I. S. A.
VENEZIA
BIBLIOTECA
1 · e · 96

IL NOSTRO MARE

Dello stesso Autore:

Il Problema Coloniale Italiano

Cenni storici - Considerazioni strategiche Emigrazione - Materie prime - Mandati.

Con una carta delle colonie italiane in Africa . . . . . L. 5,—

R. BEMPORAD & F.° - EDITORI

FIRENZE - Via Cavour, 20

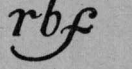
FRANCESCO BERTONELLI
CAPITANO DI VASCELLO R. N.

IL NOSTRO MARE

STUDIO
DELLA SITUAZIONE POLITICA MILITARE
DELL'ITALIA
NEL MEDITERRANEO

Con 2 cartine geografiche a colori fuori testo

SECONDA EDIZIONE



R. BEMPORAD & FIGLIO - EDITORI - FIRENZE
1931 Anno IX

PRINTED IN ITALY

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA
Copyright by R. Bemporad & F.° - Firenze, 1930.

99 - 1930-IX - Stabilimenti Tipografici R. Bemporad & Figlio - Firenze - (T. S.).

CAPITOLO I.

Considerazioni generali.

§ 1.

SCOPO DI QUESTO STUDIO.

È scopo di questo studio esporre la situazione mediterranea dell'Italia vista da un italiano e divulgarla fra i giovani.

Non vi è bisogno di speciale preparazione militare per comprendere le cose che saranno dette, semplici e chiare espressioni della realtà.

L'ossigenata atmosfera di nazionalismo che si respira oggi in Italia, come è stata favorevole alla impostazione sullo scalo di questo studio, così, forse, sarà favorevole anche al suo varo nel pubblico; non per i meriti intrinseci del lavoro, ma per la nobiltà e l'importanza dell'argomento e per l'interesse che ai problemi mediterranei prende la nuova generazione educata al culto della Patria.

§ 2.

PREMESSE.

Quattro premesse è opportuno sieno fatte, come base a questo studio.

1ª Premessa. — L'Italia, paese mediterraneo, ha in questo mare i suoi più immediati interessi.

Ma non i soli.

Le distanze geografiche non contano quasi più. Commercianti, industriali, banchieri, operai, contadini, ma-

rinai, comperano, vendono, impiegano capitali, portano lavoro, navigano, indifferentemente in qualunque parte del mondo; è naturale quindi che sorgano problemi interessanti l'Italia anche in regioni geograficamente lontane.

Il problema delle « materie prime » sotto il suo duplice aspetto dell'acquisto e del trasporto, e il problema della espansione della razza danno alla politica dell'Italia un carattere di vastità che in altri tempi non poteva avere.

Prima della Grande Guerra, alcuni studiosi di quistioni politiche e sociali avevano salutato il crescente sviluppo dei mezzi di comunicazione come una sicura ragione di maggiore fratellanza fra i popoli. Le relazioni commerciali e intellettuali prodigiosamente aumentate in celerità ed intensità dovevano stringere dei legami d'interessi e di simpatia, tali da tener lontane le guerre. Ma codeste ottimistiche previsioni non sembra abbiano avuto una rispondenza nella realtà. Se da una parte le sempre più facili ed attive relazioni indubbiamente lavorano nel senso auspicato di una tendenza alla pace, dall'altra gli uomini, con il bene ed il male che è in loro, trovano nelle aumentate relazioni nuove cause di ambizioni, di concorrenze, di attriti e con l'allargarsi della rete degli interessi si allargano i desiderii di supremazia e le ragioni di lotta; si allargano i confini degli imperialismi.

Il risultato sembra non sia quello di avere allontanato la guerra, ma di averla resa possibile fra popoli che prima non sarebbero mai venuti a contatto e per ragioni che prima non si sarebbero classificate neanche fra le più lontane possibilità.

Perciò l'Italia non può considerare il Mediterraneo come limite ai suoi problemi; nessuna grande competizione mondiale, ovunque si svolga, può esserle estranea.

2ª Premessa. — Si crede opportuno sgomberare il terreno da una frase comunemente usata da molti di

coloro che trattano i problemi mediterranei dell'Italia; quella frase cioè che considera la penisola italiana come un grande molo europeo gettato nel mare per le comunicazioni con l'Oriente.

Essa ha un contenuto geografico che non si può disconoscere, ma non ha il contenuto economico e politico che le si vuole attribuire. Perciò sembra opportuno rilevare questa assenza di significato, potendo le frasi fatte diventare pericolose quando portano ad errori nella visione dei problemi.

Anzitutto si osserva che anche la penisola balcanica è un molo dell'Europa avanzato nel Mediterraneo e più vicino all'Oriente che non l'Italia, e non per questo si deve attribuire ad essa una missione di supremazia. Il problema delle comunicazioni è oggi impostato su altre basi, assai diverse da quelle sulle quali poggiava, ad esempio, il collegamento di Roma, centro dell'Impero, con la periferia.

L'Oriente che era stato sede di progredita civiltà e possedeva grandi ricchezze era diventato un raggruppamento di provincie Romane con leggi Romane che regolavano il commercio e le vie del traffico. Le quali facevano tutte capo a Roma; ma Roma in quanto capitale dell'Impero. Se nella tremenda lotta fra Roma e Cartagine, Cartagine avesse vinto, la penisola italiana, pur conservando l'identica posizione geografica, non avrebbe accentrato il traffico d'Oriente che si sarebbe invece avviato verso Cartagine, per il successivo smistamento. Ed anche nei secoli durante i quali le Repubbliche Marinare Italiane ebbero supremazia sul mare ed accentrarono il commercio d'Oriente, ciò avvenne non tanto per la loro ubicazione geografica (Genova e Venezia sorgono alla radice del molo) quanto e soprattutto per la virtù della stirpe che in aspra lotta conquistò la supremazia economica e navale e la mantenne tenendo a freno i pirati e la prepotenza mussulmana. In linea generale si osserva che, dato il minor costo del trasporto per mare nei confronti di quello per ferrovia, le merci non tendono a sbarcare all'estremo delle

penisole ma tendono, se mai, invece a sbarcare nel più interno dei golfi. La frase si svuota poi totalmente di ogni contenuto quando si pensa che la merce in partenza dai porti della Cina e del Giappone e diretta nel centro Europa trova maggior convenienza economica a sbarcare in un porto del Mare del Nord, Rotterdam, Amsterdam, Amburgo e poi attraverso la rete fluviale che collega il Reno, l'Emden, l'Elba, raggiungere il centro Europa e perfino la Svizzera anzichè sbarcare in un porto italiano e poi proseguire in ferrovia. E ciò perchè il maggior percorso marittimo e percorso fluviale costano meno che non il percorso in ferrovia.

3ª *Premessa.* — In questo studio si suppone che nel caso di conflitto fra le potenze maggiori, non vi sieno, almeno in Mediterraneo, Stati neutrali.

L'autore è indotto a considerare questa ipotesi come la più probabile per tre ordini di ragioni:

1°) La necessità dei rifornimenti e in genere la dipendenza economica degli Stati minori dai maggiori difficilmente permetterà ad essi di rimanere neutrali;

2°) I rancori della guerra, le ingiustizie della pace, gli urti d'interessi e le fatalità storico-geografiche tengono gran parte dell'Europa in istato di tregua che è vigilia di guerra;

3°) Gli avvenimenti della guerra marittima nelle complicate e sempre discusse vicende di blocco, contrabbando, sequestro, commercio di neutri; gli avvenimenti della guerra aerea che tenderanno a liberarsi dalle ancora sottili e deboli maglie di un nascente diritto aereo, provocheranno incidenti tali da rendere improbabile la neutralità.

L'atteggiamento assunto dagli Stati Uniti in difesa della libertà dei mari si tradurrebbe, se riuscisse ad imporsi, nella possibilità di rimanere neutrali per coloro che non hanno interesse a gettarsi nel conflitto, ma se a questo risultato potrà arrivare l'America col suo predominio economico mondiale con la potenza della

Marina da guerra che si sta creando, con la sua geografia di colosso continentale difeso da due oceani, non sembra che la stessa libertà di scelta sarà mai per toccare in sorte alle nazioni d'Europa.

4ª Premessa. — La quarta premessa riguarda l'obiettivo assegnato alla Marina da guerra in caso di conflitto; obiettivo che è bene sia precisato ed illustrato in uno studio nel quale le questioni marittime hanno prevalenza.

Esercito, Marina, Aviazione sono i tre mezzi militari con i quali si conduce la guerra; ciascuno con cómpiti suoi bene definiti.

Preparare in tempo di pace questi tre mezzi militari in giusta proporzione ed armonia è un problema fondamentale per l'avvenire della Patria. Ma i mezzi militari non rappresentano che uno dei tre fattori necessari alla condotta della guerra; gli altri due fattori sono i mezzi economici e i mezzi politici. In questa classifica non figura il fattore morale, non perchè se ne ignori la prevalente importanza, ma perchè si considera che i valori morali piuttosto che classificati a parte, vanno considerati come l'anima di tutti e tre i mezzi di guerra.

L'approntamento e l'impiego dei mezzi economici devono servire a risolvere i seguenti problemi:

a) fornire il danaro occorrente;

b) acquistare e trasportare in patria lungo le vie marittime le materie prime necessarie alla vita della nazione e al consumo di guerra;

c) intensificare al massimo grado la produzione industriale nazionale per la trasformazione delle materie prime e per il funzionamento di tutti i servizi.

L'approntamento e l'impiego dei mezzi politici devono servire a risolvere i seguenti problemi:

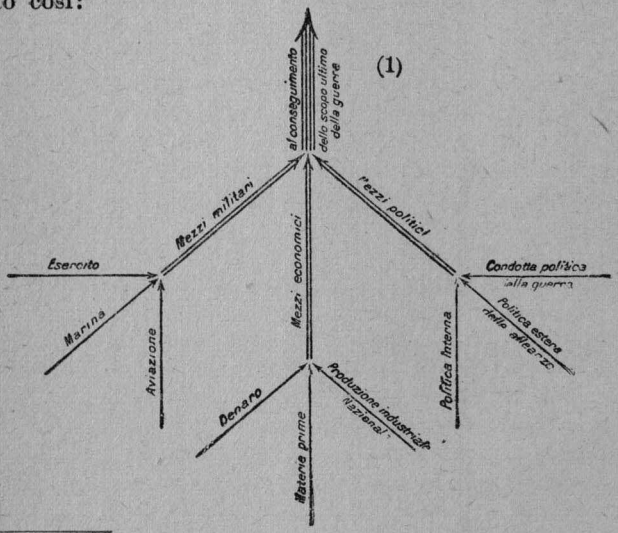
a) per quanto riguarda la politica interna, difendersi contro le forze disgreganti la coesione nazionale,

sostenendo e rafforzando la volontà di vincere nei combattenti e nella popolazione civile;

b) per quanto riguarda la politica estera, assicurare alleanze vantaggiose;

c) per quanto riguarda la condotta politica, in genere, della guerra, stabilire chiaramente lo scopo ultimo da raggiungere commisurato ad una giusta valutazione dei mezzi, stabilire nel quadro generale della guerra, i grandi obiettivi strategici da conseguire, sfruttare a proprio vantaggio tutti gli avvenimenti internazionali e specialmente le interferenze e le ripercussioni che la guerra marittima ed aerea hanno nel campo politico.

Il fenomeno generale della guerra potrebbe con sufficiente approssimazione essere graficamente rappresentato così:



(1) Non si è scritto la parola « vittoria » lungo la freccia dove convergono tutte le forze, perchè chiudere la guerra con la vittoria non basta; occorre anche vincere la pace.

Una guerra vittoriosa non seguìta da pace vittoriosa è una impresa incompleta.

Supremo coordinatore di tutte queste forze è l'uomo politico, il Capo del Governo cui spetta la condotta e la responsabilità ultima della guerra.

Sono intuitive le interferenze, le zone di confine, le colleganze, le sovrapposizioni, gli attriti, le ripercussioni reciproche fra le varie forze sinteticamente rappresentate.

Indugiare nell'esame di esse non entra nei fini di questo studio, al quale interessano solo tre scopi:

1°) dare al lettore profano una comprensiva visione generale del fenomeno;

2°) mettere in evidenza il peso che la politica delle alleanze deve avere nella preparazione alla guerra;

3°) enunciare la stretta colleganza che esiste fra il trasporto delle materie prime, o, più in generale, fra il traffico marittimo e la Marina da guerra.

Si può affermare che la Marina da guerra esiste essenzialmente per proteggere la Marina mercantile che deve compiere il proprio traffico e per bloccare quella del nemico.

Altri incarichi potrebbero venirle assegnati, come sbarchi, contributi ad operazioni costiere, ma il fondamentale cómpito della Marina è la guerra al traffico nemico e la protezione al proprio; cómpito che si usa esprimere con le frasi: conquistare il dominio del mare o il dominio delle comunicazioni marittime.

Nè questo obiettivo deve sembrare modesto.

Basta riflettere alla nostra necessità d'importare cereali, carbone, petrolio, cotone, lana, semi oleosi, legno, ferro, e l'elenco potrebbe continuare impressionante; e per fissare le idee sull'importanza del nostro fabbisogno basta riflettere che, in pace, esso appartiene all'ordine dei 20 milioni di tonnellate all'anno che importiamo; basta riflettere che se i rifornimenti mancassero, dopo breve tempo esaurite le riserve, dovremmo cedere le armi, per rendersi conto che codesto obiettivo è invece di primissimo ordine.

Per le identiche ragioni la guerra al traffico del ne-

mico diventa uno dei mezzi più efficaci per stroncarne la resistenza.

È superfluo far presente che la Marina per raggiungere il suo obiettivo ha bisogno assoluto di un largo impiego dell'Aviazione; ha bisogno cioè che le venga normalmente assegnato e che essa mantenga in perfetta efficienza di allenamento un adeguato numero di stormi di idrovolanti appoggiati alle basi costiere ed alle navi porta-aerei.

§ 3.

SINTESI STORICA.

Per diversi millenni il Mediterraneo è stato il mare dove si sono svolte le competizioni più importanti della storia umana.

Tralasciando di parlare della civiltà Cinese che rappresenta un fatto storico di grande importanza, ma che si è svolto in uno scompartimento stagno diverso dal nostro, si può dire che a cominciare dai lontani millenni ai quali risalgono le prime notizie od induzioni a base storica sulla civiltà Caldea ed Egizia, il Mediterraneo è stato il crogiolo dove si sono fuse tutte le civiltà, dove furono assorbite e trasformate le orde che dal Nord e dall'Oriente, a ondate successive si sono abbattute sulle sue sponde, attratte dalle sue rive calde e dalla luce che irradiava la superiorità intellettuale della sua gente.

E il grande titolo d'onore che spetta al Mediterraneo è quello di aver fatto al mondo tre insuperabili doni: l'arte ellenica, il diritto romano, l'insegnamento cristiano dell'amore.

La scoperta dell'America e la contemporanea scoperta della nuova via alle Indie per il Capo di Buona Speranza, compiuta dai Portoghesi, aveva diminuito l'interesse del Mediterraneo nella politica mondiale.

Entrambi questi avvenimenti segnano una data fondamentale nella storia.

Animatore delle energie portoghesi, rivolte alle scoperte lungo le coste atlantiche dell'Africa come tappa sulla via delle Indie, fu Enrico il Navigatore, quinto figlio di re Giovanni.

Tutta la sua vita egli dedicò ad organizzare le spedizioni marittime dirette a circumnavigare l'Africa, verso l'India; in esse impiegò la luce della sua intelligenza nutrita di studî, la fiamma della sua fede, la forza della sua volontà e tutti i mezzi finanziarii dei quali disponeva. Condusse un'austera vita assorbita dal lavoro, lontana dalle ambizioni politiche e dalla mondanità, immerso nei suoi studî di cosmografia, intento a scegliere e preparare gli uomini che dovevano svolgere il suo programma nazionale.

Morì egli circa quarant'anni prima che il suo sogno si avverasse, ma nelle graduali conquiste della costa d'Africa sempre più a sud, egli aveva raccolto numerosi e chiari elementi per antivedere con sicurezza il compimento del suo sogno. I primi viaggi oltre il Senegal avevano rivelato che la costa piegava verso levante; notizie sicure di navigatori arabi che si erano spinti fino a Sofala confermavano che l'altra costa sfuggiva verso ponente; alla sua mente di studioso illuminato dalla fede doveva apparire indubbia l'esistenza di un passaggio a sud del continente africano.

Prima che fosse aperta la via del Capo di Buona Speranza, il ricco commercio delle spezie e delle pietre preziose e delle stoffe e dei profumi provenienti dall'India e dalla Cina seguiva due vie: o la via del Golfo Persico, eppoi risaliti i fiumi della Mesopotamia, scendeva all'odierna Alessandretta, o a seconda delle vicende politiche e guerresche proseguiva per il Mar Caspio e poi raggiungeva il Mar Nero; ad Alessandretta o nel Mar Nero trovava le navi italiane.

Oppure dall'India, su navi arabe, veniva fino a Kosseir nel Mar Rosso; da Kosseir ad Alessandria per ca-

rovana; da Alessandria a Venezia o Genova su navi veneziane o genovesi.

Dopo che i Portoghesi approdarono in India (1498) si impadronirono anche di Aden e di Ormuz; furono così in grado di impedire ogni commercio attraverso il Golfo Persico e il Mar Rosso e quindi attraverso il Mediterraneo. Tutto il commercio doveva, su navi portoghesi, passare per il Capo di Buona Speranza e concentrarsi in Lisbona, la quale in tal modo si sostituiva a Venezia come mercato unico europeo dei prodotti orientali.

Come è noto la scoperta dell'America (1492) fu compiuta da Cristoforo Colombo per conto della Spagna, la quale avviò in questa nuova direzione le turbolenti, pericolose energie feudali rimaste inattive dopo conclusa la guerra contro i Mori. In breve volgere di anni tutte le coste atlantiche dall'Hudson al Plata furono esplorate alla ricerca del passaggio che doveva condurre le navi ad approdare finalmente alla favolosa agognata ricchezza dell'Asia; tanto più le cupidigie si erano accese quando giunse notizia che i Portoghesi vi erano arrivati per la via del Capo e già realizzavano favolosi guadagni.

Il viaggio di Magellano (1519-1522), nella relazione di Antonio Pigafetta, diede finalmente notizie sicure sugli oceani e i continenti alla conquista dei quali si lanciarono Spagna, Portogallo, Olanda, Francia, Inghilterra.

Di fronte a questa nuova situazione il Mediterraneo diventò un mare dove ancora si potevano svolgere competizioni politiche e navali ma che più non rappresentava il centro di gravità degli interessi europei.

In seguito all'apertura del Canale di Suez, il Mediterraneo diventa importantissima arteria nel commercio mondiale. Gli Stati Uniti, l'Inghilterra e il Giappone hanno molti e gravi interessi nel Pacifico e nell'Atlantico

e le rivalità di queste tre maggiori potenze navali hanno fatto sorgere in questi oceani nuovi problemi e nuove situazioni strategiche, ma il Mediterraneo come linea di comunicazione fra l'Atlantico e l'Oceano Indiano rimane per sempre uno dei più importanti problemi della politica mondiale.

§ 4.

IMPOSTAZIONE DEL PROBLEMA ITALIANO MEDITERRANEO.

L'Italia ha nel Mediterraneo la sorgente della sua vita; esso quindi più che un importante problema di politica mondiale rappresenta una essenziale necessità al suo respiro.

L'impostazione generale del problema Mediterraneo italiano si può enunciare così:

Perchè possano affluire i rifornimenti indispensabili alla vita e perchè da un punto di vista più generale l'espansione della nostra razza possa avere il suo compimento è necessario che siano sempre assicurate, in pace od in guerra, le comunicazioni con l'Atlantico e con l'Oceano Indiano e col Mar Nero; è necessario cioè che le porte del Mediterraneo non siano esclusivamente sotto il dominio di potenze che possono avere interessi ostili a quelli italiani.

Difficile è dire quante generazioni e quanti sacrifici saranno necessari per arrivare a questo risultato che oggi appare assai lontano. Conviene solo ricordare che Roma, la quale ha dato il periodo di incomparabilmente maggior splendore alla storia del Mediterraneo, giunse alla incontrastata posizione di dominio affrontando con audacia lunghe ed aspre guerre, sopportando con secolare tenacia duri sacrifici sotto la ferrea disciplina del suo organismo statale e soprattutto con nel cuore la ferma fede nei propri destini.

§ 5.

PIANO ORGANICO DI QUESTO STUDIO.

Il Mediterraneo può essere studiato da due diversi punti di vista:

1°) Come una delle grandi linee di comunicazioni mondiali, come il canale di transito fra l'Atlantico e l'Oceano Indiano, e in tal caso il Mar Rosso diventa un prolungamento non solo geografico ma anche politico del Mediterraneo; i problemi del Mar Rosso diventano quindi parte essenziale ed inscindibile dei problemi mediterranei;

2°) come un mare interno che ha problemi suoi propri indipendenti da quelli che lo riguardano come grande canale di transito fra i due Oceani; più precisamente sono i problemi di confine fra i vari Stati, di possesso delle varie isole, delle comunicazioni fra una sponda e l'altra, problemi di concorrenze economiche e supremazie politiche.

Entrambi questi punti di vista saranno presi in esame.

Geograficamente il Mediterraneo usa essere diviso in due bacini: orientale ed occidentale.

Ai fini di questo studio parve opportuno spostare un poco la comunemente accettata divisione fra i due bacini, segnandola con un meridiano passante per Capo Spartivento, di Calabria.

In tal modo, Malta, Tripoli, tutto il Canale di Sicilia, tutto il Tirreno sono considerati appartenenti al Mediterraneo occidentale, mentre l'Adriatico e l'Ionio appartengono al Mediterraneo orientale.

Ciò permette una più chiara trattazione e così divisi i problemi mediterranei appaiono impostati in modo più evidente e logico dal punto di vista italiano.

Questa divisione esprime del resto una realtà geografica e politica: stando l'Italia nel mezzo fra i due

bacini, essa partecipa ai problemi di entrambi ed entrambi hanno per essa fondamentale importanza.

Il presente studio avrà, quindi, dopo queste considerazioni generali, un capitolo che tratta del Mediterraneo occidentale, uno del Mediterraneo orientale ed uno del Mar Rosso; per esprimere il concetto della diretta appartenenza del Mar Rosso al Mediterraneo, esso verrà chiamato Mediterraneo sud-orientale.

In un ultimo capitolo si prenderanno in esame le varie alleanze che potrebbero aiutare l'Italia a risolvere i suoi problemi mediterranei.

CAPITOLO II.

Mediterraneo occidentale.

§ 1.

Si considera che il Mediterraneo occidentale abbia per limite orientale la costa tirrena fino allo Stretto di Messina, e a sud dello Stretto il meridiano del Capo Spartivento.

Il Mediterraneo occidentale è sotto il dominio della Francia, dell'Inghilterra, della Spagna e dell'Italia.

§ 2.

FRANCIA.

Durante la seconda metà del secolo scorso e in questi tre decenni del secolo XX è andata a mano a mano consolidandosi una situazione che oggi ha preso le proporzioni di un fatto dominante nel Mediterraneo occidentale.

L'Impero di Cartagine è risorto; la Francia lo ha ricostituito. Se all'Impero moderno manca quella supremazia navale commerciale che appartenne all'antico e lo fece arbitro del commercio mediterraneo fra l'Oriente e l'Occidente, in compenso esso possiede un territorio africano molto più esteso. In assai maggior misura che non l'antico, il moderno Impero può trarre dalle

sterminate e ricche regioni africane uomini e cose per farne strumento di guerra. La Francia ha un territorio africano che parte dalla costa del Mediterraneo ed arriva fino all'Equatore. Amministrativamente è diviso nei tre Governi dell'Africa del nord, Tunisia, Algeri, Marocco e nei due Governatorati Generali dell'Africa occidentale e dell'Africa equatoriale; tutti insieme formano un unico Impero senza soluzione di continuità.

Portogallo, Spagna, Inghilterra, Liberia hanno lungo la costa dell'Atlantico dei possedimenti, notevoli alcuni, specialmente i britannici, che si incastrano nel territorio francese e lo frazionano nel suo orlo affacciato al Golfo di Guinea; ma tutto ciò non intacca il corpo centrale dell'Impero africano francese.

Già un'altra volta, la Potenza Punica era stata rinnovellata per opera di Genserico. I Vandali, occupata l'Africa del nord, avevano immediatamente dato forte e rapido sviluppo alla potenza navale, tanto che fu loro possibile, partendo da Cartagine, di sbarcare alle foci del Tevere e saccheggiare Roma.

Il Regno dei Vandali non ebbe lunga vita e crollò sessanta anni dopo la morte del suo fondatore, Genserico; ma visse abbastanza per far constatare ancora una volta quale grave minaccia sia per Roma una talassocrazia dominante nel bacino occidentale del Mediterraneo.

L'odierno Impero africano francese (la cui conquista fu iniziata nel 1830 con l'occupazione di Algeri non per un prestabilito disegno di programma coloniale ma per ragioni di politica interna) ha oggi un valore politico militare e demografico di grande importanza, e dal punto di vista economico offre delle enormi possibilità che appena ora cominciano a svilupparsi.

Per fissare le idee si riportano alcuni dati principali.

Superficie e Popolazione dell'Impero Africano francese

	Superficie in Km. q.	Popolazione
Africa del nord		
Algérie	576.000	5.860.000
Tunisie	125.000	2.100.000
Maroc	600.000	5.400.000
Africa occidentale francese		
Sénégal	195.000	1.230 000
Mauritaine	670.000	270 000
Soudan	1.680.000	2.480.000
Haute-Volta	300.000	2.980 000
Guinée	240.000	1.900.000
Côte d'Ivoire	320.000	1.550.000
Dahomey	110.000	850.000
Zinder	1.150.000	1 050.000
Togo (mandato)	57.000	700.000
Africa equatoriale francese		
Gabon	275.000	400.000
Moyen Congo	240.000	590.000
Oubangui-Chari	493.000	610 000
Tchad	1.248.000	280.000
Cameroun (mandato)	430.000	3.000.000
Totale Kmq.	8.709.000	
Totale abitanti		31.250.000

Principali prodotti della Terra

	Africa del nord	Africa occidentale	Africa equatoriale
CEREALI	q.li 60.000.000	Quando sul Niger saranno compiute le opere idrauliche che assicurino l'irrigazione, la produzione di mais nelle terre rivieresche sarà sufficiente a tutti i bisogni della Francia.	Causa l'attuale deficiente viabilità mancano in modo assoluto i mezzi di trasporto; ciò rende impossibile qualunque impresa agricola, industriale, pur presentando la regione ottime condizioni agricole climatiche per culture tropicali, e offrendo enormi quantità di prodotti naturali.
COTONE		Quando sul Niger saranno compiute le opere idrauliche che assicurino la irrigazione, si potranno gradatamente mettere a cultura di cotone circa due milioni di ettari irrigati capaci di fornire alla Francia tutto il suo fabbisogno.	
SEMI OLEOSI		q.li 4.000.000.	
MINERALI	18.000.000	Per ora furono compiute soltanto parziali esplorazioni che hanno rivelato l'esistenza di grandi ricchezze minerarie.	
CARNI	In corso di sviluppo grandi allevamenti capaci di fornire alla Francia il fabbisogno attualmente importato.		

Per meglio comprendere l'entità del contributo militare che l'Impero africano è in grado di dare alla Francia sarà opportuno tener presente le cifre dell'esercito coloniale francese e più ancora delle cifre tener presente che esso rappresenta una ammirevole organizzazione legislativa e tecnica.

Come è noto, la Francia si trova di fronte ad una realtà demografica assai grave in conseguenza del debole aumento annuo della sua popolazione. Mentre Germania ed Italia aumentano annualmente di circa 500.000 abitanti, e l'Inghilterra di circa 250.000, la Francia secondo le statistiche degli ultimi otto anni aumenta di scarsi 100.000 e la cifra esprimente l'aumento tende ogni anno a diminuire.

Preoccupata di questo fenomeno che è indice di una inevitabile se pur lontana decadenza della stirpe, la Francia cerca con varii espedienti di riparare alla deficiente natalità.

Vi ripara con la nazionalizzazione degli immigrati e soprattutto con l'esperimentato provvedimento di utilizzare come materiale bellico le popolazioni di colore che abitano le sue colonie e che ascendono a 60 milioni circa; da qui ebbe origine la nota frase che la Francia è una nazione non di 40 ma di 100 milioni di abitanti.

Nell'attuazione di questo provvedimento, che non poteva limitarsi soltanto ad un numerico inquadramento militare ma esigeva un ravvicinamento spirituale e sociale gli ufficiali e funzionarii coloniali francesi hanno compiuto opera meravigliosa.

Ma questa opera è messa al servizio di una idea che se aiuta a risolvere temporaneamente dei problemi, non sembra però che in una lontana visione rappresenti un sicuro vantaggio per la Francia.

Se è vero l'assioma di aritmetica che non si possono sommare se non quantità omogenee, si rimane riluttanti ad accettare la somma di 40 milioni di Europei cattolici e così avanzati in civiltà, con 60 milioni di bar-

bari africani, malesi, malgasci, mussulmani, buddisti, idolatri.

Il problema odierno della sua difesa forse è legittimo che la Francia lo imposti così; ma vien fatto di domandarsi se non sia questo un sintomo assai grave.

Alla gente di colore, per condurla, e dopo che fu condotta a combattere sul suolo francese, a fianco di un esercito che in Europa tiene il primato, bisogna pur fare delle concessioni d'ordine morale, politico e sociale, la portata delle quali è molto difficile prevedere; cioè, difficile è prevederne l'entità non la direzione; poichè inevitabilmente e smisuratamente cresce il concetto che le razze inferiori acquistano di sè stesse, di altrettanto diminuendo la distanza che la superiorità bianca aveva fino ad ora mantenuto.

L'aiuto militare che le Colonie francesi hanno dato alla Francia durante la Grande Guerra si può riassumere nelle seguenti cifre:

Combattenti	600.000
Lavoratori	200.000
Totale	800.000

In tempo di pace il contributo militare delle Colonie francesi è fissato in 206.000 uomini (l'esercito francese è previsto ne abbia 660.000) dei quali 106.000 arrolati nell'Africa del nord (Tunisia, Algeria, Marocco) e 100.000 nelle altre Colonie così suddivise:

Africa occidentale ed equatoriale	52.000
Indocina	34.000
Madagascar ed altrove	14.000
Totale	100.000

Queste sono le cifre previste dalla legge; cifre che in caso di guerra potranno essere agevolmente quintuplicate.

La coscrizione militare estesa alle Colonie contempla

quindici classi e le cifre previste in tempo di pace comprendono solo le tre classi in servizio effettivo. È vero che non tutte le quindici classi sono oggi istruite, ma lo diverranno fra pochi anni, ed in ogni modo, poichè i ruoli sono tenuti al corrente, non sarà difficile inquadrarle tutte ed addestrarle rapidamente.

Per legge è oramai sancito l'obbligo a tutti gli uomini di colore del servizio militare anche fuori del proprio paese d'origine. Con questa legislazione e con la effettiva abile preparazione militare di un eccellente materiale bellico umano, la Francia si è assicurato il formidabile contributo delle truppe di colore.

In caso di guerra, il contributo dell'Impero africano può raggiungere agevolmente il milione di soldati; e forse anche più se come si ha ragione di crèdere le cifre ufficiali della popolazione del Marocco sono inferiori alla realtà.

La ferrovia transahariana dovrà completare l'organizzazione militare assicurandone il trasporto sollecito alle basi del Mediterraneo o dell'Atlantico; il tratto marittimo del percorso sarebbe compiuto dai porti del Marocco ai porti francesi dell'Atlantico qualora la situazione politico-navale non essendo favorevole alla Francia in Mediterraneo, la linea Algeri-Marsiglia diventasse mal sicura.

La rete ferroviaria, parallela alla costa, allacciante Tunisia, Algeria, Marocco, permette facili spostamenti di truppe, tanto più oggi dopo i lavori compiuti e i provvedimenti presi. Il tratto Ugida-Fez che prima aveva scartamento di 60 c/m ha ora scartamento normale; furono sistemate le saldature fra i vari tronchi; fu adottata per le tre reti ferroviarie l'unificazione del servizio e l'unificazione del materiale; in Algeria fu iniziata la costruzione di una seconda linea ferroviaria trasversale più interna, che corre all'orlo dell'altipiano.

E per completare la sistemazione furono gettate le basi di una industria metallurgica di guerra insieme a quella per la fabbricazione dell'acido nitrico.

La ferrovia transahariana può considerarsi oramai un fatto virtualmente compiuto.

