenzionate che esercitano il traffico per tutti i porti della Colonia.

Quello che ancora manca a Napoli è una industria delle costruzioni navali propria (poichè il cantiere navale Pattisono costruisce solo per la marina militare) e l'industria dell'armamento marittimo: entrambe destinate a migliorare le condizioni economiche, non solo della città, ma quelle di tutta la fertile re-

gione che aspetta di esser messa in valore dalla forza delle rinnovate energie.

TORRE ANNUNZIATA. — Il porto che venne iniziato solo circa trenta anni fa è formato da due moli i quali si staccano dalla spiaggia ad una distanza di 500 metri e formano poi una bocca larga 370 metri: il molo di ponente è più lungo di quello di levante che però ha banchine più larghe e fondali capaci di fare ormeggiare bastimenti che pescano anche otto metri.

Torre Annunziata è nota a tutti come grande centro di fabbricazione delle paste alimentari per cui viene importato molto grano dai porti del Mar Nero e del Danubio. Tali paste vengono poi esportate dal piccolo traffico per tutte le coste del Napoletano, della Calabria, della Sicilia e dalla Sardegna. Accanto a questa industria prospera pure l'industria metallurgica che dà luogo a movimento di piroscafi e velieri i quali portano colà ghisa e riesportano ferro e ghisa lavorata.

SALERNO. — Possiede un piccolo porto molto sicuro composto di un antemurale che racchiude uno specchio d'acqua di 14 ettari. La città conta industrie metallurgiche, industrie di paste alimentari, concia delle pelli ed industria cotoniera per filati e tessuti. Per questo motivo ha frequenza di traffico con i porti del Mar Nero per i cereali, con quelli di Inghilterra per il carbone, e con quelli di America per il cotone. Non manca esportazione di prodotti agricoli.

Per quanto piccolo il porto merita di essere ricordato per la eccezionale importanza che viene assumendo col progresso già segnalato della regione retrostante, progresso che ha fatto aumentare in questi ultimi anni il movimento commerciale del porto.

Costa Calabrese

La Calabria, per la sua forma di stretta penisola, si allunga con le sue coste sia sul mar Tirreno che sul mare Ionio per una lunghezza di 450 chilometri da una parte e dall'altra.

Le città più importanti non sono collocate sulla costa a causa del lungo periodo di tempo in cui le coste furono malsicure per le incursioni dei pirati ed in seguito per la variazione avvenuta nelle coste che, in molti luoghi, divennero paludose e malsane. Delle tre province in cui si divide la Calabria, solo Reggio ha la città omonima posta sul mare, e fiorente di commerci.

Le coste che si aprono sul Tirreno cominciano dopo Sapri e sono per lo più alte e scoscese ma lasciano adito a spiagge molto importanti dal lato marittimo. La spiaggia di Maratea, di difficile accesso, può considerarsi come l'unico sbocco della Basilicata. Belvedere Marittimo ha una spiaggia dove approdano molti velieri in cabottaggio: importante è pure Paola. Poi la costa sporge formando il

capo Suvero dopo il quale si entra nel golfo di S. Eufemia che termina col Capo Vaticano: in questo golfo trovasi l'approdo di Pizzo e di Tropea frequentati dalla navigazione di cabottaggio. Dopo il capo Vaticano si apre il golfo di Gioia nel quale si trovano gli ancoraggi di Gioia, Tauro, Bagnara Calabria e Scilla siamo già nello stretto di Messina: Villa S. Giovanni serve di approdo ai piroscafi che trasportano i treni da una parte all'altra dello stretto, Reggio è porto importante. Così si giunge a Capo dell'Armi che trovasi già in mar Ionio. Fra tale capo ed il Capo Spartivento trovasi l'approdo di Melite di Porto Salvo.

Dopo il capo Spartivento la costa si incurva a levante formando il golfo di Squillace che termina al capo Rizzuto: Gerace, Siderno, Roccella, la punta di Stilo, Marina di Catanzaro, sono luoghi di approdo per il commercio costiero. Dopo Capo Colonne si trova Cotrone che può considerarsi il punto più importante della costa calabra del mare Ionio, costa che termina alla foce del fiume Bradano.

I porti principali sono:

PIZZO. — A metà della costa calabrese del Tirreno ha un piccolo porto che serve al piccolo traffico della costa: l'esportazione consiste nei prodotti agricoli che vi affluiscono per essere trasportati sia ai porti di Sicilia, che a quelli dell'alto Tirreno. Merita di essere segnalato per la importanza sempre cre-

scente dei suoi traffici dovuto al progresso lento ma sicuro della regione retrostante.

REGGIO. — Il porto di Reggio venne costruito dopo il 1873: ha una forma esagonale irregolare e permette l'approdo di navi di medio tonnello. Essendo collocato nello stretto di Messina, sulla via di passaggio di numerose linee di traffico, è molto frequentato ed è in continui rapporti commerciali con i porti di Cette, Marsiglia, Pizzo, Taranto, Siracusa, Messina e altri della costa sicula. Gli agrumi sono il principale prodotto di esportazione. Non manca anche la filatura della seta.

COTRONE. — Dell'antico splendore nulla resta, tanto più che il porto vecchio, a causa degli interrimenti dovuti alle sabbie, può dirsi abbandonato. Ma poichè Cotrone sorge sul capo delle colonne, oltre il seno che forma il porto vecchio, ne ha un altro a nord, nel quale è sorto il porto nuovo, molto ampio e capace di ospitare navi di grosso tonnello, specie dopo i recenti lavori di sistemazione. Lo specchio acqueo del porto nuovo è riparato da un lungo molo che staccandosi dal capo delle colonne, si dirige verso il Nord; venne munito di banchine per l'approdo e lo scarico.

L'importanza di Cotrone dipende da due condizioni: la prima derivante dal fatto che in tutto il lungo tratto di costa fra Reggio e Taranto non esiste altro porto e quindi esso

serve di rifugio alle navi che trafficano nel golfo di Taranto. L'altra condizione dipende dalla importanza commerciale dovuta alle varie industrie sorte nella città, più specialmente quella delle paste alimentari e dalla affluenza dei prodotti agricoli dovuta alla fertilità della regione circostante. Il grano, che prima si esportava, oggi viene invece macinato ed adoperato per la fabbricazione delle paste insieme con altro grano che si importa dal Mar Nero. Anche l'esportazione è in aumento e potrà ancora aumentare con la sistemazione ferroviaria che avvicinerà al mare tutto il legname della Sila che oggi resta abbandonato per mancanza di mezzi di trasporto.

Costa Pugliese

La regione pugliese è formata da una parte compresa nella parte orientale della penisola e da un prolungamento che costituisce la penisola Salentina. A differenza della montuosa Calabria, qui abbondano pianure ed altipiani e soprattutto delle coste estese lungo le quali, alle lagune che rendono l'aria malsana, si alternano porti grandi e piccoli.

Le Puglie sono divise in tre provincie, delle quali una sola, Bari, ha il suo capoluogo sul mare; ma anche la provincia di Foggia e quella di Lecce possono considerarsi molto importanti dal lato marittimo perchè hanno

sulla costa importantissimi centri abitati e porti di notevole efficienza nell'economia della intera regione ed anche dell'Italia stessa.

Agricola nel suo territorio, i laghi salsi rendono molto proficuo l'allevamento dei pesci che dà pane e lavoro a migliaia di persone. I prodotti agricoli affluiscono sulle coste dalle quali si esercita notevole traffico non solo verso i porti della patria, ma per quelli di tutta la costa orientale dell'Adriatico e della Francia. Predomina in questa regione uno spirito marittimo notevole che alimenta le intraprese industriali: l'industria dell'armamento di navi a vela vi fiorisce e non manca quella di piroscafi di una società addetta a servizi sovvenzionati.

La posizione delle Puglie, protesa verso l'Oriente, in regione nelle quali va sempre più estendendosi l'influenza commerciale dell'Italia, assicura ad esse un prospero avvenire commerciale che darà vantaggi a tutta la patria.

La costa pugliese sul mare Jonio va dalla foce del fiume Bradano a Capo S. Maria di Leuca per una lunghezza di 250 chilometri. Notevole è il golfo di Taranto in fondo al quale trovasi la città omonima riparata dalle isolette di S. Pietro e S. Paolo; quindi la costa scende al sud senza notevoli insenature: di importante centro abitato trovasi solo Gallipoli, costruita su di una isola unita al continente e che ha un porto molto frequentato da

velieri per la esportazione dei vini, specialmente con la Sicilia.

