

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 Bretagna.