Per ora, il Parlamento ha votato soltanto la somma di diciotto milioni necessarii al funzionamento dell'ufficio studî che deve scegliere il tracciato più conveniente e decidere su altre questioni. Ma l'importanza della ferrovia è andata a mano a mano assumendo un peso sempre maggiore nella opinione pubblica francese. Le previsioni sul suo costo oscillano tra cifre molto lontane: da due a cinque miliardi di franchi. Ma comunque sia alto il suo costo, l'opinione pubblica francese ha finito oramai per convincersi che la ferrovia è necessaria come segno tangibile di un effettivo dominio sullo sterminato Impero africano e della concreta possibilità di sfruttarne tutte le risorse in pace ed in guerra. D'altra parte, il collegamento ferroviario fra l'arco del Niger e il Mediterraneo varrà ad aumentare sensibilmente il valore di quei terreni che oggi ne hanno assai poco. Si tratta di alcune diecine di milioni di ettari il cui plus-valore potrà in seguito concorrere al pagamento delle spese di costruzioni della ferrovia e del suo esercizio.

Furono studiati diversi progetti con diversi tracciati in partenza o da Orano o da Algeri o da Philippeville. Tutti raggiungono, sia pure attraverso differenti territorî, il grande arco del Niger e proseguono per Ouagadugu la capitale dell'Haute-Volta: è prevista poi una diramazione che arrivi al lago Ciad (1). Il percorso della costruenda ferrovia, senza contare la diramazione per il lago Ciad, non sarà inferiore ai km. 2500.

Difficoltà tecniche insormontabili non ve ne sono; esistono però gravi difficoltà da superare (quando si tenga conto di un necessario limite nella spesa) come ad esempio quella del rifornimento dell'acqua e l'altra di attaccare il lavoro contemporaneamente sui due fronti ai due estremi del percorso, per affrettarne il compi-

(1) Vedi due pregevoli articoli di Corrado Masi nell'« Oltremare » del luglio-agosto 1928.

mento; allo stato attuale dei mezzi di trasporto sarebbe enormemente costoso l'invio di materiali di costruzione sul fronte della Nigeria.

Nel suo insieme si tratta di una impresa grandiosa che richiederà un notevolissimo sforzo di organizzazione; ma la Francia è finanziariamente e tecnicamente assai bene preparata a compierlo.

Prima di chiudere questo sintetico esame dell'Impero francese africano non sarà forse privo d'interesse indugiarsi un momento a considerare il fenomeno da un punto di vista storico.

La lotta che i Greci sostennero per la difesa del Mediterraneo contro i Persiani; quella che Roma sostenne per frenare al margine del suo *limes* le forze asiatiche che premevano verso il Mediterraneo; le lotte che le Repubbliche italiane e la Spagna e la Monarchia di Francia sostennero contro i Turchi hanno avuto in comune lo scopo di difendere il patrimonio della civiltà mediterranea, dalle razze asiatiche. Il fenomeno si può graficamente esprimere con una freccia in senso ovest-est che rappresenta la direttiva dello sforzo:

Invece l'odierno sforzo mediterraneo francese che tende ad assicurare il trasporto in Francia di truppe di colore, si può rappresentare graficamente con una freccia in senso sud-nord:

Con questa rappresentazione appare più evidente la diversità profonda dei due fenomeni. Prima erano lotte in difesa dell'Europa contro razze non mediterranee; ora lo sforzo è per portare a combattere in Europa truppe di colore, di razza non mediterranea.

Cartagine antica dominava il Mediterraneo occidentale in virtù della sua flotta appoggiata al possesso territoriale delle Baleari, della Sardegna, della Corsica, della Sicilia occidentale. Aveva nemica Marsiglia (l'elemento greco fu sempre ostile, perchè economicamente rivale, all'elemento punico), ma poteva contare sui Liguri nel grande arco del Golfo di Lione e di Genova; ebbe anche saltuariamente alleanza con gli Etruschi.

Cartagine antica compieva la conquista della Spagna, non solo per trarre da essa le ricchezze minerarie, il cui monopolio commerciale le dava enormi guadagni (quei guadagni che le erano necessarii per pagare il grosso nerbo di truppe mercenarie, e per mantenere le flotte, rinnovandole quando l'avversa fortuna le aveva distrutte); ma anche e soprattutto perchè dalla Spagna, diventata base militare, doveva poi passare in Provenza e dalla Provenza, valicando le Alpi, scendere in Italia a portare la guerra contro Roma, così come avvenne poi nello sviluppo del piano di Annibale. L'odierno Impero di Cartagine, risorto per opera della Francia, non possiede nè la Sicilia, nè la Sardegna, nè le Baleari, nè la costa di Spagna, ma in compenso possiede la Corsica, la meravigliosa struttura guerresca nazionale, e la solida organizzazione militare ed economica dell'Impero africano; soprattutto poi possiede e meglio possederà fra breve una poderosa Marina da guerra che i larghi mezzi finanziari votati rinsanguano di nuove costruzioni in gran numero; se gli accordi politici le permetteranno di concentrare in Mediterraneo le sue forze navali, la Francia avrà nel bacino occidentale di questo mare una posizione geograficamente e militarmente dominante.

Le due grandi basi navali che la Francia possiede in Mediterraneo sono Tolone e Biserta, non contando quelle minori che è sempre possibile organizzare in guerra, opportunamente scelte nei riguardi del traffico da difendere.

Possiede inoltre il formidabile baluardo della Corsica.

La Corsica è in ottima posizione per dominare il Golfo di Genova, dando alla parola « dominare » il significato specifico di annullare o gravemente ostacolare il traffico marittimo nemico.

L'accesso sud-ovest del Golfo di Genova è segnato ai due estremi da due terre francesi e le distanze fra Aiaccio e Tolone è di circa 150 miglia. Dalla costa di levante della Corsica all'Elba sono meno di miglia 30; in tal modo anche l'accesso sud al Golfo di Genova può essere battuto e il traffico di cabotaggio lungo la costa toscana danneggiato.

Nel Golfo di Genova noi abbiamo quattro porti, Livorno, Spezia, Genova, Savona (1): tutti e quattro sono molto vicini alle offese navali ed aeree che possono partire dalla Corsica, rispettivamente circa miglia 100, 120, 150, 150.

Con la occupazione della Tunisia e la trasformazione di Biserta in base navale la Francia ha grandemente allargata e consolidata la sua potenza mediterranea. Biserta, situata in modo da essere facilmente difesa, ha una capacità tattica senza limiti e per la sua ubicazione ha un valore strategico di primissimo ordine perchè domina la strozzatura del Mediterraneo fra la costa africana e quella di Sicilia; strozzatura che fra Capo Bon e l'isola Marettimo è larga miglia 70, circa tre volte il Canale della Manica.

Non serve indugiarsi in amari ed inutili commenti sul Governo italiano che permise la occupazione della Tunisia così minacciosa per l'Italia, ma, d'altra parte, non si può non riflettere e non rimpiangere quanto diversa sarebbe oggi la situazione mediterranea dell'Italia se Biserta fosse base navale italiana.

---

(1) Per fissare le idee sulla loro importanza basta riflettere che sopra un totale di circa 34 milioni di tonnellate merci che rappresentano il complessivo movimento portuale dell' Italia i quattro porti suddetti ne assorbono circa 12 milioni.

§ 3.

INGHILTERRA.

L'Inghilterra non ha più la posizione dominante che senza contrasto tenne per tutto il secolo XIX dopo aver abbattuto il suo grande nemico Napoleone.

L'Impero britannico è un'opera meravigliosa d'organizzazione politica, economica, militare e navale che ancora oggi detiene cospicua ricchezza e domina gran parte del mondo; ma sono evidenti i segni del distacco dal corpo centrale degli elementi oramai giunti a maturità e sempre più si affila l'ancora disordinata tumultuante volontà, in altri elementi, di sottrarsi al suo dominio.

Le basi di questo Impero furono gettate con l'ascesa al trono della regina Elisabetta.

Durante il secolo che decorre dalla fine della guerra dei cento anni (1453) all'inizio del Regno di Elisabetta (1558) gli Inglesi avevano compreso la necessità di mutare radicalmente il loro programma politico. Non più esaurirsi nelle logoranti e sterili guerre per conquiste territoriali in Francia, ma lanciarsi alla conquista degli Stretti che dominano i mari (1) delle nuove terre, la scoperta delle quali in breve volgere di anni aveva così smisuratamente allargato i confini del mondo conosciuto.

La situazione dell'Inghilterra nei confronti dei tre Stati dominanti di allora, Spagna, Francia ed Olanda, era d'assoluta inferiorità dal punto di vista economico e militare. Esisteva però in essa l'unità politica raggiunta e soprattutto esisteva una generazione di uomini col cuore pronto ad ogni audacia.

Dal punto di vista commerciale l'Inghilterra era

---

(1) « The libell of English Policy », di autore incerto, pubblicato nel 1496, con raro acume profetico, predice quella che sarà la politica inglese.

sotto la soggezione degli Anseatici (1) (l'epoca della potenza bancaria delle case fiorentine era già tramontata), che anche con le armi alla mano sostenevano il loro predominio di monopolio.

Industrialmente l'Inghilterra era nulla.

Le condizioni della Marina mercantile inglese, al principio del 500 erano precarie; quella militare non esisteva.

Non era mancato nei Re d'Inghilterra il senso della importanza che la Marina doveva assumere nella vita politica ed economica della Nazione (re Atelstano concedeva la piccola nobiltà ad ogni commerciante che avesse fatto tre viaggi in Mediterraneo), ma ostacolo principale al suo sviluppo era il diritto del Sovrano di requisire senza compenso le navi mercantili private, coi loro equipaggi, per ragioni di guerra; altro ostacolo erano le larghe concessioni di privilegio fatte alle navi straniere, specialmente anseatiche, in tempi nei quali la organizzazione feudale non si preoccupava del commercio come elemento essenziale nella vita del paese, limitandosi a considerarlo come una fonte di tasse fiscali. Durante il secolo XVI però la Marina inglese si era andata sviluppando, agguerrendosi nella pirateria e nel contrabbando ai danni della Spagna. Contrabbando e pirateria che rappresentavano la sola fonte di guadagno possibile allora, poichè il commercio del Nord era monopolio degli Anseatici o degli Olandesi, e il commercio con l'America era monopolio della Spagna.

Lo Stato incoraggiava lo sviluppo della Marina per-

---

(1) La Lega Anseatica (da hansen=associarsi) fu fondata nel 1241 con un trattato fra Amburgo e Lubecca allo scopo di difendere il commercio dai pirati del Baltico e di mantenere intatti i privilegi commerciali ottenuti negli Stati o Principati vicini.

Il successo che ebbe questa unione indusse molte altre città a chiedere di entrare nella Lega, la quale nel periodo del suo massimo splendore comprendeva ottanta città. La Lega aveva imposto un suo diritto marittimo particolare e manteneva il suo prestigio con le risorse finanziarie e le forze militari ottenute dal contributo di ogni città.

chè in tal modo vedeva prepararsi il materiale e il personale che sarebbe diventato lo strumento delle future guerre, l'arma delle sue conquiste; vedeva prepararsi una generazione di marinai spregiudicati e pronti a qualunque cimento.

La regina Elisabetta che ebbe da natura le doti di un grande Capo fu dal destino inviata all'Inghilterra in quel periodo decisivo della sua storia, confermando così l'antica verità che quando l'ora d'un Paese è suonata sorge dalla sua terra Chi è destinato a condurlo (1).

Come primo programma, volle la Regina abolire i privilegi degli Anseatici, e vi riuscì dopo quaranta anni di aspra lotta, durante i quali il commercio inglese saldamente si stabiliva sulle posizioni conquistate agli Anseatici. La lotta finiva nel 1597 con la chiusura del fondaco anseatico di Londra.

Come secondo e più importante programma si propose la guerra alla potenza navale spagnola, per infrangere la pesante maglia del suo monopolio navale e commerciale con l'America.

Per misurare l'audacia di questo gesto non bisogna giudicare oggi alla stregua dei fatti compiuti, ma riflettere alla enorme sproporzione fra i due avversarii, quando nell'ardimento inglese fu decisa la lotta.

Davide e il gigante Golia.

Ma la vittoria di Davide prima di essere nella pietra

---

(1) Fra l'Italia d'oggi e l'Inghilterra di Elisabetta vi sono dei profondi rapporti di somiglianza e di destino, lo studio dei quali dovrebbe tentare uno storico la cui erudizione avesse radici vive nutrientisi nei succhi dell'attuale momento politico.

Il rapporto che esisteva fra la situazione politica militare ed economica dell'Inghilterra, quando ha iniziato la sua marcia di conquista, e quella degli Stati allora preponderanti, non è molto diverso dal rapporto che esiste fra l'Italia d'oggi e gl'Imperi che esercitano dominio nel mondo; identica è la necessità di conseguire sul mare e col mare la propria fortuna.

Ma più che i rapporti delle cifre esprimenti il valore statistico dei fatti economici e militari importa rilevare l'esistenza di un'analoga forza spirituale.

fortunata che spacca la fronte al nemico è nel suo saldo cuore che non trema nè di concepire nè di affrontare la lotta.

Nel 1588 l'« Invincibile Armata » che minacciava la esistenza stessa dell'Inghilterra, perchè Alessandro Farnese doveva compiervi uno sbarco in grande stile, fu sconfitta dalle squadre riunite Olandesi ed Inglesi.

Per l'Olanda questa battaglia navale era un episodio dell'aspra guerra di liberazione che da tempo conduceva contro la Spagna. Per l'Inghilterra questa battaglia segnava il suo ingresso nelle competizioni mondiali.

Nella spartizione del bottino, dopo la vittoria, avvenne quello che sempre è avvenuto prima e dopo di allora, in tutte le spartizioni, compresa quella di Versailles; i più forti si fanno la parte del leone.

L'Olanda tenne per sè il monopolio del commercio nel Mare del Nord e la via del Capo di Buona Speranza che assommava tutto il ricco commercio con l'India e con la Cina: tenne per sè le due prede più belle.

Toccava alla generazione di Cromwell di abbattere, con le armi alla mano, la potenza navale olandese e sulle rovine di questa far sorgere gloriosa e dominante la potenza navale e coloniale inglese.

« Dal tempo di Cromwell, l'aggressione commerciale e coloniale continuata fondò l'Impero. L'Impero inglese non è nella sua importante parte un impero originariamente scoperto e conquistato da inglesi, ma è strappato con le armi ad altri popoli che prima di loro lo avevano scoperto e colonizzato; l'Inghilterra di gran lunga ultima giunta fra le nazioni colonizzatrici non si contentò di quello che era disponibile, ma con le armi alla mano in una lotta di tre secoli tolse successivamente alle sue rivali il già conquistato » (1).

---

(1) Iacopo Mazzei, Società Ed. Vita e Pensiero, Milano 1924. « Politica economica internazionale inglese prima di Adamo Smith », pagina 208.

L'Inghilterra da oltre due secoli conduce una politica estera basata su questi tre caposaldi:

1°) impedire che una Nazione europea acquisti una potenza politica e militare tale da diventare egemonica; in altri termini mantenere l'equilibrio tra le forze antagonistiche del continente;

2°) anche da guerre europee trarre conseguenze geograficamente lontane con occupazioni militari di località che comandano i mari, con acquisti coloniali e clausole economiche nei trattati, a favore del proprio commercio;

3°) mantenere una Marina da guerra tale che appoggiata al ben studiato sistema di basi navali sia sempre in grado di dominare la situazione assicurando a sè via libera in tutti i mari e sbarrandola al nemico.

Il Seely calcola che dal 1688 al 1815 l'Inghilterra abbia avuto 68 anni di guerra con la Francia (50 %) ed è questo il periodo durante il quale ebbe a combattere l'egemonia francese.

Fu durante questo lungo periodo di lotta che l'Inghilterra si insediò nel Mediterraneo occupando Gibilterra e Malta; Gibilterra fu occupata col trattato di Utrecht che nel 1713 mise fine alla guerra di successione di Spagna; Malta occupata nel 1800 venne formalmente ceduta all'Inghilterra nel 1814 con la pace di Parigi.

Durante il secolo XIX e i primi anni del XX fino alla pace che concluse la Grande Guerra si trovò a dover lottare contro altri due tentativi di egemonia europea: quello della Russia e quello della Germania.

La Russia con lo sterminato suo territorio a cavallo dei due continenti asiatico ed europeo doveva necessariamente avere una politica che risentiva di questa situazione geografica; alternativamente infatti essa premeva o in direzione del sud-Europa per impossessarsi degli Stretti e scendere al Mediterraneo o in direzione dell'India o in direzione di levante per affacciarsi at-

traverso il continente asiatico alle sponde del Pacifico. Le vicende di questa lotta, nella parte che riguarda l'obiettivo mediterraneo, saranno sinteticamente esaminate nel paragrafo che tratta del Mar Nero e degli Stretti; qui basta ricordare l'esistenza di questa lotta, che è stata una delle più notevoli manifestazioni della politica inglese nel secolo scorso. L'Inghilterra si è tenacemente e decisamente opposta al tentativo russo di affacciarsi in Mediterraneo; tentativo che ebbe origine dal vasto sogno di Pietro il Grande, il cui regno (1682-1725) fu tutto un titanico sforzo per immettere la civiltà occidentale nel sangue asiatico della Russia e per aprirsi la via libera al Baltico e al Mar Nero.

Alla fine del secolo scorso l'equilibrio europeo, dal punto di vista britannico, minacciava di essere travolto dalla crescente potenza germanica la quale aveva chiaramente messo nel suo programma l'avvenire sul mare. Il rigoglioso sviluppo industriale e marittimo della Germania che si accompagnava ad un vasto programma di espansione commerciale e coloniale ed era sostenuto dal prestigio politico e militare dell'unità imperiale costituita, dall'esercito vittorioso in tre guerre, dalla giovane Marina pronta ai più alti cimenti, doveva inevitabilmente urtare contro la volontà britannica, decisa a difendere il suo predominio mondiale.

La minaccia di egemonia germanica fu per ora stroncata dalla Grande Guerra.

La minaccia russa è anch'essa temporaneamente assopita; troppo grave è la sua crisi interna perchè la Russia possa rappresentare un serio pericolo immediato agli interessi britannici; chè anzi il tremendo disagio economico nel quale si dibatte per la distruzione di ricchezza compiuta dalla rivoluzione bolscevica, la obbliga a condurre una politica di ravvicinamento verso l'Inghilterra.

Ma un altro formidabile avversario è comparso sugli oceani a disputarle il predominio mondiale: gli Stati Uniti.

La politica estera degli Stati Uniti fu sempre ispirata a due direttive: l'una, quella lasciata in testamento da Washington, di non immischiarsi negli affari d'Europa; l'altra, quella espressa nella dottrina di Monroe, di non permettere negli affari americani interventi europei nè diretti nè indiretti, nè politici nè economici.

La dottrina di Monroe non è considerata dagli Americani come una proposizione di diritto internazionale che può essere da tutti discussa e interpretata, ma sibbene come un principio politico la cui interpretazione in estensione e profondità spetta soltanto a loro stessi. Per ciò questa dottrina dalla primitiva forma originale si è andata modificando ed estendendo nelle successive applicazioni: si potrebbe paragonare ad un liquido che pur mantenendo intatta la sua sostanza prende la forma del recipiente dove è versato.

In questa dottrina di così elastica ed unilaterale interpretazione vi sono naturalmente i germi del conflitto con l'Impero britannico che ha nel continente americano antiche colonie ed uno dei suoi più importanti elementi costitutivi, il dominio del Canadà, e possiede numerose ed importanti isole nel mare delle Antille.

Ma l'urto fra i due grandi rivali doveva aver luogo non per ragioni di territorio, ma per la fondamentale questione della libertà dei mari.

Sarebbe un errore pensare che l'attuale rivalità fra i due colossi abbia soltanto cause industriali e commerciali.

Fu osservato giustamente che solo il 9 % del commercio degli Stati Uniti è commercio di esportazione; il 91 % è commercio del suo enorme mercato interno libero da barriere doganali e con alta potenza di assorbimento. Vero è che codesto mercato si avvia verso la saturazione e gli Americani sentono quindi la necessità di vendere in tutto il mondo affinchè la loro produzione non subisca arresti; ma con tutto ciò non sembra che le ragioni di rivalità sieno di prevalente carattere commerciale.

Più viva sembra invece la lotta politico-economica per l'accaparramento delle materie prime fra le quali, in ordine di importanza, sta in primissima linea il petrolio.

Durante il secolo XIX il carbone rappresentava la quasi esclusiva sorgente di forza motrice per navi, ferrovie ed impianti fissi; e il fatto che l'Inghilterra ne possedeva il quasi monopolio non fu l'ultima delle cause della sua prosperità e del suo dominio mondiale.

In questi primi decenni del secolo XX il petrolio ha sostituito e sempre più andrà sostituendo il carbone, il quale però, nonostante questa forte concorrenza, continua ad essere consumato in quantità sempre crescenti.

Oggi la situazione dal punto di vista della produzione del petrolio è espressa dalle seguenti cifre che si riferiscono al consumo mondiale:

il	70 %	è prodotto	negli Stati Uniti
»	7 %	»	in Russia
»	5 %	»	nel Venezuela
»	5 %	»	nel Messico
»	5 %	»	in Persia
»	10 %	»	in Rumenia, Polonia, Giappone, ecc., ecc.

Ma queste cifre sono decisamente capovolte se si considerano le riserve ossia la proprietà dei terreni petroliferi ancora da sfruttare: il 70 % appartiene a gruppi controllati dal Governo britannico, il 20 % è sotto controllo americano, il 10 % sotto controllo russo.

E ancora più significative sono le cifre che rappresentano la prevista durata dei giacimenti di petrolio in estrazione. In base all'attuale media di estrazione, sembra che fra quindici o venti anni il territorio degli Stati Uniti non avrà più petrolio, mentre le riserve britanniche pare che si possa contare abbiano la durata di oltre 200 anni.

Anche ammesso un largo margine di errore in queste cifre, esse pur sempre esprimono l'attuale predo-

minio britannico in fatto di petrolio e la conseguente lotta politica economica in corso di sviluppo fra le due grandi rivali.

E qui sia permessa una breve digressione per invitare il lettore a riflettere che altre volte, nei lontani millenni, l'umanità ha visto il predominio di una razza dovuto al possesso esclusivo di una determinata materia prima.

Le tribù che prime conobbero il bronzo e furono in grado di procurarsi armi con le quali vincere altre tribù, e strumenti di lavoro coi quali abbattere le foreste ed estrarre altre ricchezze dalla terra e più tardi ne ebbero il monopolio commerciale, acquistarono una decisa preponderanza; sembra infatti oramai accertata l'invasione in Europa di una razza diversa da quella già ivi stabilita da gran tempo che ad essa si sovrappose portando con sè il bronzo e la civiltà che da esso prese il nome.

Verò è che non tutto il territorio mondiale è stato esplorato a grandi profondità e nuovi ritrovamenti potrebbero spostare le cifre; vero è che la scienza potrebbe scoprire o altri combustibili o conquistare definitivamente metodi economici di fabbricazione sintetica; ma per ora rimane incontrastata la realtà odierna del predominio britannico. È bene però tener presente che il petrolio di controllo inglese è tutto fuori del suo territorio nazionale.

Ma forse la lotta per il petrolio più che una causa di rivalità è una delle forme nelle quali codesta rivalità si manifesta.

La causa fondamentale risiede nella questione della libertà dei mari.

La frase « Britannia Britannia rule the wawes » « Britannia Britannia governa le onde » si può tradurre così: Quando la Gran Brettagna è impegnata in una guerra, essa garantisce a sè le vie del traffico e le chiude al nemico; non solo impedisce il traffico nemico fatto con navi nemiche, ma impedisce anche ogni e qualunque

traffico dei neutri a favore dell'avversario; non solo, ma intende anche regolare il traffico dei neutri con altri neutri i quali confinando di territorio possono cedere i rifornimenti al belligerante. Non solo, ma per semplificare il blocco intende avere il diritto di mettere campi di mine fuori delle sue acque territoriali, dove meglio crede, nella estensione che più giudica conveniente; in altri termini i diritti dei neutri sono aboliti di fronte agli imprescindibili diritti britannici.

Questo punto di vista, a noi Alleati parve perfettamente logico e soprattutto utile quando ebbe la sanzione del fatto compiuto nella Grande Guerra; ma bisogna pur riconoscere che agli Stati Uniti neutrali era logico apparisse come un violento sopruso.

Se all'inizio della Grande Guerra gli Stati Uniti avessero avuto una Marina da guerra come quella che attualmente possiedono e hanno in costruzione è probabile che il loro atteggiamento sarebbe stato assai diverso e avrebbero difeso il principio della libertà di commercio per i neutrali. Ma gli Stati Uniti non erano in grado di assumere questa posizione politica e si decisero quindi in favore dell'Intesa; ma dell'esperienza fu fatto tesoro.

E gli Stati Uniti per non trovarsi un'altra volta nelle condizioni di dover subire l'imposizione altrui hanno deciso di costruire una Marina da guerra superiore a quella britannica, in grado cioè di dominare la situazione navale. (1)

L'autore di questo studio, nella schematica esposizione degli elementi che costituiscono la situazione attuale, non pretende di aver esaurito l'argomento, ma crede di aver accennato alle essenziali ragioni della rivalità anglo-americana.

Ma qualunque sia il complesso delle cause che la determinano e la complicano, una cosa è certa: anche

---

(1) Data la situazione strategica mondiale dell'Inghilterra, un eventuale accordo per la parità navale con gli Stati Uniti rappresenterebbe una inferiorità britannica.

se uomini di buona volontà tentano di evitare che i due Imperi si mettano sopra rotte di collisione, codesta rivalità è una delle essenziali forze agenti nella politica del mondo.

Per ciò fu esaminata in questo studio; più precisamente per mettere in evidenza le inevitabili ripercussioni mediterranee.

Basta infatti enunciare l'ipotesi che l'Inghilterra debba fronteggiare l'America per dedurne l'immmediata conseguenza che non potrà distaccare forze in Mediterraneo atte a mantenere l'attuale predominio dovuto al possesso di due formidabili basi navali e di una potente Marina da guerra.

La rivalità esiste e forse senza possibilità di effettiva e durevole conciliazione; (1) un accordo sulla questione del disarmo e la firma (subordinata a gravi riserve) del patto Kellogg difficilmente possono annullare le profonde ragioni di dissidio fra i due grandi rivali. Bisognerebbe che uno dei due imperialismi volontariamente rinunciasse a vivere; ma non sembra che nessuna vicenda di partito al governo possa mai condurre a così inverosimile risultato. E la rivalità si manifesta nelle due forme concrete possibili di dominazione economica e navale.

Quanto alla prima, gli Stati Uniti grandi produttori anzi regolatori della produzione di ferro, acciaio, rame, carbone, petrolio, legname, cotone, grano e detentori di più di metà dell'oro-moneta disponibile nel mondo hanno già quasi affermato la sovranità economica mondiale.

Quanto alla seconda, più difficile riesce loro di conse-

---

(1) Del resto se gli Stati Uniti e l'Impero britannico venissero ad un accordo per imporre al mondo il loro dominio, (e la Chiesa Cattolica?) si avrebbero certo delle reazioni di portata imprevedibile.

Forse il più tremendo conflitto verrebbe scatenato da un siffatto tentativo di far riconoscere come immutabile una situazione mondiale a loro decisamente favorevole.

guire la supremazia navale, sia perchè occorrono basi, e cioè possedimenti territoriali, affinchè una forza navale possa esercitare il suo dominio sul traffico, sia perchè una Marina da guerra è un organismo delicato e difficile, che molto richiede per essere portato e mantenuto ad un relativo grado di perfezione.

Essa richiede materiale e personale; e se il materiale è facile averlo nella avanzata organizzazione industriale americana, non altrettanto facile è avere il personale.

Non si fabbrica in serie lo spirito navale di un paese e la passione per il mare; d'altra parte l'esistenza di codesti sentimenti è condizione indispensabile perchè nascano gli uomini già plasmati dalle virtù della stirpe e dalla forza della tradizione, pronti a diventare con l'educazione militare e tecnica, elementi abili e sicuri per servire la Marina.

Probabilmente sarà la questione del personale che per parecchio tempo farà segnare il passo all'America nel suo programma navale.

La rivalità degli Stati Uniti contribuisce a togliere all'Inghilterra la posizione dominante che senza contrasto tenne per tutto il secolo XIX.

A cagione di codesta rivalità assai più difficile le riuscirebbe in caso di conflitto risolvere quello che pur rimane il problema essenziale alla vita del suo Impero, il problema cioè delle comunicazioni marittime per mantenere effettivi rapporti di alleanza con i vari elementi dell'Impero, per assicurare i rifornimenti all'Isola centro dell'Impero stesso, e per collegare le basi navali sparse nel mondo che costituiscono la rete fondamentale d'appoggio alla sua Marina destinata ad agire negli oceani.

La nuova Marina da guerra degli Stati Uniti contrasterà il dominio dell'Atlantico e le importazioni dal continente americano saranno compromesse. Anche in Pacifico farà sentire il suo peso.

Questa situazione universalmente nota allarga la zona

intaccata del prestigio britannico; l'Impero che aveva già subìto un processo di corrosione, prima che la rivalità prendesse forma concreta, ha manifesti i segni della sua decadenza.

L'Impero vinse la Grande Guerra, ma il mondo ebbe l'impressione che il boxeur abbia vinto in virtù del suo peso enorme, non per l'aggressiva agilità e la perfetta utilizzazione dei suoi mezzi.

Forse anche in Inghilterra si tratta di una crisi di uomini; la classe dirigente che ha dato nei quattro secoli scorsi uomini di primo ordine alla politica, alla finanza, all'industria, alla marina, alle scienze, all'arte, all'esercito, al governo delle colonie, oggi è esaurita dal lungo sforzo. Anche l'Impero romano, del resto, decadde quando la classe Senatoriale e quella dei Cavalieri fu esaurita nel produrre uomini eletti capaci di servire lo Stato.

Il prodotto più raro e più prezioso che un paese possa dare è pur sempre il prodotto « uomo ».

Comunque, i segni del distacco graduale e continuo degli Stati la cui federazione costituisce l'Impero britannico sono evidenti. Canadà, Unione del Sud Africa, ed Australia sono oramai elementi formali dell'Impero. È probabile che alla prima crisi essi si distaccheranno, orientandosi o con o contro l'Inghilterra a seconda dei loro interessi o degli uomini che saranno al potere, senza però obbedire alla forza coesiva federale come espressione dell'Impero.

L'India è profondamente solcata in tutti i sensi da antichi e nuovi movimenti spirituali tutti ostili all'Occidente, per irriducibile antitesi di razza e da violenti rancori politici ed economici.

Tutto ciò rende precaria la situazione dell'Impero britannico. La sua rete mondiale di basi navali destinate ad appoggiare la Marina sarebbe in un futuro conflitto col suo formidabile avversario rotta in vari punti e mancando i collegamenti tutto il sistema perderebbe gran parte della sua potenza offensiva e difensiva.

In altri termini, da una posizione incontrastata di dominio l'Inghilterra passa ad una posizione pur sempre molto forte, ma che ha bisogno di essere integrata con alleanze e nonostante ciò presenta dei rischi assai gravi.

Conseguenza logica di tale situazione, dal punto di vista di questo studio è che le basi navali britanniche nel mondo, comprese quelle del Mediterraneo, Malta e Gibilterra, hanno un valore strategico relativo. La loro potenza tattica potrà esser perfetta, ma il loro peso strategico nel futuro conflitto dipenderà dalla situazione politica e militare generale, dall'orientamento delle alleanze, da imprevedibili reazioni asiatiche; dipenderà da molte vicende che potrebbero anche portare all'isolamento di queste basi e quindi all'annullamento della loro potenza.

Certo l'Inghilterra più che mai ha ora bisogno di dominare il Mediterraneo. Col distacco del Canadà dal sud-Africa e dell'Australia, il suo Impero sarebbe ridotto ai possedimenti africani e a quelli indiani.

Per le comunicazioni con l'Africa dell'est e con l'India è indispensabile dominare il Mediterraneo.

Se per le comunicazioni con l'Australia la via del Capo di Buona Speranza è presso a poco lunga come quella che passa per il Mediterraneo non così avviene per le comunicazioni con le tre località fondamentali dell'Impero britannico: Mombasa, Bombay, Singapore.

Londra-Città del Capo-Melbourne	Miglia	12.000
Londra-Mediterraneo-Melbourne	»	11.000
	Differenza miglia	1000

Londra-Città del Capo-Mombasa	Miglia	8800
Londra-Mediterraneo-Mombasa	»	6300
	Differenza miglia	2500

Londra-Città del Capo-Bombay	Miglia	11.100
Londra-Mediterraneo-Bombay	»	6300
Differenza miglia		4800
Londra-Città del Capo-Singapore	Miglia	12.000
Londra-Mediterraneo-Singapore	»	8300
Differenza miglia		3700

Queste cifre mostrano che la via del Mediterraneo risulta rispettivamente il 9 %, il 40 %, il 76 %, il 44 % più breve di quella del Capo di Buona Speranza.