La costa pugliese dell'Adriatico corre per 443 chilometri da S. Maria di Leuca alla foce del fiume Fortore, quasi diritta nella sua giacitura geografica e senza altra sporgenza notevole che il massiccio roccioso del Gargano, lo sperone d'Italia.

La costa corre piuttosto bassa e non vi si incontra che il porto di Otranto situato proprio sulla bocca dell'Adriatico. Accanto a Otranto è il lago di Limini che rende l'aria malsana. Dopo la marina di S. Cataldo si incontra il porto naturale di Brindisi e quindi si giunge a Monopoli. Da Monopoli a Barletta la costa è piuttosto alta e non presenta lagune; per cui è popolatissima di porti e paesi nell'interno a non molta distanza dalla costa. I porti sono collocati su piccole sporgenze naturali cui in questi ultimi tempi si sono aggiunti degli importanti lavori portuali. Bari, Molfetta, Margherita di Savoia, Trani e Barletta si seguono a poca distanza l'uno dall'altro. Dopo Barletta la costa ritorna bassa e paludosa fino a Manfredonia, con un vasto seno che serve di ottimo rifugio contro i venti predominanti nell'Adriatico: su la costa si incontra il lago Salso ed il lago di Salpi.

Il massiccio del Gargano ha dappresso i laghi di Lesina e di Varano che comunicano col mare; e poco dopo sfocia in mare il For-

tore: sul Gargano sono notevoli gli ancoraggi di Vieste e Rodi.

I porti principali sono:

TARANTO. — E' più nota sotto l'aspetto militare perchè vi ha sede un arsenale della Marina da guerra con officine, bacini e scali di costruzione. La città è posta allo sbocco di un tratto di mare interno che viene chiamato mar piccolo e nel quale ha sede l'arsenale. Nella parte più interna le acque sono coltivate per la riproduzione dei molluschi. Il porto mercantile è invece esterno ed è formato da un molo accostabile anche alle grosse navi. Il traffico consiste nella importazione di carbone fossile, calce, cementi, ferro, cereali, paste, farine e legumi; l'esportazione, molto inferiore in quantità, è costituita di olio, vino, cereali, frutta secca, legna da ardere. La città non conta industrie proprie, meno quella della pesca già nominata. La zona di influenza, per quanto estesa, non è suscettibile di ulteriore aumento e quindi il porto diventerà più importante solo se la regione potrà essere sviluppata dal lato industriale.

BRINDISI. — E' un porto naturale formato di due seni di mare che si addentrano entro terra e sono separati da una lingua di terra su cui sorge la città. I seni sono muniti di banchine sulle quali corrono i binari della ferrovia. Le acque hanno profondità sufficienti a permettere l'accosto alle banchine

dei piroscafi. Il commercio marittimo nei riguardi delle merci può considerarsi stazionario, tanto più che la zona d'influenza del porto è limitatissima: l'importazione è costituita per quattro quinti di carbone fossile e per il resto di tessuti coloniali e legnami; l'esportazione, di pochissima entità, consiste in vino, olio, frutta fresca e secca, granaglie, ortaggi e botti vuote. Però a questo movimento occorre aggiungere il traffico dei passeggeri che assommano a circa 20.000 per anno. Questo traffico è dovuto alla posizione geografica che rende il porto punto centrale per i traffici dell'Oriente e delle Indie. Per questo motivo a Brindisi approdano numerosi piroscafi di linee periodiche dirette verso tali paesi, ed i viaggiatori si recano a prendere imbarco colà per percorrere il più breve tratto di mare. Tale importanza, nota fino dai tempi più antichi, aumenta naturalmente con lo sviluppo continuo dei traffici e del progresso dell'Oriente europeo ed asiatico.

BARI. — Il porto di Bari è situato nella parte orientale dell'ampia insenatura racchiusa fra la penisola su cui sorge la vecchia città ed il promontorio di S. Cataldo, ed è limitato da due moli che, convergendo l'uno verso l'altro, lasciano aperta una bocca di m. 350. Lungo il molo di ponente, che è il più lungo e in acque più profonde, corrono banchine alle quali possono accostare i piroscafi di qualunque portata, mentre nelle banchine lungo

la città possono solo accostare i piroscafi piccoli.

La provincia di Bari ha molti altri porti e quindi le zone di influenza sono molto frazionate, ma la speciale sistemazione ferroviaria dà al porto di Bari grandissimo vantaggio e fa affluire sulle banchine i ricchi prodotti agricoli dei paesi circostanti. Devesi aggiungere a tale circostanza, lo sviluppo industriale della città sempre crescente. Il movimento marittimo commerciale ha avuto un aumento considerevole fino a sorpassare oltre 450.000 tonnellate annue: l'esportazione consiste in vini, oli, mandorle, fichi secchi, frutta secca e fresca, cereali, avena. Devesi aggiungere il prodotto degli stabilimenti industriali che preparano alcool, acido tartarico, olii solforati, saponi, conserve alimentari, mobili di legno. L'importazione si compone di carbone fossile, metalli grezzi, concimi chimici, sanse, macchine agricole, ed è in quantità molto superiore alle esportazioni.

Bari è sede della Società di Navigazione Puglia che esercita servizi sovvenzionati del basso Adriatico; non manca una importante marina veliera.

I porti con i quali ha più frequenti comunicazioni sono quelli di Venezia, Barletta, Molfetta, Catania, Messina, Genova, Trieste, Corfù, Marsiglia, Cette, Ragusa, Spalato, ed altri della costa orientale adriatica.

BARLETTA. — Il porto merita di essere segnalato perchè è sbocco di una vasta regione. E' formato di un molo che si prolunga in mare verso levante e che non riesce ad impedire gli interramenti cui lo specchio di acqua va soggetto per le torbide del fiume Ofanto che sbocca più a nord.

In questi ultimi venti anni, col progresso agricolo della regione pugliese settentrionale, ha avuto un considerevole aumento di traffico, facilitato anche da una ferrovia di penetrazione verso l'interno. Si presume che maggiore sviluppo possa avere con la costruzione di una linea ferroviaria verso Napoli, e, soprattutto, con lo sviluppo industriale della città. Circa tonnellate 100.000 di merci per ogni anno passano attraverso questo porto, in prevalenza vino, oli, ed altri prodotti agricoli.

Costa Abruzzese e Molisana

L'Abruzzo e il Molise formano un unico compartimento con quattro provincie delle quali quella di Campobasso appartiene al Molise e le provincie di Chieti, Aquila e Teramo, all'Abruzzo. Nessuno dei capoluoghi di provincia è collocato sulla costa; la provincia di Aquila è completamente interna e le altre hanno coste bagnate dal mare per una lunghezza di circa 180 chilometri. Il tratto di costa quasi diritto nella sua posizione geogra-

fica, va dalla foce del Fortore a quella del Tronto, senza sporgenze notevoli, eccetto la punta della Penna, e senza fiumi di notevole importanza, eccetto il Pescara.

In antico le foci dei fiumi erano navigabili ma in seguito alle alluvioni, le spiagge aumentarono continuamente formando luoghi malsani dai quali gli abitanti si ritrassero: così ogni importanza marittima venne perduta ed ancor oggi, la situazione, è press'a poco simile per quanto le spiagge siano state nuovamente abitate e vi vadano sorgendo delle industrie.

Si può dire che il vivido soffio del salso non penetri in questa regione oltre il breve tratto di costa percorso dalla linea ferroviaria adriatica. Vi si esercita scarsamente la pesca e un modesto traffico si esercita solo per via di mare ad Ortona ed alla foce del Pescara. Paese eminentemente agricolo ha uno sviluppo industriale minimo ed il progresso è lento per la forte emigrazione.

Dopo la foce del Fortore e del Biferno, la costa forma la piccola punta di Termoli ove approdano navi in cabotaggio e che rappresenta il punto marittimo più importante della provincia di Campobasso. Poi si nota punta Penna che forma due piccoli seni utili per rifugio delle piccole navi. Alla ridente Marina di S. Vito Chietino segue il porto di Ortona, a ridosso di una punta rocciosa. Quindi le colline si allontanano nuovamente dalla spiag-

gia, lasciando posto alla spiaggia di Francavilla e quindi all'amena pianura nella quale sorge la città di Pescara, presso la foce del fiume, ridotto a porto canale, dopo lunghi anni di attesa, e frequentato da molti velieri carichi di legnami e da piroscafi con fosfati destinati all'alimento delle industrie, sorte nella valle del Pescara. Di là la costa prosegue il suo normale andamento fino a Tronto, con le marine di Silvi, Mutignano, Rosburgo, Giulianova e Tortoreto, piccoli centri di pesca.

