

tazione civile delle industrie, dell'agricoltura, del commercio, delle finanze, dei mezzi di trasporto, delle comunicazioni e di ogni altra attività dello Stato. Come se la guerra fosse imminente e tutte le forze umane dovessero essere tese in uno sforzo supremo si è già anche provveduto alla partecipazione e divisione del lavoro di tutte le donne.

Le strade dei confini

Infine anche l'apprestamento di ferrovie e strade ha avuto il suo rapido sviluppo, con l'evidente programma di assicurare una celere e sicura manovra delle forze armate per linee interne e di impiegarle con immediata azione in qualsiasi direzione. La storia di queste strade jugoslave, nella quale si può riconoscere un aspetto tipico della politica serba, deve fermare la nostra attenzione.

Il nuovo regno serbo ha ereditato dalla guerra un disordinato e grammo patrimonio stradale: strade e ferrovie della Serbia quasi distrutte, rete ferroviaria e stradale della Croazia e della Slovenia gravemente danneggiata dall'usura della guerra, assenza di collegamenti fra le antiche provincie serbe e quelle annesse dell'Austria-Ungheria. Riattivate le vecchie linee serbe, costruiti alcuni pochi allacciamenti indispensabili fra le vecchie e le nuove regioni, l'attività del governo di Belgrado s'è concentrata tutta e solo ad amplificare e aumentare di potenza i sistemi di comunicazione diretti verso le frontiere e soprattutto verso l'Italia e l'Albania. Nessuna preoccupazione economica per i bisogni di vita delle popolazioni ha turbato questo piano periferico, tipicamente militare, del potere centrale. Il lavoro, l'ordine interno, la ricchezza nazionale, il movimento facile per i contatti civili, che hanno tutti la loro prima condizione nella buona strada, non l'interessano. Così avviene che le regioni più ricche di risorse economiche, come la Bosnia e l'Erzegovina, con i loro legnami, le loro acque e i loro minerali, e la zona set-