Ma soprattutto la perdita del dominio mediterraneo sarebbe fatale all'Impero perchè si sfascerebbe tutto il sistema britannico arabo-egiziano. Sarebbero inoltre compromessi i rifornimenti di petrolio persiani, iraquegni, egiziani e russi e dopo aver perduto i rifornimenti dagli Stati Uniti dal Messico e dal Venezuela non si comprende come l'Impero potrebbe risolvere il problema del petrolio

§ 4.

SPAGNA.

La Spagna ha gloriose ed antiche tradizioni mediterranee per opera dei Catalani.

La stirpe marinara catalana per istinto d'avventura e desiderio di lucro ha in sè la forza propellente verso le imprese d'oltre mare; quando venne annessa alla Aragona fu lei a dare la spinta alla politica navale di espansione nel Mediterraneo.

Politica che fu perseguita con abilità e tenacia tanto che i Catalani ebbero in vari settori dell'Oriente posizione dominante simile a quella delle Repubbliche Marinare Italiane ed anzi a codeste si sostituirono in

parte quando sfibrate dalle lotte interne reciproche perdettero la supremazia in Oriente.

E quando il Regno di Spagna fu costituito con la unione di Castiglia e d'Aragona e quando la secolare lotta contro gli Arabi fu vinta e con la conquista di Granata fu sradicato quel dominio, la politica mediterranea del Reame d'Aragona divenne la politica del Regno di Spagna. E la conquista della costa d'Africa del nord, il possesso delle Baleari, della Sardegna e della Sicilia, fecero della Spagna la padrona del Mediterraneo occidentale.

Sono note le vicende a traverso le quali la potenza Spagnola a poco a poco perde il suo splendore e decade.

Il possesso dell'America, che venne considerata non come una colonia, ma come una lontana provincia annessa alla Corona di Castiglia, in un primo tempo, riempì d'oro le casse dello Stato; ma essendo mancata la capacità tecnica di mettere in valore le nuove terre sulla base dello sfruttamento agricolo e di un sistema commerciale che attirasse gli scambi invece di soffocarli come fece il pesante monopolio governativo, il possesso dell'America servì ad arricchire i privati ma non costituì un elemento di vera forza politica ed economica per la nazione, ed avrebbe invece potuto diventarlo dopo che i missionari ebbero diffusa la Religione Cattolica fra gli indigeni assumendone la protezione ed elevandone il livello di vita.

La potenza mediterranea della Spagna di fronte ai due problemi fondamentali, (comunicazioni Gibilterra-Suez, comunicazioni Algeri-Marsiglia) è molto rafforzata dal possesso della costa africana del Riff e dal possesso delle isole Baleari.

Il possesso del Riff (e nelle vicende di queste guerre gli Spagnoli ancora una volta mostrarono le virtù guerriere della stirpe) costituisce una testa di ponte per ulteriori sviluppi prossimi o lontani.

La Spagna che ha impiegato quattro secoli a cac-

ciare i Mori dal suo territorio è naturale che voglia tenere una testa di ponte sull'altra riva d'onde i nemici son venuti, per impedire che l'avvenimento si ripeta; comunque si ripeta anche sotto forma indiretta.

In un futuro conflitto, il possesso del Riff può diventare una minaccia alle comunicazioni fra Algeria e Marocco e dal punto di vista navale un rinforzo o un correttivo al possesso di Gibilterra. La quale così risulta diminuita di valore perchè da sola non basta a dominare il passaggio fra l'Atlantico e il Mediterraneo.

Il possesso delle isole Baleari rappresenta un enorme vantaggio per la lotta contro il traffico Africa del Nord-Marsiglia; le due rotte da Algeri ed Orano passano nelle immediate vicinanze delle isole.

Fra le Baleari e la costa di Spagna sono miglia 50; fra la Sardegna e Minorca sono miglia 180.

Ma, come sopra si è detto, qualora il traffico Africa del Nord-Marsiglia fosse seriamente minacciato, la Francia a mezzo della rete ferroviaria litoranea concentrerebbe il traffico dell'Impero africano in un porto del Marocco.

In tal caso avrebbero ragione coloro che, in Francia, sono contrarii alla costruenda ferrovia transahariana e sostengono invece la convenienza finanziaria e bellica di allacciare il Sudan francese e l'Haute Volta con ferrovie e con lavori fluviali che migliorino la navigazione, ai porti dell'Africa occidentale e compiere poi direttamente per mare il traffico con l'Impero africano.

Contro il traffico Marocco-porti francesi dell'Atlantico, le nazioni mediterranee nulla potrebbero fare. La Spagna soltanto potrebbe parzialmente agire dalla sua base navale del Ferrol.

Ma questo problema non riguarda il presente studio limitato alle questioni mediterranee; esso potrebbe essere esaminato in uno studio dell'Atlantico considerato come l'Oceano nel quale principalmente si svolgeranno le vicende della rivalità navale fra gli Stati Uniti e la Gran Brettagna.

§ 5.

ITALIA.

a) *Problemi relativi al traffico.*

L'Italia ha nel Mediterraneo occidentale due problemi da risolvere in caso di guerra:

1°) Mantenere sicure le comunicazioni con Gibilterra affinchè possano affluire ai porti del Tirreno i convogli atlantici di rifornimento;

2°) Mantenere sicure le comunicazioni con la Libia.

Questi problemi esisteranno sempre, in ogni caso, qualunque sia il gruppo di alleanze alle quali l'Italia appartiene.

Esistono inoltre due altri problemi di fronte ai quali l'Italia potrà o meno trovarsi a seconda del gruppo di alleanze alle quali appartiene.

Essi sono:

3°) Bloccare il traffico nemico nella strozzatura Mediterranea fra la Tunisia e la Sicilia;

4°) Bloccare il traffico nemico fra la costa d'Europa e quella del Nord-Africa.

Tutti e quattro i problemi presentano naturalmente diversi gradi di difficoltà, a seconda del gruppo di alleanze del quale l'Italia farà parte.

Le possibilità o meno di riuscire a risolverli saranno esaminate nel capitolo ultimo con maggiore maturità di argomento.

Qui si espongono per ora gli elementi geografico-strategici che caratterizzano la situazione dell'Italia di fronte a questi problemi.

1°) Per quanto riguarda il primo problema esistono gravissime difficoltà da superare per proteggere il traffico Gibilterra-porti del Tirreno; si tratta di circa 1000 miglia di percorso e la nostra base più avanzata è quella di Cagliari, 260 miglia da Napoli.

Le 700 e più miglia di percorso fra Gibilterra e Cagliari senza un appoggio geograficamente italiano rendono il problema praticamente insolubile, se manca l'aiuto di una qualche alleanza.

Inoltre, non contando le Bocche di Bonifacio, che saranno praticamente chiuse, due sono i passaggi per accedere ai porti del Tirreno: uno, fra Capo Corso e Tolone facilmente dominabile dalle avversarie forze navali ed aeree concentrate in Tolone e Corsica; uno fra la Sicilia e la Sardegna che può essere ostacolato dalle forze concentrate in Biserta.

2°) Per quanto riguarda il secondo problema il traffico da e per Tripoli avrebbe naturalmente moderate necessità e proporzioni; la linea di comunicazione più breve è quella Augusta-Tripoli (miglia 290). Questa linea però passa nelle immediate vicinanze di Malta e, nel caso di Malta nemica, il nostro traffico di superficie con la Libia dovrebbe seguire altra via, mentre quello aereo e subacqueo, per il materiale poco ingombrante potrebbe continuare a svolgersi lungo la linea più breve Augusta-Tripoli.

Il traffico di superficie potrebbe essere fatto sulla linea Brindisi-Bengasi-Tripoli e, se le alleanze lo permettono, sulla linea Brindisi-Peloponneso-Candia-Bengasi-Tripoli. Quest'ultimo percorso un poco più lungo di quello Brindisi-Bengasi, assai più lungo di quello Augusta-Tripoli (la differenza però diminuirebbe se si facesse il più giusto paragone del percorso Napoli-Tripoli) avrebbe il vantaggio di essere praticamente sicuro dagli attacchi provenienti da Malta.

3°) Per quanto riguarda il terzo problema l'Italia è in condizioni abbastanza favorevoli per agire contro il traffico nemico nel Canale di Sicilia: capisaldi della sua azione sono le tre basi navali ed aeree di Trapani, Augusta, Tripoli. A questi tre capisaldi sarebbero collegate le due isole di Pantelleria e Lampedusa ed altra località, della costa sud della Sicilia, Porto Empedocle, ad esempio, munite di artiglieria di medio calibro e

di quanto altro occorre per dare temporaneo appoggio ad azioni navali.

Con questa sistemazione offensiva e difensiva le nostre forze navali ed aeree potrebbero efficacemente impegnarsi nella lotta contro il traffico nemico.

Le due isole sono benissimo situate per sorvegliare ed intervenire in aiuto delle navi; Pantelleria è a miglia 80 da Trapani, a miglia 80 da Porto Empedocle, a miglia 80 da Lampedusa, a miglia 50 da Capo Bon e quindi a miglia 110 da Biserta e a miglia 120 da Malta, ed è situata sulla rotta Capo Bon-Malta; Lampedusa è a miglia 145 da Tripoli, a miglia 80 da Pantelleria, a miglia 115 da Porto Empedocle, a miglia 95 da Malta, a miglia 120 da Capo Bon e a miglia 70 dalla più vicina costa di Tunisia.

La linea Porto Empedocle-Pantelleria-Lampedusa-Tripoli appoggiata alle tre basi dei tre vertici Trapani-Augusta-Tripoli può essere una efficace linea di sbarramento; le distanze sono brevi e la linea attraversa il canale in un punto intermedio fra Biserta e Malta.

In questa lotta contro il traffico nemico nel canale di Sicilia grande aiuto potrebbe venire da un ben studiato ed in precedenza approntato impiego di mine, da affondare subito in grande stile, all'inizio delle ostilità, con mezzi adeguati. Questi campi di mine, pericolosi alle pescagioni dei piroscafi, poco lo sarebbero al nostro naviglio silurante, il solo che in linea generale noi impiegheremmo; nè in massima avremmo bisogno di far transitare piroscafi nel Canale di Sicilia.

Il traffico con l'Occidente fa capo ai porti del Tirreno, quello con l'Oriente ai porti dell'Adriatico; del traffico con la Libia abbiamo più sopra discorso; fra il Tirreno e l'Ionio abbiamo il Canale di Messina.

Il Canale di Sicilia è invece passaggio obbligatorio per i piroscafi che compiono il traffico nemico dal Mediterraneo occidentale a quello orientale e viceversa.

4°) Per quanto riguarda il quarto problema l'Italia non è in condizioni geograficamente favorevoli.

Essa potrebbe efficacemente contrastare il traffico sulla linea Biserta-Marsiglia che passa nelle immediate vicinanze della Sardegna, ma come sopra si è detto la Francia avvalendosi della rete ferroviaria litoranea concentrerebbe il traffico in Algeri od Orano.

E poco l'Italia può fare contro il traffico Algeri-Marsiglia ed anche meno contro quello Orano-Marsiglia. Questa affermazione è basata su quattro elementi di fatto che qui si espongono.

1°) Più distante è l'obiettivo, e men pronto è l'intervento navale quando l'obiettivo sia stato segnalato;

2°) Il percorso Algeri-Marsiglia è di circa miglia 396, le quali con velocità di nodi 18 all'ora si percorrono in 22 ore circa.

La Marina mercantile francese avrà un certo numero di piroscafi capaci di oltrepassare le 30 miglia di velocità i quali saranno impiegati al trasporto delle truppe; ma se questi venissero a mancare, e comunque perchè il traffico si mantenga efficace, ossia continuo, per tutta la durata della guerra, dovrà necessariamente essere compiuto alla velocità media dei medi piroscafi.

La velocità di miglia 16 è comodamente raggiunta dalle moderne motonavi; fra qualche anno la velocità di miglia 18 potrà essere considerata normale.

Nello svolgimento delle operazioni guerresche, salvo il caso di azioni particolarmente preparate, non si faranno attacchi di superficie nelle vicinanze delle due basi, ai due estremi della linea perchè è logico supporre che il convoglio abbia allora oltre alla normale scorta anche la maggiore difesa di forze uscite dalle basi stesse; il periodo di tempo durante il quale si potranno eseguire degli attacchi di superficie in condizioni più favorevoli sarà ridotto a 10-14 ore. E queste ore di più pericolosa navigazione il convoglio potrà percorrerle di notte quando più difficile è l'essere scoperto e più facile è lo sfuggire.

3°) Oltre alle forze navali delle due basi ai due estremi della linea bisogna tener conto anche di quelle

dislocate in Corsica che quasi a metà cammino è in posizione formidabile per la difesa della linea.

4°) Il raffronto tra le forze navali della Francia e dell'Italia è decisamente (e più ancora lo sarà in avvenire) favorevole alla Francia.

Nel sintetico riassunto ora compiuto degli elementi che caratterizzano la situazione non si è dato preponderante peso all'Aviazione come intervento risolutivo nel particolare aspetto della guerra navale contro il traffico marittimo; implicitamente assegnandole soprattutto il fondamentale cómpito della esplorazione.

Le ragioni di tal modo di vedere sono le seguenti:

a) Alla aumentata capacità di offesa degli aerei corrisponde un'aumentata capacità di difesa delle navi; una buona organizzazione di tiro antiaereo, con adeguato numero di cannoni e mitragliere istallati sui piroscafi-trasporto oltre che sulle navi di scorta, obbligherà gli aerei a mantenere quota alta a scapito della loro probabilità di colpire;

b) La possibilità di raggiungere, con le alte velocità odierne, notevoli spostamenti navigando per rotte spezzate durante l'attacco, diminuisce le probabilità di colpire; probabilità che nonostante i miglioramenti nei mezzi di punteria permangono assai scarse non potendo il velivolo rettificare il suo tiro in base all'osservazione;

c) Le condizioni meteorologiche possono essere avverse agli aerei e non esserlo alle navi;

d) Gli aerei sono incapaci di scoprire e di offendere di notte un convoglio in marcia a luci oscurate;

e) Nell'ipotesi che il diritto internazionale marittimo possa e debba essere rispettato, gli aerei non sono in grado di far la guerra al traffico mantenendosi nella legalità.

Tutto ciò giustifica la valutazione fatta sul cómpito da assegnare alle forze aeree in questo particolare caso di guerra marittima contro il traffico; cómpito che sarà di primissimo ordine anche se in linea di massima limitato all'essenziale servizio della esplorazione.

b) *Tangeri.*

Per completare l'esame degli elementi geografico-strategici che caratterizzano la situazione dell'Italia nel Mediterraneo occidentale occorre mettere in evidenza un recente avvenimento politico che ha portato l'Italia più avanti nel Mediterraneo occidentale, insediandola partecipe nel governo di Tangeri.

La città di Tangeri col suo breve territorio è ora governata dai rappresentanti di quattro nazioni: Inghilterra, Francia, Spagna, Italia.

La sua posizione alle porte del Mediterraneo è molto importante; militarmente nulla vi è, e per convenzione internazionale nulla vi dovrebbe essere, ma se un conflitto minaccia, la trasformazione di Tangeri in base navale ed aerea può essere di capitale importanza per il dominio dello Stretto. Perciò dobbiamo considerare come un successo di primo ordine la vittoria diplomatica, in virtù della quale entrammo a parità di condizioni nel governo di Tangeri.

Con perfetta sensibilità mediterranea il Governo Nazionale non ha voluto permettere che ad uno dei cardini della porta del Nostro Mare l'Italia fosse assente.

Tangeri, anche considerato soltanto come posto di osservazione, rappresenta un vitale interesse, per uno Stato mediterraneo. Vero è che l'eguaglianza delle quattro nazioni nel suo governo esiste solo dal punto di vista formale e diplomatico. Di fatto, le altre nazioni hanno il grande vantaggio di avere territori confinanti, come la Spagna che circonda la zona internazionale di Tangeri, o come la Francia che è presente dal vicino Marocco, o come la Gran Brettagna che da Gibilterra può mandare una spedizione sostenuta da adeguate forze navali per prenderne possesso. Poichè alla vigilia di un conflitto, fra il lieve peso di una finzione diplomatica e la realtà della grande importanza che può avere il possesso di Tangeri per il dominio dello Stretto, non vi è dubbio che nessuno esiterebbe un istante.

Del resto, se così non fosse, la questione di Tan-

geri, non avrebbe ragione di esistere. Le quattro nazioni governano quell'innocente territorio, munito di un buon ancoraggio, soltanto perchè ognuna ha timore che cada nelle mani dell'altra. Comunque, giova ripetere che pur non possedendovi alcun territorio vicino, l'Italia ha in Tangeri un posto di vigilanza di primissimo ordine.

c) *Confini libici.*

Un problema molto importante per l'Italia e di natura sua territoriale si collega strettamente all'esame del Mediterraneo; il problema riguardante i confini meridionali della Libia.

Il lettore che disusato agli argomenti coloniali e all'orientamento navale della sua mentalità non trova subito una rispondenza immediata fra i due termini esposti, è pregato di riflettere che la Libia parte integrante del Regno d'Italia, provincia africana del Regno, ha la sua vita legata al Mediterraneo stesso e quindi tutti i suoi problemi territoriali, politici, economici diventano problemi mediterranei.

Tutti i mari, geograficamente, finiscono là dove le acque si frangono sulla spiaggia, ma politicamente considerati, come confine delle nazioni, come via di comunicazione, come settore di offesa e di difesa, essi tengono strettamente legato a sè tutto il retroterra. Si fa quindi cosa rispondente alla realtà collocando nel quadro mediterraneo il problema dei confini meridionali della Libia.

Secondo la tesi italiana i confini occidentali della Libia sono stati definiti dal mare fino a Tumno soltanto; dopo Tumno, la questione è tuttora aperta e per chiuderla bisogna prendere come base della discussione quei confini che delimitavano la Tripolitania quando era sotto il dominio della Turchia alla quale l'Italia si è pienamente sostituita.

Opposta è la tesi francese che considera oramai la

questione chiusa attribuendo a sè tutto il massiccio montagnoso del Tibesti, del Borcu, dell'Erdi, dell'Enedi; di fatto, essa vi ha già compiuto atti di sovranità.

La base giuridica della tesi francese è essenzialmente la convenzione anglo-francese del marzo 1899 che stabiliva le rispettive zone d'influenza in quelle regioni; ma la Turchia non accettò codesta convenzione stipulata senza il suo intervento e non mancò di protestare. Di fronte alla sua protesta i due stipulanti assicurarono che i diritti turchi sarebbero stati rispettati.

Non è qui il caso di indugiarsi a discutere la questione, il che del resto è già stato magistralmente fatto nel libro di Roberto Cantalupo (1).

Qui importa soltanto stabilirne l'esistenza attribuendo ad essa tutta l'importanza che ha nell'insieme dei problemi mediterranei italiani.

Cadrebbe in errore chi considerasse la questione dei confini sud della Libia di secondaria importanza, riducendola ad una contestazione di qualche migliaio di chilometri quadrati di deserto.

Dal punto di vista economico si tratta di territorio che probabilmente ha scarso valore, ma dal punto di vista politico, la questione assume un carattere totalmente diverso.

Se quel massiccio montagnoso diventasse territorio francese, la Libia ne uscirebbe mutilata, senza possibilità di penetrazione commerciale in quella importante direzione, senza la possibilità di mantenere il dominio effettivo della linea di confine che i Francesi vorrebbero attribuirci, appartenendo tutti i pozzi alla regione montagnosa in loro mano.

Accettare la tesi francese significa gravemente intaccare il valore politico strategico della Libia.

La Libia è per l'Italia non soltanto la sua provincia africana che potrà gradatamente essere riportata col lavoro italiano alla sua antica floridezza economica, non

(1) « L'Italia mussulmana » (1928, La Voce, Roma).

soltanto è la guardiana dell'altra sponda, ma soprattutto è la sua testa di ponte in Africa perchè, consapevole dei danni che le verrebbero dalla sua assenza, l'Italia possa partecipare a tutti gli avvenimenti che forse fra non molte diecine di anni avranno imprevedibile sviluppo nel centro dell'Africa. Avvenimenti che sono accelerati dalla generale tendenza di tutti i fenomeni umani di assumere nel loro svolgimento una progredita velocità di marcia analoga a quella raggiunta dalla nostra civiltà meccanica e soprattutto accelerati dalle vicende del futuro conflitto. È probabile che il futuro conflitto assuma dimensioni e gravità superiori a quelle che pur ci parvero smisurate; per affrontarlo nelle migliori condizioni bisogna che non una freccia manchi al nostro arco.

Perchè la nostra testa di ponte in Africa abbia un valore strategico effettivo bisogna che sia territorialmente impostata su basi solide e quindi abbia quel massiccio montagnoso come confine del suo estremo sud più lontano e delicato.

E non è questo il meno importante fra i nostri problemi mediterranei.

CAPITOLO III.

Mediterraneo orientale.

§ 1.

Nel Mediterraneo orientale, che si considera incominci a levante dello Stretto di Messina, hanno dominio l'Italia, la Jugoslavia, l'Albania, la Grecia, la Turchia, la Francia, l'Inghilterra e l'Egitto.

La Francia vi possiede la Siria a titolo di mandato; l'Inghilterra vi possiede come territorio della Corona l'isola di Cipro e a titolo di mandato la Palestina con la Transgiordania e l'Iraq che ne costituiscono il retroterra.

L'esame di queste tre ultime regioni sarà fatto insieme a quello della penisola araba nel capitolo seguente; e invero, per quanto esse geograficamente appartengano al Mediterraneo orientale, mentre la penisola araba appartiene al Mediterraneo sud orientale, sembra più logico studiare tutte insieme le quattro regioni come un unico campo dell'azione politica britannica. Tanto più che tutte e quattro sono abitate da popolazioni affini di razza, di lingua, di religione aventi in comune vincoli d'interessi.

Per ragioni analoghe si parlerà dell'Egitto insieme al Sudan nel seguente capitolo del Mar Rosso.

In un paragrafo del presente capitolo si prenderà in esame il Mar Nero considerato come un'appendice del Mediterraneo orientale.

§ 2.

JUGOSLAVIA.

Nella storia di Roma, la prima volta che il problema adriatico prende forma concreta profilandosi come una grave minaccia, è quando dall'Epiro sbarca in Italia un valoroso ed audace condottiero, Pirro, che tenta di fondare un regno nel sud della penisola.

Codesto regno avrebbe dovuto riunire le fiorenti, ma divise se non fra loro avverse colonie greche per opporle, insieme alle forze apportate dall'altra sponda, alla già affermantesi espansione romana.

Risorse il problema adriatico una seconda volta al tempo delle due prime guerre macedoni, che, per quanto combattute in territorii non adriatici, hanno però nel problema adriatico la loro essenziale ragione. Roma risolve il problema conquistando l'altra sponda.

Anche Venezia dovette risolverlo con le armi alla mano. La sorgente della sua ricchezza e della sua forza politica era la supremazia navale e commerciale in Oriente, che naturalmente esigeva via libera e sicura a traverso l'Adriatico. E poichè non bastavano per tenere in freno i pirati dell'altra sponda, le spedizioni punitive saltuariamente compiute contro di essi fu necessario occupare territorialmente e stabilmente la Dalmazia. La Repubblica Veneta tenne la Dalmazia fino al trattato di Campoformio non solo per la forza delle armi ma soprattutto in virtù dello sviluppo civile ivi conseguito e del prestigio che accompagnava il suo savio governo. In questa opera di assimilazione Venezia era aiutata da un'evidente ragione geografica. La Dalmazia ha per confine le Dinariche, una catena di aspre montagne che la separano dal continente, pochissimo incise da corsi di fiumi, parallele alla costa, ostili alle comunicazioni

con l'interno, mentre invece facile e breve si apre la via del mare verso la costa italiana. È naturale quindi che in questo senso si siano avviate e mantenute le spontanee relazioni commerciali e culturali.

Soltanto un lungo lavorio politico e amministrativo compiuto nel secolo scorso seguendo un preciso programma dell'Impero austriaco riusciva a rendere predominante in Dalmazia l'elemento croato ostile agli Italiani.

L'Italia si trova anch'essa di fronte ad un problema adriatico che la Grande Guerra non ha risolto. La vittoria ha migliorato la nostra situazione in Adriatico, non tanto per l'acquisto territoriale incluso nei nuovi confini quanto perchè ora premono in direzione dell'Adriatico, non più una volontà imperiale che aveva ai suoi ordini 45 milioni di sudditi, ma i 12 milioni che costituiscono la Jugoslavia.

Sorse la Jugoslavia nei giorni dell'armistizio dall'aggregazione alla Serbia della Croazia e della Slovenia. Mentre la Serbia nei confini del '14 aveva una superficie di kmq. 87.000, il regno S. H. S. ha ora un territorio triplicato di circa kmq. 249.000. Croati e Sloveni, aggregandosi alla Serbia, si mutarono da sconfitti in vittoriosi.

Quelli che erano stati i più accesi nemici dell'Italia con nel cuore l'esaltazione dell'odio contro di noi, quando si trattò di pagare il prezzo del sangue, li trovammo seduti dalla nostra parte, invece che averli di fronte, con le mani legate, come i vinti che ascoltano la sentenza dei vincitori.

In questi primi dieci anni di vita politica non sembra che la Jugoslavia abbia fatto molto cammino nel senso di risolvere il minaccioso dualismo fra Serbi e Croati; dualismo che costituisce il suo gravissimo problema di politica interna.

I Serbi più numerosi e dominanti nel governo e nell'esercito hanno riservato per sè tutti i posti di comando

e non vogliono concedere nessuna autonomia ai Croati; i Croati più civili e più colti e di una razza diversa non vogliono accettare il dominio serbo che pesa in tutte le manifestazioni della vita pubblica, ed esigono l'autonomia; la differenza di religione scava più profondo il solco.

L'essere ancora così lontana dall'unità politica è una evidente ragione di debolezza per la Jugoslavia, ma in un modo o nell'altro i due contendenti finiranno per stabilire un « modus vivendi » premuti dalle necessità economiche, uniti come sono nelle questioni di politica estera; prima fra tutte quella che riguarda l'Adriatico. Gli Slavi hanno sempre premuto e sempre premeranno per allargarsi e consolidarsi in Adriatico fino ad acquistarvi supremazia; supremazia che l'Italia non potrà mai permettere.

Per la Jugoslavia il mare è una aspirazione legittimata da interessi economici soltanto, non da interessi nazionali. L'Italia per la sua posizione geografica e la sua struttura economica ha nel mare un confine aperto alle offese nemiche ed un elemento essenziale al suo respiro; per l'Italia, l'Adriatico è una questione di vita o di morte.

Per la Jugoslavia invece, nazione essenzialmente continentale, l'Adriatico è un interesse economico soltanto e neanche il predominante; nessuna grave minaccia di conquista territoriale penetrante nell'interno può venirle dal mare, difesa come è dalla impervia barriera delle Dinariche e il suo commercio più importante si svolge per via di terra o per via fluviale.

Il programma Jugoslavo di supremazia in Adriatico non ha origine in una reale ineluttabile necessità nazionale di quelle che finiscono poi sempre per prevalere.

La reale ineluttabile necessità nazionale giustifica invece il programma italiano di predominio in Adriatico.

Il problema adriatico italiano ammette due soluzioni:

o la soluzione integrale, quella che imposero Roma e Venezia e che si esprime con la frase « Adriatico Mare italiano » o una soluzione parziale che pur ammettendo gli Slavi stabiliti militarmente e politicamente nell'altra sponda assicura all'Italia il dominio del Canale d'Otranto, e la possibilità di almeno parzialmente difendere la nostra costa dalle offese nemiche.

Questa seconda soluzione può essere considerata sufficiente dagli Italiani che hanno il senso realistico dei problemi politici.

Il possesso di Saseno e la nostra alleanza con l'Albania assicura il primo punto (dominio del Canale di Otranto) il possesso di Lagosta non basta ad assicurare il secondo punto (difesa della costa italiana); avevamo diritto a pegni maggiori, dopo la vittoria, e quello che non fu ottenuto nel 1919 rimane un obbiettivo ancora da conseguire, cómpito o dell'attuale o della futura generazione.

§ 3.

ALBANIA.

L'Albania ha il suo destino legato a quello dell'Italia. Alleata dell'Italia essa può vittoriosamente resistere alla pressione slava che tende a sottometterla per giungere al mare.

Può inoltre, come i fatti dimostrano, con l'aiuto finanziario e tecnico dell'Italia mettere in valore le sue risorse agricole e minerarie ed avviarsi ad un periodo di prosperità economica, che consoliderà la sua struttura politica interna.

La costa dell'Albania, colonizzata in un primo tempo dai Greci, ebbe civiltà e commerci fiorenti sotto l'Impero romano. Durazzo, base navale romana sull'altra sponda, testa di linea della grande strada Egnazia che attraversava la penisola balcanica fino a Salonicco e pro-

seguiva poi per Bisanzio, la via maestra per le dominanti legioni di Roma, fu la più splendida città dell'Illiria e del vicino Oriente. Questo accertamento storico ha valore non come sentimentale reminiscenza rettorica, ma come espressione di una immutata realtà geografica.

La caduta dell'Impero Romano con la conseguente inondazione barbarica che straripò dagli argini infranti e dilagò verso il sud portava lo squallore sull'altra sponda; le città divennero macerie e i porti si convertirono in paludi.

Giusto è che la rinascita dell'Albania si compia come una naturale conseguenza della rinascita italiana.

Diversa invece è stata la storia della regione albanese costituita dall'aspro massiccio interno montuoso, che ha scarse vie di comunicazioni con l'interno (il solo solco notevole inciso nelle montagne è quello del ramo settentrionale del Drin che porta nel cuore della Serbia a Cossovo) e rimase sempre isolato fuori degli avvenimenti greci, romani e medioevali. E neanche i Turchi, in tempi più recenti, riuscirono mai ad imporre il loro effettivo dominio; riuscirono qualche volta a compiere effimere conquiste e ad infliggere tremende punizioni, ma non tennero mai gli Albanesi in istato di vera e continuata soggezione. Egualmente l'Albania ha resistito alle varie correnti slave che pur hanno sommerso gran parte della penisola balcanica; quelle montagne sono anche oggi abitate da gente rimasta etnicamente quasi intatta e con una vita sociale che conserva le antiche tradizioni nel bene e nel male. Molti sono gli Albanesi emigrati in Macedonia, in Serbia, in Montenegro, nell'Epiro e anche nella Grecia orientale.

L'accennata differenza geografica e storica, insieme alla tuttora vigente costituzione sociale in tribù, e ai contrasti religiosi fra Cattolici e Ortodossi e Mussulmani, se valgono a spiegare certi aspetti della vita politica interna, e a renderne difficile l'opera di unificazione nazionale, non intaccano però il profondamente sentito

spirito di indipendenza di fronte a una minaccia straniera. L'alleanza fra l'Italia e l'Albania ha questa solida base; che l'Italia assicura il proprio intervento in caso di minaccia alla indipendenza albanese. Liberata così da questa grave preoccupazione l'Albania può dedicare tutta la sua energia all'opera di unificazione nazionale, di organizzazione statale e allo sviluppo economico, che aiutato dai capitali e dalla direzione tecnica italiana non mancherà di contribuire efficacemente al definitivo assestamento politico del paese.

Nell'altro piatto della bilancia, a favore dell'Italia, pesano due vantaggi:

1°) che la costa albanese appartiene ad una nazione militarmente alleata, e la rada di Valona può far sistema con Brindisi nella risoluzione del problema adriatico in favore dell'Italia;

2°) che tutta l'Albania (kmq. 28000 e abitanti 850.000) con la sua fiera popolazione agguerrita è una magnifica testa di ponte nei Balcani, per lo sviluppo degli interessi italo-albanesi.

§ 4.

GRECIA.

Il recente trattato italo-greco ha messo in evidenza che è nell'interesse dei due Stati di procedere in buona amicizia.

I commenti funebri sull'Ellenismo scomparso costituiscono un inutile e banale luogo comune alla portata di tutti. La Grecia deve essere considerata nella sua realtà presente come una nazione moderna. E come tale, se anche non avrà più da assolvere il cómpito che fu la sua gloria nei tempi antichi (esprimere la perfezione nell'arte e nel pensiero filosofico e difendere il Mediterraneo contro i Persiani, contro l'Asia che ha sempre

battuto e sempre batterà alle porte del nostro mare); pur tuttavia ha un suo programma nazionale da svolgere in relazione alla sua posizione geografica e alla virtù della sua stirpe.

I Greci si distinguono dagli altri popoli della penisola balcanica e del Levante per la tendenza al progresso, per la grande elasticità della mente, per doti di energia e perseveranza nel lavoro, per semplicità di costumi, sobrietà, forte attaccamento alla famiglia e al paese nativo e per la particolare cura che dedicano alla istruzione pubblica.