L'unico porto che può meritare tale nome è quello di Ortona che viene qui ricordato, per il fatto che è l'unico emporio della regione. Consta di un piccolo molo che si avvanza in mare e che ora è in via di prolungamento, ma lo specchio d'acqua che ripara, serve solo all'approdo di velieri: i piroscafi sono costretti a rimanere in rada e compiono le operazioni commerciali solo quando il tempo lo permette. Ad Ortona si importa carbone fossile, fosfato, coloniali, cereali ed altre merci di poca importanza e si esportano laterizi e prodotti agricoli provenienti dalla fertile regione retrostante.

Ortona attende il suo maggior sviluppo da una sistemazione ferroviaria di penetrazione e dai lavori portuali necessari al commercio che oggi vi si esercita e che raggiunge 50.000 tonnellate annue.

Costa Marchegiana

Le Marche sono divise in quattro province: Ascoli Piceno, Macerata, Ancona e Pesaro-Urbino, Ancona e Pesaro, capoluoghi, sono situati sul mare mentre le altre province non hanno centri importanti. La regione che nella parte al sud di Ancona è essenzialmente agricola, nella parte nord è più spiccatamente industriale e sviluppa notevole commercio per via di mare.

La costa delle Marche va dalla foce del fiume Tronto alla stretta di Cattolica ed è essenzialmente diversa nei suoi caratteri principali: nel tratto da Tronto ad Ancona può considerarsi simile alla costa abruzzese e cioè mancante di porti: ma in compenso i paesi litoranei esercitano con maggiore intensità il traffico della costa e soprattutto la pesca. S. Benedetto del Tronto, nella cui spiaggia venne costruito un molo per porto di rifugio alle numerose barche pescherecce, è il centro più imponente di questa industria; ma meritano di essere ricordate Pedaso, Porto S. Giorgio, S. Elpidio, Porto Recanati, Porto Civitanova. Dopo il promontorio di Monte Conero, a ridosso del quale sorge Ancona, la costa continuando a mantenere la sua direzione generale verso il nord-ovest, presenta la spiaggia di Falconara e quindi il porto canale di Senigaglia alla foce del Miva, oggi del tutto deca-

duto della sua antica importanza. Da una derivazione del fiume Metauro è formato il porto canale di Fano importante centro di pesca; segue il piccolo porto canale di Pesaro dove si accentra notevole commercio per la fertilità della regione entroterra e per le industrie notevoli in paese.

ANCONA. — Il porto di Ancona è formato da due moli convergenti dal nord al sud, che lasciano aperta una bocca di 400 metri rivolta a ponente. Nell'interno dello specchio acqueo sono banchine accostabili anche da grossi piroscafi, ponti sporgenti per l'approdo dei piroscafi che esercitano linee di navigazione e ampie zone per i velieri. Ancona deve la sua importanza alla posizione intermedia fra Venezia e Brindisi, in un tratto di costa dove non esistono altri approdi sicuri per grosse navi; inoltre, come scalo, trovasi molto vicino a Fiume ed alla costa Dalmata ed abbraccia nell'entroterra, una vasta zona di influenza, il cui notevole progresso concorre all'aumento del traffico. Il movimento marittimo è costituito dalla importazione del carbone fossile, dei cereali, sale marino, coloniali, legumi, ferro, ghisa; si esportano bitumi, pietra da costruzione, farine, coloniali. Tali merci danno un complessivo di oltre 900.000 tonnellate che ben presto raggiungeranno il milione se il traffico continuerà a crescere con la percentuale degli ultimi anni.

Costa Romagnola

L'Emilia comprende otto province delle quali solo Forlì, Ravenna, Ferrara, hanno coste sull'Adriatico. La regione è eminentemente agricola ma nella parte litoranea vi si esercita l'industria della pesca nelle lagune formatesi col lento avanzare della terra sul mare, prodotto dalle torbide dei fiumi e soprattutto del Po. Città dapprima marittime, oggi si trovano internate oltre 30 chilometri e le stesse lagune esistenti si vanno colmando. Per questo motivo non sussiste grande fioridezza dal lato marittimo ed i porti non sono tali da permettere l'approdo delle grandi navi.

La costa da Rimini al Po di Goro non presenta grandi articolazioni. Rimini ha un porto canale che serve al piccolo traffico della costa; Cervia serve di approdo a velieri in cabottaggio. Porto Corsini è il porto di Ravenna che viene unita ad esso da un lungo canale. Seguono le valli di Comacchio coltivate alla proficua industria della piscicoltura nella quale sono impegnate migliaia di persone.

RAVENNA. — Il porto di Ravenna è costituito dal porto Corsini che è lo sbocco del canale omonimo, che congiunge la città al mare, del lungo canale navigabile che va fino alla città dove termina con due darsene provviste di banchine e capaci di accosto per piccoli piroscafi e velieri.

Ravenna deve la sua importanza alle condizioni di approdo di porto Corsini che è il migliore esistente da Ancona a Venezia, ed alla sua posizione nel cuore di una vasta regione agricola ed industriale che non ha, verso il mare, altri sbocchi più convenienti. Il movimento marittimo consiste nella importazione di carbone, pietre, cereali, zolfi, legnami: la esportazione è data da legname, zolfi raffinati, materiale di costruzione, laterizi. Lo sviluppo ferroviario concorre a rendere più attivo il commercio di transito ed anche quello dei passeggeri che si esercita verso la Dalmazia, Fiume e Trieste. Pur non essendo fra i grandi porti d'Italia, Ravenna ha sicuro avvenire e con le bonifiche e lo sviluppo industriale diventerà l'emporio di tutta la regione emiliana.

Costa Veneta

Delle otto provincie del Veneto solo Venezia ha il capoluogo posto sul mare, in una posizione dominante che fece di essa la regina dell'Adriatico. Per la sua estensione entro terra, il Veneto è in parte regione agricola ed in parte regione essenzialmente marittima perchè vi si esercita la pesca ed il traffico per via di mare. La massima importanza deriva dai fiumi navigabili e dai canali che la percorrono in ogni senso e dalle lagune che limitano la regione verso il mare. La grande via d'ac-

qua del Po è la grande arteria che anima la vita dell'estuario veneto e permette alle merci ed ai prodotti di percorrere le vie dell'entroterra o di raggiungere il mare. E' una via navigabile non ancora sistemata dalla quale immensi benefici economici dovrà attingere tutta la valle padana.

La costa è tutta formata da lagune le cui profondità sono mantenute con lavori speciali intese ad impedire che le alluvioni dei fiumi, colmino i vasti tratti di basso fondo separato dal mare da un cordone litorale interrotto ogni tanto e che serve di passaggio alle navi. Le foci del Po formano la punta della Maestra oltre la quale sbocca il Po di Maestra. Poi incomincia la laguna di Chioggia centro peschereccio importante, ed il maggiore dell'Adriatico, noto per l'ardimento dei suoi uomini che vivono esclusivamente del mestiere di pescatori. Nella laguna di Venezia si penetra per il porto di Malamocco e per quello di Lido. Segue la laguna di Caorle, la foce del Tagliamento, e Porto Buso dove è posto il confine politico fra l'Italia e l'Austria-Ungheria. La costa veneta ha una lunghezza di 200 chilometri.

VENEZIA. — E' il porto più importante dell'Adriatico per la sua posizione in fondo all'Adriatico. Si accede al porto di Venezia da Malamocco e da Lido, e la stazione marittima comprende banchine, alle quale i piroscafi si accostano per eseguire operazioni commer-

ciali, magazzini e tettoie. Il movimento marittimo commerciale deriva dalla importazione del carbone, dei cereali, del cotone, del legname, delle pelli e delle lane, dei fosfati per concimi chimici, ferro, olio, vino e prodotti minerali. L'esportazione è costituita da manufatti e tessuti laterizi, vetrerie, ed altre merci.

Il movimento annuale del porto sorpassa le tonnellate 2.670.000 e le relazioni commerciali, oltre a tutto il bacino Adriatico, alla Grecia, ai porti del Levante e del mar Nero, si estendono all'Inghilterra, al Nord America, alle Indie ed all'Estremo Oriente. I prodotti sono forniti oltre che dagli stabilimenti industriali situati nella laguna, anche dagli opifici della regione interna, molto progredita dal lato industriale. Le materie prime, quali il cotone, e il carbone, alimentano le industrie del Veneto e di parte della Lombardia, oltre una parte dell'Emilia.