A loro grande onore va ricordato che a differenza dei Serbi, Bulgari ed Albanesi, nonostante che il dominio turco sia durato più di tre secoli in Grecia, non si sono lasciati assorbire nè anche in piccola parte, come lo dimostra l'esiguo numero di Greci che abbracciarono l'islamismo.

Certo esistono nella loro razza anche elementi negativi dal punto di vista della coesione nazionale, della capacità di un popolo di affermarsi praticamente nel suo sviluppo politico ed economico.

In un secolo di indipendenza dal giogo turco, la Grecia ha disperso la sua energia in lotte interne alla ricerca di un regime politico stabile e sicuro, senza del quale non si può costruire uno Stato organicamente forte.

Forse continua ad agire quello stesso spirito individualista che caratterizza la storia greca anche nei periodi del massimo splendore, ed è forse un carattere fondamentale della razza immutabile come il colore degli occhi; individualismo che ha permesso di raggiungere la più alta perfezione dell'arte ma che ha impedito la formazione di un organismo statale potente e dominatore. Atene fu sempre molto lontana dall'avere la forza politica che ebbe Roma. L'Impero ateniese era una federazione di varie città ed isole mutabilmente governate dai partiti; per ciò fu sempre precario.

Alessandro, meraviglioso campione dell'Ellenismo, portò lontano nell'Asia lo splendore della civiltà e la forza delle armi elleniche, ma la sua opera si sfasciò

alla sua morte perchè era un'opera individuale, e la Macedonia, erede di Atene, non aveva la potenza organica statale per dominare l'Impero che il suo Re le aveva conquistato.

Forse queste così vive tendenze individualistiche sono dovute alle numerose sovrapposizioni di popoli che nei secoli preistorici e storici sono scesi lungo il promontorio balcanico che si inoltra nel caldo Mediterraneo, senza mai fondersi in una razza unitaria. Forse sono dovute anche al fattore geografico, poichè tanto le isole quanto le regioni chiuse fra i monti sono portate a considerarsi ognuna come un organismo a sè. Forse la relativa facilità di vita e la mancanza di un comune nemico naturale non ha imposto la necessità di una stretta unione fra le varie cellule dell'organismo demografico; forse nuoce alla Grecia essere stata la culla dell'arte oratoria.

Comunque, i Greci costituiscono oggi una nazione in via di sviluppo che avrà un peso sempre crescente col progressivo consolidamento della sua organizzazione politica ed economica, soprattutto se si convinceranno che non da conquiste territoriali nei Balcani devono attendere la loro fortuna, ma dallo sfruttamento della loro posizione naturale di intermediarii del traffico dal mare al retroterra balcanico.

In conseguenza delle guerre balcaniche e della Grande Guerra la Grecia aumentò il suo territorio in proporzioni notevoli incorporando l'Epiro, la Macedonia con Salonicco, la Tracia inferiore fino alla Maritza e le importanti isole di Mitilene, Scio, Samo e Nicaria.

Nei recenti acquisti la Grecia ha preso possesso di vaste zone fertili pianeggianti, mentre negli antichi confini comprendeva un paese essenzialmente montuoso, col 35 % di terreni improduttivi.

La Grecia continentale, priva di ricchezze minerarie è paese agricolo; la Grecia insulare e costiera sfrutta largamente la pésca ed in ispecie quella delle spugne ed esercita con perizia la navigazione.

Recentemente la Grecia ha compiuto il formidabile

sforzo di sistemare i profughi provenienti dalla Turchia: oltre un milione e mezzo di persone, pari ad un quarto della popolazione.

Ciò torna a suo grande onore e vantaggio; oggi la sua popolazione oltrepassa i sette milioni e mezzo.

Molto ricche sono alcune colonie di Greci sparsi nel mondo.

Degni di rilievo, come sintomo di un nuovo programma, sono i lavori grandiosi di bonifica nella regione dello Struma, destinati a far sorgere a vita nuova un'estesa provincia.

Codesti lavori sono affidati ad una ditta americana.

L'importanza che nel Mediterraneo orientale ha la Grecia con lo sviluppo delle sue coste continentali da Corfù alle foci della Maritza e delle sue isole numerose seminate nell'Ionio e nell'Egeo non ha bisogno di essere dimostrata.

I suoi attuali confini, raggiunti dopo le guerre balcaniche e dopo la Grande Guerra, hanno portato a compimento antiche e vivissime aspirazioni nazionali, ma hanno dato alla Grecia la grave responsabilità di mantenerli e difenderli.

A levante dell'Axios (Vardar) i nuovi confini sono vicini al mare; il territorio greco è come un lungo e stretto corridoio.

Fa l'impressione di un trave caricato di punta che abbia un solo appoggio.

L'alleanza con la Turchia potrà essere l'appoggio per l'altra punta del trave che in tale modo sostenuto diventa capace di resistere al suo momento flettente.

Tutto fa sperare che, intermediaria l'Italia, si addivenga presto ad una alleanza greco-turca.

§ 5.

TURCHIA.

Nella gravità stessa del disastro che l'ha colpita, la Turchia ha trovato la forza per riaversi. La sua politica interna potrà essere variamente giudicata, ma un fatto centrale innegabile esiste: la volontà e la dimostrata idoneità di riorganizzarsi su nuove basi. Gli evidenti sintomi della rinascita sono: la solidità oramai non più discussa dell'attuale regime, i trattati di amicizia conclusi, la costruzione di ferrovie e porti iniziata, la promulgazione di nuovi codici, il riordinamento amministrativo e una forte struttura militare.

Il censimento del 1927 porta a 13.750.000 gli abitanti della Turchia. È un nucleo compatto di una razza sulla via di ritrovare l'antica forza dispersa a traverso la corruzione di Bisanzio.

Naturalmente, era prima necessario che si liberasse dalla impalcatura sociale, religiosa, politica ed economica antiquata ed insufficiente ai moderni sviluppi.

Il popolo turco è andato sull'orlo di morire; era naturale quindi che distruggesse l'organizzazione che lo aveva portato in tanta rovina e si incamminasse per nuove vie.

La marcia è condotta da Mustafà Kemal Pascià El Ghazì; un Capo di straordinario valore che ha avuto il coraggio di affrontare e risolvere dei problemi universalmente ritenuti come insolubili; ha salvato la Turchia dalla estrema rovina e le ha imposto un radicale mutamento nella vita politica e sociale.

Le varie tappe della marcia Turca si possono riassumere così:

Maggio-settembre 1919: Organizzazione militare dell'Anatolia fatta da Mustafà Kemal Pascià inviato in Anatolia come Ispettore dell'esercito e non ancora in

aperta ribellione contro il Sultano e il suo Governo rimasti a Costantinopoli, senza volontà e senza mezzi, prigionieri delle forze militari inglesi e francesi.

Settembre 1919-maggio 1920: Costituzione di un Governo Nazionale in Anatolia con programma nazionale; trattative col Governo di Costantinopoli per far accettare il proprio programma; inaugurazione dell'assemblea nazionale ad Angora (23 aprile 1920).

Maggio 1920-ottobre 1922: Lotta aperta fra i due Governi; quello di Costantinopoli oramai ridotto ad un fantasma, privo di ogni contenuto, strumento imbelle nelle mani di stranieri, e il nuovo di Angora forte di un programma nazionale e di un esercito agguerrito uscito dalle forze vive della stirpe e oramai saldamente radicato in Anatolia.

In Anatolia guerra su tre fronti: a Sud (Adana) contro i Francesi; ad Oriente contro gli Armeni per riprendere i confini del 1876; a Ponente contro i Greci che erano sbarcati a Smirne il 15 maggio 1919, ed avevano preso posizione sul fronte di Cutaja. Tutti e tre gli episodi furono favorevoli ai Turchi. La questione coi Francesi fu regolata con armistizio del maggio 1920 in forza del quale i Francesi sgomberavano il territorio turco: quella cogli Armeni fu regolata col trattato di Qars (ottobre 1921).

Con i Greci, invece, la guerra continua. Nel luglio 1921 l'esercito greco rinforzato attacca le forze turche che si ritirano sul Saqaria. Il momento è grave e Mustafà Kemal assume il comando militare. Nell'agosto i Greci attaccano ancora il fronte Turco sul Saqaria, ma i Turchi resistono. Fu allora che Mustafà Kemal ebbe il titolo di « Vittorioso » El Ghazì.

La situazione militare rimane immutata fino a che nell'agosto 1922 l'esercito turco passa all'offensiva e attacca il fronte Greco che con quindici divisioni occupava la regione da Isniq al Meandro col centro ad Eskishir.

I Turchi avevano diciotto divisioni, più cinque di cavalleria: in cinque giorni l'esercito greco è sconfitto; Broussa e Smirne riconquistate.

La guerra finisce con l'armistizio di Mudania (11 ottobre 1922) e la guerra vittoriosa consolida il Governo nazionale che si sente oramai così forte da affrontare il gravissimo problema della riorganizzazione del paese.

Novembre 1922-marzo 1924: abolizione del Sultanato (novembre 1922) rimanendo ancora in vita la carica del Califato. Il trattato di Losanna (luglio 1923) assicura la indipendenza della Turchia abolendo il trattato di Sèvres. A Losanna la Turchia parla da vittoriosa e ottiene ciò che domanda.

Marzo 1924 ottobre 1929: il 3 marzo 1924 fu abolito il Califato; nel 1925 fu domata la rivolta Curda; nel 1925 fu proibito il fez e fu abolita la gerarchia degli Ulema; fu emanato il nuovo codice civile che garantisce la libertà alla donna. Nel 1928 fu approvata la legge che introduce i caratteri latini.

La riforma dei caratteri latini è molto più importante di quanto non possa sembrare a prima vista.

Una delle cancrene del vecchio regime era l'alta e bassa burocrazia corrotta e prepotente, e dato lo straordinario numero degli analfabeti (95 %) non era possibile allargare le basi dell'arrolamento per fare una certa scelta. L'introduzione dei caratteri latini, che sono molto più semplici e facili ad apprendersi che non i caratteri turchi, renderà l'istruzione più agevole e diffusa, e nell'aumentato numero di coloro che sono in grado di concorrere ai posti aperti nelle carriere burocratiche, sarà possibile fare una scelta più severa, migliorando così il personale della burocrazia che è la spina dorsale dello Stato.

Inoltre l'uso dei caratteri latini renderà più facile lo studio delle lingue straniere, indispensabile ad un paese che dal razionale assorbimento della civiltà occidentale attende il suo sviluppo.

In Turchia fin dal 1924 fu abolito il Califato e recentemente fu soppresso l'articolo della costituzione che riconosceva l'Islamismo come religione di Stato.

Ma ciò non significa che il Governo turco abbia lo stolto programma di muovere guerra alla religione come legge morale o come fede in una rivelazione divina; significa soltanto che il Governo intende smontare l'attrezzatura politica della religione, liberare la vita intellettuale, civile ed economica da tutti i legami intricati e profondi della concezione teocratica mussulmana.

Abolire l'Islamismo come religione di Stato non significa aprire le porte all'ateismo occidentale, ma rendere veramente possibili le riforme politiche che devono essere la base della nuova forza del paese. Un programma nazionalista intransigente, come devono essere tutti i programmi nuovi, specialmente quelli lanciati in un tragico momento del paese, non può ammettere dei legami e dei doveri estranei alla sua essenza. Un paese che lotta per la sua vita non ha nè mezzi nè energie superflue da sciupare in solidarietà oltre i confini della Nazione.

D'altra parte, tutta la gerarchia religiosa che faceva capo al Sultano era devota al vecchio ed ostile al nuovo regime, che aveva il diritto e il dovere di difendersi; ma la sostanza religiosa dell'Islamismo e l'attaccamento ad esso della popolazione rimane intatto, se anche cadono i legami con i quali la religione teneva avvinta la vita sociale ed intellettuale.

Già da tempo il mondo Islamico è giunto in fondo ad una strada chiusa e non ha più in sè alcuna forza germinativa di ulteriore sviluppo.

Mentre il mondo occidentale già da secoli abbattuta l'impalcatura medioevale s'incamminava per nuove vie e giungeva all'attuale progresso scientifico e tecnico, al quale si deve la supremazia Bianca, il mondo Islamico è rimasto avvolto nel suo manto medioevale solidificatosi sopra le sue membra.

Per ciò, se gli Stati mussulmani vogliono progredire bisogna che assorbano la civiltà dell'Occidente.

Ma non soltanto adoperare le sue armi, le sue loco-

motive o la sua foggia di vestire; bisogna che assorbano anche almeno due fondamentali concetti occidentali:

1°) il concetto cristiano della famiglia infinitamente superiore al concetto mussulmano della poligamia, non solo come principio morale, ma anche come pratiche conseguenze nella organica di un paese.

La poligamia specialmente diffusa nell'ambiente agricolo, rappresentava un vantaggio economico per gli uomini che prendendo più donne avevano più braccia per coltivare la propria terra; a sè riserbando il privilegio di stare all'ombra e sorvegliare il lavoro.

Nella classe borghese che vive in città con uno stipendio, la poligamia era assai meno diffusa. Comunque la sua abolizione insieme alle nuove leggi introdotte nel nuovo codice civile, darà alla donna una più elevata ed influente situazione nella famiglia con tutti i beneficî non sempre appariscenti ma sempre attivi della collaborazione femminile nella vita della nazione. Ma perchè si arrivi a questi risultati non basta la promulgazione di un codice; occorre che il principio informatore penetri nello spirito del popolo.

2°) Il concetto occidentale che il lavoro è nobile e necessario. Quando queste due idee saranno penetrate e diffuse nella mentalità orientale (certo occorreranno parecchie generazioni) cesserà quel « fatalismo » nel quale così comodamente si adagia la pigrizia orientale che ama far coincidere la volontà di Dio con la propria indolenza.

Il concetto occidentale del « Nazionalismo » ha trovato buon terreno in Oriente. Con lo sviluppo dei nazionalismi si rallentano naturalmente i vincoli religiosi tra i vari paesi islamici, i quali attraversando ora un periodo di trasformazione politica non possono avere se non programma nazionale. Ma sul terreno politico e degli interessi economici essi possono addivenire ad intese comuni specialmente se dirette contro il predominio europeo.

Non solo, ma se per l'adozione di programmi nazionali i vincoli religiosi sono rallentati, ciò non significa affatto che essi siano scomparsi dal novero delle forze che possono agire nel mondo mussulmano. La Turchia forse potrà oramai classificarsi fra gli Stati che non faranno più una guerra per ragioni esclusivamente religiose, ma il mondo arabo, anche se diviso da confini politici, è ancora collegato dalla comunanza d'origine e di conquiste gloriose compiute per diffondere la parola del Profeta.

Cadrebbe in errore chi credesse che la iniziata occidentalizzazione abbia corroso il nocciolo centrale di quella forza morale religiosa che è stata per tanti secoli il vincolo delle stirpi islamiche.

Ma una incognita di carattere economico pesa oscuramente sull'avvenire della Turchia. La crisi mondiale del dopo guerra è ivi particolarmente grave perchè ha assunto la forma più pericolosa del « non lavoro »; in Turchia tutti vanno a scuola e portano il fucile, ma nessuno lavora. Non si lavora soprattutto per mancanza di danaro, il quale fa difetto anche all'agricoltura che è la fondamentale risorsa del paese e così la produzione agricola va sempre diminuendo; l'artigianato più non esiste e di conseguenza langue il commercio. Il capitale straniero non trovando sufficienti garanzie non viene in aiuto.

Forse lo sforzo politico militare di riorganizzamento costa troppo ed obbliga ad imporre delle tasse troppo pesanti.

Certo, la crisi è gravissima e non sarà facile superarla. Non sarà facile superarla anche perchè manca tuttora un tollerabile funzionamento della burocrazia statale inferiore, che non soltanto sostenga le alte idee direttive ma si occupi degli umili quotidiani ingranaggi della vita amministrativa del paese.

Bisogna che disarmi quell'acceso spirito di nazionalismo che fa sospettare e tener lontani gli stranieri coi

loro capitali; bisogna che ritorni quella mano d'opera tecnica dell'artigianato che fu espulsa; bisogna togliere le inverosimili proibizioni che vigono circa lo sdoganamento delle merci e ricorrere alla collaborazione del cabotaggio di altre bandiere; collegare ed appoggiare insomma gli interessi turchi a quelli di altre Nazioni che abbiano un programma economico da svolgere e per via parallela. Altrimenti il paese, per malinteso scopo di nazionalismo va incontro alla rovina.

La nazione, da ogni punto di vista più indicata per questa collaborazione, sembra che sia l'Italia. Rodi è benissimo ubicata per svolgere un attivo traffico con le coste dell'Anatolia, e qui si esprime l'augurio che una più intima collaborazione economica tra Italia e Turchia, ad entrambi vantaggiosa, restituisca a Rodi la sua naturale missione di porto di smistamento e di concentrazione per le merci di importazione e di esportazione dalla Turchia meridionale.

§ 6.

MANDATO FRANCESE (Siria).

La Francia ha avuto dalla Società delle Nazioni il mandato sul Libano e la Siria, concludendo così un lungo periodo di attività politica da molti anni indirizzata ad allargare e consolidare in quel territorio la sua influenza politica economica e culturale. È dai tempi della Monarchia, del resto, che la Francia mantiene posizioni di predominio in Siria; strumento magnifico per ottenere questo scopo dal punto di vista politico e culturale è stata l'Università Gesuita di Beirut.

La Siria confina al nord con la Turchia lungo una linea che presso a poco corre in vicinanza della ferrovia che da Aleppo va a Nissibin.

Questo confine dopo lunghe e laboriose trattative con intervento della Società delle Nazioni fu recente-

mente stabilito di comune accordo; ciò ha migliorato i rapporti tra Francia e Turchia, ma la Turchia non ha voluto mai accettare come legittima la cessione del porto di Alessandretta allo Stato degli Alawiti, sotto il mandato francese.

Il territorio Siriano si incunea poi nell'angolo nord-est fra Turchia ed Iraq ed arriva fino al Tigri, per breve tratto; a levante confina con l'Iraq e la Transgiordania, a sud con la Transgiordania e la Palestina.

Il territorio Siriano sotto mandato ha una estensione di circa kmq. 172.000 con circa 2.150.000 abitanti.

La Francia ha dovuto superare gravissime difficoltà per la sistemazione militare del paese. La rivolta Drusa ha richiesto un notevole sforzo bellico e sembra ora definitivamente domata.

L'assestamento politico però è ancora lontano dall'essere assicurato. Le elezioni del 1928 hanno dato decisa preponderanza agli elementi nazionalisti e ancora non si può sapere se, e come, e per quanto funzionerà la costituzione concessa; i nazionalisti più accesi negano perfino la legittimità del mandato. Neanche si è raggiunto l'accordo sulla forma di governo perchè mentre la costituzione stabilisce la repubblica, un forte partito monarchico sostiene la candidatura dell'emiro Faisal El Saud, figlio del Re dell'Hegiaz, al trono siriano.

Vivissimi sono poi gli attriti per i confini dei quattro Stati che costituiscono il territorio del mandato: Libano, Siria, Ghebel Druso, e Stato degli Alawiti. I nazionalisti siriani accusano poi come illegittima ed ingiusta la divisione nei quattro Stati e con tutta la loro forza rivendicano una Siria unitaria.

La situazione si aggrava inoltre per i dissensi fra le due religioni fondamentali, e le complicate differenze fra le varie sette cresciute intorno ai due ceppi.

L'assetto economico è tutt'altro che raggiunto; il paese ha molte possibilità agricole e commerciali, ma la generale crisi economica e la costituzione in gran parte

ancora feudale della proprietà della terra e l'agitazione politica guerresca nella quale il paese vive, fanno sì che la produzione e il consumo diminuiscono e la popolazione emigra.

Grande importanza ha per la Siria la questione della località dove dovranno sfociare le tubolature dei petroli di Mossul nei quali il capitale francese ha una larga partecipazione. La Francia sostiene, con la buona ragione della minore distanza, la tesi che il petrolio di Mossul deve essere caricato in un porto della Siria: dalla Siria poi trasportato a Marsiglia ed ivi sottoposto a lavorazione potrebbe raggiungere il centro Europa per le linee fluviali lungo il Rodano e il Reno. Ma, come verrà detto in seguito, a questo progetto si oppongono gli interessi inglesi.

La Francia ha in Siria forze militari notevoli che le permettono di fronteggiare eventuali complicazioni con la Turchia e le gravi situazioni locali.

La Francia ha davanti a sè ancora gravissimi problemi da risolvere per la sistemazione della Siria, che già tanti sacrifici le è costata; ma non vi è dubbio che porterà a termine l'opera iniziata. La Siria finirà per diventare, anche quando il mandato sarà scaduto, un'importante forza economica e politica francese.

Ma queste ottimistiche previsioni potrebbero essere rovesciate dalle vicende di un conflitto generale scoppiato anzi tempo, prima cioè che la Francia abbia raggiunto un assetto politico ed economico che assicuri la effettiva pacificazione del paese.

§ 7.

INGHILTERRA (Cipro).

Come si è detto nel paragrafo 1°, gli interessi britannici in Palestina, Transgiordania e Mesopotamia saranno esaminati nel capitolo seguente insieme all'Arabia. Qui però deve trovar posto un breve cenno sull'isola di

Cipro che rappresenta un importante punto d'appoggio dell'Impero britannico nel Mediterraneo orientale.

Cipro fu ceduta dalla Turchia all'Inghilterra nel 1878 in compenso della difesa diplomatica che l'Inghilterra aveva compiuto a favore della Turchia contro la Russia. Fino al 1914 fu protettorato; al principio della Grande Guerra fu annessa come territorio della Corona e l'annessione venne confermata nel trattato di Losanna.

La Turchia era stabilita a Cipro dal 1571, dall'anno cioè nel quale con memoranda guerra che illustra il nome dei Bragadin, veniva tolta al dominio di Venezia durato circa un secolo.

Dal punto di vista navale, Cipro ha l'importanza che le viene dalla sua posizione geografica al centro del grande golfo formato dalla costa di Siria diretta a nord e da quella della Turchia diretta a levante; essa fu successivamente tenuta da coloro che ebbero dominio nel Mediterraneo orientale. Con l'avviamento odierno delle grandi vie di traffico marittimo e con l'odierna situazione politica, la importanza strategica di Cipro è diminuita pur conservando notevole valore per la difesa e l'offesa dell'antistante territorio disteso lungo il grande arco del golfo.

Ivi è aperto uno dei passi più importanti del mondo: la porta della Cilicia. La catena dei Tauri (Tauro di Siria, Tauro della Pissidia, Tauro della Cilicia Trachea, della Cilicia Pedia, Tauro d'Armenia) col suo andamento quasi per est, ovest, è come la grande muraglia che sostiene tutto il massiccio altopiano montagnoso dell'Anatolia. A sud dei Tauri vi è il mare e la grande pianura mesopotamica.

Questa immensa muraglia è incisa dal corso dell'Eufrate e in minor misura dai due fiumi, il Seihun e il Giaihun, che dopo aver fertilizzato la sottostante pianura sfociano nel golfo di Alessandretta.

Ma la grande antichissima strada per valicare i Tauri, per salire in Anatolia o scendere in Mesopotamia è

quella segnata dal corso del Tarbaz Ciai, la quale all'altitudine di circa metri 1300 ha una stretta denominata « la porta della Cilicia ».

Questa via fu percorsa da tempi immemorabili; storicamente sappiamo che per essa passarono gli Assiri alla conquista dell'Anatolia, i Persiani alla conquista della Grecia; in direzione opposta vi passò Alessandro, ed anzi ad Isso, nella sottostante pianura, ebbe luogo la battaglia contro Dario che tentava sbarrargli la strada.

Vi passarono Selguichi, Mongoli, Tartari; vi passò Tamerlano con le sue orde asiatiche. In tempi più recenti fu valicata da Ibraihm Pascià.

In tempi recentissimi fu attraversata dalla ferrovia Costantinopoli-Bagdad.

È una delle grandi strade d'invasione segnata dalla natura in eterno.

Cipro può essere utile alla offesa e alla difesa di questo punto strategico importante.

§ 8.

MAR NERO E QUESTIONE DEGLI STRETTI.

a) *Cenni geografici.*

Il collegamento fra il Mediterraneo ed il Mar Nero avviene attraverso lo Stretto dei Dardanelli lungo miglia 32, il Mar di Marmara lungo miglia 110 e lo Stretto del Bosforo lungo miglia 16; questo collegamento geografico lungo miglia 158 è nel linguaggio diplomatico definito: « gli Stretti ».

Il Mar Nero è sotto il dominio della Russia, della Rumenia, della Bulgaria e della Turchia. Sfociano in esso quattro grandi fiumi navigabili per gran parte del loro percorso: il Danubio, il Dniestr, il Dniepr, il Don.

Il Danubio (lungo km. 2850) rappresenta una importantissima arteria commerciale dell'Europa centrale.

Sotto un regime internazionale, rinnovato dopo la

Grande Guerra, la sua navigazione alimenta il commercio degli Stati rivieraschi Rumenia, Bulgaria, Jugoslavia, Ungheria, Austria, Germania.

I suoi ultimi 250 km. circa di percorso prima di sfociare nel Mar Nero appartengono alla Rumenia che con l'annessione della Dobrugia ne possiede le due sponde.

Mediante l'antico Canale Ludovico, il Danubio è collegato a traverso il Meno, col Reno e quindi col Mare del Nord; a traverso il sistema dei canali francesi allaccianti il Reno con il Rodano la Loira e la Senna, il Mar Nero risulta in comunicazione fluviale con la Manica l'Atlantico ed il Mediterraneo.

Fino a Vienna è navigabile con piroscafi di moderato tonnellaggio.

Il Danubio anche nei tempi preistorici è stato sempre una via di comunicazione e lungo il suo corso sono risalite gran parte delle successive invasioni asiatiche che hanno occupato l'Europa; sembra che all'alba della prima civiltà mediterranea il traffico dell'ambra fra il Mediterraneo ed il Baltico fosse fatto lungo il Danubio, il suo affluente di sinistra la Morava e la Vistola collegando le due navigazioni fluviali con un tratto di percorso terrestre a traverso la depressione dei Carpazi chiamata il passo del Melo (m. 550) che collega il bacino del Danubio a quello dell'Oder e della Vistola.

In tempi più recenti i Turchi hanno risalito il Danubio nella loro conquista dell'Europa centrale che li ha portati fin sotto le mura di Vienna.

Lungo la stessa via, in senso inverso, si è esercitata la pressione degli Asburgo contro i Turchi per riprendere l'Ungheria e continuare la marcia verso levante.

Il Dniestr il Dniepr e il Don dei quali si metterà ora in evidenza il grande valore come vie di comunicazioni col Mar Nero e quindi col Mediterraneo beneficiano dell'uniforme rilievo pianeggiante della Russia che si estende senza notevoli accidentalità orografiche e permette la formazione di lunghi corsi d'acqua facil-

mente navigabili. La navigabilità di questi fiumi russi è subordinata però oltre che al periodo di magra anche a quello dei ghiacci invernali.

Il Dniestr lungo km. 1500 nasce dai Carpazi centrali e segna il confine fra la Rumenia e l'Ucraina; è navigabile per un corto tratto anche in territorio polacco; sono in progetto lavori per regolarizzarne il corso e rendere la navigazione possibile anche in epoca di magra.

Il Dniepr lungo km. 2150 risale molto in alto nel cuore della Russia ed è navigabile per grandissima parte del suo percorso; sono navigabili anche i suoi due affluenti la Beresina e il Pripet i quali si allacciano con canali al Memel e alla Duna; il Dniepr rappresenta in tal modo un'arteria di primaria importanza, facendo parte di un sistema che collega fluvialmente il Mar Nero al Baltico.

Il Don, lungo km. 1900, nasce anch'esso nel cuore della Russia ed è quasi tutto navigabile; suo principale affluente è il Donez, noto per la ricchezza industriale della regione che attraversa. A circa 400 km. dalla sua foce si avvicina fino a 75 km. dal Volga, ma in quella zona ha un livello di metri 40 più alto di quello del Volga (il Mar Caspio ha un livello di metri 30 inferiore a quello del Mar Nero) e ciò ha impedito la costruzione di un canale di collegamento fra i due fiumi; è in progetto però la costruzione di un sistema di conche per risolvere il problema molto importante di immettere fluvialmente il commercio del Volga nel Mar Nero. Il Volga lungo km. 3200 nasce al nord di Mosca ed è navigabile poco dopo le sue sorgenti, collegando regioni fra le più ricche della Russia; coi suoi affluenti anche essi navigabili forma una rete fluviale lunga più di 12.000 km. circa e a traverso varii sistemi di canali è allacciato col Mar Baltico.

Come appare evidente dall'esame di queste grandi arterie fluviali, il Mar Nero acquista importanza commerciale non solo per la ricca produzione agricola della Rumenia e dell'Ucraina e per la ricchezza petrolifera

della Rumenia e del Caucaso, ma anche per il commercio che questi fiumi convogliano al mare e più convoglieranno quando la Russia avrà raggiunto una moderna organizzazione tecnica adeguata alle sue immense risorse e quando avrà compiuto la progettata sistemazione dei corsi fluviali ora esaminati.

b) *Rifornimenti.*

Il problema italiano dei rifornimenti può trovare nel Mar Nero se non una completa pur sempre una importante soluzione.

Le regioni del Mar Nero sono in grado di fornire all'esportazione petrolio, cereali, materie tessili, rame, carbone e ferro.

Il petrolio è prodotto dalla Rumenia e dalla Russia. La produzione petrolifera rumena è per il 48% sotto controllo di capitali inglesi; il 12% è sotto il controllo americano e il 40% sotto controllo di capitali misti rumeni, francesi, belgi. Due condutture portano il petrolio nei due luoghi dove si possono caricare le navi cisterna, Giurgiu sul Danubio e Costanza sul Mar Nero.

La Rumenia ha prodotto nel 1927 tonnellate 3.500.000 mentre nel 1913 ne aveva prodotto 1.900.000.

La produzione russa è ricavata dai pozzi dei territorii che appartengono alle due repubbliche federate della Georgia e dell'Azerbaigian e ai territorii della Ciscaucasia a nord della catena del Caucaso.

La Russia perfezionando la tecnica di produzione, rimettendo in efficienza i vecchi pozzi e aprendone dei nuovi, appoggiando la vendita ad un solido organismo finanziario ed abilmente conducendo una politica di trattative con i Sindacati, padroni della produzione petrolifera mondiale, è riuscita ad esportare quantità di petrolio assai superiori a quelle dell'anteguerra.

L'Italia assorbe il 25 % della produzione russa.

(1) Nel 1913 furono esportate tonnellate 5.275.000, nel 1927 tonnellate 10.460.000.

I cereali sono prodotti in grandi quantitativi dalla Bulgaria, dalla Rumenia e dalla Ucraina.

Il suolo della Bulgaria a sud del Danubio non ha la stessa fertilità della pianura valacca, a nord del Danubio, ma pur sempre è in grado di fornire cereali alla esportazione, insieme a bestiame.

Oltremodo fertile è la pianura rumena a nord del Danubio, la Valacchia; in minor misura ma pur sempre fertile è la pianura moldava; nel suo complesso la Rumenia, eminentemente agricola, ha l'85 % del suo suolo che può essere classificato produttivo e fornisce grandi quantità di cereali alla esportazione.

Egualmente ricca di cereali è l'Ucraina, e se l'esportazione è oggi ridotta a cifre assai piccole, ciò dipende da gravi questioni di politica interna, che non infirmano le enormi possibilità agricole di quel suolo coperto da uno spesso manto di terra nera feracissima.

Come materie tessili la Russia produce lino e canapa; prima della Grande Guerra anzi raccoglieva essa i quattro quinti della produzione mondiale di canapa e lino.

Pur senza contare le risorse minerarie degli Urali, la cui produttività metallifera è ben nota, si trovano abbondanti giacimenti di ferro e carbone lungo la vallata del Donez confluente di destra del Don, e di ferro lungo la valle del Dniepr: tutti giacimenti abbastanza vicini al mare ad esso collegati con navigazione fluviale. Il bacino carbonifero del Donez è ritenuto uno dei più importanti dell'Europa.

Anche la Bulgaria può esportare carbone.

Da questo computo sommario dei rifornimenti che l'Italia (e in genere qualunque altro paese mediterraneo) può trovare nel Mar Nero si vede quale grande importanza esso abbia nel nostro sistema; la quale importanza però è subordinata alla possibilità delle comunicazioni.

c) *Comunicazioni.*

La via maestra per le comunicazioni italiane con la Bulgaria, la Rumenia e la Russia è naturalmente quella marittima; ma perchè il traffico col Mar Nero possa compiersi in modo continuo e sicuro ci occorre via libera nel Mare Egeo e a traverso gli Stretti; in altri termini ci occorrono rapporti di amicizia con la Turchia e la Grecia.