Com'è noto, a Venezia, ha sede anche un arsenale della Marina da Guerra, oggi troppo ristretto in confronto dell'aumento delle navi, specializzato per la costruzione dei sommergibili. I bacini di carenaggio sono adoperati anche dalle navi mercantili. Vi sono depositi di petrolio, un punto franco per le merci ed un adeguato servizio ferroviario. Inoltre le operazioni commerciali si compiono nei canali scaricando le merci nei grossi barconi che poi raggiungono, attraverso i canali, paesi molto lontani.

L'avvenire di Venezia è legato allo sviluppo economico di tutta la regione del Po e dalla risoluzione del problema di navigazione interna, attende la riconquista di quel primato in Adriatico, che per tanti secoli potè godere incontrastato.

Coste della Sicilia.

L'isola di Sicilia è divisa in sette provincie delle quali cinque hanno il loro capoluogo sul mare, esse sono: Trapani, Palermo, Messina, Catania, Siracusa; le altre due, Caltanissetta e Girgenti, non sono molto lontane da esso. Le città che si bagnano sul mare sono le maggiori dell'isola e concorrono con l'intensità del traffico marittimo a dare ad essa il benessere economico tanto necessario a questa isola, che forma una delle più belle perle che coronano la penisola italiana. A parte quanto la storia dimostra, ancora oggi la Sicilia ha una importanza massima per la nostra patria: importanza militare e commerciale dovuta alla posizione dominante nel bel mezzo del Mediterraneo, sulla via maestra di tutti i traffici del mondo che passano dalla via di Suez. Il paese nella sua parte interna è agricolo; industriale nei suoi centri principali, e marittimo in tutto lo sviluppo della costa fornita di ottimi porti, di buoni ancoraggi, in un mare popolato di pesci che per-

mette una proficua industria della pesca; oltre alla pesca del pesce in genere, si ha la pesca del tonno, quella del pesce spada nello stretto di Messina, quella del corallo sui banchi di Sciacca.

L'isola ha la forma di un triangolo ed i suoi tre lati si bagnano in tre mari diversi con coste differenti tra loro: lo sviluppo costiero ha la lunghezza di chilometri 1115. In linea retta, la sua costa settentrionale ha la lunghezza di 270 chilometri ed è bagnata dal mare Tirreno, quella orientale bagnata dal mare Jonio, è lunga 180 chilometri, e l'altra meridionale, bagnata dal mar Africano, è lunga 285 chilometri.

Le tre coste variano nella loro figura: scogliose e ripide, solo per brevi tratti presentano delle piccole spiagge. La costa settentrionale comincia dal Capo Faro: la spiaggia di Spadafora è importante centro di pesca. Sul Capo di Milazzo sono numerose tonnare e il porto omonimo è molto frequentato da piroscafi e velieri, anche perchè serve di linea di partenza per le isole Lipari. Dopo Capo Orlando vi sono i centri di S. Stefano, Cefalù, il golfo di Termini Imerese col porto. Termini, oltre ad avere una sviluppatissima industria della pesca, è città industriale in costante progresso. Dopo il Capo Zafferano si entra nel golfo di Palermo, che termina a Capo Gallo: segue il golfo di Castellamare, importante per la pesca; il golfo di Solunto e Capo S. Vito.

La costa meridionale non presenta le stesse caratteristiche dell'altra: bassa in molti punti, vi sono delle saline, specie a Trapani. Si nota il Capo Boeo, il piccolo porto di Marsala noto ad ogni cuore italiano, Mazzara del Vallo, il Capo Granitola, porto Polo, Capo S. Marco, il porto di Sciacca davanti a cui si trovano i banchi per la pesca del corallo esercitata in quelle acque dalle barche di Torre del Greco. Segue il Capo Bianco e poi Porto Empedocle, importante per il traffico degli zolfi che vengono esportati da piroscafi e velieri, sia lungo le coste del Regno che verso i porti esteri. Dopo la punta San Nicola trovasi Licata con porto costruito di recente, ottimo per rifugio delle barche, che non trovano in quella costa altri approdi. Anche Terranova ha un piccolo porto di cabotaggio; notevoli sono pure le marine di Scoglitti e di Pozzallo.

La costa orientale è la più fornita di porti e di città importanti. Dopo il Capo Passero si incontra l'approdo di Marzamemi, il Capo Murro di Porco. Dopo Siracusa si trova Augusta, città posta su di un'isola congiunta alla terra ferma da un ponte. Ha un porto naturale di molta ampiezza e tale da poter servire di luogo di ancoraggio sicuro a tutta la nostra flotta che si serve di esso come base navale. Dopo il Capo S. Croce si entra nel golfo di Catania: più a nord trovasi il porto di Riposto con avviato traffico di vini, oli e prodotti

agricoli con le Puglie e con i porti del Tirreno. Segue la splendida riviera di Giardini e Taormina, incantevole per la sua bellezza, e quindi si giunge a Messina.

I porti più importanti sono:

PALERMO. — Il porto è posto alle falde del monte Pellegrino in una insenatura riparata da due moli che partendo da punti opposti lasciano una bocca non molto riparata ai venti di Traversia. I moli sono muniti di banchine capaci per l'ormeggio e le operazioni commerciali delle più grandi navi, magazzini, tettoie e depositi, raccordi ferroviari, un bacino di carenaggio, uno scalo di aleggio. Palermo è il massimo porto della Sicilia ed uno dei più importanti d'Italia: deve la sua importanza alla sua posizione geografica, alla vasta zona retrostante ricca di coltivazione ed alle industrie che prosperano nella città e nei dintorni. L'importazione consiste in carbone fossile, cereali, foraggi, legnami, zolfi, sale, bestiame, fosfati. L'esportazione è rappresentata dagli agrumi, dai mobili, frutta fresca e secca, pesce, vini, oli, essenze di limone, somacco, guanti, zolfo e paste. Tutte queste merci danno origine ad un movimento di oltre 800.000 tonnellate all'anno. Nè solo a ciò si arresta il traffico al quale bisogna aggiungere quello dei passeggeri costituito da due grandi correnti: l'una dei passeggeri da e per il continente, essendo porto d'approdo di una linea giornaliera delle Ferrovie dello

Stato; l'altra dal movimento della emigrazione specialmente diretta verso il Nord America, per i cui porti partono numerose linee periodiche. Oltre i porti del Regno e della Dalmazia con i quali fa traffico frequente, intenso è il commercio con la Tunisia e l'Algeria con i porti del Mediterraneo occidentale dell'Inghilterra e delle due Americhe.

A completare il cenno su Palermo occorre aggiungere che esiste nella città un cantiere navale, una fonderia e tutto quanto può essere utile all'industria dell'armamento. Lo spirito marinaro predomina ed estende la sua benefica influenza per il miglioramento di tutta l'isola.

SIRACUSA. — Il porto naturale di Siracusa è ampio e capace di ricevere le maggiori navi. Per quanto la città non abbia nulla del suo antico splendore, pure il porto mantiene la sua importanza per la sua posizione. Dopo la conquista della Libia, Siracusa è divenuta il centro per le comunicazioni con la nuova colonia e, da tale fatto, il commercio sarà molto accresciuto. Attualmente esso è esercitato per gli altri porti dell'isola e per i porti dell'Jonio e del basso Adriatico con predominanza di prodotti agricoli.

CATANIA. — Il porto attuale di Catania non è quello antico naturale, che venne colmato dalle eruzioni dell'Etna. E' formato da un solido molo che ripara uno specchio di acqua profondo metri sette nel quale possono

approdare e compiere operazioni commerciali le navi odierne. Per quanto la zona d'influenza entro terra non sia molto estesa, pure il traffico marittimo ha molta importanza perchè la città è industriale. Prodotti principali sono: zolfi, grani, fabbricazione di paste, vini e liquori. Si importano carbone, seta, pelli, lane, legnami da costruzione. Le merci importate ed esportate superano la cospicua cifra di 820.000 tonnellate. I paesi di maggiore relazione commerciale sono l'Inghilterra, l'Austria-Ungheria, la Francia, la Turchia, la Germania, la Russia, la Rumenia e gli Stati Uniti.

Catania è posta sulla via di Suez ed è perciò frequentata da molte linee di scalo che concorrono ad alimentare l'importanza del commercio.

MESSINA. — Il porto naturale è costituito da un ampio bacino aperto al Nord per circa trecento metri, compreso fra la costa est dell'isola e una stretta lingua di terra che parte dal piano detto di Terranova. Lo specchio d'acqua è riparato da tutti i venti ed è profondo per accogliere navi di qualsiasi grandezza. Lo stretto che prende nome dalla città, largo in alcuni punti solo 3500 metri, serve di transito a moltissime navi che si recano nel bacino orientale del Mediterraneo. Da ciò deriva l'importanza del porto, che è anche massima dal lato militare perchè serve di comunicazione fra il continente e la Sicilia. La

zona di influenza è ristretta ma l'attività industriale, prima del terremoto del 1908, era fortissima, tanto che, ancor oggi, dopo la quasi distruzione completa della città, il traffico portuale supera l'annuo quantitativo di 580 mila tonnellate di prodotti. Si importa carbone, legname, cereali, seta, pelli grezze, e si esportano agrumi, essenze, ed altri prodotti minori.

Il porto di Messina riprenderà a poco a poco il posto che gli spetta nell'economia dell'isola così feconda di forti iniziative per il mare nostro.

Coste della Sardegna

La Sardegna, che dopo la Sicilia è la maggiore isola del Mediterraneo, si divide amministrativamente in due provincie, delle quali l'una ha il suo capoluogo (Cagliari) sul mare: l'altra, Sassari, non ne dista che pochissimo; entrambe le provincie hanno coste sul mare con porti, golfi e baie.

Lo sviluppo costiero di 1336 chilometri, dimostra che le sue coste sono ricche di insenature e fa comprendere anche l'importanza che ebbe nell'antichità ed ha al presente, per la nostra Italia, cui fa da antemurale sul Tirreno. Per quanto montuosa, specialmente al nord, non manca di coltivazione ed il suo sottosuolo presenta delle miniere, il cui prodotto

rappresenta il massimo reddito della industria, negli altri rami assolutamente nulla. La Sardegna fornisce, con i suoi pascoli, dell'ottimo bestiame da macello e, con la frequenza delle boscaglie, permette la preparazione del carbone vegetale che viene esportato anche all'estero.

Nel tratto di costa a sud, che è uno dei lati più ristretti dell'isola, si trova il sicuro golfo di Cagliari, diviso in due parti dal Capo Sant'Elia. Poi la costa prosegue diritta fino al Capo Spartivento, si incurva al Capo Tculada di dove, con tre insenature, va a formare a ridosso dell'isola di S. Antioco il golfo di Palmas. Segue poi verso il nord, con Porto Vesme, luogo di approdo per le comunicazioni con la vicina isola di S. Pietro; dopo Capo Frasca si entra nel golfo di Oristano, pieno di stagni e che termina al Capo di S. Marco. Uscendo da questa rada si trova la malfida rada di Bosa, poi il bellissimo golfo di Alghero e la grande insenatura di Porto Conte. Dopo l'isola Piana e la Punta del Falcone si entra nel golfo dell'Asinara in cui trovasi Porto Torres, emporio di Sassari e della parte nord dell'isola e che ha notevole commercio con la Francia e con la Spagna; all'Asinara trovasi pure il Lazzaretto.

Nella costa nord sono gli approdi di Castelsardo e S. Teresa di Gallura e quindi si arriva all'estuario della Maddalena, noto per la sua importanza navale, quale base di ope-

razione per la flotta. Nell'estuario trovasi l'isola di Caprera, cara a Garibaldi, che ora vi è seppellito. Dopo il Capo Figari si trova il golfo di Terranova o degli Aranci, dove approda ogni mattina il piroscalo che parte da Civitavecchia, e dove è il porto di Terranova dal quale si esercita l'esportazione del bestiame e del carbone vegetale.

La spiaggia prosegue verso il sud riparata dall'isola di Tavolara e di Molara, il capo Coda Cavallo, il capo Comino e quindi il golfo di Orosei, il capo Montesanto, il capo Bellavista, capo Sferra Cavallo e Capo Ferrato.

I paesi costieri esercitano il piccolo cabottaggio e di porti veramente importanti, dopo quanto abbiamo detto per Porto Torres, non resta che

CAGLIARI. — La rada alquanto profonda permette l'approdo di navi grandi. Il porto è formato da alcune banchine e tre sporgenti, più una piccola darsena per i velieri e per i galleggianti. Cagliari è l'emporio di tutta la Sardegna meridionale e quindi, col progresso industriale di essa dovrà raggiungere un notevole traffico marittimo. L'industria della estrazione del sale dà notevole impulso al commercio; si esportano minerali scavati dalle miniere di Montevecchio, il carbone vegetale, il vino ed altri piccoli prodotti agricoli. Le importazioni consistono in carbone fossile per le ferrovie, fosfati e concimi chimici, tessuti e materiali da costruzione, nonchè

cereali e paste. In totale si ha un movimento portuale di tonnellate 410.000 all'anno eseguito da piroscafi in navigazione libera e sovvenzionata ed anche da velieri. Gli scali del continente sul Tirreno hanno frequenti relazioni col porto, numerose pure sono le comunicazioni con la Sicilia con la quale è avviato il commercio del bestiame. Frequenti sono pure la relazione con la costa della Francia e della Spagna e con i porti inglesi per la importazione del carbone.

Isole Minori

ARCIPELAGO TOSCANO. — Le isole dell'Arcipelago Toscano sono la Gorgona, la Capraia, l'Elba, Pianosa, Giannutri, Giglio e Montecristo, Gorgona è importante per la pesca e così pure Giglio e Pianosa; Giannutri uno scoglio disabitato, Montecristo appartiene a S. M. il Re d'Italia.

La più importante è l'isola d'Elba le cui coste misurano uno sviluppo di chilometri 147. Sono celebri in essa le miniere di ferro che vengono sfruttate sia per alimentare gli alti forni che sono nell'isola e sia per quelli esistenti sulla costa toscana e precisamente a Piombino davanti alla quale città l'isola si trova separata dal canale omonimo.

La città più importante è Portoferraio il cui golfo, grande e sicuro, permette l'ancorag-

gio di intere squadre: sulle coste di questo golfo, oltre l'antica darsena che serve di ormeggio per i velieri e per i piroscafi che fanno il servizio delle isole e del continente, trovavansi gli stabilimenti della Società Elba che ha l'esercizio delle miniere. Il porto, per tale motivo, è molto frequentato, tanto più che la produzione naturale dell'isola, è diminuita con la trasformazione industriale e quanto si produce è inferiore ai bisogni della popolazione aumentata. Si producono vini e agrumi, ma si importano tutti gli altri generi alimentari. Anche la pesca è abbandonata per mancanza di braccia mentre prima aveva notevole reddito.

Altri luoghi da segnalarsi nell'isola sono Marciana Marina e Rio Marina nei cui pressi esistono i pontili per l'imbarco dei minerali di ferro.

EOLIE. — Sono in numero di otto e rispondono ai nomi di Lipari, Vulcano, Salina, Filicuri, Alicuri, Panaria, Stromboli e Basiluzzo. Ustica non fa parte di questo gruppo ma più propriamente alle isole del mar Siculo. Esse sono situate a settentrione della Sicilia e di natura vulcanica per eccellenza; la popolazione vive sulla pesca e sulla coltivazione della poca terra disponibile. La maggiore delle isole è Lipari che ha oltre 20 miniere di pietra pomice la quale viene esportata e costituisce la risorsa di un discreto commercio marittimo. Seguono in ordine di importanza Salina e Panaria.

EGADI. — A ponente della Sicilia formano un gruppo composto di tre isole maggiori Favignana, Levanzo, Maritimo e parecchi scogli. Queste isole sono note per la pesca del tonno che vi si esercita con molto profitto e che costituisce la naturale risorsa degli abitanti.

PANTELLERIA. — Per la sua posizione fra la grande via di comunicazione del Mediterraneo occidentale ed orientale, quest'isola avrebbe potuto avere un grande avvenire se la natura l'avesse dotata di un buon porto. Invece essa ne manca e quindi le è mancato ogni incremento. Il suolo feracissimo produce vino, olio, cotone e cereali: sono noti anche gli asini di razza molto resistente al lavoro. Il mare circostante è molto pescoso.

PELAGIE. — A Sud della Sicilia esiste questo gruppo formato da due isole maggiori e da alcuni scogli. Linosa è un cratere di vulcano spento, Lampedusa alquanto maggiore ha un piccolo porto per navi fino alla portata di 300 tonnellate. Merita di essere ricordata perchè serve di luogo di approdo alle barche addette alla pesca delle spugne, sia italiane che greche, le quali si recano a pescare sui banchi che sono nei dintorni dell'isola.

TREMITI. — Questo gruppo trovasi a nord del promontorio del Gardano; è composto delle piccole isole di S. Domino, S. Nicola, Caprara, Pianosa e Tremiti, la maggiore, che dà nome al gruppo. Sono poco abitate ed han-

no come risorsa la pesca, occupazione principale degli abitanti. Mancano di buoni porti e per questo motivo non hanno alcuna importanza dal lato militare.