Con i quali rapporti, se in un futuro conflitto la Russia fosse schierata in campo avverso a quello italiano e di conseguenza la navigazione in Mar Nero fosse minacciata, le comunicazioni con la Bulgaria (ed anche con la Rumenia) potrebbero essere mantenute con traffico marittimo fino a Dede Agac e con traffico ferroviario a traverso il territorio greco e quello bulgaro.

In proposito a questo importante problema delle comunicazioni interessa mettere in evidenza i vantaggi che avremmo dalla costruzione di una ferrovia diretta fra Valona e Salonicco-Costantinopoli, con allacciamento alla Bulgaria lungo la valle dello Struma. Il tronco nuovo da costruire, di circa 250 km., che si congiungerebbe in territorio greco al tronco Salonicco-Monastir, oltre che rappresentare una risorsa economica per i territorii albanesi e greci che attraversa, attualmente privi di comunicazioni ferroviarie, dal punto di vista strategico assicurerebbe una rapida e diretta comunicazione con la Bulgaria ed il Mar Nero indipendente dalle vicende che possono eventualmente subire gli Stretti e in genere il potere marittimo nel Mediterraneo orientale.

d) *Questione degli Stretti.*

L'importanza politica e militare del possesso degli Stretti si è manifestamente rivelata durante la Grande Guerra; se fossero stati in potere degli Alleati fin dal l'inizio avrebbero permesso in modo facile e sicuro

quelle comunicazioni con la Russia che non furono mai attuate, e la durata della guerra sarebbe stata più breve e le vicende russe forse avrebbero preso un corso tutto diverso dall'attuale.

Nei primi anni dopo l'armistizio parve all'Inghilterra che le sarebbe stato facile sulle rovine dell'Impero turco, compiere a suo beneficio quella occupazione degli Stretti che per tutto il secolo XIX aveva impedito fosse compiuta dalla Russia.

Da ciò nacque l'aiuto finanziario e politico che l'Inghilterra diede alla Grecia, perchè la Turchia fosse decisamente vinta e tenuta lontano dal Bosforo. Ma questo programma non ebbe attuazione.

Col trattato di Losanna, conseguenza della vittoria turca, gli Stretti, insieme a Costantinopoli e alla Tracia fino alla Maritza, ritornarono entro i confini politici della Turchia.

Agli Stretti venne applicato il principio della libertà di passaggio sotto la sorveglianza di una apposita Commissione.

La questione degli Stretti del resto è sempre esistita. Sempre è esistita una realtà geografica che assegna alle nazioni del Mar Nero le buone terre sedimentate dai grandi fiumi, ricche di un'alta fertilità cerealicola, mentre le isole Egee e il montuoso territorio greco con molte città commerciali hanno sempre avuto bisogno di ricevere grano.

La guerra di Troia, sotto il velame di una contesa sorta dal rapimento di una bellissima donna, altro non è, probabilmente, che uno dei tanti episodî dell'eterna lotta di predominio degli Stretti.

La stirpe stabilita a Troia all'imboccatura dei Dardanelli teneva in suo potere il passaggio dei convogli di grano diretti in Grecia e nell'Arcipelago: per ciò tutti coloro che erano minacciati da questa situazione si collegarono per abbattere il comune nemico.

Più tardi nella confederazione di città ed isole che

prese il nome di Impero di Atene vi fu anche Bisanzio la cui importanza per Atene era precisamente dovuta alla sua ubicazione a dominio degli Stretti.

e) *Russia.*

Limitarsi a considerare il Mar Nero soltanto come un mercato di rifornimento sarebbe un grave errore; occorre invece sia richiamata l'attenzione del lettore sopra il fenomeno politico della Russia e degli Stati balcanici.

Fra i molteplici aspetti della Russia che hanno interesse per l'Europa, ai fini di questo studio importa soprattutto rilevarne uno: da Pietro il Grande in poi la politica estera della Russia è stata dominata dalla tendenza di scendere al Mediterraneo.

Come già si è detto nel Capitolo II essa alternativamente ha premuto in tre direzioni, ma i suoi sforzi più tenaci e più poderosi se non più fortunati furono rivolti contro la Turchia.

Il Mar Nero può diventare un lago chiuso se la Nazione che possiede le sponde degli Stretti ha interesse di chiuderli alla navigazione; per ciò la Russia ha sempre tentato di estendervi il suo dominio, ha sempre tentato di cacciarne i Turchi affinchè avesse compimento il suo programma di uscire dal mare chiuso ed affacciarsi in Mediterraneo.

Gli aiuti che la Russia ha dato alla Grecia, alla Serbia e alla Bulgaria nelle lotte di indipendenza contro il giogo turco, potevano essere presentati al mondo come un sentimentale gesto di fratellanza slava che non ha mai esistito, ma in realtà obbedivano sempre e solo allo scopo fondamentale di indebolire la Turchia.

Diverse furono le guerre che dai tempi di Caterina II fino ad oggi la Russia ha sostenuto contro l'Impero turco; qui se ne ricordano due soltanto, quelle più note e recenti, la guerra di Crimea (1853-1854) e la guerra del 1877-78.

La prima, (alla quale come è noto partecipò anche il Piemonte con un'audacia politica che basterebbe da

sola a dar la misura del genio di Cavour) finì con la sconfitta russa, militare e soprattutto politica.

Al Congresso di Parigi (1855) la Russia si vide proibito di tenere in Mar Nero navi da guerra e piazzeforti.

La guerra 1877-78 fu militarmente vinta dalla Russia e conclusa col trattato di Santo Stefano, ma la coalizione diplomatica anglo-austriaca impedì che dalla vittoria lo Czar traesse tutti i vantaggi politici che egli sperava; in questo conflitto diplomatico svoltosi al Congresso di Berlino, Bismarck assunse posizione favorevole all'Austria e il Congresso (giugno-luglio 1878) fece una completa revisione del trattato di Santo Stefano.

In conclusione la Russia ottenne dalla guerra dei parziali ma importanti risultati: ingrandimenti territoriali a scapito della Turchia toccati alla Serbia, alla Rumenia, alla Grecia; costituzione della Bulgaria in principato indipendente; facoltà di riavere una marina da guerra in Mar Nero.

Ma, in compenso, l'Austria occupò la Bosnia e la Erzegovina e parzialmente il Sangiaccato di Novi Bazar tenendo così aperto un corridoio per una futura avanzata austriaca verso levante. Soprattutto fu sancito il principio che l'Impero turco doveva esistere per fare argine alla Russia.

La penultima offensiva dalla Russia condotta contro la Turchia, sempre allo scopo ultimo di impossessarsi degli Stretti, fu la coalizione del 1913, la Quadruplice Balcanica che dichiarò guerra alla Turchia. L'ultima fu la Grande Guerra durante la quale non solo si condussero operazioni militari nel Caucaso e in Armenia contro i Turchi, ma la Russia svolse una serrata campagna diplomatica presso gli Alleati per attribuirsi, nella futura spartizione, Costantinopoli, la Tracia e una zona nell'Asia Minore che le avrebbe permesso di giungere al Mediterraneo anche attraverso l'Armenia e la Siria.

Al programma russo di diventare nazione mediterranea l'Inghilterra si è sempre energicamente opposta; si sono opposte anche Austria e Francia; l'una, perchè

aveva un programma di espansione verso levante e traverso i Balcani; l'altra perchè aveva una situazione di predominio economico e culturale in Oriente da difendere, e aveva da realizzare l'aspirazione napoleonica di dominare l'Egitto; ma delle tre opposizioni, la più attiva ed implacabile è stata sempre la britannica.

La Russia, pur non essendo oggi direttamente impegnata in una lotta di predominio nel « Nostro Mare », costituisce però un elemento importante del sistema mediterraneo, potendo, come sopra si è detto, offrire i rifornimenti essenziali alla vita di paesi mediterranei.

Oggi non è direttamente impegnata, ma domani potrebbe diventarla. Le direttive fondamentali della politica estera di un paese obbediscono a fatali situazioni geografiche; la volontà di conquistare gli Stretti per assicurarsi via libera al Mediterraneo tornerà o presto o tardi a dominare la politica russa.

Quando la Russia, restituito al capitale la sua funzione insopprimibile, avrà riparato i danni del dissanguamento che la rivoluzione ha prodotto e avrà risolto la sua più grave questione interna dei rapporti fra la produzione agricola e quella industriale, tornerà inevitabilmente a premere in direzione degli Stretti e diventerà allora una forza mediterranea immediata, potente e minacciosa.

Minacciosa non tanto per la grossa cifra dei suoi abitanti (150 milioni) i quali sparsi in uno sterminato territorio finiscono per esercitare alla periferia una pressione unitaria (quella che conta per il calcolo della resistenza) non eccessiva, ma soprattutto per le ideologie asiatiche delle quali i Russi si sono fatti banditori e con le quali tentano di sommergere il nostro patrimonio religioso, sociale, artistico, e di cancellare dalla faccia della terra quello che è stato il luminoso concorso mediterraneo alla civiltà del mondo: Ellenismo, Romanesimo, Cristianesimo (1).

(1) Cristianesimo, s'intende, considerato come fenomeno umano storico; il carattere divino della sua rivelazione non può essere chiuso in confini geografici.

f) *Bulgaria.*

I Balcani racchiudono quattro Stati nel loro tormentato territorio Jugoslavia, Albania, Grecia, Bulgaria.

Anche la Turchia col suo territorio europeo riconosciutole col trattato di Losanna deve essere inclusa nel novero degli Stati balcanici. Essa ha in cotesto territorio una buona copertura alla sponda occidentale degli Stretti, il possesso dei quali costituisce la sua fondamentale forza europea.

Dei primi tre Stati e della Turchia si è già discorso; dopo alcune brevi considerazioni generali sui Balcani, si parlerà ora della Bulgaria.

La penisola Balcanica, alla quale viene assegnato per confine nord il Danubio e il suo affluente la Sava è nel suo insieme una regione fisicamente molto complessa e frazionata così come è frazionata la sua struttura etnografica; vi sono rappresentate molte varietà etniche, tracce più o meno accentuate delle varie invasioni. Durante i secoli della pace romana le razze abitanti la penisola si potevano raggruppare così: ad ovest gli Illiri, ad est i Traci, a sud i Macedoni e i Greci. Ma a partire dal V secolo d. C. cominciarono le invasioni slave: Sloveni, Serbi, Croati, Bulgari e nel secolo XIV vennero i Turchi.

Non si può classificare fra le regioni ubertose ricche di grandi pianure fertili, ma i pendii delle sue montagne offrono ottimi pascoli; quei pascoli che sono sempre stati una ragione viva di guerra fra le tribù presso le quali la pastorizia era la fondamentale forma di ricchezza.

Le stirpi che abitano i Balcani anche se parlano la stessa lingua e professano religioni affini sono rimaste ostili e aspramente si contesero le poche pianure fertili e le gole dei monti facili ad essere valicate.

Coteste stirpi furono, in tempi antichi e recenti, sempre in lotta fra di loro; nè sembra che stia per spuntare l'alba di tempi più miti.

È mancata nella Balcania una forza decisamente pre-

dominante che fosse in grado di compiere la missione che ebbe Roma nella penisola italica di duramente imporre col ferro e col fuoco l'idea unitaria alle popolazioni che nemiche fra loro abitavano l'Italia.

Vi furono Principi serbi e bulgari che tennero in soggezione quasi tutti i Balcani, ma si trattava di successi temporanei di sforzi sporadici non accompagnati dalla capacità organica statale e militare di mantenere il dominio entro i confini fortunosamente conquistati.

I confini fra i varii Stati che vennero stabiliti dopo la Grande Guerra son ben lungi dal rappresentare una sistemazione idealmente giusta e praticamente duratura; forse una soluzione giusta, tale cioè da trovar tutti consenzienti non esiste essendo estremamente difficile segnare i confini delle razze che, attraverso complicate vicende storiche, si sono commiste fra loro, ed ugualmente difficile essendo far tacere nel cuore degli uomini i rancori e gli odii.

Certo nei Balcani è tregua; non pace.

Le tribù che durante una lunga permanenza ad ovest del Volga assunsero il nome di Bulgari e poi occuparono l'attuale Bulgaria presero dagli Slavi la lingua e più tardi la religione, ma non sono di razza slava.

I Bulgari appartengono in parte ad un ramo del tronco turco (invasione del VII secolo sotto Asparuch), in parte sono di origine finnico-uraliana (invasioni del secolo III e IV) in parte sono dei Galli-celti che abitavano quel territorio quando incominciarono le invasioni dal nord-est.

La Bulgaria nel 1914 aveva una estensione di kilometri q. 114.000; con la pace di Neully ha perduto la Tracia inferiore e lo sbocco nell'Egeo. Attualmente il suo territorio è ridotto a kmq. 102.000, con circa 4 milioni di abitanti.

Uscì rovinata dalla Grande Guerra non solo per le mutilazioni inflitte al territorio e alla stirpe, ma anche per le catastrofiche condizioni economiche imposte.

I Bulgari sono ottimi soldati, coraggiosi, duri e pazienti alle fatiche; profondamente radicati alla terra, obbediscono alla voce della loro stirpe.

Sono inevitabilmente portati ad avere legami di amicizia con l'Italia, dalla quale soltanto possono sperare in un avvenire vicino o lontano un aiuto che valga a restituirli entro più giusti confini e ad iniziare la loro rinascita politica ed economica.

Molto efficace può essere l'intervento della Bulgaria in una lotta per il dominio degli Stretti; se la Bulgaria entra nel gruppo italo-greco-turco, il fronte europeo di difesa degli Stretti si sposterebbe in senso decisamente favorevole.

g) *Rumenia.*

La Rumenia non appartiene geograficamente alla regione balcanica che ha nel Danubio il suo confine nord, tanto meno vi appartiene ora che il suo centro di gravità si è spostato pei conseguiti ingrandimenti verso est (Bessarabia) e verso nord (Transilvania).

Ma la vita della Rumenia è per evidenti ragioni politiche ed economiche legata a quella degli Stati balcanici; agli avvenimenti balcanici infatti è intimamente connessa tutta la sua storia recente a cominciare dalla costituzione a principato indipendente.

In questo studio è necessario che anche di essa si faccia cenno dal punto di vista politico militare per mettere in evidenza il suo peso nella questione degli Stretti e in genere nel dominio del Mar Nero.

La Rumenia nei confini attuali ha un'area di 293.300 kmq. con una popolazione di circa 17.000.000 di abitanti; prima della Grande Guerra aveva un'area di kmq. 130.700.

È un paese molto ricco dal punto di vista agricolo forestale minerario, e la sua ricchezza d'acqua, la sua struttura geografica facilitano le comunicazioni; essa è destinata ad un prospero avvenire economico.

Notevolissima è in Rumenia l'influenza culturale francese.

La Francia del resto che ha sempre cercato e sempre cercherà degli amici al di là dei Germani, ha favorito durante la elaborazione dei trattati l'enorme accrescimento territoriale della Rumenia.

Ma è difficile predire se codesto accrescimento sia per diventare un duraturo ed effettivo vantaggio. Da una parte le vicende politiche interne non sembra che siano in direzione favorevole per rafforzare la struttura dello Stato; dall'altra i 4 milioni (sopra 17) di non Rumeni implacabilmente ostili che forzatamente vivono nei confini attuali possono diventare un serio pericolo in caso di guerra.

Comunque la Rumenia possiede oggi una forza politica e militare che può avere molta importanza nei destini del Mar Nero e degli Stretti.

§ 9.

ITALIA.

Problemi relativi al traffico.

L'Italia ha nel Mediterraneo orientale le sue coste ioniche e adriatiche e la parte orientale del bacino libico.

Vi possiede inoltre il gruppo delle isole Egee che furono occupate nel 1912 durante la guerra italo-turca.

La dominazione italiana sopra di esse fu definitivamente riconfermata il 24 luglio 1923 da tutte le Potenze firmatarie, insieme all'Italia, del trattato di Losanna e cioè dall'Impero britannico, dalla Francia, dal Giappone, dalla Grecia, dalla Jugoslavia e dalla Turchia.

Il nostro possedimento Egeo si compone dell'isola principale, *Rodi*, sede del Governo, e delle isole minori

Coo, Calino, Lero, Patmo, Lisso, Stampalia, Nisiro, Piscopi, Simi, Calchi, Scarpanto, Caso, con gli isolotti dipendenti.

I problemi che l'Italia ha da risolvere nel Mediterraneo orientale sono tre:

1°) Dominare l'Adriatico.

2°) Mantenere libere le comunicazioni con gli Stretti perchè possano affluire i rifornimenti dal Mar Nero.

3°) Mantenere libere le comunicazioni con Suez perchè il collegamento con le nostre colonie dell'est-Africa non abbia interruzioni e perchè affluiscano i rifornimenti dall'Oceano Indiano.

Per risolvere il primo problema l'Italia ha nell'Ionio la base navale di Taranto, in Adriatico quelle di Brindisi, Venezia, Pola, gli isolotti di Lagosta, l'isolotto di Saseno e l'alleanza con l'Albania; è in possesso cioè di elementi geografico-strategici favorevoli per la risoluzione del problema.

Con Valona e Brindisi cooperanti sotto un unico comando, il dominio dell'Adriatico è assicurato all'Italia. Non sarà superfluo ripetere che per dominio dell'Adriatico qui si intende non la capacità di impedire che azioni guerresche si svolgano nelle sue acque o fra nuclei navali mobili o contro la costa adriatica italiana, ma di chiudere questo mare al traffico nemico.

Chi ebbe la fortuna di esercitare comando navale in Adriatico, durante la Grande Guerra, troppe volte ha verificato in qualche grave inferiorità si sarebbe trovata l'Italia se Valona fosse stata in mano nemica.

Che Valona, per nessuna ragione e in nessun tempo, debba mai cadere in mano nemica è un caposaldo fondamentale nella politica italiana, dello stesso grado d'importanza del possesso del Brennero. L'opinione pubblica italiana ancora poco sensibile alle questioni navali sarebbe più impressionata se venisse ad esempio a sapere che abbiamo retrocesso la nostra frontiera al-

pina in qualche tratto al di qua dell'attuale confine; eppure nello svolgimento di una futura guerra nessuna mutilazione iniziale del nostro confine terrestre sarebbe altrettanto grave come Valona in mano nemica.

Tutte le nostre forze navali dovrebbero essere impegnate in Adriatico per raggiungere in modo incompleto ed inefficace il risultato ultimo di chiuderlo al traffico nemico. Invece, con la alleanza albanese che salva Valona dal pericolo di cadere in mano nemica, la Marina Italiana con un adeguato distaccamento delle sue forze navali ed aeree può dominare il traffico nel Canale d'Otranto ossia assolvere il suo cómpito principale adriatico, riservando il grosso delle sue forze per fronteggiare la situazione nel Tirreno e nell'Ionio.

L'assolvimento del suo cómpito adriatico, certo, si complicherebbe se Corfù fosse base navale nemica; ma di ciò faremo cenno nelle pagine seguenti, parlando del secondo problema.

Per completare questo esame sintetico della situazione adriatica occorre far presente che la costa dalmata in possesso della Jugoslavia è dalla natura fornita di molte isole, insenature e ridossi e di due porti meravigliosi che offrono le più ampie possibilità per l'approntamento di due basi navali di primissimo ordine: Sebenico e Cattaro. Mentre la costa italiana da Brindisi a Venezia è tutto un bersaglio scoperto alle offese nemiche senza una risorsa geografica per costruirvi una base, la costa jugoslava è invece tutta protetta dalla accennata particolare configurazione di isole e isolotti che la difendono dagli attacchi nemici, compresi anche gli attacchi di velivoli perchè le isole esterne e le alte montagne intorno facilitano molto il cómpito delle difese antiaeree.

La nascente Marina da guerra jugoslava non costituisce ancora una entità minacciosa, ma è legittimo prevedere che essa col suo progressivo sviluppo finirà per acquistare un valore notevole nella situazione adriatica.

Non è privo d'interesse osservare che se l'Italia sarà schierata in campo avverso a quello della Jugoslavia, la chiusura al traffico del Canale d'Otranto non avrà forse valore risolutivo, dal punto di vista dei rifornimenti che le potranno affluire dai confini terrestri dei paesi alleati, ma avrà molta importanza perchè la Jugoslavia risulterà così praticamente tagliata fuori dall'Europa occidentale. Il suo collegamento con la Francia, ad esempio, dovrebbe avvenire a traverso la Svizzera e l'Austria; e se la Germania fosse alleata dell'Italia la chiusura delle comunicazioni risulterebbe assoluta e decisiva.

Per risolvere il secondo problema l'Italia possiede nel Mediterraneo orientale oltre Taranto e Brindisi la base navale ed aerea di Lero.

Lero, una delle isole nord del nostro possedimento Egeo, dista miglia 200 dai Dardanelli, miglia 200 da Corinto, miglia 225 da Capo Matapan, miglia 175 da Suda (Candia), miglia 380 da Port-Said, e miglia 540 da Taranto.

Il percorso Taranto-Spezia è presso a poco eguale al percorso Taranto-Lero.

Lero è in ottima posizione per agire in difesa del traffico nell'Egeo; ma evidentemente non basta da sola a risolvere il problema italiano; ha un valore notevole ma a patto di appartenere ad un sistema di alleanze.

D'altra parte, nei riguardi della Turchia, se il possesso delle sponde degli Stretti assicura in senso che si potrebbe dire negativo lo sbarramento al traffico nemico, questo possesso non basta a dare un valore positivo a codesto dominio; infatti, anche lo stesso traffico turco fra il Bosforo e l'Anatolia occidentale meridionale (che ha scarse linee di comunicazioni terrestri) non potrebbe essere fatto senza il dominio navale dell'Egeo; in linea generale si può affermare che per il traffico attivo con il Mar Nero non basta il dominio

degli Stretti ma occorre un potere navale che assicuri via libera nell'Egeo.

Per evidenti ragioni di rifornimento e quindi di vita, la via libera nell'Egeo e nell'Ionio è anche necessaria alla Grecia.

Da questa situazione di fatto che conferma le cose già dette nei paragrafi 4 e 5, nasce naturalmente la necessità di un'alleanza fra la Grecia, la Turchia e l'Italia.

I tre Stati sono confinanti l'uno con l'altro, formando un unico fronte.

Il breve tratto di mare fra Leuca e Corfù, se la Grecia è amica, diventa un ottimo confine che permette una efficace collaborazione.

Corfù nemica potrebbe diventare una minaccia per il nostro dominio nel Canale d'Otranto. Lo specchio d'acqua fra l'isola e l'Epiro si presta all'approntamento di una base navale ed aerea bene ubicata per portare offesa alle comunicazioni fra l'Ionio e l'Adriatico. Vero è che con l'attuale linea di confine fra Grecia ed Albania il porto di Corfù non sarebbe facilmente difendibile, ma comunque Corfù amica semplifica il nostro problema di dominare il traffico dell'Adriatico.

In questa alleanza il vantaggio della Grecia sarebbe che l'Italia e l'Albania agendo sul fianco possono portare un grande alleggerimento alla pressione che gli Slavi faranno per giungere al Mediterraneo lungo il Vardar.

Nel gruppo Turchia, Grecia, Italia, la Turchia ha l'Esercito; la Grecia ha Esercito e Marina, ma per evidenti ragioni demografiche e finanziarie in proporzioni limitate; l'Italia apporta in quel settore le sue forze navali ed aeree appoggiate alla base di Lero.

Ma il risultato più importante dal punto di vista strategico-navale, sarebbe quello di fare dell'Egeo un mare chiuso e sicuro per le comunicazioni dell'Egeo stesso e dell'Adriatico col Mar Nero.

Il grande arco delle isole esterne Citera, Anticitera,

Candia, Caso, Scarpanto, Rodi, che chiude a semi-cerchio l'Egeo può essere sbarrato e difeso con mine, artiglierie, mezzi navali ed aerei. Il grande arco misura complessivamente circa miglia 330: di queste, circa 230 sono rappresentate dallo sbarramento naturale delle isole; le 100 miglia di mare sono distribuite fra sei canali dei quali il più ampio, quello fra Candia e Caso, misura miglia 26; i fondali permettono tutti l'impiego delle mine. Uno sbarramento di questo genere, che si potrebbe tenere con relativamente pochi mezzi navali e che rientra perfettamente nella possibilità della tecnica odierna, metterebbe al sicuro da ogni attacco navale la Turchia e la Grecia e le comunicazioni col Mar Nero.

Non vi è dubbio che un blocco così costituito, o per meglio dire che la previdente e saggia politica italiana non mancherà di costituire, può considerarsi in grado di dominare l'alto Mediterraneo orientale.

E se gli eventi lo richiederanno sarà in grado di assolvere il cómpito che compete alla sua posizione geografica: resistere alle pressioni che gli Slavi hanno sempre fatto e faranno per sistemarsi in Mediterraneo in modo definitivo e dominante.

Per risolvere il terzo problema l'Italia possiede nel Mediterraneo orientale oltre le basi navali di Taranto e Brindisi, quella di Tobruk.

Tobruk situato sulla costa orientale della Cirenaica dista miglia 540 da Taranto, miglia 150 dall'isolotto di Gaudo sotto Candia, miglia 350 da Lero, miglia 390 da Port-Said.

Il Canale fra Candia e la Cirenaica (miglia 180) è troppo largo per essere considerato una strozzatura del Mediterraneo dello stesso ordine del Canale di Malta. Ma appartenendo le due sponde a due nazioni collaboranti, potrebbe essere con adeguati mezzi navali ed aerei efficacemente sorvegliato; non si riuscirebbe mai a sbarrarlo in modo definitivo ma certo si potrebbe sempre renderne rischioso il traffico. Durante la Grande

Guerra l'Inghilterra aveva bloccato con mine il passaggio di circa 200 miglia fra le Shetland e la Norvegia, ma i fondali erano favorevoli nel Mare del Nord mentre nel Canale fra Candia e Cirenaica i fondali superano i 1000 metri. Tobruk è importante perchè bene ubicato allo scopo di proteggere il nostro traffico da Port-Said a Taranto o Messina e viceversa, non perchè possa intervenire come elemento risolutivo nel problema delle nostre comunicazioni con il Mar Rosso. Questo problema potrà essere risolto soltanto se la nazione che possiede le due sponde del Canale di Suez appartiene al gruppo di alleanze nel quale entra l'Italia.

La questione del Canale di Suez sarà trattata nel capitolo seguente: qui intanto si può logicamente enunciare la necessità di un'alleanza fra l'Italia e l'Egitto.

CAPITOLO IV.

Mediterraneo sud-orientale o Mar Rosso.

§ 1.

Il Mediterraneo sud-orientale o Mar Rosso, col suo prolungamento detto Golfo di Aden, bagna le coste dell'Arabia da una parte, e dall'altra le coste dell'Egitto, del Sudan britannico, dell'Eritrea, della Somalia francese, della Somalia inglese e della Somalia italiana.

L'esame di questi territorî sarà preceduto da quello relativo alla Palestina, alla Transgiordania e all'Iraq, alle regioni cioè sotto mandato britannico le quali (come già fu detto nel § 1° del Capo III), è più logico sieno considerate come parte organica della penisola araba.

Anche le questioni relative al Canale di Suez saranno oggetto di studio in questo capitolo.

L'Autore ha creduto opportuno indugiare alquanto nei cenni storici e descrittivi dell'Arabia, spinto dalla considerazione che si tratta di un paese generalmente poco noto in Italia, e nel quale invece si maturano eventi di notevole importanza per la politica mediterranea.

§ 2.

MANDATI INGLESI.

a) *Palestina.*

La Palestina (kmq. 25.000 circa; abitanti 875.000, dei quali circa 150.000 ebrei, 650.000 mussulmani e 75.000 cristiani) è geograficamente una stretta striscia di terra al mare, che confina con l'Egitto, con la Trans-

giordania e la Siria. L'Inghilterra vi ha dominio a titolo di « mandato ». Essa ha importanza morale per il privilegio che le viene dal possedere i luoghi che furono illuminati dalla presenza viva di Cristo e nella sua capitale Gerusalemme convengono d'ogni paese Cristiani a visitare il Santo Sepolcro.

Ma oltre a questa importanza morale, ne possiede un'altra, imperiale, perchè rappresenta l'accesso al Mediterraneo di tutto un retroterra, dove gli interessi britannici sono enormi.

Da uno dei suoi porti partiranno le due nuove ferrovie imperiali britanniche destinate ad allacciare il Mediterraneo, una col Golfo di Akaba, l'altra con il Golfo Persico; entrambe costruite oltre che per scopi economici, soprattutto in vista di una possibile forzata rinuncia a dominare il Canale di Suez.

La prima ferrovia, già iniziata, sarà presto un fatto compiuto; si trattava del resto di collegare Ma'n (Transgiordania) con Akaba; Ma'n è una stazione sulla ferrovia di Medina già allacciata con Caifa.

Il collegamento Caifa-Akaba metterà in diretta comunicazione il Mediterraneo col Mar Rosso indipendentemente dal Canale di Suez.

L'altra ferrovia, destinata ad allacciare Caifa con Bagdad sul tracciato Caifa-Gerusalemme-Amman-Kerbela-Bagdad metterà il Mediterraneo in comunicazione diretta col Golfo Persico, assicurando una seconda via di traffico con l'India indipendente dal Canale di Suez.

Ma codesta ferrovia sarà chiamata anche ad assolvere un importantissimo cómpito economico che verrà meglio messo in evidenza più tardi parlando dell'Iraq.

Un altro aspetto della Palestina che non manca d'interesse dal punto di vista politico è la sua tentata trasformazione etnica; essa sta diventando, o per meglio dire si tenta di farla diventare, una colonia sionista.

L'Inghilterra con enormi spese sopportate dal mondo ebraico e con notevoli sforzi di organizzazione cerca

di portare a termine il programma di sottrarre la Palestina all'elemento arabo per darla agli Ebrei venuti dall'Europa orientale; avendo essenzialmente di mira lo scopo di una maggiore garanzia di dominio e pensando che sarà più agevole raggiungerla con gli Ebrei importati che non con le turbolente popolazioni arabe.

Non solo, ma con la prevalenza sionista raggiunta, è probabile che l'Inghilterra non lascerà mai la Palestina; scaduto il mandato, i Sionisti chiamati a decidere sulla forma di governo che intendono darsi chiederanno il protettorato britannico. Ma il numero degli Ebrei (nel 1920 erano 50.000) nonostante le immigrazioni di questi ultimi dieci anni appena raggiunge il 25 % della popolazione mussulmana e le sanguinose sommosse dell'agosto-settembre 1929 manifestavano chiaramente la volontà mussulmana di non permettere che gli Ebrei continuino ad impossessarsi della terra.

Un ultimo (non come importanza) aspetto della Palestina è quello economico.

A parte le migliorie agricole che i Sionisti hanno portato alla regione e i grandi lavori di sfruttamento delle acque del Giordano, sembra che la Palestina abbia una enorme ricchezza nel Mar Morto.

Si calcola che da esso si possono estrarre: (1)

1300	milioni	di tonnellate	di potassa
853	»	»	di bitume
12000	»	»	di sale
81	»	»	di gesso
22	»	»	di cloruro di magnesio.

L'impresa dello sfruttamento di questa enorme ricchezza sarebbe affidata alla Società Chimica Imperiale Britannica; dopo un certo tempo subentrerebbe il Governo.

Secondo alcune previsioni l'Inghilterra ricaverebbe dal Mar Morto una somma superiore a quella che ha

(1) Vedi « Oriente Moderno », ottobre 1927.

speso durante la Grande Guerra; ciò naturalmente dovrà avere la conferma dai fatti.

Da un punto di vista generale, nei riguardi dell'economia, si può affermare che la Palestina risente il danno della illogica divisione politica attuale. La Palestina, la Transgiordania e gran parte della Siria per evidenti ragioni demografiche, geografiche e di produzione agricola dovrebbero far parte di un unico Stato, così come sotto i Romani costituivano un'unica provincia.

Gran parte del disagio economico e morale di quelle regioni trae origine precisamente dall'arbitraria divisione politica e doganale, per colpa della quale, ad esempio, la Palestina che non produce grano è separata con barriere doganali dalla contigua Transgiordania che nelle sue fertili pianure produce grano in grandissima quantità.

b) *Transgiordania.*

Al confine orientale della Palestina l'Inghilterra ha creato lo Stato indipendente della Transgiordania (Emirato ereditario) che di fatto esisteva da diversi anni, ma che ufficialmente fu riconosciuto con l'accordo del 20 febbraio 1928, firmato a Gerusalemme, affidandone il formale governo a S. A. l'emiro Abdalla Ibn Hussein el Hashimi.

La Transgiordania confina a nord con la Siria (mandato francese), a levante con l'Iraq e l'Higiaz, a sud e ad ovest col Mar Rosso (Golfo di Akaba) e con l'Egitto, ha una superficie di circa 110.000 kmq., e la sua popolazione è di circa 200.000 abitanti con capitale Amman.

L'attuale emiro Abdalla, di stirpe haschemita, è il secondogenito dell'ex re dell'Higiaz, Hussein, ed è fratello del re dell'Iraq, Faisal.

Essa con una parte del suo territorio nord si insinua fra la Siria e l'Higiaz, realizzando così il desiderio britannico di impedire che fra i due Stati vi sia confine diretto.

Alla Transgiordania appartengono i territorî di Ma'n ed Akaba, sottratti all'Higiaz per attribuirli ad uno Stato sopra il quale il controllo inglese può esercitarsi in modo più sicuro, continuo e diretto.

La qual cosa del resto agevolmente si comprende, considerata l'importanza strategica della ferrovia Caifa-Akaba, il cui percorso deve essere tutto in territorio sotto l'assoluta soggezione britannica.

Re Hussein, quando vide (come verrà meglio detto nel § 3, comma *f*) che le vicende della guerra sostenuta contro Ibn Saud gli erano avverse e capì che sarebbe stato sconfitto e spodestato dal trono dell'Higiaz, poco prima di andare in esilio a Cipro ospite dell'Inghilterra, cedette i due territorî di Ma'n ed Akaba alla Transgiordania, la quale vi mandò per occuparli sue truppe, rinforzate da truppe britanniche.

Naturalmente Ibn Saud non riconosce la cessione come legittima; comunque le truppe britanniche vi permangono.

Ma la ragione strategica non fu la sola a decidere la cessione di codesti due territorî alla Transgiordania: vi è anche una importante ragione economica trattandosi di una zona ricca di petrolio.

I confini tra l'Higiaz e la Transgiordania ancora non sono stati tracciati perchè ancora non si conoscono i risultati delle esplorazioni geologiche fatte allo scopo di precisare le dimensioni della zona petrolifera.

Determinata codesta zona, i confini saranno tracciati in modo da includerla in territorio della Transgiordania.

In Transgiordania fu iniziato lo sfruttamento di miniere di fosfati della potenza di circa 12 milioni di tonnellate.

c) *Mesopotamia* o *Iraq*.

La Mesopotamia confina a nord con la Turchia, a levante con la Persia, a sud col Golfo Persico, a ponente con l'Higiaz e la Siria; ha una superficie di circa 300.000 kmq. e circa 3.000.000 di abitanti.

Essa comprende le vallate dei due fiumi, l'Eufrate e il Tigri, che furono sede di antichissime civiltà. Fu uno dei settori di guerra dove gli Inglesi fronteggiarono i Turchi; a guerra finita, avutone il mandato dalla Società delle Nazioni, l'Inghilterra sistemò quel territorio costituendo il Regno dell'Iraq e affidandolo, sotto il suo controllo, all'attuale re Faisal figlio dello spodestato Re dell'Higiaz.

Prima della Grande Guerra, la Mesopotamia, provincia turca, doveva essere percorsa da una linea ferroviaria costruita dalla rivalità tedesca contro l'Inghilterra, con capitale tedesco, destinata a rappresentare una minaccia all'Impero dell'India. Ma la progettata ferrovia Costantinopoli-Bagdad era però soltanto parzialmente pronta nel 1914, e neanche oggi è finita.

Oggi l'Iraq ha bisogno di un altro collegamento ferroviario, quello Caifa-Bagdad, indispensabile all'Impero britannico per assicurare un'altra comunicazione con l'India; Bagdad è già allacciata col Golfo Persico a mezzo di ferrovia e navigazione fluviale.

L'Iraq potrà diventare un paese agricolo di primo ordine quando sarà sfruttata la ricchezza d'acqua dei due fiumi. Ma secoli di abbandono hanno ridotto le cose in modo che occorrono forti capitali ed alte cifre di mano d'opera; due cose non facili a trovarsi, e per ciò lo sviluppo agricolo non può che essere molto lento. Ma l'Iraq ha la grande risorsa del petrolio, accertato in notevole quantità nella parte nord, la zona di Mossul.

I petroli di Mossul, nei quali la Francia ha una larga partecipazione saranno portati al Mediterraneo, ma ancora non sembra sia stato scelto il porto dove la conduttura dovrà sfociare.

La Francia, naturalmente, vorrebbe fosse scelto un porto della Siria, o Alessandretta o Tripoli, allegando in favore alla sua proposta la minor lunghezza del percorso. Ma l'Inghilterra vuole che la conduttura segua il tracciato Mossul-Caifa, tutto in territorio sotto controllo britannico, ed è probabile che la sua volontà finirà

per essere predominante. Nel qual caso la ferrovia Caifa-Bagdad avrebbe anche una diramazione per Mossul.

La ferrovia Caifa-Bagdad non solo avrà importanza strategica per l'Impero ed economica per l'Iraq meridionale, ma servirà anche il commercio con la Persia.

È noto che la Persia ha deciso la costruzione della ferrovia transpersiana, destinata a collegare il Mar Caspio col Golfo Persico, ed anzi i lavori sono già stati inaugurati. Il tracciato, partendo da Kor Musà nel Golfo Persico segue la riva sinistra del Karum fino ad Avaz, poi dirige per Dizful, Hamadan, Téhéran, Bander Giaz nel Caspio, con diramazione ad Enzeli; il tratto Caspio-Hamadan sarà costruito da un Sindacato tedesco; quello Golfo Persico-Hamadan da un Sindacato americano con partecipazione franco-britannica.

Il costo della ferrovia è previsto in quindici milioni di lire sterline, e mettendo in programma quindici anni la somma occorrente è di un milione di sterline all'anno; somma che il Governo si è assicurata imponendo il monopolio sullo zucchero e sul thè.

Ma questa ferrovia non potrà servire le provincie occidentali della Persia, Luristan, Ardelan, Curdistan, che parzialmente appartengono al bassopiano confinante con l'Iraq, e che continueranno sempre a gravitare verso Bagdad. Non solo, ma anche il traffico delle regioni dell'altopiano persico occidentale a ponente di Hamadan è probabile che trovi convenienza economica a prendere la strada che attraversa le porte di Zagros e giungere direttamente al Mediterraneo per Bagdad, piuttosto che compiere il complicato e disagevole giro a traverso la ferrovia transpersiana, il Golfo Persico, l'Oceano Indiano e il Mar Rosso, o l'altro più aleatorio a traverso il Mar Caspio, l'Azerbagian, la Georgia ed il Mar Nero.

Le relazioni fra l'Iraq e la Persia tendono a migliorare ma non sono buone a causa di contestazioni relative ad importanti territorî; si tratta dei confini della ricca regione petrolifera del Karun il cui sfruttamento,

in territorio persiano, fu iniziato prima della Grande Guerra dalla Società Anglo-Persian; sono in discussione anche alcune località alle foci del Shat-el-Arab, il fiume cioè che risulta dalla confluenza del Tigri e dell'Eufrate e del Karun.

Frequenti rivolte nell'Arabistan sono ritenute dai Persiani come fomentate dall'Iraq; attriti d'interessi diventano aspri.

Anche le relazioni con la Turchia non sono sostanzialmente buone. La questione dell'appartenenza di Mossul fu definita dalla Società delle Nazioni in favore dell'Iraq e la Turchia per ragioni contingenti del momento ha accettato la decisione, ma questa decisione è in Turchia universalmente ritenuta ingiusta e gli animi non sono pacificati.

Egualmente sempre tese sono le relazioni con lo Stato confinante dell'ovest l'Higiaz e Nègd; frequenti incidenti di frontiera mantengono acceso un fuoco che potrebbe divampare pericolosamente e l'inimicizia personale dei due Re (come verrà meglio detto nel § 3, comma *f*) non è certo fatta per migliorare la situazione.

Il Curdistan è un'incognita grave.

I Curdi ebbero parte notevole nella storia dell'Asia Minore soltanto verso il Mille della nostra Èra sotto il principe Mervan che tolse al dominio degli Abassidi la regione del Tigri Superiore e fondò la dinastia dei Mervanidi. Ma per le gravi ed antiche discordie interne fra le varie tribù, lo Stato Curdo non durò a lungo e si trasformò in una lega di *clans* autonomi che non ebbe più tardi sufficiente forza di resistenza alla penetrazione turca. La quale però non riuscì mai a mettere saldo piede nella parte orientale del Curdistan dove abitano le più fiere tribù montanare; nè meglio riuscirono i Persiani.

Riuscirono invece i Turchi a dominare parzialmente i Curdi occidentali: quelli abitanti a nord-ovest dell'Eufrate verso l'Anti Tauro.

Negli anni 1837-38 i Curdi occidentali si sollevarono contro la Turchia profittando della difficile situazione nella quale essa si trovava per la marcia vittoriosa in Siria delle truppe di Ibrahim pascià; ma la rivolta fu domata da una colonna turca appositamente allestita per la guerra in alta montagna, e della quale ebbe il comando effettivo, se non formale, il futuro maresciallo Moltke, allora maggiore.

L'odierna divisione tripartita del Curdistan (Turchia-Persia-Iraq) e le discordie interne lo rendono innocuo, ma da un giorno all'altro potrebbe trovare l'uomo che lo organizzi, e se quei guerrieri montanari comandati da un abile condottiero scendono nelle ubertose pianure della Mesopotamia, l'Iraq con le sue imbelli popolazioni si dissolve.

I dissensi religiosi fra Sunniti e Sciiti hanno ripercussioni dannose nella vita civile, amministrativa e politica del paese. La situazione economica non buona e la legge sulla obbligatoria coscrizione militare lo mantengono in uno stato che non si può chiamare di pacifico e operoso assestamento.

Così alle non sicure relazioni con i confinanti si aggiungono le perturbazioni interne.

d) *Considerazioni riassuntive.*

Come si vede da questo sintetico esame, il sistema politico britannico, Palestina, Transgiordania, Iraq, non sembra costituito su basi solide. Soprattutto perchè la Gran Bretagna non ha adeguate forze militari sul posto per fronteggiare un improvviso aggravarsi della situazione. Anch'essa premuta dalla necessità finanziaria che i bilanci rimangano entro certi limiti, non può mantenere sul posto che esigue forze; vero è che dall'India vicina può far venire truppe al momento del bisogno; vero è che mette al servizio dei suoi interessi una consumata perizia dei problemi orientali e una grande abilità politica, ma tutto ciò sembra attenuare, non annullare, il fatto che la situazione è precaria.

Bisogna tener presente che oltre agli elementi ora presi in esame, vi è la Russia che preme dal Caspio e dal Caucaso; vi è la rivalità vecchia di tre secoli fra la Russia e l'Inghilterra per il dominio dell'Asia. La Russia compie una sistematica propaganda comunista che naturalmente assume carattere aggressivo contro gli occidentali.

§ 3.

ARABIA.

a) *Cenni geografici, etnici, storici.*

La penisola araba, per tre lati bagnata dal mare, è, con il quarto unita al Continente da una larga striscia di deserto.

Aspre montagne, aridi pianori ed estesi deserti di sabbia costituiscono gran parte del suo interno, dove però si incontrano anche splendide oasi e ricche vallate. Lo Sciammar, il Casim inferiore e superiore, definito il paradiso dell'Arabia, il Nègd con i distretti montani di Sedir, Arid, Afledy, e gli altipiani di Vislem e di El Iamame e i territorî affacciati al Mar Rosso dell'Iemen e dell'Asir offrono notevoli ricchezze agricole e zootecniche.

Etnicamente l'Arabia è popolata da tribù uscite dal ceppo di Ismaele, figlio di Abramo e della sua schiava Agar. Ma codeste tribù anche se ebbero in comune l'origine si differenziarono poi per l'isolamento creato dai larghi tratti di deserto; quelle che vissero in territorî contigui furono sempre in contesa per ragioni di confine e di pascolo. La costituzione sociale in tribù legata alla organizzazione economica della pastorizia fatalmente alimenta lo spirito particolaristico individuale.

Alcuni territorî (quelli abitati dai Sabei) furono sedi di antiche civiltà abbastanza progredite, anteriori all'islamismo, ma in genere il livello di vita morale e

intellettuale era molto basso quando apparve il Profeta; era invece assai forte e diffuso lo spirito guerriero fra quelle popolazioni che avevano dovuto sempre tener pronte le armi per vivere in un territorio senza pace.

La fiammata araba, che improvvisamente illuminò il mondo colpito di meraviglia e rapidamente si estinse, è uno dei fenomeni più caratteristici che esprimono le inverosimili possibilità chiuse negli uomini.

L'idea religiosa unificò, sia pure temporaneamente, tutte le tribù e in meno di un secolo la rapida fortuna dei Califfi, di guerra in guerra, di conquista in conquista, portò lo stendardo verde del Profeta lungo tutta la costa mediterranea dell'Africa, in Spagna e per un momento anche in Francia, e verso l'est, in Persia e più oltre fino al Turchestan.

Ovunque fu imposta con la spada la religione islamica.

La conquista araba, politicamente si disfece presto, ma dal punto di vista religioso tuttora sopravvive dominante in quasi tutti i territorî conquistati, come segno manifesto della potenza che era in quel movimento.

Prima della Grande Guerra, l'Arabia (come la vicina Mesopotamia, la Palestina e la Siria) era nominalmente sotto il dominio dell'Impero ottomano; ma codesto dominio esisteva di fatto soltanto in alcuni limitati territorî lungo la costa del Mar Rosso. La costa orientale e quella sud non è mai stata sotto il controllo della Turchia. Ed anche nello Iemen e nell'Asir le frequenti rivolte rendevano mal sicura la situazione della Turchia che ha sempre dovuto adattarsi a continue limitazioni del suo diritto di sovranità.

La Turchia manteneva dei presidii nei centri più importanti lungo la ferrovia che da Damasco arriva a Medina, ma Medina stessa e la Mecca sfuggivano alla sua autorità politica e militare. È noto, del resto, che anche l'autorità Califfale degli Osmani era accettata soltanto nei territorî militarmente a loro soggetti o veniva parzialmente tollerata in considerazione del fatto che

la Turchia era il solo Stato mussulmano che fosse in grado di trattare diplomaticamente con le nazioni europee; ma l'autorità Califfale degli Osmani di stirpe proveniente dal Turkestan non poteva vantare che un diritto solo quello dell'usurpazione del titolo compiuta con la forza, non il diritto legittimo, perchè mancava la fondamentale condizione della discendenza diretta dalla famiglia del Profeta.

Anche i due Emirati del Nègd e dello Sciammar che costituiscono la parte centrale della penisola, erano di fatto indipendenti dalla Turchia.

b) *Movimento vahabita.*

Per comprendere la situazione politica attuale dell'Arabia, e poter quindi con sufficiente approssimazione attribuirle un peso nella composizione delle forze che agiscono nel Mediterraneo, occorre conoscere sia pure in un breve riassunto un suo avvenimento storico, senza dubbio il più importante negli ultimi due secoli, fino alla Grande Guerra, che così profondi sconvolgimenti ha portato nella penisola: il movimento vahabita.

Nella seconda metà del secolo XVIII un santo nominato Mohamed figlio di Abd-Ul-Vahab, addolorato dai traviamenti con i quali gli uomini avevano deturpato la vera fede iniziò una predicazione contro la corruzione diffusa dominante.

Predicò la restaurazione del puro monoteismo così come era stato rivelato dal Profeta; si scagliò contro la venerazione di persone viventi e delle tombe dei defunti, ed in genere contro tutto ciò che conduce all'idolatria; dettò norme di vita rigida, proibendo ogni lusso ed inibendo l'uso del caffè e del tabacco.

Codesta predicazione sarebbe, come tante altre, rimasta senza risultati se prima recluta della nuova dottrina, o per meglio dire del tentativo di restaurare la vecchia originaria dottrina, non fosse sceso in campo un valoroso Principe della tribù degli Iamin, Ibn Saud, appartenente alla famiglia dei Signori del Nègd. Il mo-

vimento religioso iniziato da un uomo pio, ma oscuro, diventò poi movimento politico quando ne prese il comando un uomo d'azione, di nobile stirpe, circondato dal prestigio di guerresche imprese compiute.

Partito, si racconta, con soli sette suoi fidi montati a cammello, in breve volgere di tempo (l'Arabia è il paese di questi miracoli) radunava un poderoso esercito composto di tutti coloro che amano servire un principe valoroso, amano le emozioni della guerra, il bottino, la gloria, di coloro che sentono la forza dell'idea religiosa ed obbediscono all'istinto predatore del beduino, e con esso muoveva alla conquista dell'Arabia.

Conquista che raggiunse la più grande estensione e il più vivo splendore sotto il terzo Signore dei Vahabiti, Saud, figlio del figlio di Ibn Saud. Gli stendardi di Saud furono piantati sulle città sante islamiche Medina e Mecca, e più oltre nei conquistati territorî del Tihama fino a Moka; il suo dominio si estese fino al confine della Terra di Oman e lungo la costa di El Hasa sul Golfo Persico. Per coronare la conquista assunse il titolo di Califfo e Re dei Vahabiti; egli fu il più glorioso e potente dei quattro Re della prima dinastia Vahabita. Ciò accadeva nel primo decennio del secolo scorso. Il quarto re Abdalla, figlio di Saud, strenuamente difese il suo Regno contro le numerose forze militari inviate dalla Turchia, ma fatto prigioniero dopo la resa dell'ultimo baluardo, fu decapitato a Stambul come ribelle ed eretico.

Mehemet-Alì, vicerè d'Egitto, fu incaricato dal Sultano di ristabilire l'ordine in Arabia stroncando l'eresia vahabita. Il primo corpo d'esercito inviato in Arabia dall'Egitto sotto il comando di Tussun figlio di Mehemet-Alì fu sconfitto alla battaglia di Byssel; un secondo corpo sempre sotto il comando di Tussun, ebbe eguale sorte in altra micidiale battaglia fra Iambo e Medina. Un terzo corpo d'esercito fu allestito ed affidato alla esperimentata bravura di Ibrahim pascià, altro figlio di Mehemet-Alì, che condusse a buon termine la cam-

pagna in Arabia. Sconfisse l'esercito vahabita a Konein e nel settembre 1818 espugnò la città di Derail (nei pressi di El Riad) dove il Re vahabita si era rifugiato e fortificato con i resti delle sue truppe.

Così finiva la prima dinastia vahabita.

Mehemet-Alì in compenso delle spese sostenute nelle campagne d'Arabia, ebbe in feudo dal Sultano di Costantinopoli il territorio costiero che fu poi occupato dagli Italiani, la parte al mare della Colonia Eritrea.

Il movimento religioso, mancato l'appoggio della dinastia, fu momentaneamente sopraffatto da altre sètte che si contendevano il primato; il suo fanatismo che si era esercitato con le armi alla mano contro tutti e specialmente contro gli Sciiti a danno dei quali era stata compiuta la sanguinosa rapina del tesoro sacro nella città di Kerbela, gli aveva procurato molti ed acerrimi nemici. I quali soffocarono il movimento ma non lo spensero: in questi ultimi anni lo abbiamo veduto riprendere vita rigogliosa e ritornare al dominio Sceriffale dei Luoghi Santi.

Nel 1848 i Vahabiti si sollevarono contro i Turchi e con le armi alla mano ne cacciarono le guarnigioni. Un corpo d'esercito mandato dal Sultano per punire i ribelli fu sepolto nel terribile deserto di sabbia del Nefud.

Turki, figlio di Abdalla, proclamato Re, iniziò un secondo Reame vahabita, stabilendo la sua residenza a Riad. Ma questo secondo Reame non fu illuminato nè dallo splendore delle armi nè dalla saggezza di governo che avevano reso illustre la prima Monarchia specialmente sotto il terzo re Saud. Turki ed i suoi due successori Faisal ed Abdalla evitarono di far guerra alla Turchia e si ingolfarono in un rigido fanatismo dove si impaludò la forza religiosa del movimento che aveva dato il nome alla loro dinastia.

Intanto col decadimento della dinastia vahabita, confinata oramai nel territorio del Nègd, era cresciuta in

potenza la dinastia dei Raschid che dominava nello Sciammar.

Fra le due dinastie fu aspra contesa, che si svolse con vicende varie nell'ultimo ventennio del secolo scorso ed ebbe come risultato che lo Sciammar si appoggiò alla Turchia, la quale lo riconobbe piuttosto alleato che vassallo, mentre il Nègd, per naturale antagonismo, si orientò verso l'Inghilterra obbedendo alla sua vecchia tradizione di ostilità alla Turchia.

Così avvenne che allo sfacelo dell'Impero ottomano, dopo la Grande Guerra, la dinastia dei Raschid fu travolta e quella dei Saud si trovò, con l'appoggio dell'Inghilterra, in condizione di riprendere posizione di dominio nel territorio centrale della penisola araba. Come apparirà meglio nel comma *f)* del presente paragrafo, questa dinastia ha oggi radunato sotto il suo scettro i territorî del Nègd, dello Sciamar e dell'Higiaz.

c) *Costa orientale e meridionale.*

L'Arabia orientale affacciata al Golfo Persico è praticamente tutta sotto il protettorato britannico.

Il territorio di Koveit, governato da un Emiro, è un territorio a sè che l'Inghilterra ha costituito da tempo come sua difesa contro il programma tedesco della ferrovia Costantinopoli, Bagdad, Bassora. E infatti esso domina le foci del fiume, la zona dove avrebbe dovuto sorgere il grande porto terminale della ferrovia.

Il territorio di El Hasa appartiene all'attuale Regno dell'Higiaz e del Negd.

L'Isola di Bahrein [1] è oggetto di odierne vive contestazioni fra l'Inghilterra e la Persia; quando i Turchi durante la guerra vahabita comparvero sul Golfo Persico ed occuparono Bahrein, l'Inghilterra che non amava vedere alcuno prendere piede stabile in quel Golfo in-

(1) L'isola di Bahrein è il centro più importante del mondo per la pésca delle perle; i suoi banchi erano noti anche ai Caldei; il geografo arabo Edrisi (secolo XII) dà una particolareggiata descrizione dei sistemi di pésca e della gente che l'esercita.

tervenne in favore della Persia che esigeva lo sgombero, ed occupò l'isola che tuttora mantiene in suo potere.

A sud di El Hasa tutto il promontorio arabo che si spinge in direzione di nord-est verso la costa indiana è protettorato britannico.

La parte più importante di questa regione e più precisamente la Terra di Oman è antico dominio di una dinastia che risiede nella capitale Mascate.

Mascate è un porto nauticamente situato bene; la città è asilo di miscredenti, settarî, rifugiati politici e tutto il territorio intorno è abitato da turbolenti tribù selvagge.

La vecchia dinastia che governa quel difficile paese ebbe nel 1856 alla morte di Seid Said una violenta crisi di successione, che giustificò l'intervento dell'Inghilterra.

Per l'Inghilterra, il Golfo Persico, anche prima di essere, come oggi, una essenziale via di comunicazione con l'Impero indiano aveva pur sempre un grande interesse per difendere i confini nord dell'India, dominando il traffico marittimo diretto al Belucistan e alla Persia. Si comprende quindi come fin dai primi decenni del 1800 l'Inghilterra si sia interessata a liberare quel mare dai pirati che l'infestavano, ed abbia sempre impedito alla Persia e alla Turchia di prendervi posizione dominante. Si comprende quindi perchè l'Inghilterra sia intervenuta nell'affare della successione al trono di Mascate. Questo grande promontorio che, avanzandosi molto vicino alla costa indiana strozza il Golfo Persico, non doveva cadere nel caos di guerre civili che lo avrebbero potuto rendere facile preda di altro Stato.

L'Inghilterra intervenne mettendo sul trono il legittimo erede suo protetto. E per togliere altre occasioni di guerre civili separò il Regno in due dinastie. La spartizione era possibile e saggia perchè alla dinastia di Mascate apparteneva tutta la costa somala fino alle foci del Rovuma e l'isola di Zanzibar. Tutto questo territorio che prima era governato da un vicerè scelto dal

Sultano di Mascate fra i principi della sua famiglia, passò in modo definitivo al ramo cadetto che prese il titolo di Sultano di Zanzibar.

Con questa sistemazione l'Inghilterra potè assicurare la calma nella Terra di Oman e il suo prestigio nell'Africa orientale.

L'Arabia meridionale fu la sede degli Iottaniti i quali esercitando l'agricoltura avevano raggiunto un grado di prosperità e civiltà superiore a quello delle tribù nomadi e seminomadi, degli arabi Ismaeliti del nord e dell'occidente.

Ma la pallida civiltà Iottanita diventò come una stella non più visibile il mattino quando all'orizzonte apparve il carro trionfante del Profeta, che uscito dal ceppo ismaelita condusse il suo popolo ad una rapida e gloriosa espansione. Però, neanche nei primi tempi, quando la possente forza islamica non aveva ostacoli davanti a sè, gli Arabi conquistarono le popolazioni lungo la costa meridionale della penisola, difesa dalla insormontabile barriera dei deserti di sabbia. E la dottrina del Profeta non trovò qui terreno fertile, e non potendo essere imposta con la spada il suo divulgarsi fu lento ed incompleto; anche oggi fra quelle tribù esiste il paganesimo e l'arabo del Corano vi è poco conosciuto.

La costa meridionale dell'Arabia da Ras-el-Hadd fino a Bab-el-Mandeb si può considerare divisa in due: Hadramut orientale e Hadramut occidentale.

Lungo l'Hadramut orientale, che dalla parte di terra è difeso da un terribile deserto di sabbie mobili, e dalla parte del mare presenta un massiccio muraglione di montagne a picco dirupate, nude, inaccessibili, ed una costa nauticamente mal sicura, il protettorato inglese è soltanto nominale; il che basta, del resto, in un paese così selvaggio e scarsamente abitato.

Codesto paese è pochissimo conosciuto, e sembra che soltanto ad un europeo, il Wrede, sia riuscito di penetrare parzialmente in quell'aspra e dirupata regione dove finisce il mare di sabbia. Wrede visitò una parte di quel

territorio e più precisamente là dove una antichissima leggenda pone una sepolta città d'oro e di gioielli che appartenne a Sciaddad, re degli idolatri.

Il Wrede si affacciò a quell'oceano di sabbia e dall'alto di una collina rocciosa che si avanza come un promontorio e scende a picco lasciò cadere uno scandaglio di mezzo chilogrammo che in cinque minuti discese attraverso quegli strati morbidi di sabbia ad una profondità di 120 metri.

L'Hadramut occidentale invece è sotto l'effettivo protettorato inglese; una parte anzi (Aden) è di dominio diretto.

A levante di Aden ha una certa importanza politica e commerciale il protettorato di Makalla. La città di Makalla, sede del Sultano, con buon ancoraggio per navi di modeste dimensioni e centro commerciale della regione, è costruita dove una volta sorgeva una magnifica città degli Aditi (Sabei) idolatri, che secondo la leggenda mussulmana fu sprofondata nel mare in punizione di aver accolto con dileggi e percosse l'inviato di Maometto che veniva a predicare la verità contro l'errore dell'idolatria.

Aden è la base navale ed aerea che l'Inghilterra possiede dopo Malta sulla via delle Indie. Fu occupata nel 1839 in previsione dell'apertura del canale di Suez, togliendola a deboli forze del Sultano di Lahag, che da allora in poi divenne protetto inglese.

L'importanza di Aden dal punto di vista geografico fu compresa dai Romani che sotto Claudio l'occuparono come tappa sulla via di Ceylan con la quale ebbero relazioni commerciali.

Durante il periodo che l'Islamismo era trionfante in tutto l'oriente, Aden ebbe grande sviluppo. Fu tenuta poi dai Portoghesi e dai Turchi e nel 1630 cadde nelle mani del Sultano di Lahag, sotto la cui sovranità visse oscuramente fino alla occupazione inglese.

Durante la Grande Guerra fu seriamente minacciata

da forze turche ed iemenite; a stento gli Inglesi riuscirono a ristabilire una situazione a loro favorevole.

Il territorio di Aden col protettorato di Lahag si estende, verso ponente, fino ai contestati confini con l'Iemen, e lungo il mare arriva fin quasi alla punta di Sceik Said di fianco a Perim.

d) *Iemen.*

Lo Stato dell'Iemen (Arabia occidentale) ha dei confini geograficamente e storicamente mal definiti; essi sono al nord, in contestazione con l'Asir o per meglio dire con l'Higiaz dopo che l'Asir si è messo sotto la protezione sovrana dell'Higiaz; ad est e a sud col Sultano di Lahag ossia con l'Inghilterra.

L'Iemen avanza pretese su tutto il territorio dell'Asir ed eguale pretesa avanza l'Higiaz; la situazione di fatto oggi, è che l'Iemen ha occupato parte del territorio in contestazione e fra i due Stati è tregua.

Altra ragione di conflitto è la sovranità sull'arcipelago delle Farisan che l'Iemen rivendica a sè per antico diritto, oltre che per evidenti ragioni geografiche: in proposito, anzi, ha comunicato al Governo inglese che non riconosce come legittima la convenzione con la quale l'Emiro dell'Asir concedeva alla Compagnia Inglese, l'Anglo-Persian, lo sfruttamento dei pozzi di petrolio nelle isole Farisan.

Le contestazioni territoriali fra Iemen ed Higiaz sono poi complicate dai dissensi religiosi, appartenendo lo Higiaz ai Vahabiti che sono difensori della pura ortodossia, mentre l'Iemen segue una professione di fede che si allontana da quella ortodossa per avvicinarsi a quella scismatica persiana, e gli Iemeniti sono accusati di maltrattare i loro sudditi di fede ortodossa.

La contestazione dei confini sud-orientali col protetto inglese Sultano di Lahag, trae origine dal fatto che durante la Grande Guerra le truppe iemenite, alleate della Turchia, occuparono i territorî cosiddetti dei nove

Emirati che viceversa l'Inghilterra vuole siano restituiti al Sultano di Lahag.

La tesi inglese è legittima da un certo punto di vista perchè in armonia con l'accordo concluso nel 1906 fra l'Inghilterra e la Turchia che stabiliva i confini reciproci ed assegnava i nove Emirati al Sultano di Lahag: ma l'Iemen sostiene che quel trattato concluso contrariamente alla sua volontà non è valido e i titoli del possesso debbono venir ricercati in tempi anteriori.

La situazione di fatto odierna è che una gran parte del territorio contestato fu ripresa dal Sultano di Lahag in seguito a parecchi scontri nei quali intervennero le forze aeree di Aden e dopo la pressione navale di forze britanniche nel Mar Rosso.

Geograficamente l'Iemen è una regione montuosa che ha una stretta striscia di pianura al mare parallela alla costa, detta Tihama.

La parte montagnosa è bella e ricca di fertili vallate, dove rigogliosa sempre più si estende la coltivazione del caffè, che prese il nome di Moka dalla città sul mare dove avveniva l'imbarco del prezioso prodotto. La città di Moka è ora ridotta ad un misero borgo dopo che il commercio fu accentrato in Hodeida.

Politicamente e religiosamente l'Iemen è governato dall'antica dinastia degli Imani di Sana, Sovrani temporali e spirituali del Paese, che essi difesero sempre.

I Vahabiti della prima dinastia si impossessarono della costa, ma non misero mai piede nel territorio montagnoso.

I Turchi riuscirono, dopo sforzi poderosi e perdite enormi, con le spedizioni degli anni 1871-72, ad insediarsi in Sana capitale dell'Iemen; ma il loro dominio si ridusse a mantenere come meglio potevano le comunicazioni sulla linea Hodeida-Sana; nei vari tentativi fatti di estendersi nei limitrofi territorî incontrarono ognora ostinata resistenza.

I Turchi ebbero sempre a domare insurrezioni ieme-

nite, l'ultima delle quali si chiuse nel 1913 con una convenzione che assicurava all'Iemen l'effettiva indipendenza con qualche concessione formale alla Turchia.

L'attuale Sovrano, S. M. l'Iman Iahyà Ibn Hamid el Din, durante la Grande Guerra fu alleato della Turchia soltanto perchè il suo avversario, l'Emiro dell'Asir, era schierato dalla parte dell'Inghilterra.

Quando nel 1921 gli Inglesi sgomberarono Hodeida, consegnarono questa importante città all'Emiro dell'Asir, e l'Iman Iahyà fu costretto a riprenderla con le armi perchè Hodeida geograficamente, politicamente e commercialmente appartiene ed è necessaria all'Iemen. L'ancoraggio di Hodeida è collegato con la capitale Sana, a mezzo di una camionabile.

A nord di Hodeida si estende l'arcipelago delle Farisan, composto di innumeri isole, isolotti, scogli, bassifondi madreporici che formano una impervia barriera a difesa della costa.

A nord di Hodeida e prima che cominci il groviglio dell'Arcipelago vi è l'ancoraggio di Camaran formato dalla lunga isola omonima vicina e parallela alla costa; esso offre ottime condizioni nautiche e tattiche per diventare una base di primo ordine.

L'Italia nel 1926 ha concluso con l'Iemen un trattato il cui scopo essenzialmente commerciale era quello di offrire Massaua come porto di concentramento e smistamento del traffico iemenita; l'evidente reciproco vantaggio di questa intesa non mancherà col tempo di portare i suoi frutti.

e) *Asir.*

È una regione montuosa molto bella, ricca di possibilità agricole e minerarie, celebrata come una meraviglia dell'Arabia, cantata dall'Heine, abitata da fiere tribù guerresche che hanno sempre difeso la propria indipendenza contro i primi Califfi e contro gli Osmani.