FRA I MARI E LE COSTE

Nel viaggio intrapreso lungo i lidi della nostra penisola e delle nostre isole, ho fatto rilevare a voi, le cose più notevoli separatamente per ogni tratto di costa e mi sono astenuto dai confronti. Giunti però al termine del nostro viaggio, alcuni confronti sono necessari per coordinarli con quelli che di volta in volta avrete fatti da voi stessi.

La natura non ha prodigato egualmente i suoi benevoli favori su tutte le coste della patria: vi sono luoghi ove le onde carezzano il lido aumentando con deposito di materiale la linea dolce della spiaggia leggermente in declivio; vi sono dei tratti che le onde flagellano aguzzando le cime degli scogli e sfaldano tutto ciò che non è roccia viva. Vi sono luoghi dove seni naturali servono da secoli al commercio tranquillo, ve ne sono altri dove l'opera dell'ingegno umano non riesce ancora a costruire gettate che siano resistenti.

Sarebbe errore il credere che l'efficienza del mare debba essere sfruttata solo là dove egli

accarezza e abbandonata ove egli flagella. Fra la costa e il mare deve essere la volontà dell'uomo, una volontà tenace per quanto le difficoltà lo richiedono; una volontà disposta e capace di dominare gli elementi con l'ingegno, con i mezzi e con l'amore innato per gli alti destini della patria sul mare.

Esistono delle differenze grandi nelle coste che circondano l'Italia ma, esistono pure delle grandi differenze negli uomini che le abitano: queste differenze degli uomini diminuiscono l'efficienza delle nostre coste molto più di qualsiasi contrarietà della natura. La volontà umana con le conquiste della scienza e dell'ingegno può dominare la natura ma se la volontà manca tutte le difficoltà sono presenti e insuperabili.

Le generazioni più giovani che si avanzano alla lotta per la vita devono operare il miracolo di far sparire le differenze che oggi esistono fra gli uomini della nostra Italia nei riguardi del mare: molti, anzi troppi, non danno al nostro mare quel valore che effettivamente gli spetta ed è compito delle nuove generazioni di avere uno spirito navale, una coscienza marinara. Questo spirito e questa coscienza non si acquistano se non si conoscono a pieno i vantaggi che dal mare la patria ritrae e che dal mare può trarre in avvenire.

Non tutte le regioni d'Italia oggidì ritraggono dal mare gli stessi benefici: in alcune l'attività marinara si esplica anche per conto

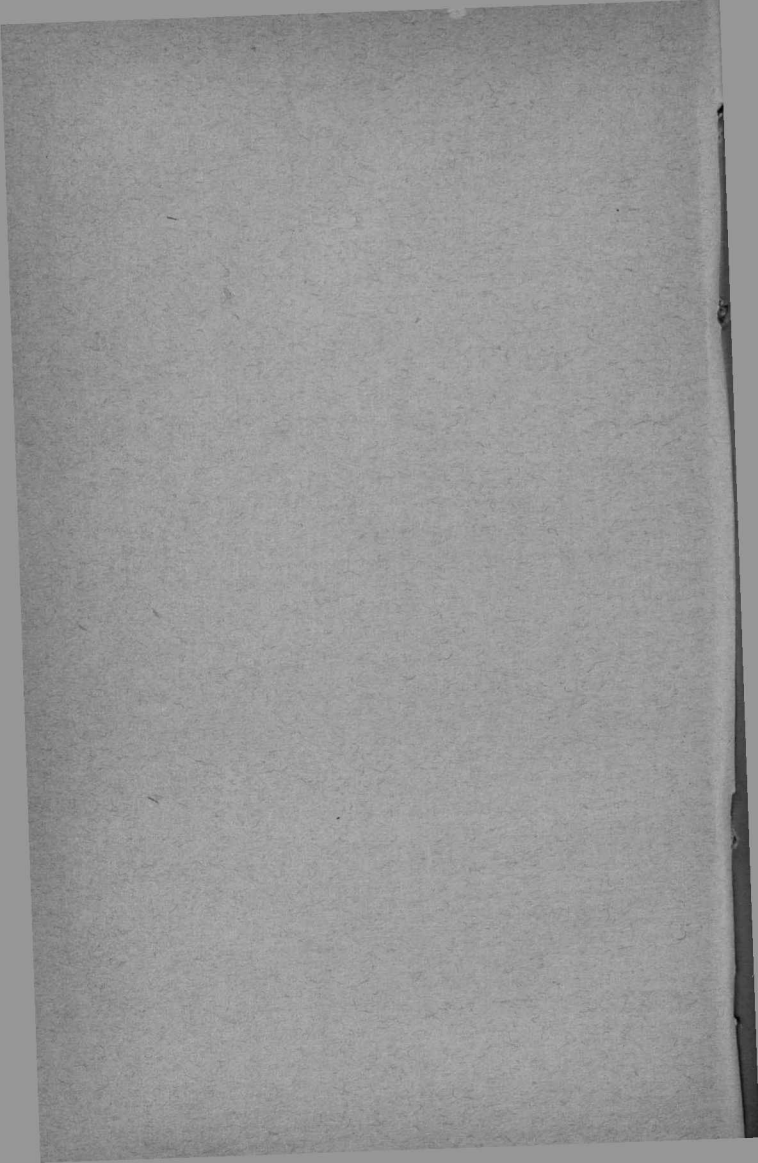
delle regioni finitime; in altre non vi è alcun segno confortante di attività commerciale. Ma se l'Italia trae dalle vie del mare gli elementi indispensabili alla sua vita materiale ed industriale, perchè ogni regione non contribuisce in proporzione dei suoi bisogni allo sfruttamento del mare?

Ragioni diverse producono questo stato di cose; ragioni che questo libretto non ha il compito di indagare e di spiegarvi. Ma quando il progresso degli studi vi condurrà ad occuparvi più intensamente della nostra patria, studiate le questioni marittime, genovesi o siciliani, calabresi o romagnoli, veneti o toscani, tutti potrete portare un efficace contributo allo sviluppo del potere marittimo della nostra Italia grande sui mari.

COMMIATO

Ed ora piccolo libro scritto con fede immatura e con energia nuova, va a compiere la missione che il mio cuore ti affida.

Possa tu indurre i giovani a conoscere, ad amare ed apprezzare il mare d'Italia, dal quale la nostra patria deve attingere la grandezza avvenire!



I N D I C E

	<i>Pag.</i>
<i>Dedica</i>	5
La posizione geografica dell'Italia	" 7
Importanza delle coste	" 10
Configurazione delle coste.	" 14
I mari	" 17
Mare Adriatico	" 18
Mare Jonio e Libico	" 20
Mare Tirreno e Ligure	" 21
Le coste della penisola:	
Costa Ligure	" 25
Porto Maurizio	" 29
Oneglia	" 29
Savona	" 30
Genova	" 32
Spezia	" 35
Costa Toscana	" 36
Livorno	" 38
Costa Romana	" 40
Civitavecchia.	" 41
Roma	" 41
Costa Napoletana.	" 42
Gaeta	" 43
Napoli	" 43

Torre Annunziata.	<i>Pag.</i> 46
Salerno	" 46
Costa Calabrese	" 47
Pizzo	" 48
Reggio	" 49
Cotrone	" 49
Costa Pugliese	" 50
Taranto	" 53
Brindisi	" 53
Bari	" 54
Barletta	" 56
Costa Abruzzese e Molisana	" 56
Costa Marchegiana	" 59
Ancona	" 60
Costa Romagnola.	" 61
Ravenna.	" 61
Costa Veneta	" 62
Venezia	" 63
Coste della Sicilia	" 65
Palermo.	" 68
Siracusa	" 69
Catania	" 69
Messina	" 70
Coste dalla Sardegna	" 71
Cagliari	" 73
Isole minori.	" 74
Fra i mari e le coste.	" 77
Commiato	" 79

I LIBRI DELLA SALUTE

(Edizioni Quintieri).

HORACE FLETCHER - <i>L'arte di mangiar poco</i> (Noi mangiamo troppo!). II ediz. - X migl.	L. 2.50
HORACE FLETCHER - <i>L'appetito, i cibi e lo stomaco</i> (seguito all' <i>Arte di mangiar poco</i>)	" 3.50
Dott. E. PICCOLI - <i>Norme d'Igiene Nuova</i> . Due volumi	" 4.—
Dott. H. ZBINDEN - <i>Consigli ai nervosi ed alle loro famiglie</i> . II edizione	" 2.—
Dott. L. MONGERI - <i>Come si nasce</i> . Il problema sessuale e l'igiene della pubertà spiegati ai giovani d'ambo i sessi	" 1.25
Dott. PAUL GASTOU - <i>Tutto ciò che si può fare per il Cuoio Capelluto</i> (con <i>Formulario cosmetico</i> per lozioni, frizioni, ecc.)	" 2.50
Dott. MONTEUUIS - <i>La cucina in casa nostra</i> . Quale è e quale deve essere perchè si ottenga una perfetta alimentazione	" 2.—
Dott. G. AMBRON - <i>Per fare a meno del medico</i>	" 2.—
Dott. P. PICCININI - <i>L'azione dei medicamenti spiegata ai profani</i> (Medaglia d'Oro all'Esposizione d'Igiene di Buenos Ayres)	" 3.50
Dott. G. AMBRON - <i>Perchè i bimbi crescan sani</i>	" 2.—
Dott. F. STURA - <i>Aspettando il medico</i> . (Chirurgia popolare di urgenza). Adottato dal R Istituto Nautico di Catania.	" 2.—
Dott. G. GUELPA - <i>Digiuno e purga - Canizie e calvizie ed igiene dei capelli</i> . II ediz. con aggiunte	" 1.50
Dott. E. LAHMANN - <i>Malattie infettive curate secondo Natura</i> . Traduttori Dott. E. Piccoli ed A. Romano.	" 2.50
Dott. F. RUCH - <i>Cura morale della Nevrastenia nelle sue principali forme</i> .	" 2.—
Dott. GARNIER - <i>Nubili e Celibi</i> . (Inconvenienti e pericoli del celibato)	" 2.50
Dott. GARNIER - <i>Nevrastenia sessuale</i>	" 2.50
G. B. UGHETTI - <i>L'arte di riposare</i>	" 2.—

Per una nuova edizione illustrata

del

“*PROMESSI SPOSI*,”⁽¹⁾

(Da un articolo della Nuova Antologia del 1° Gennaio 1915).

Dopo due anni di sottile preparazione, la nuova edizione è apparsa a Milano, con una ricchezza di tipi, che è il primo argomento di lode per l'audace editore Riccardo Quintieri. Il nuovo disegnatore è Ezio Castellucci

La parte illustrativa, che Ezio Castellucci ha aggiunta alla elegantissima ristampa del Manzoni, si distacca profondamente da tutti gli altri tentativi e passati e più recenti e ne costituisce la novità assoluta. Come tutte le novità, essa può sorprenderci, come ci sorprende infatti e in alcuni riguardi non ci appaga: ma ha in sé un carattere d'arte così fine che costituisce per la nuova edizione un merito sicuro, che si accrescerà col tempo, e la farà ricercare intensamente.

Basta gettare uno sguardo alla figura di Don Abbondio, per comprendere di qual segno sicuro l'artista sia padrone, e come egli vada oltre le apparenze umoristiche a frugar l'anima. Si sente il ritrattista. Ma da questo segno passando ad esaminare gli altri, in cui il grottesco delle scarpe, degli stinchi arcuati, dei capelli rabbuffati, dei volti scimmieschi si accentua, si potrebbe desumere l'impressione che scopo dell'artista sia stato quello di darci una illustrazione caricaturale dell'opera che in sé accentua e dispone tanti elementi di epos, di tragedia, di commedia, di lirica.

.

(1) *I Promessi Sposi* di A. MANZONI con 140 disegni di Ezio Castellucci. Opera di gran lusso con eliotipie e zincotipie, rilegata artisticamente (Lire 25). Quintieri, editore - Milano.

Certo egli ci ha dato delle *maschere*. E dove queste appa-
zioni consonano col suo spirito di osservazione, o più semplice-
mente con certi atteggiamenti della sua coltura, che rifonde
bene Leonardo e il Breughel, ecco balzare fuori la maschera di
Don Abbondio che non è meno tale se rivive anche nelle
grosse mani e in tutta la tozza figura, nei più comici atteggi-
amenti di paura, alle prese col bravi, con l'asino, nel piccante
quadretto notturno con la Perpetua. E maschere sono le teste
singole di Don Ferrante, di Donna Prassede, quella finissima
del dottor Azzecagarbugli. E maschera è, benchè altrimenti
intesa, la figura di Renzo che porta i polli.

I tipi femminili, scelti e commentati o individualmente o in
gruppi, risentono di una certa aria fiamminga. L'artista è più
irruente e personale nelle figurazioni dei monatti e dei bravi.
L'impiccato, il campanaro, la tortura di una infelice, la testa
bestiale del Griso che soffoca Don Rodrigo, hanno un carattere
spietato e selvaggio. Per contro, una nobiltà e una grande com-
postezza tragica spirano nel gruppo della povera madre che vuole
deporre da sè l'infelice corpo della sua fanciulla, e la vecchia
che fila indifferente e sicura, ha un'armonia di linee severa.

Anche da questi appunti può trasparire che il commento del
Castellucci è in alcune parti incompiuto, incidentale. L'organismo
risente forse dei diversi momenti in cui l'artista si rivolse a
concretare la sua opera. Alcuni disegni, alcuni gruppi palano,
anche, che si ricerchino in sè stessi, anche materialmente nei
fili sottilissimi e aggrovigliati della matita.

Ma osservazioni, restrizioni e discussioni nulla tolgono alla
importanza complessiva dell'opera, che è un onore per l'editore
signorile, il quale vi ha profuso una somma considerevole (esem-
pio raro in tempi di assoluta bottega), ed è una rivelazione
interessantissima del carattere personale di un artista. Fra tante
sbavazzate e tanti insulti alla forma, i commenti esasperati, le
maschere, i quadri grotteschi e le note più serene del Castel-
lucci, restano documento di uno spirito solido che interpreta
perchè sa disegnare ed animare.

R. Pantini.

I ROMANZI NELLA STORIA

(Ogni volume L. 0,95)

.....

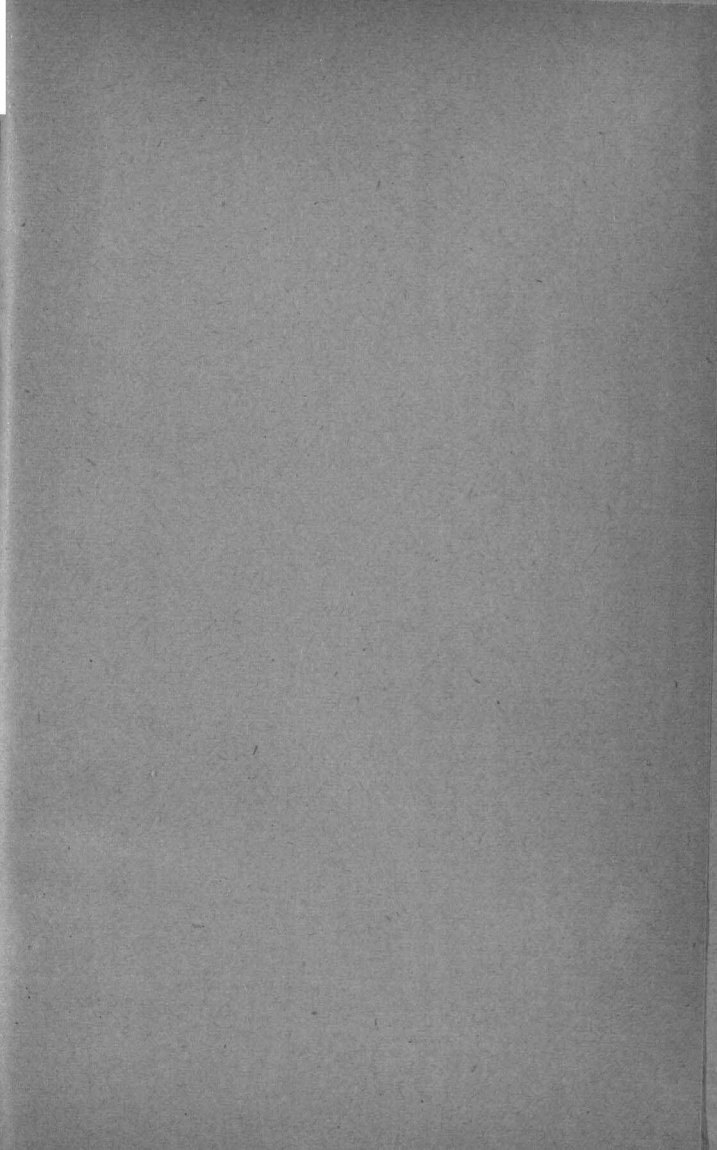
GIOVANNI BINETTI - *L'Età preistorica
e la Storia Egiziana (Nectanebi).*