La sconfitta data a Tussun, presso Iambo, fu merito

principale degli agguerriti Asirini che agli ordini del valoroso principe Tamy combattevano come alleati dei Vahabiti; anche a Byssel combatterono 30.000 Asirini.

I confini dell'Asir con l'Iemen a sud e l'Higiaz a nord sono mal definiti; sotto la Turchia esso apparteneva quasi tutto al Governatorato dell'Iemen; fanno parte del suo territorio le isole settentrionali del gruppo delle Farisan.

Mohamed Idrisi, emiro dell'Asir (dello stesso ceppo dal quale è nato colui che ha fondato la Senussia in Cirenaica) era in rivolta contro la Turchia quando scoppiò la guerra italo-turca. Il Governo italiano aiutò con armi e danaro la rivolta per creare imbarazzi alla Turchia, ma poi, abbandonato dall'Italia, l'Emiro fu naturalmente attratto nell'orbita britannica.

L'attuale emiro Alì-El-Idris col trattato di Mecca dell'ottobre 1926 si è messo sotto la protezione del Re dell'Higiaz e del Nègd, il quale si è impegnato a trattare per lui tutte le quistioni di politica estera ed a respingere qualunque aggressione contro il territorio precisato nei confini che aveva al tempo del suo genitore Mohamed Idrisi. Notevole parte di codesto territorio è occupato dall'Iemen che ha le sue truppe accampate a Midi.

Nel trattato della Mecca vi è quindi una causa permanente di guerra, che l'interesse e la saggezza dei due Re dell'Higiaz e dell'Iemen tengono per ora lontana ma che potrebbe scoppiare improvvisamente. Tanto più che le tribù di confine non sono molto disciplinate ed obbedienti alla volontà centrale del Governo che non sempre ha i mezzi di tenere comando effettivo alla periferia e potrebbero di loro iniziativa creare fatti tali da rendere la guerra inevitabile anche se il Governo centrale è riluttante. Del resto tutta la situazione politica dell'Arabia è precaria; i calcoli e le previsioni alla stregua della nostra mentalità occidentale possono da un momento all'altro essere rovesciati dalla realtà che obbedisce ad oscure forze annidate nella chiusa anima araba.

f) *Higiaz.*

Geograficamente l'Higiaz rappresenta una striscia parallela al Mar Rosso larga circa km. 250 e che va dai confini dell'Asir a quelli della Palestina. Politicamente la sua importanza dipende da due ragioni:

1°) Nel suo territorio sorgono le due città sante del mondo islamico Mecca e Medina, mète di annuali numerosi pellegrinaggi, che sono notevolissime sorgenti di ricchezza, e centro religioso da cui irradia il dominio spirituale della fede e dottrina islamica;

2°) Nel suo territorio corre la ferrovia che proveniente da Damasco raggiunge Medina. A Damasco si allaccia al sistema anatolico europeo.

Questa ferrovia era prima molto attiva e da essa grande vantaggio ritraeva Damasco, testa di linea nord, dove in gran copia si imbarcavano pellegrini e merci per l'Higiaz; fu gravemente danneggiata durante la guerra e solo in parte restaurata.

Essa è ora soggetto di vive contestazioni fra l'Inghilterra, la Francia, l'Higiaz e i Siriani. La tesi Higiazena, identica a quella Siriana e Palestinese, sostiene che, trattandosi di ferrovia costruita non con capitali turchi, ma con capitali offerti dal mondo mussulmano, essa appartiene ai Mussulmani, ciascun tronco al paese che attraversa. Inghilterra e Francia non aderiscono a questa tesi e nella spartizione del materiale rotabile si sono attribuite la parte migliore.

Come già si è detto, l'Impero ottomano, pur mantenendo qualche presidio lungo la ferrovia, non era mai riuscito ad impossessarsi delle due città sante le quali sono rimaste sempre sotto il diretto governo dell'emiro dell'Higiaz « Sceriffo dei Luoghi Santi ».

Prima della Grande Guerra l'emiro dell'Higiaz, sceriffo dei Luoghi Santi era Hussein della vecchia dinastia haschemita. Egli abilmente galleggiando su gli avvenimenti militari e politici, mantenendosi alleato dell'Impero britannico riuscì a farsi dare il titolo di Re dell'Higiaz, assumendo più tardi anche il titolo di Califfo.

Questo buon successo, che parve aver coronato tutta la sua politica, ebbe breve durata: dal Nègd partiva un terzo movimento vahabita.

Le truppe vahabite vittoriosamente condotte dall'emiro del Nègd, Ibn Saud, che prima consolidò la sua posizione nella parte centrale della penisola, conquistando lo Sciammar, vennero a minacciare il Re dell'Higiaz nella parte preziosa del suo regno: il possesso dei Luoghi Santi. Re Hussein non abbastanza docile strumento dell'Inghilterra, forse per un suo sogno di unificare Arabia, Siria, Iraq sotto il suo dominio, certo per non aver voluto riconoscere i « mandati » inglesi e francesi nei paesi arabi, rifiutando di porre la sua firma al trattato di Versailles, fu abbandonato dall'Inghilterra in quei frangenti.

Egli si difese contro le preponderanti forze nemiche, ma non riuscì ad impedire che i Vahabiti, condotti da Ibn Saud, conquistassero l'Higiaz, dall'altipiano al mare, riprendendo possesso dei Luoghi Santi e di Gedda porto di sbarco dei pellegrini. Abdicò egli in favore del suo primo figlio Alì, ma questo non mutò il corso degli avvenimenti.

Nel gennaio 1926 Ibn Saud vittorioso assunse il titolo di Re dell'Higiaz, del Nègd e dipendenze, incorporando così nel suo regno tutta l'Arabia settentrionale e centrale.

L'Inghilterra subito riconosceva l'indipendenza del nuovo regno.

Allo spodestato Re dell'Higiaz, l'Inghilterra offerse Cipro come residenza d'esilio. Confermò il figlio Abdalla come emiro della Transgiordania, e l'altro figlio Faisal come re dell'Iraq; essi anzi rappresentano un contrappeso di equilibrio alla potenza vahabita.

I rapporti fra l'Higiaz e l'Iraq, come già abbiamo detto, sono oggi molto tesi per quistioni di confini e di posti militari ivi stabiliti; incursioni di tribù ribelli o finte ribelli mantengono sempre vivo il fuoco della discordia.

Certo re Faisal non può nutrire sentimenti di amicizia verso il Re Ibn Saud che ha spodestato suo padre dal trono dell' Higiaz; di codesta situazione si avvantaggia l'Inghilterra per dominare entrambi. Il Re dell'Higiaz, Ibn Saud, si è accinto con fermo proposito all'opera di governo, ristabilendo l'ordine e mettendo le basi di una solida amministrazione statale. Ha costruito una autostrada fra Gedda e Mecca; un'altra strada camionabile allaccia Medina con Riad, antica capitale del Nègd.

g) *Considerazioni riassuntive.*

Da questi cenni sulla situazione dell'Arabia emergono quattro fatti sostanziali:

1°) che l'Inghilterra domina tutti gli Stati della penisola arabica. Ma il suo dominio non ha però per base una organizzazione militare amministrativa direttamente esercitata, ma si fonda sul suo prestigio, sul comando delle vie di comunicazione e sulla finissima abilità politica con la quale provoca e sfrutta divergenze d'interessi e di sentimenti.

Ma trattandosi di popolazioni che pur a traverso dissidî religiosi e attriti d'interessi e lotte di supremazia dinastica hanno in comune l'odio contro l'Europa e il desiderio di liberarsene, in ciò ravvivati da tutti gli avvenimenti che in questo sconvolto principio di secolo hanno solcato l'Islam deponendovi non si sa quali germi; codesto dominio potrebbe anche non avere una lunga durata, o per lo meno richiedere degli sforzi che forse l'Impero britannico non sarebbe più in grado di compiere, se altre crisi minacciassero altrove.

2°) Il pericolo di guerra fra Iemen ed Higiaz è sempre vivo ed imminente; la pace fra i due Regni è affidata non a situazioni di fatto chiare e definite, ma alla buona volontà dei governi e a temporaneo interesse reciproco; fino ad un certo punto è affidato anche all'interesse britannico che fra i due Stati per ora non divampi la guerra.

3°) Analoga situazione si verifica fra l'Higiaz e l'Iraq.

4°) Merita inoltre di essere rilevato che la questione centrale dei Luoghi Santi islamici non può considerarsi definita; la sovranità politica e militare di essi è nelle mani dell'Higiaz, ma una grandissima parte del mondo mussulmano disapprova e protesta contro i modi coi quali viene esercitata la funzione sceriffale e contro i sistemi coi quali sono organizzati i pellegrinaggi. Questo diffuso malcontento fuori dei confini dell'Arabia potrebbe aver un peso nei futuri avvenimenti e concorrere con altri di carattere locale a provocare l'incendio della guerra.

§ 4.

EGITTO.

L'Egitto è affacciato al Mediterraneo per una lunghezza di costa di circa 900 km. da Solum al confine con la Palestina. Ad occidente confina con la Libia (25° meridiano), a sud confina con il Sudan al parallelo ventiduesimo circa, a levante col Mar Rosso e la Palestina.

Ha una estensione di circa 900.000 kmq. ed una popolazione di 14.000.000 abitanti. La maggior parte del suo territorio è desertica e la popolazione vive concentrata nella stretta zona lungo il corso del Nilo agglomerata in densità tale da raggiungere anche i 300 abitanti per kmq. Questa striscia « dono del Nilo » è una delle più fertili e ben coltivate regioni del mondo.

Chi ha dato forte impulso ai lavori d'irrigazione nel basso Nilo ed ha reso possibile la coltivazione irrigua del cotone, che oggi è la principale sorgente della ricchezza egiziana, è stato il khedive Mehemet-Alì, il fondatore della regnante dinastia che governando dal 1811 al 1848 gettò le basi della attuale prosperità ed indipendenza politica.

In Egitto, dopo la conquista araba, cinque dinastie si erano succedute al potere in circa 600 anni, dal 641 al 1241: Omneiadi, Abbassidi, Tulunidi, Fatimiti, Eyubiti; vennero poi i Mammalucchi per circa due secoli e mezzo e nel 1517 ne prese possesso il Sultano degli Osmani Selim I; l'Egitto rimase sotto la sovranità turca fino a che l'attuale dinastia non riuscì a poco a poco a conquistare autonomia amministrativa e politica.

Nel 1882 una rivolta militare (conseguenza soprattutto del massimo disordine nel quale versavano le finanze e l'amministrazione pubblica), capitanata dal colonnello Ahmed Arabi, portò a un massacro di cristiani. Intervenne l'Inghilterra col consenso di tutta l'Europa; sedò la rivoluzione e restituì il paese pacificato al Khedive; da allora l'occupazione britannica non ha più lasciato l'Egitto.

Il Canale di Suez, aperto nel 1869, aveva rapidamente acquistato una straordinaria importanza commerciale; nel 1875 il Governo britannico acquistava dal Khedive la maggior parte delle azioni del Canale, assicurandosene così il controllo amministrativo.

Il sempre crescente sviluppo del Canale di Suez come transito delle navi per l'India e l'Oriente in genere, aveva dato all'Egitto una grande importanza politica; a poco a poco esso diventò elemento essenziale dell'Impero britannico.

Al principio della Grande Guerra il Governo britannico dichiarava il protettorato sull'Egitto; a guerra finita il nazionalismo egiziano, che si era andato preparando, iniziò la lotta contro l'Inghilterra per liberarsi dal suo controllo militare, politico e finanziario.

Il nazionalismo egiziano ha già fatto notevoli conquiste e non vi è dubbio che per la sua spinta il paese sia in marcia avviato a raggiungere l'effettiva indipendenza, oltre quella formale che fu riconosciuta anzi concessa dall'Inghilterra.

La lotta contro l'Inghilterra sarà sostenuta con tenacia e con larghi mezzi, sia pure a traverso ad errori

di condotta politica o a congenite debolezze; l'esempio della Turchia esalta gli animi, ma l'Egitto non ha spirito militare poichè la grassa pianura del Nilo non alimenta stirpi guerriere.

Con tutto ciò, il concorso di avvenimenti prevedibili o non prevedibili, aiutando il nazionalismo egiziano, farà sì che anche per l'Egitto verrà l'ora di essere annoverato fra le unità politiche indipendenti insediate nel Mediterraneo.

Ma oggi l'Egitto è ancora sotto l'effettivo, se pur larvato, dominio britannico, come lo dimostrano le forze militari britanniche installate lungo il Canale di Suez.

La raffinata perizia inglese, da secoli esperimentata ad affrontare e dominare analoghe situazioni, ha previsto gli avvenimenti come si sarebbero svolti a traverso le vicende politiche di un nuovo parlamentarismo agitato da incomposti partiti e pur premuto dalla realtà quotidiana; esistono inoltre indiscutibili e importantissimi dati di fatto che furono le conseguenze del dominio inglese: l'ordine ristabilito, i lavori pubblici avviati rapidamente ad un largo sviluppo, la floridezza economica raggiunta attraverso una magistrale organizzazione bancaria ed agricola, una maggiore onestà conseguita nell'amministrazione pubblica; per questi due ordini di ragioni l'Inghilterra ha tutt'oggi in Egitto un prestigio politico (oltre quello militare mondiale della sua potenza marittima), che se anche fu scosso in questi ultimi anni, ancora pur sempre si può chiamare dominante.

Come è noto, l'Inghilterra nel febbraio 1922 premuta dagli avvenimenti, dichiarava pubblicamente di rinunciare al protettorato e riconosceva l'Egitto come Stato Sovrano indipendente, rimandando a tempi più favorevoli le discussioni delle riserve fatte in proposito.

Il 16 marzo 1922 il sultano Fuad succeduto nel 1917 al fratello Hussein Kamil, veniva proclamato Re, come affermazione al mondo della indipendenza conseguita.

La quale però non è piena ed assoluta. L'Inghilterra molto chiaramente faceva intendere che subordinava il riconoscimento dell'indipendenza a quattro condizioni:

1°) La sicurezza delle comunicazioni dell'Impero britannico in Egitto;

2°) la difesa dell'Egitto contro ogni aggressione straniera e contro ogni ingerenza straniera diretta o indiretta;

3°) La protezione di tutti gli interessi stranieri in Egitto e la protezione delle minoranze;

4°) Il Sudan.

La questione del Sudan, ossia la esclusiva appartenenza di quel territorio all'Inghilterra è oramai fuori discussione. Troppe ragioni ha l'Inghilterra (come verrà meglio esaminato nel seguente paragrafo) perchè anche di fronte alla opinione pubblica internazionale non sieno riconosciute come valide; perciò l'Egitto vi ha in cuor suo rinunciato, anche se a scopo di polemica o di trattative, la quistione ancora viene qualche volta a galla.

Le prime due riserve si possono, in ultima analisi, ridurre ad una sola, ed esprimono la volontà inglese di impedire che un'altra potenza venga comunque a ingerirsi nell'Egitto, portandole minacce in quel delicatissimo punto strategico del suo Impero.

Il Canale di Suez e, in minor misura, il tronco terminale della ferrovia britannica dal Mediterraneo alla città del Capo (splendida concezione imperiale quasi condotta a termine, che rimane a testimoniare la possente valentìa organizzativa inglese) costituiscono la ragione essenziale della volontà britannica di non lasciare il controllo dell'Egitto. E la ragione è troppo profonda e seria per supporre che l'Impero britannico possa mai spontaneamente mutare il suo punto di vista.

Le proposte che il Governo laburista ha fatto nell'agosto 1929 per la soluzione del problema anglo-egiziano mantengono intatti il 1° il 2° il 4° punto di vista chiaramente confermando il diritto britannico di tenere

truppe lungo il Canale nella misura che crede; sul 3° punto soltanto il Governo ha ceduto, impegnandosi a rinunciare alle popolazioni.

§ 5.

SUDAN.

Il Sudan, chiamato prima anglo-egiziano, ed ora diventato britannico, è un esteso territorio che confina a nord con l'Egitto, al parallelo di Wadi Halfa, a ponente con l'Africa equatoriale francese, a sud col Congo e il Protettorato britannico dell'Uganda, a levante con l'Abissinia, l'Eritrea e il Mar Rosso.

In altri termini il territorio abbraccia la vallata del Nilo quando esce dalla regione dei Laghi con lateralmente un'ampia estensione del bacino di raccolta delle sue acque; anzi il suo confine di ponente è segnato dallo spartiacque fra il bacino del Nilo e quello del Congo e del Chari e degli altri minori corsi di acqua che insieme al Chari defluiscono nel lago Ciad.

Il Sudan apparteneva all'Egitto che vi esercitava dominio solo per estorcere quanto più danaro fosse stato possibile e specialmente per lucrare sul mercato degli schiavi, tollerando o commettendo atrocità senza nome.

Per merito dell'Inghilterra, che decisamente sostenne la nobile lotta contro la tratta degli schiavi, furono nominati come governatori del Sudan egiziano successivamente due uomini preclari per ardimento e doti di intelletto e di cuore, Baker e Gordon, i quali durante circa dieci anni (dal 1870 al 1880) misero un poco d'ordine, in parte frenando l'iniquo mercato umano.

In codesta alta opera di civiltà, Gordon ebbe come prezioso collaboratore l'italiano Romolo Gessi, un depositario delle virtù della nostra stirpe, che con soli 200 soldati domò, pacificò e governò il Bahr-El-Gazal, una regione estesa quanto l'Italia, compiendo un'im-

presa degna di Giulio Cesare. L'elogio di Gessi pascià fu scritto dall'illustre esploratore tedesco Schweinfurt di ritorno da un viaggio nel Sudan, con queste parole: « Gessi infine lasciò un nome gloriosissimo nella storia, facendo una guerra che non ha l'eguale negli annali dell'Africa contro le bande bene organizzate del commercio degli schiavi, combattendo per più di un anno nelle paludi, nelle steppe, nelle foreste vergini, affrontando anche lotte a corpo a corpo, per abolire questa iniquità ».

Nel 1881 divampò la rivolta del Mahadi insanguinata dall'eccidio di Hicks e Gordon. Il Sudan rimase fuori di ogni controllo inglese fino a che sir Herbert Kitchener, dopo riorganizzato l'esercito egiziano e approntati tutti i mezzi occorrenti, non ne iniziò la riconquista che nel settembre 1898 era decisa con la battaglia di Ondurman.

Il Sudan diventò allora territorio nominale anglo-egiziano, ma di fatto esclusivamente britannico.

Il commercio carovaniero fra il Sudan e il Mar Rosso aveva prima, come porto, l'isola di Suakim appartenente all'arcipelago omonimo; ma quando fu decisa la costruzione della ferrovia trasversale che doveva allacciare la grande arteria ferroviaria sudanese al Mar Rosso, come porto terminale fu scelto un ancoraggio più conveniente: Sceik Burgud che prese il nome di Port-Sudan.

Oggi Port-Sudan è un capace porto nauticamente bene protetto e tecnicamente bene attrezzato per servire il commercio del Sudan che oramai è avviato verso un prospero avvenire.

La ricchezza del Sudan è essenzialmente agricola e dipende dalle acque del Nilo; per ciò tutti i problemi riguardanti il Nilo sono dagli Inglesi studiati con molto interesse ed affrontati con serietà di propositi e larghezza di mezzi.

Gli Inglesi hanno speso forti somme per compiere

lavori idraulici allo scopo di assicurare l'acqua di irrigazione ad ampie distese di terreni fertilissimi rimasti fino ad oggi incolti: splendido esempio è la diga di Maquar che permetterà l'irrigazione di due milioni di ettari.

Altre importanti somme furono spese per dare al Sudan una rete ferroviaria adeguata; oltre alla ferrovia lungo il corso del Nilo furono costruiti i tronchi di allacciamento con Port-Sudan con El-Obeid e con Cassala; di recente fu ultimato il tratto Cassala-Ghedaref che sarà prolungato fino a Sennar. Altro poderoso lavoro è stato quello di liberare il corso del Nilo dalla densa vegetazione che sbarrava la via fluviale in amonte del Sobat.

La somma di lavoro e di danaro spesi nel Sudan, l'opera di organizzazione civile compiuta, il sacrificio del sangue versato per domare la rivolta, rappresentano titoli di diritto britannico di fronte ai quali cade ogni pretesa di più antica incivile sovranità egiziana.

La volontà britannica di difendere a qualunque costo il Sudan si rese manifesta nell'incidente di Fascioda (poco in avalle della confluenza del Sobat) quando il tentativo francese di mettere piede sul Nilo poco mancò non provocasse una guerra (1898).

Il Sudan è scarsamente abitato, con una superficie di quasi 2.500.000 kmq., sembra che la popolazione non superi i 3.000.000 di abitanti. Anche qui sarà la scarsezza della mano d'opera che farà segnare il passo ai programmi di cultura delle terre fertilizzate dal Nilo.

Molte tribù del Sudan hanno istinto e tradizioni guerriere e i loro uomini con l'inquadramento inglese diventano eccellenti soldati.

Dal Sudan l'Impero britannico potrebbe trarre notevoli forze militari per fronteggiare le vicende guerresche del Mar Rosso.

§ 6.

SOMALIA BRITANNICA.

Confina con la Somalia francese, con la Somalia italiana e con l'Abissinia.

È di limitate dimensioni e di scarse risorse economiche e demografiche (kmq. 170.000, abitanti 300.000); non ha un retroterra importante e le catene delle montagne parallele alla costa non facilitano le comunicazioni con l'interno, il quale, del resto, anche al di là del confine, è rappresentato da arido territorio pochissimo abitato.

Berbera e Zeila sono i due centri più notevoli della costa. Questa colonia ha presentemente un valore quasi nullo, ma è pur sempre un territorio britannico che in futuri avvenimenti potrebbe acquistare una importanza oggi non prevedibile; non è da escludere inoltre che accurate ricerche non portino a ritrovamenti di petrolio.

§ 7.

SOMALIA FRANCESE.

La Somalia francese si estende da Ras Dumeira fino al confine con la Somalia inglese. Nel 1862 la Francia acquistò da un capo indigeno la baia di Obok; nel 1883 l'occupazione fu allargata per comprendervi il Golfo di Tagiura, alla estremità sud del quale si trova il migliore ancoraggio della costa: Gibuti; in direzione dell'interno l'occupazione fu spinta per una profondità di circa 100 km.

Questa colonia è molto modesta come dimensioni

(kmq. 120.000), e come numero di abitanti (65.000), e come risorse locali, ma acquista particolare importanza perchè essa comanda la sola ferrovia che penetra in Abissinia.

Il porto di Gibuti rimasto per tanti anni in condizioni di quasi abbandono, con notevoli lavori è stato ora attrezzato in vista del futuro suo sviluppo commerciale.

La strada ferrata Gibuti-Addis Abeba è lunga circa 800 km. ed ha una diramazione per Harar. La sua potenzialità è scarsa a causa dello scartamento e del materiale impiegato, ma pur sempre rimane la sola ferrovia che per ora penetra nell'interno dell'Abissinia.

§ 8.

ITALIA.

a) *Eritrea e Somalia.*

Le nostre due colonie sono qui riunite in un solo paragrafo, benchè nell'ordine geografico della loro ubicazione lungo la costa del Mar Rosso e del Golfo di Aden sieno separate dalla Somalia francese e dalla Somalia inglese.

Furono riunite perchè interessava mettere in evidenza l'importanza politica e strategica che esse hanno in comune nei rapporti dell'Italia.

Mettendosi dal punto di vista già enunciato, secondo il quale il Mar Rosso ed il suo appendice il Golfo di Aden sono un prolungamento del Mediterraneo, le due colonie non appaiono più dei territorî slegati fra loro, di secondaria importanza, entrambi fuori delle nostre essenziali direttive politiche militari; territorî la cui conquista fu da pochi compresa nella sua lontana finalità, e con rassegnazione subìta dal popolo italiano non avvezzo a valutare le questioni coloniali; ma diventano

invece regioni dello stesso bacino al quale appartiene la Libia, anzi dove l'Italia ha le radici della sua vita millenaria.

E per naturale concatenazione di idee fra loro confinanti, come confinano i territorî geografici, l'Abissinia esce così dalla nebbia della sua lontananza africana, della leggenda del prete Gianni, per apparire come una realtà vicina, come una nazione che anch'essa appartiene al sistema politico mediterraneo. Per ciò il nostro recente trattato di amicizia con l'Abissinia non è un avvenimento politico di secondo ordine, che ha valore soltanto per le relazioni con la confinante nostra colonia Eritrea, o per qualche concessione economica da ottenere in Etiopia, ma diventa un fatto di politica mediterranea e quindi essenziale per l'Italia.

L'occupazione dell'Eritrea, il cui territorio apparteneva all'Egitto, fu iniziata nel 1882. Quando la rivolta di Arabi pascià diede occasione all'Inghilterra di intervenire in Egitto con le armi, l'Italia prese possesso delle coste del Mar Rosso da Ras Dameira, di fianco a Perim, fino a Ras Kasar; l'occupazione fu legittimata da amichevoli trattative con gli Egiziani.

Circa tredici anni prima la Compagnia di navigazione Rubattino aveva acquistato una parte della baia di Assab, allo scopo di farne deposito di carbone per rifornimento delle proprie navi.

Son note le vicende militari della nostra avanzata nell'interno che ci ha portato sull'altipiano e alla costituzione della Colonia Eritrea negli attuali confini, (superficie kmq. 118.609, popolazione 405.000). Parallelamente alla conquista militare si compieva l'organizzazione politica e civile del paese; si inquadravano inoltre le popolazioni indigene nei nostri organismi militari.

È stato codesto un mirabile lavoro compiuto in modo esemplare, e tuttora quella organizzazione dà i suoi ottimi frutti; dall'Eritrea e dalle confinanti regioni

abissine abbiamo tratto per la guerra libica delle meravigliose truppe animate da spirito aggressivo, sostenute da una salda disciplina e da una già gloriosa tradizione militare.

L'Eritrea ha due porti in esercizio, Massaua ed Assab. A Massaua fa capo la ferrovia che salita sull'altipiano per collegare la capitale Asmara scende poi a Keren ed avanza verso il confine etiopico, toccando Tessenei, dove recenti ed importanti opere costruite sul Gash rendono possibile la coltivazione del cotone. Questa ferrovia dovrebbe arrivare fino a Gondar.

Massaua, come già si è avuto occasione di dire, non mancherà di accentrare il commercio dell'Iemen, e nel suo porto sono in corso dei lavori che migliorano la sua attrezzatura tecnica in vista dei futuri sviluppi.

Assab, rimasta per tanti anni nella oscurità di una vita inoperosa, è ora all'alba di un prospero avvenire commerciale, che testimonierà la giusta visione di coloro che per primi vi hanno alzato la bandiera italiana.

Al trattato di amicizia ed arbitrato fra l'Italia e l'Abissinia del 2 agosto 1928 fu annessa una convenzione che regola la zona franca di Assab concessa al commercio abissino e stabilisce le norme per la costruzione di una strada camionabile destinata ad allacciare Assab con l'altipiano etiopico. Codesta strada percorre i primi 54 km. in territorio eritreo (Dancalia), poi entra in territorio abissino e seguendo approssimativamente il tracciato carovaniero raggiunge Batiè, distante da Assab km. 480, con altitudine di circa 1500 metri.

Da Batiè affronta la salita ripida delle montagne marginali dell'acrocoro etiopico e dopo uno sviluppo di 75 km. raggiunge Dessiè, capitale degli Uollo Galla (altitudine m. 2.250).

Naturalmente a questo tronco centrale di comunicazione al mare si allacceranno tronchi irradiantisi da Dessiè nelle più importanti direzioni; uno verso nord per collegare l'Ieggiù, uno verso nord-ovest in direzione del lago Tsana, uno verso sud in direzione di Addis Abeba.

La nuova strada italo-abissina di allacciamento al mare servirà una regione che non è servita dalla ferrovia francese Gibuti-Addis Abeba.

La distanza fra Dessiè e la capitale dell'Etiopia, che è la stazione terminale della ferrovia, è di circa km. 380 sul tracciato carovaniero; non vi è quindi nessun timore di concorrenze commerciali dannose, fra le due strade.

L'arido, desolato aspetto della costa dal Capo Francesco Crispi (Guardafui) alle foci del Giuba e la mancanza di ridossi per navi anche di modesto tonnellaggio avevano tenuto lontano gli appetiti coloniali Europei. Per ciò nel 1889 quella regione era ancora disponibile, e l'Italia per consiglio di Antonio Cecchi potè avviare in proposito trattative col Sultano di Zanzibar e con Londra che ne aveva la tutela. Nel 1892 fu firmata la convenzione che concedeva i quattro porti del Benadir ad una Società commerciale italiana che autorizzata dal Governo, esercitò il potere per alcuni anni. Nel 1900 il Governo italiano acquistò per 144.000 sterline i porti di Uarschek, Mogadiscio, Merca e Brava; la regione veniva allora chiamata Somalia italiana.

Nel 1908, dopo aver con adeguate forze militari superata una piccola resistenza armata, si occupavano stabilmente alcuni paesi lungo la vallata dello Scebeli. In seguito, per una politica condotta con molta abilità, fu pacificamente esteso il dominio fino agli attuali confini, oltre 500 km. dalla costa. Contemporaneamente erano vinte le ostilità che i Sultani di Obbia e dei Migiurtini avevano mantenute vive contro il Governo e fra di loro e venivano sistemati i confini di entrambi sotto il protettorato dell'Italia.

Nel 1925, in esecuzione di un articolo del trattato di Londra veniva aggiunto alla Somalia il territorio dell'Oltre Giuba prima appartenente all'Inghilterra. In seguito ad operazioni militari, con pieno successo chiuse nel 1926, i due protettorati di Obbia e della Mi-

giurtina furono aboliti ed i loro territorî annessi alla Somalia, della quale ora fanno parte diretta ed integrante. La Somalia italiana da Bender Zyada a Ras Kiambone ha una estensione di circa kmq. 960.000 con circa 1.500.000 abitanti.

Dal punto di vista di questo studio non interessa mettere in evidenza il valore economico, agricolo e commerciale della Somalia; interessa solamente prendere in esame le sue possibilità strategiche costituendo la Somalia nord, o più precisamente la Migiurtinia, l'estremo lato sud del corridoio detto Golfo di Aden, che dalla stretta di Bab-el-Mandeb si apre ad imbuto aperto verso l'Oceano Indiano. Due sono le località che possono offrire condizioni favorevoli per diventare basi navali ed aeree destinate ad agire in quell'estremo lembo della grande via di comunicazione fra l'Oceano Indiano e l'Atlantico: Hafun ed Alula.

b) *Problema relativo al traffico.*

Il problema che l'Italia ha da risolvere nel Mar Rosso è quello di mantenere libera la via al suo traffico per le comunicazioni necessarie con le nostre colonie e per i rifornimenti che provengono dall'Oceano Indiano.

Naturalmente è lo stesso problema enunciato per il Mediterraneo orientale al numero 3; e così doveva essere, dato che il Mar Rosso non è che un prolungamento del Mediterraneo.

Per la risoluzione di questo problema due sono le località che hanno maggiore interesse: il Canale di Suez e lo Stretto di Bab-el-Mandeb.

Il Canale di Suez è la strozzatura mediterranea dove più facile riesce a chi la possiede chiudere il traffico in modo definitivo.

Geograficamente ed amministrativamente esso è tutto in territorio egiziano perchè anche la penisola del Sinai appartiene all'Egitto. Vero è che esistono delle trattative per la cessione del Sinai alla Palestina, allegando

i legami spirituali biblici e quelli più recenti cristiani del celeberrimo convento di Santa Caterina sul più alto monte della penisola, ma è logico supporre che l'Egitto non vorrà mutilarsi di quell'importante baluardo di difesa orientale, tanto più che il Sinai sembra abbia nella parte sud della penisola delle zone petrolifere analoghe a quelle che sono sfruttate nell'antistante costa d'Egitto lungo il Golfo di Suez. Comunque, di fronte alla realtà geografica della sovranità egiziana sulle due sponde del Canale sta la realtà politica del controllo britannico che ha forze militari sul Canale stesso.

Dal punto di vista britannico, le due ferrovie Caifa-Akaba e Caifa-Bagdad Bassora fino a che attraverseranno territorî sotto dominio britannico risolverebbero, sia pure parzialmente, il problema delle comunicazioni imperiali anche se il Canale di Suez non fosse più sotto il suo controllo militare. Ma se anche l'Inghilterra abbandonasse cotesto controllo (qui si enuncia l'ipotesi a titolo di studio non perchè si consideri l'avvenimento prossimo) e quindi l'appartenenza del Canale passasse esclusivamente all'Egitto, non per questo le cose sarebbero molto mutate nella realtà. Come non sarebbero mutate se si addivenisse, nei riguardi del Canale, ad una situazione internazionale di condominio analoga a quella di Tangeri.

Quando arriva il momento decisivo di un pericolo nel quale si obbedisce soltanto alle leggi elementari immanenti imposte dall'istinto nazionale o imperiale minacciato, allora tutte le effimere impalcature internazionali sono distrutte e prende il sopravvento quella delle nazioni che ha più vicini e pronti e preponderanti i mezzi militari.

E in questa condizione si trova l'Inghilterra; se anche un giorno premuta dagli avvenimenti sarà obbligata a ritirare le sue forze dalla riva del Canale, non per questo rinuncerà a dominare la situazione.

La ferrovia litoranea che allaccia il sistema egiziano al sistema palestinese costruita durante la guerra, è

britannica; Port-Fuad di fronte a Port-Said sulla riva orientale del canale fu costruito dagli Inglesi appositamente perchè la ferrovia avesse la sua testa di linea al mare indipendente da Port-Said; il confine fra la Palestina e il Sinai è a 200 km. dal canale stesso, una assai breve distanza per forze aeree. Questa situazione di fatto permetterebbe un immediato intervento britannico con forze adeguate per imporre l'effettivo dominio.

L'Italia, purtroppo, non ha territorî vicini che le permettano di intervenire al momento del bisogno in questo delicatissimo settore del Mediterraneo.

Certo non possiamo non sentire il grave pericolo che incombe su di noi per questa facile possibilità che altri ci chiuda le comunicazioni con le nostre colonie e ci blocchi i rifornimenti dall'Oceano Indiano.

Da questa realtà procede logica la conferma di quanto già fu enunciato come conclusione al § 9 del Capitolo III; ossia la necessità per l'Italia di un'alleanza con l'Egitto.

Un'identica necessità spinge l'Egitto ad allearsi con l'Italia.

L'Egitto è in una situazione geografica fatale per gli interessi dell'Impero britannico; il suo programma di conquistare da solo l'indipendenza è sproporzionato alla sua maturità politica, al numero dei suoi abitanti, alla sua potenza militare.

L'Egitto, se entra nel sistema mediterraneo di alleanze che dovranno far capo all'Italia potrà raggiungere una personalità politica nazionale indipendente che avrà un suo giusto peso nei destini del Mediterraneo; in caso contrario difficilmente potrà mai uscire dal suo rango di larvato dominio britannico.

La Libia confinante con l'Egitto è un elemento positivo a favore dell'alleanza.

L'ultima strozzatura che si incontra andando verso est lungo il canale di comunicazione, fra l' Oceano Atlantico e l'Oceano Indiano è quella di Bab-el-Mandeb

Il già breve tratto di mare fra la costa d'Africa e quella d'Arabia (km. 30 circa), è in quel punto sbarrato dall'isola di Perim. Ne risultano due canali: uno assai più stretto a nord-est dell'isola, l'altro più largo a sud-ovest.

Perim fu occupato dagli Inglesi nel 1801. Collegata e sostenuta da Aden, il cui territorio lungo la costa araba arriva fin quasi alla punta di Sceik Seid di fianco all'isola, essa rappresenta una effettiva possibilità britannica di sbarrare agli avversari il traffico in quel punto.

Ma questa chiusura potrebbe essere efficacemente contrastata e potrebbe anzi essere da noi compiuta a danno del traffico nemico (1).

Perchè questo programma, non isolato, ma inquadrato nel programma generale mediterraneo diventi una realtà occorre:

1°) che Assab sia sistemata con larghi mezzi ed abbondanti riserve come base navale ed aerea; Assab è destinata a diventare un elemento essenziale nella strategia italiana.

Assab dista da Perim 50 miglia; in più immediata vicinanza di Perim vi è l'ancoraggio di Dumeira che può servire nello svolgimento delle operazioni come piccola base secondaria.

2°) che la saggia politica italiana continui a coltivare con buon successo l'amicizia con l'Abissinia, strin-

---

(1) In questo settore la cui importanza deriva dalla possibilità che offre Bab-el-Mandeb di sbarrare le comunicazioni marittime lungo la grande via di transito, che è l'argomento di questo studio, anche l'Iemen potrebbe avere un peso notevole con la sua posizione geografica e col suo esercito che si sta inquadrando con sistemi e mezzi europei e che mantiene intatto il tradizionale spirito guerriero delle tribù Iemenite ; quello spirito guerriero e quella dura resistenza alla fatica che noi italiani abbiamo avuto occasione di apprezzare negli arabi arrolati per i nostri battaglioni somali.

E non è improbabile che in un futuro conflitto la situazione politica dell'Arabia spinga l'Iemen ad agire in direzione parallela a quella degli interessi italiani.

gendo sempre più vitali rapporti d'interesse economico e politico.

L'Abissinia deve logicamente entrare a far parte del sistema politico di alleanze mediterranee.

§ 9.

ABISSINIA.

L'Abissinia (circa 1.000.000 kmq. di superficie con circa 10.000.000 di abitanti) tanto dal punto di vista geografico quanto da quello etnico politico si può considerare formata da un nucleo centrale, che è l'altipiano, essenza dell'Impero etiopico e da zone alla periferia digradanti alle vallate dei grandi fiumi che traggono origine dalle piogge dell'altopiano stesso: Nilo Azzurro, Sobat, Omo-Bottego, Giuba, Scebeli.

Codeste zone differiscono dal nucleo centrale nell'altitudine, nel clima e nella popolazione, sentono in modo saltuario e blando la forza attrattiva dell'impero la cui autorità perde di energia col crescere della distanza, ma il nucleo centrale costituisce un poderoso blocco di tribù forti, guerriere, che mai videro il nemico calpestare il territorio proprio, fra loro unite da vincoli di razza, di religione, di interessi, socialmente organizzate sopra basi feudali.

Se l'Abissinia volesse limitare il suo programma politico a vivere, sgranata dagli avvenimenti mondiali, solitaria ed immota, non avrebbe bisogno di alleanze, difesa com'è oltre che dal vivissimo spirito d'indipendenza delle sue tribù militarmente organizzate, dalla configurazione geografica del suo territorio centrale adagiato sull'esteso altipiano (2000-3500 metri d'altitudine) che ha fianchi ripidi con poche e difficili strade di accesso.

Ma se, come è inevitabile e come i fatti dimostrano, l'Abissinia intende procedere ad una trasformazione

moderna della sua vita, intende partecipare nell'àmbito dei suoi interessi alla circolazione politica ed economica del mondo; per la difesa della nuova situazione così creata è necessario che entri nel sistema di alleanze mediterranee.

L'Abissinia fa parte della Società delle Nazioni. Essere membri della Società delle Nazioni è senza dubbio una cosa utile e bella; più utile per coloro che sono arrivati e comandano; meno utile per coloro che debbono arrivare e non comandano. Comunque, nessuno al mondo pensa seriamente che una nazione abbia provveduto ai casi suoi inscrivendosi nella Società delle Nazioni come un privato nei rapporti di una Società di assicurazione.

E l'Abissinia nella scelta delle alleanze non può non vedere il vantaggio di entrare nel sistema mediterraneo. Solo questa scelta potrà mantenere intatta la sua personalità, garantirle quella parità politica di trattamento che imponendo eguali doveri offre anche eguali vantaggi.

Una alleanza con gli imperialismi dominanti non può in realtà riservare all'Abissinia che un rango molto inferiore dal punto di vista politico e un destino di sfruttamento dal punto di vista economico.

Non occorrono molte parole per dimostrare quali conseguenze avrebbe nel settore che stiamo ora esaminando (e nell'altro settore che si potrebbe definire la vallata del Nilo) l'intervento militare dell'Abissinia alleata dell'Italia, e, per contro quale danno all'Italia verrebbe se l'Abissinia entrasse in un sistema di alleanza avverso e portasse il peso delle sue forze militari in aiuto di imperialismi a noi ostili.

La strada Dessiè-Assab oltre che rappresentare una comunicazione commerciale, in pace vantaggiosa ad entrambi, potrà diventare in guerra una comunicazione militare di primissima importanza.

CAPITOLO V.

Conclusioni.

§ 1.

ALLEANZE.

Comunque si svolgano le vicende del conflitto futuro, le forze destinate ad avere azione preponderante nel settore mediterraneo saranno soprattutto quelle degli Stati che in esso hanno la lor vita; non solo perchè ogni settore del conflitto avrà le sue esigenze che difficilmente permetteranno distrazioni di forze notevoli, ma anche perchè se aiuti navali e militari saranno inviati in Mediterraneo essi naturalmente non potranno rappresentare che una integrazione dello sforzo principale che dovrà essere sostenuto dagli Stati mediterranei. Perciò, dal punto di vista di questo studio, si può considerare il Mediterraneo anche inquadrato nel conflitto generale come un settore a sè.

Si prendono ora in esame le varie ipotesi di alleanza per dedurne con la scorta dello studio compiuto quali condizioni si verrebbero a creare, nei vari casi, in Mediterraneo.

Come già si è detto, non sembra probabile che vi saranno Stati neutrali nel futuro conflitto; comunque, qui si suppone che tutti gli Stati mediterranei vi prendano parte. Prima di procedere oltre si crede opportuno riassumere gli elementi fondamentali della situazione mediterranea:

1°) Delle cinque strozzature mediterranee dove con adeguati mezzi navali ed aerei conseguibili con re-

lative facilità, è possibile bloccare il traffico, l'Italia è territorialmente assente da tre: Gibilterra, Canale di Suez e Stretti; è invece presente nelle altre due: Canale di Malta e Bab-el-Mandeb. In una di esse è presente col suo territorio nazionale; nell'altra è presente con un territorio di dominio il cui valore militare è strettamente legato alla possibilità di mantenere le comunicazioni marittime con la Madre Patria, è legato cioè ad un sistema di alleanza che assicuri queste comunicazioni.

La presenza territoriale dell'Italia in due dei quattro punti più delicati del Mediterraneo le permette non di assicurare a sè il traffico ma di impedirlo o concorrere ad impedirlo agli altri; il che rappresenterebbe pur sempre un importante risultato ai fini della guerra.

2°) Delle due talassocrazie preponderanti in Mediterraneo, quella dell'Impero britannico e quella dell'Impero francese, la prima per la sua struttura politica mondiale ha un peso enorme. L'Impero britannico è inoltre presente territorialmente in quattro delle strozzature: Gibilterra, Malta, Canale di Suez, Perim; è assente dagli Stretti.

Cotesti territorî però non sono geograficamente nazionali, ma gli appartengono per diritto di conquista. Le sue basi navali mediterranee Gibilterra e Malta potrebbero esaurirsi e perdere tutta o parte della loro potenzialità se le vicende del conflitto mondiale avranno scossa la potenza britannica non più in grado di alimentarle, e sostenerle a mezzo di attive e continuate relazioni con la Madre Patria o con alleati che abbiano il loro territorio nazionale in Mediterraneo. Nel caso particolare del Canale di Suez, il sistema politico col quale esso ivi domina (Iraq, Palestina, Higiaz, Egitto), tutt'altro che solido e definitivo, potrebbe sfuggirgli di mano e diventare ostile, togliendogli ogni possibilità d'intervento immediato e diretto per assicurare il possesso del Canale, troncandogli anche le nuove arterie di comunicazione fra il Mediterraneo e il Golfo di Akaba e il Golfo Persico.

3°) L'altro Impero, quello Francese, nazionalmente stabilito da millenni nel Mediterraneo e da un secolo imperialmente stabilito nell'Africa del Nord, ha posizione decisamente dominante nel Mediterraneo occidentale. In due delle strozzature Gibilterra e Malta, può intervenire in modo efficace se non decisivo; nella prima dal Marocco, nella seconda da Biserta; e se il Marocco è un territorio il cui possesso le vicende della guerra potrebbero rendere precario, Biserta invece o per meglio dire il territorio Algeria-Tunisia, può considerarsi sicuro dal punto di vista politico.

Minore è il suo peso nel Mediterraneo orientale e in quello sud-orientale; in codesto però potrebbe intervenire se avesse in suo favore l'alleanza con l'Abissinia.

4°) L'Egitto e l'Abissinia hanno decisiva importanza per il dominio del Mar Rosso nelle sue strozzature di Suez e Bab-el-Mandeb.

5°) La Grecia e la Turchia hanno decisiva importanza per il dominio nella parte nord del Mediterraneo orientale e per il dominio degli Stretti ossia per le comunicazioni col Mar Nero.

6°) La Spagna ha grande importanza per il dominio del Mediterraneo occidentale.

Dal punto di vista particolare dell'Italia, i problemi che essa deve risolvere in Mediterraneo, in ogni caso, con qualunque ipotesi di alleanza, sono:

a) bloccare il traffico del Canale di Otranto;

b) assicurare le comunicazioni col Mar Nero;

c) assicurare le comunicazioni coll'Oceano Indiano;

d) assicurare le comunicazioni con l'Atlantico;

e) bloccare il traffico nemico fra Gibilterra e Bab-el-Mandeb.

Questo problema potrebbe anche non essere enunciato poichè è implicito nei problemi *b) c) d)*, e infatti assicurare le proprie comunicazioni significa bloccarle all'avversario; mentre invece non è vero il reciproco,

potendo un belligerante essere in grado di bloccare le comunicazioni all'avversario senza per questo assicurarle a sè stesso;

f) Nel caso che la Francia sia schierata in campo avverso a quello dell'Italia, bloccare le comunicazioni Algeri-Marsiglia.

Nello stabilire l'ordine delle varie ipotesi di alleanze da prendere in esame si incomincia da quella che sarebbe la più grave: Inghilterra e Francia alleate contro l'Italia. (1)

La gravità della situazione derivante da questa supposta alleanza non ha bisogno di essere dimostrata; tutta la Marina francese in Mediterraneo con l'aiuto della flotta britannica dislocata a Malta e Gibilterra; tutta la situazione Mediterranea compromessa minacciosamente non solo per l'Italia ma anche per gli altri Stati anche se in un primo tempo costoro avessero apparenti vantaggi.

Se questa alleanza fosse un fatto concreto i minori Stati mediterranei aderenti ad essa non sarebbero degli alleati, da pari a pari ma dei sopportati e dei protetti e non è coi doni dei protettori che i popoli assicurano la loro fortuna.

Contro la minacciosa situazione che si creerebbe in Mediterraneo se la supposta alleanza diventasse una realtà, unico mezzo di difesa sarebbe il blocco degli Stati Mediterranei.

A questa conclusione, del resto, il presente studio era già arrivato esaminando singolarmente nei varii capitoli gli elementi geografici, strategici, politici nei riguardi del fondamentale problema del traffico.

---

(1) Un'alleanza fra l'Inghilterra e la Francia con esclusione dell'Italia sarebbe, per ovvie ragioni, da noi considerata e sentita come un'alleanza contro l'Italia. Il partito laburista attualmente al potere non sembra che abbia il programma di continuare quella stretta intesa con la Francia che il precedente Governo aveva concluso; ma la vicenda dei partiti sono mutevoli e ciò che è avvenuto una volta può tornare a ripetersi.

A conferma di questa logica conclusione, sulla base degli argomenti svolti, qui si possono enunciare i seguenti postulati:

1°) Per risolvere il problema *a)* occorre l'alleanza con l'Albania e infatti Brindisi-Valona sono i capisaldi della linea di sbarramento dell'Adriatico.

2°) Per risolvere il problema *b)* occorre l'alleanza con la Grecia e la Turchia; infatti le forze navali ed aeree italo-greche difenderebbero l'Egeo e le forze turche terrestri scenderebbero dall'Anatolia nella pianura siriaca e mesopotamica.

3°) Per risolvere il problema *c)* occorre l'alleanza con l'Egitto e l'Abissinia. L'Egitto nella situazione nuova creata da quanto è detto al numero precedente potrebbe agevolmente difendere il Canale di Suez.

Le forze italo-abissine potrebbero diventare predominanti nel settore di Bab-el-Mandeb.

4°) Per risolvere il problema *d)* occorre l'alleanza con la Spagna.

La Spagna col possesso del Riff potrebbe agire contro il Marrocco; comunque il Riff rappresenta un baluardo perchè la Francia non si affacci direttamente allo Stretto di Gibilterra.

Le forze navali spagnole appoggiate a basi stabilite sulle due opposte sponde insieme a quelle italiane colà dislocate, dovrebbero impegnarsi a fondo per il dominio dello Stretto.

5°) Per risolvere il problema *f)* occorre l'alleanza con la Spagna.

Le forze navali spagnole e italiane appoggiate alle basi navali della Spagna, delle Baleari e della Sardegna, potrebbero vantaggiosamente lottare contro il traffico Africa Nord-Marsiglia.

La conclusione nella quale ha naturalmente sfociato il corso del ragionamento e cioè la creazione di un blocco mediterraneo corrisponde del resto all'intuitiva risoluzione del problema mediterraneo nei riguardi di

tutti gli Stati. Così soltanto potrebbero essere in grado di parare alla decisa condizione d'inferiorità nella quale ognuno di essi od anche parziali raggruppamenti di essi inevitabilmente si troverebbero di fronte alla strapotenza delle due maggiori talassocrazie fra di loro collegate.

Superfluo è osservare che l'argomento è stato trattato per desiderio di chiarezza scindendolo in varii problemi; ma in realtà si tratta di un problema unico, quello generale di dominio nel Mediterraneo e i varii problemi considerati sono come i varii settori di un unico fronte.

Superfluo è anche osservare che le ipotesi e considerazioni fatte, limitate soltanto al Mediterraneo sono ben lungi dal rappresentare nella sua totalità il fenomeno della guerra futura sia come computo delle nazioni che interverranno nel conflitto, sia come settori dove la lotta si svolgerà. Ma servono a fissare le idee sui possibili avvenimenti mediterranei, i quali è probabile che avranno parte preponderante nel risultato ultimo della lotta.

Le battaglie terrestri potranno naturalmente avere altri scopi territoriali da conseguire e soprattutto quella di recidere la volontà di guerra nell'avversario, ma per alcuni dei più formidabili belligeranti lo scopo ultimo sarà quello di arrivare al Mediterraneo, e partecipare direttamente alla lotta che dovrà decidere a chi ne spetta il dominio.

Si prendono ora in esame alcune altre ipotesi di alleanze che presentano maggiore interesse.

1°) Se il blocco Mediterraneo non potesse essere costituito che parzialmente, se cioè al gruppo centrale Italia-Albania si aggregasse soltanto la Spagna, o soltanto la Grecia-Turchia, o soltanto l'Egitto-Abissinia, o soltanto una parte di queste nazioni, allora contro l'alleanza Francia-Inghilterra il blocco parziale potrebbe vittoriosamente agire in Mediterraneo solamente se favorevoli fossero le vicende del conflitto atlantico o di quelle continentali nel centro Europa.

2°) Se Francia ed Inghilterra invece che alleate sono in campo avverso e una delle due aderisce al blocco totale costituito, l'altra può considerarsi esclusa dal Mediterraneo.

3°) Se Francia ed Inghilterra invece che alleate sono in campo avverso, l'Italia schierandosi al fianco di una delle due, anche soltanto con un blocco parziale, rappresenterebbe la forza risolutiva nel settore Mediterraneo.

4°) Se la Spagna fosse alleata della Francia contro l'Italia, la situazione occidentale sarebbe compromessa e potrebbe essere salvata soltanto dall'alleanza con l'Inghilterra.

5°) Se la Spagna fosse con l'Inghilterra contro l'Italia, l'alleanza della Francia restituirebbe l'equilibrio nel bacino occidentale.

6°) Il gruppo Italia, Grecia e Turchia può diventare dominante nel Mediterraneo orientale non solo per le comunicazioni col Mar Nero ma anche per le comunicazioni con il Mar Rosso, perchè inevitabilmente l'Egitto sarebbe attratto nella sua orbita.

Altre ipotesi si possono fare: e con la scorta degli elementi esaminati e delle conclusioni raggiunte, ad ognuna si è in grado di dare una plausibile risposta.

Ma un altro aspetto del blocco importa qui mettere in evidenza.

Esso soltanto sarà in grado di affrontare la situazione che si verificherà in Mediterraneo, a breve o a lunga scadenza, difficile è dire, ma inevitabilmente si verificherà a scadenza sicura: la ripresa della politica russa con obbiettivi mediterranei. I popoli mediterranei di razze e di civiltà e quelli che nel Mediterraneo orientale hanno i loro fondamentali interessi, la ragione della loro vita, è naturale che montino la guardia per impedire che sulle sponde del loro mare si stabilisca la Russia, potente aggregato di uomini, oscuro di minacce, che ha l'avanguardia nei Balcani.

E quel che ha fatto l'Inghilterra nel secolo scorso per la difesa del suo imperialismo, dovrà farlo nel secolo XX il blocco per la difesa del Mediterraneo.

§ 2.

CÓMPITO DELL'ITALIA NEL BLOCCO MEDITERRANEO.

In un blocco così costituito, all'Italia spetterebbe il cómpito navale più importante; avrebbe quindi il dovere di approntare mezzi adeguati, mettendo in prima linea l'attrezzamento di una grande base navale ed aerea nel Mar Rosso, con una minore in Migiurtina.

La politica navale italiana potrebbe avere come programma la preparazione dei mezzi necessarii ad assolvere la sua missione nel blocco.

Ma soprattutto occorre una ininterrotta preparazione che nel personale della Marina, mantenga alte le doti militari del carattere. Il tonnellaggio singolo e complessivo può anche rimanere limitato, purchè con esso si sia costituito un organismo completo nelle sue parti, tecnicamente progredito e moralmente preparato; per preparazione morale s'intende mantenere intatta la disciplina, alimentare la fiamma della fede e sgomberare lo spirito da ogni e qualunque riserva mentale di fronte al concetto fondamentale dell'aggressività guerresca.

È noto che le alleanze presentano punti deboli per la condotta di una guerra: le loro giunture sono come delle maglie più deboli in una catena e nelle guerre navali coteste debolezze si aggravano più che non nelle terrestri.

Perciò è necessario che l'Italia possieda una Marina da guerra veramente viva sul mare, audace e decisa.

Le alleanze sono necessarie ma non sufficienti; perchè esse abbiano valore effettivo e risolutivo, bisogna

che la Marina italiana costituisca un nucleo centrale organico che abbia una indiscussa superiorità morale e tecnica riconosciuta dagli Alleati.

Con questo indugiarsi a parlare della Marina non si intende qui dire che Esercito ed Aviazione abbiano cómpiti secondarii; tut'altro; anzi è vero l'opposto. Si intende soltanto dire che mentre gli altri Stati del blocco possono più agevolmente contribuire alle forze terrestri ed aree, più difficilmente potrebbero dare un contributo alla Marina la quale richiede un più laborioso approntamento tecnico e soprattutto richiede che esista in paese uno spirito navale (frutto di attitudini e tradizioni della stirpe) incanalato in una organica preparazione per raggiungere la quale occorre un tempo che si misura a generazioni.

Ma soprattutto spetterebbe all'Italia il cómpito politico di costituirlo. E spetterebbe non solo per la sua posizione geograficamente centrale in Mediterraneo che la rende partecipe dei problemi occidentali ed orientali, non solo per il suo maggiore sviluppo demografico, per la sua superiorità industriale e finanziaria e per la sua più organica attrezzatura navale, ma soprattutto perchè oggi l'Italia possiede il solo Uomo capace di affrontare un così arduo problema e di risolverlo.

Quale sarà l'orientamento dell'Italia nel prossimo conflitto, all'autore di questo studio non è dato sapere. Egli sa soltanto che il grande amore all'Italia di Chi ci governa e l'inestimabile suo dono di veder lontano, vigilano perchè dagli avvenimenti al di fuori della nostra volontà e da quelli che noi possiamo dominare, il nostro paese tragga i maggiori vantaggi possibili.

E qualunque sia per essere l'orientamento dell'Italia nei sistemi di alleanze che raggrupperanno il mondo, e le vicende delle alleanze stesse in Mediterraneo, una cosa è certa.

Perchè l'Italia compia la sua naturale espansione, che per evidenti segni è scritta nel suo destino, occorre sia raggiunta una situazione politica e militare che la

metta in grado di difendere il suo traffico nel Mediterraneo.

Occorre cioè che le cinque strozzature mediterranee non sieno esclusivamente sotto il dominio di altri Stati che possono chiuderle a nostro danno, ma su tutte e cinque l'Italia deve poter far sentire la forza della sua giusta volontà di difesa.

Grande è la distanza che intercede fra la situazione attuale e quella che dovrà essere raggiunta; molti ostacoli sbarrano la via che bisognerà conquistare di posizione in posizione.

Ma la strada che l'Italia ha ora davanti a sè non è nè più lunga nè più difficile di quella che fu superata sempre da tutti i popoli in marcia verso una legittima espansione.

Le forze della stirpe italiana sono oggi come la linfa a primavera nel periodo di vitale germoglio espansivo.

Si può dire dell'Italia quello che Abercio, nel secondo secolo di Cristo, disse nella commozione di aver veduto Roma cristiana:

« Vidi un popolo insigne per splendido sigillo ».

Lero, Settembre 1929 - VII

INDICE

CAPITOLO I. - CONSIDERAZIONI GENERALI . . . . . *Pag.* 5
§ 1. Scopo di questo studio . . . . . » ivi
» 2. Premesse. - 1ª premessa . . . . » ivi
- 2ª premessa . . . . » 6
- 3ª premessa . . . . » 8
- 4ª premessa . . . . » 9
§ 3. Sintesi storica . . . . . » 12
» 4. Impostazione del problema italiano Mediterraneo . . . . . » 15
§ 5. Piano organico di questo studio » 16

CAPITOLO II. - MEDITERRANEO OCCIDENTALE . . . . » 18
§ 1. . . . . » ivi
» 2. Francia . . . . . » ivi
» 3. Inghilterra . . . . . » 29
» 4. Spagna . . . . . » 43
» 5. Italia. - *a*) problemi relativi al traffico . . . . . » 46
b) Tangeri. . . . . » 51
c) Confini libici . . . . » 52

CAPITOLO III. - MEDITERRANEO ORIENTALE . . . . . » 55
§ 1. . . . . » ivi
» 2. Jugoslavia . . . . . » 56
» 3. Albania . . . . . » 59
» 4. Grecia . . . . . » 61
» 5. Turchia . . . . . » 65
» 6. Mandato francese (Siria) . . . . » 71
» 7. Inghilterra (Cipro) . . . . . » 73
» 8. Mar Nero e questione degli Stretti
a) Cenni geografici. . . . . » 75
b) Rifornimenti . . . . . » 78
c) Comunicazioni. . . . . » 80
d) Questione degli Stretti . » ivi
e) Russia . . . . . » 82
f) Bulgaria . . . . . » 85
g) Rumenia . . . . . » 87
§ 9. Italia. - Problemi relativi al traffico . . . . . » 88

CAPITOLO IV. - MEDITERRANEO SUD-ORIENTALE O MAR ROSSO . . . . . *Pag.* 95
§ 1. . . . . » ivi
» 2. Mandati inglesi:
a) Palestina. . . . . » ivi
b) Transgiordania . . . . . » 98
c) Mesopotamia o Iraq . . . » 99
d) Considerazioni riassuntive » 103
§ 3. Arabia - *a*) Cenni geografici, etnici, storici . . . . . » 104
b) Movimento vahabita » 106
c) Costa orientale e meridionale. . . . . » 109
d) Iemen . . . . . » 113
e) Asir . . . . . » 115
f) Higiaz . . . . . » 117
g) Considerazioni riassuntive . . . . . » 119
§ 4. Egitto . . . . . » 120
» 5. Sudan . . . . . » 124
» 6. Somalia britannica . . . . . » 127
» 7. Somalia francese. . . . . » ivi
» 8. Italia. - *a*) Eritrea e Somalia . . » 128
b) Problemi relativi al traffico . . . . . » 132
§ 9. Abissinia . . . . . » 136
CAPITOLO V. - CONCLUSIONI . . . . . » 138
§ 1. Alleanze . . . . . » ivi
» 2. Cómpito dell'Italia nel Blocco Mediterraneo . . . . . » 145

I. S. A.
VENEZIA
BIBLIOTECA
306

Tavola 1ª

15° 10° 5° 0° 5° 10° 15° 20° 25° 30° 35° 40° 45° 50° 55°
60° 55° 50° 45° 40° 35° 30° 25°
OCEANO ATLANTICO
MARE MEDITERRANEO
MARE NERO
MAR CASPIO
PARIGI
FRANCIA
Nantes
Bordeaux
Tolosa
Marsiglia
Nizza
Lione
Ginevra
SVIZZERA
MONACO
ANDORRA
Oporto
Lisbona
PORTOGALLO
MADRID
Valenza
Baleari
Minorca
Maiorca
Ibiza
Formentera
Sardegna
Corsica
Bastia
Ajaccio
Bocche di Bonifacio
Sassari
Terranova
Cagliari
Iglesias
Barcellona
Tarragona
Teruel
Castellon
Alicante
Murcia
Cartagena
Almeria
Granata
Siviglia
Cadice
Gibilterra
Malaga
Algeciras
Tangeri
Tetuan
Larache
Casablanca
Rabat
Mazagan
Mogador
Safi
Agadir
Marocco
Mekhes
Fes
Taza
Oran
Orleansville
Algeri
Algeria
Tunisi
Biserta
Bona
Costantina
Philippeville
Bougie
Djidjelli
Laghouat
Biskra
Tuggourt
Ghardaia
Ouargla
Tidikelt
Tademait
Tripoli
Tripolitania
Misurata
Homs
Bengasi
Cirenaica
Derna
Tobruch
Gran Sirte
(G. di Sidra)
Sirte
Soluch
Mersa Matruh
Gadames
Ghadames
Tebessa
Sfaxi
Gabes
Gerba
Malta
La Valletta
Lampedusa
Pantelleria
Trapani
Marsala
Palermo
Messina
Reggio
Catania
Siracusa
Augusta
Agrigento
Licata
Modica
Pozzallo
Capo Passero
Capo Bon
Capo Spartivento
Capo Santa Maria di Leuca
Capo Otranto
Capo Colonne
Capo Cimiez
Capo Corso
Capo Carbonara
Capo Teulada
Capo Spartivento
Capo Testa
Capo Caccia
Capo Mele
Capo Vado
Capo Mele
Capo Ferro
Capo Bianco
Capo Spada
Capo Passero
Capo Malapoti
Capo Cerigo
Capo Matapan
Capo Tenaro
Capo Santa Maria
Capo Malea
Capo Sidero
Capo Salomon
Capo Spada
Capo Grosso
Capo Colonne

Mediterraneo
Mare Ionio
Sicilia
PALERMO
Messina
Catania
Siracusa
TUNIS
Bizerta
Sousse
Mahdia
Pelagie
La Valletta
Malta
Sfax
Gabès
Djerba
Zuara
Tripoli
Homs
Leptis Magna
Misurata
Bengasi
Tobruch
Derna
Gadames
TRIPOLITANIA
Hammada el-Homra
(Hammada Rossa)
Socna
Ocel Ghrofa
Ed-Defna
Gardaba
Giarabub
CIRENAICA
Deserto Libico
Serir di Uadi el-Tareg
Calanscio
Sirtica
Gran Golfo
Sirte
Cyprus
(Great Britain)
Nicosia
Larnaca
Famagusta
Cape Greco
Cape Andreas
Cape Kormakiti
Cape Arnauti
Cape Zevgari
Cape Gata
Paphos
Limassol
Tarabulus-esh-Sham
Batrun
BEIRUT
Saida
Sur
Haifa
Acre
Nazareth
Jenin
Nablus
Jericho
Yafa
Ramleh
Hebron
Ghazze
ESH-SHAM (DAMASCO)
Ez-Zebdani
Baalbek
Kara
Yabrud
Nebk
Qara
Qutaifa
Jubb Jannin
Suweida
Ezraa
Dera
Irbid
Ajlun
Es-Salt
Amman
Kerak
Tafile
Shobek
Maan
Ghadir el-Haj
Tell Haidar
Mujeidel
Ain Tamr
Karbala
Hit
Ramadi
Khadhimein
BAGHDAD
Falluja
Musaiyib
Kut el-Amara
Kut el-Hai
Amara
Esfahan
Kuh Kharuna
Yezd
Kuh-i-Jupar
Kuh-i-Mildjuk
Kuh-i-Bul
Kuh-i-Aj-i-Bala
Kuh-i-Bid
Kuh-i-Dinar
Kuh-i-Hormuz
Kuh-i-Bid
Kuh-i-Dinar
Kuh-i-Kalat
Kuh-i-Bubak
Kuh-i-Babak
Kuh-i-Hezar
Kuh-i-Lar
Kuh-i-Pahal
Kuh-i-Khamir
Kuh-i-Gisla
Kuh-i-Atesh
Kuh-i-Furg
Kuh-i-Lingeh
Kuh-i-Laft
Kuh-i-Kharag
Kuh-i-Shutur

IS