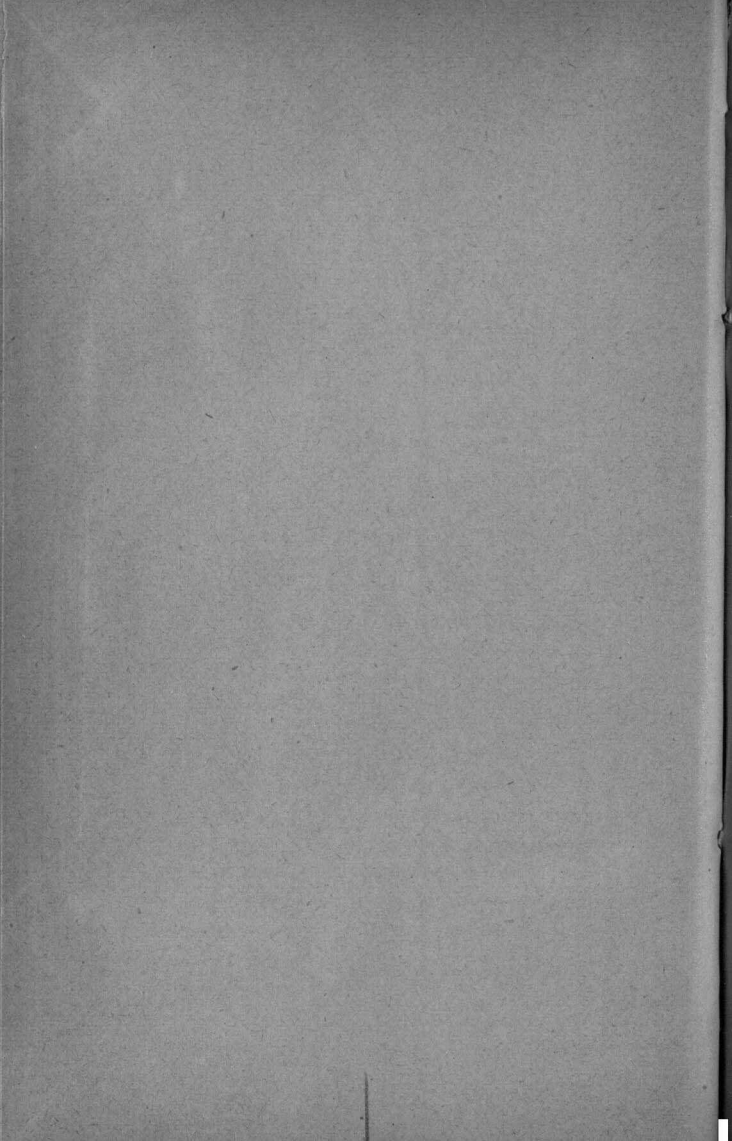
— *Le Guerre Puniche (Cornelio).*

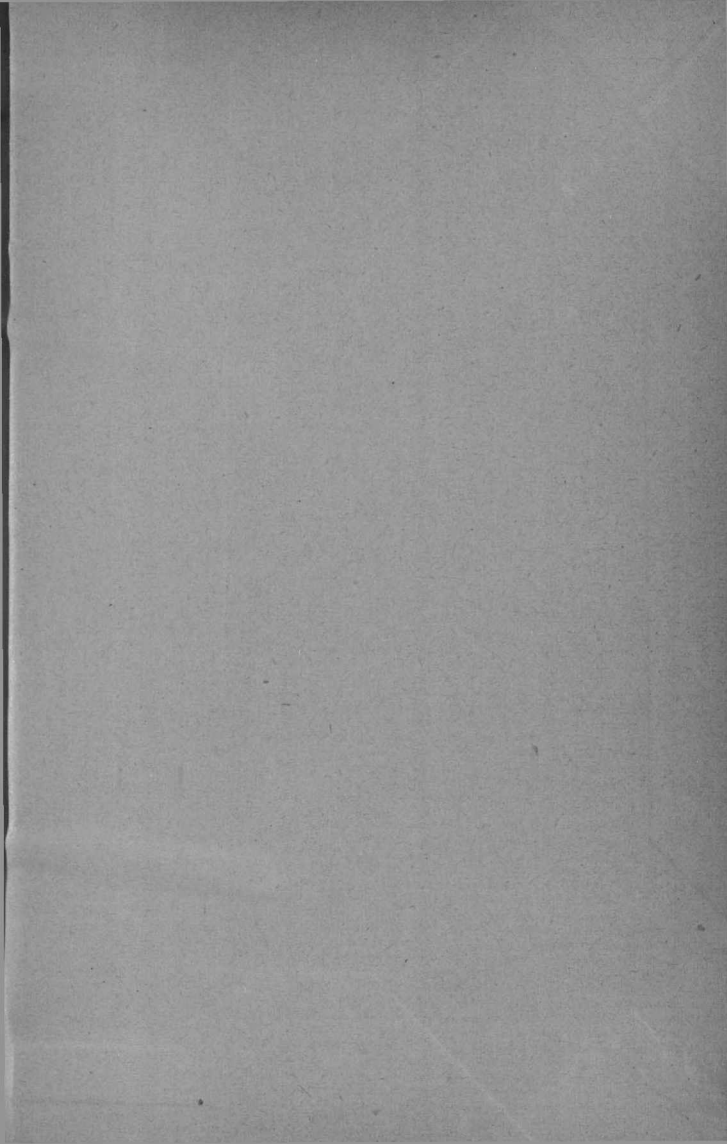
GIACOMO DI BELSITO - *La Rivoluzione
francese (Memorie di un Istitutore).*

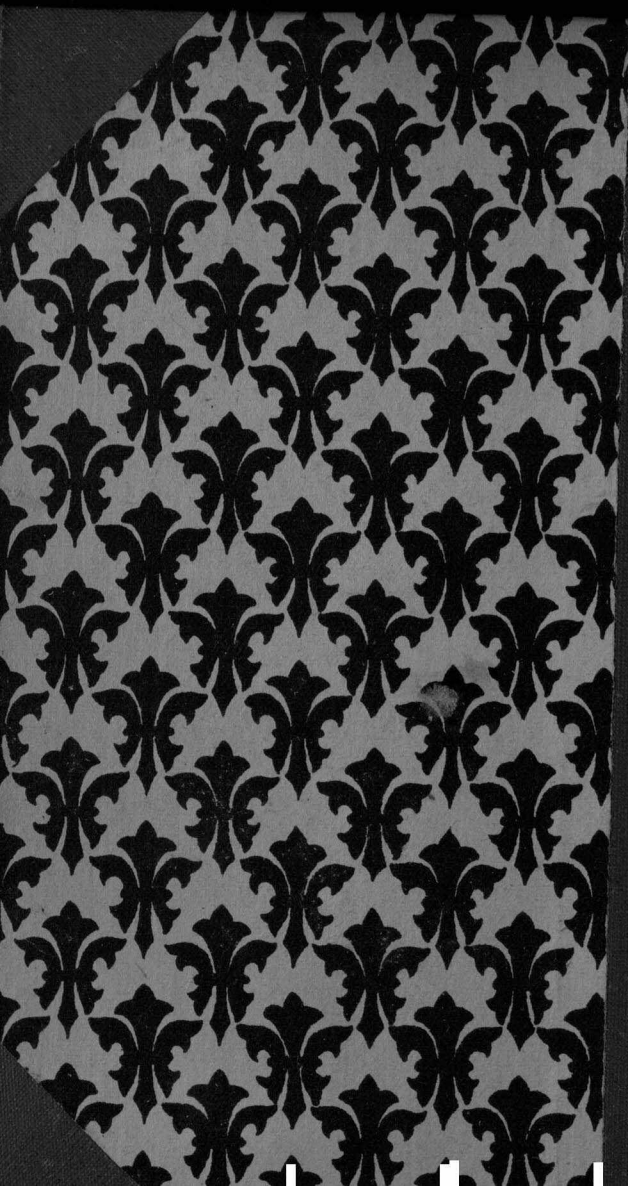
Ogni volumetto di questa biblioteca tratta un periodo storico e l'insieme di essi svolgerà armonicamente il programma governativo per l'insegnamento della storia nelle scuole medie. L'elemento fantastico è fuso con i fatti storici in maniera da rendere attraente la narrazione, ma senza generare nel lettore alcuna confusione.

Dopo aver letto uno di questi volumetti, si potrebbe con tutta sicurezza esporsi agli esami per la parte storica in esso svolta. Ma non solo agli studenti questa biblioteca è dedicata; essa deve servire a tutti coloro che vogliono, dilettandosi, imparare, oppure rievocare le cose già studiate.









ISTITUTO

BIBLIOTECA