

1, 2, 5, 8, 11
MANUALI HOEPLI

Prof. P. LANZONI

GEOGRAFIA
ECONOMICA COMMERCIALE
UNIVERSALE

SESTA EDIZIONE

VOLUME I°

*Europa: Italia - Regno Unito della Gran Bretagna ed
Irlanda - Francia - Germania - Svizzera - Belgio - Olanda
Danimarca - Penisola Scandinava - Penisola Iberica.
America: Canada e Terranova - Groenlandia - Stati
Uniti dell'America del Nord - Messico - America
Centrale - Antille - Colombia - Venezuela - Guyane
Brasile - Paraguay - Uruguay - Argentina - Cile
Perù - Bolivia - Equatore*

ULRICO HOEPLI

EDITORE-LIBRAIO DELLA REAL CASA

MILANO

R. SCUOLA SUPERIORE

16

F
7

DI COMMERCIO

BIBLIOTECA

VENEZIA

16,87



GEOGRAFIA ECONOMICA COMMERCIALE
UNIVERSALE

MANUALI HOEPLI

PRIMO LANZONI

Professore ordin. alla R. Scuola Super. di Commercio di Venezia

GEOGRAFIA
ECONOMICA COMMERCIALE
UNIVERSALE

SESTA EDIZIONE INTERAMENTE RIFATTA

VOLUME PRIMO

Europa: *Italia - Regno Unito della Gran Bretagna ed
Irlanda - Francia - Germania - Svizzera - Belgio - Olanda
Danimarca - Penisola Scandinava - Penisola Iberica.*
America: *Canada e Terranova - Groenlandia - Stati
Uniti dell'America del Nord - Messico - America
Centrale - Antille - Colombia - Venezuela - Guiane
Brasile - Paraguay - Uruguay - Argentina - Cile
Perù - Bolivia - Equatore*

ULRICO HOEPLI

**EDITORE-LIBRAIO DELLA REAL CASA
MILANO**

—
1920

—
BETTA E AIRETTA PROPRIETÀ LETTERARIA
—

PREFAZIONE ALLA SESTA EDIZIONE

La nuova legge (20 marzo 1913) che ha modificato radicalmente l'ordinamento degli Istituti superiori di istruzione commerciale, ha dato alla disciplina che forma l'oggetto di questo Manuale il titolo ufficiale di Geografia economica e commerciale, che è poi in sostanza il titolo medesimo che il Manuale ha adottato per il primo fino dal 1898 e che esso ha poi fedelmente conservato nelle successive quattro edizioni. Ecco perchè questo medesimo titolo viene conservato, e questa volta senza le riserve delle edizioni precedenti, a questa sesta edizione a cui il Manuale è giunto insperatamente e forse immeritatamente, in un periodo tanto breve di tempo. E invero la quinta edizione era già esaurita verso la fine del 1914, ma se ne è ritardata la ristampa fino ad ora allo scopo di potervi includere le modificazioni che la grande guerra intermondiale avrebbe introdotto nei Paesi belligeranti e nei loro Possedimenti.

Ed ora il Manuale apparisce ingrandito e interamente rifatto.

La guerra, avendo esercitato, per le sue proporzioni gigantesche, per la sua immensa estensione e per la sua lunga durata (dall'agosto 1914 al novembre 1918) una grandissima influenza, non solo nella vita politica ma ben anche nella vita economica di quasi tutti i paesi del mondo, è venuta a determinarsi una soluzione di continuità, quasi come il passaggio da un periodo di attività che poteva reputarsi noto oramai in tutte le sue forme, a un periodo nuovo pieno di incognite, non ultima quella che sarà per risultare dai nuovi aggruppamenti e dalle nuove divisioni dei territori e delle popolazioni, che la guerra ha prodotto e la pace ha consacrato.

Laonde nel presente Manuale ricorrerà spesso il richiamo alle condizioni economiche quali erano prima della guerra, generalmente ben conosciute, di confronto a quello che promettono o minacciano di diventare dopo di essa e che si conosceranno soltanto più tardi.

A motivo del periodo di assestamento che dovrà seguire e consolidare le molteplici modificazioni territoriali, verranno usati con maggiore parsimonia i dati statistici. Prima della guerra, nelle edizioni precedenti del Manuale, essi venivano attinti in buon numero, oltrechè da numerose altre fonti, dal tedesco almanacco di Gotha; ma dal 1914 venne ad esso sostituito, come fonte principale, lo « Statesman's book » inglese. Molto consultate furono altresì le pubblicazioni dell'Istituto internazionale d'Agricoltura e

gli Annuarii statistici nazionali e internazionali. Non potendo però, per il carattere di questo libro, esporre di volta in volta le ragioni che mi hanno indotto a preferire una fonte ad un'altra o a fondere insieme i dati di fonti diverse, così, pur protestando di aver usato sempre la massima circospezione e la maggiore diligenza nella scelta e nella elaborazione dei dati, sono costretto a omettere la citazione delle fonti e a pregare il cortese lettore di credermi sulla parola.

PRIMO LANZONI.

AVVERTENZA DELL'EDITORE

Del presente Manuale, interamente composto, si pubblica per ora una prima parte la quale comprende i Paesi che non hanno subito alcuna modificazione territoriale in conseguenza della guerra o il cui assestamento, per le paci già concluse, può dirsi già ultimato, mentre invece si rimandano a una seconda parte, da pubblicarsi più tardi, quegli altri la cui sistemazione è rimasta, fino ad ora, sospesa.

Milano, gennaio 1920.

INDICE

Europa:

	Pag.
Italia	2
Regno Unito della Gran Bretagna ed Irlanda . . .	137
Francia	173
Germania	207
Svizzera	240
Belgio	257
Olanda	272
Danimarca	282
Penisola Scandinava	289
Penisola Iberica	299

America:

Canadà e Terranova	315
Groenlandia	326
Stati Uniti dell'America del Nord	327
Messico	364
America Centrale	371
Antille	385
Colombia	390
Venezuela	393
Giugane	397
Brasile	397

	Pag.
Paraguay	413
Uruguay	415
Argentina	419
Cile	431
Perù	438
Bolivia	443
Equatore	446



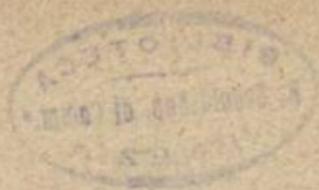
PARTE I.

EUROPA

meno i paesi degli ex imperi Russo e Austro-Ungarico
e della Penisola Balcanica *

AMERICA

* Leggasi l'avvertenza dell'editore a pag. XI.



PARTI II

EUROPA

Le due parti sono divise in: Russia e Austria-Ungheria
e della Penisola Scandinava

AMERICA

EUROPA

Benchè la più piccola delle parti del mondo, e quella che fu più tormentata e danneggiata dalla guerra immane che lo ha sconvolto, essa ne rimane economicamente la più importante, perchè la più fittamente popolata, e, soprattutto, la più razionalmente sfruttata. Mentre i prodotti delle sue industrie che dominavano il mondo prima della guerra torneranno a dominarlo anche dopo, riprenderà efficacia quella rete fittissima di interessi e di influenze con cui l'avevano avvolto i popoli europei, più forti, più intelligenti, più colti, in concorrenza (che si spera pacifica ma che sarà senza dubbio attivissima) coi nuovi e potenti organismi politici ed economici dell'Asia (specialmente il Giappone) e dell'America (soprattutto gli Stati Uniti).

Del commercio che si esercitava fra i vari paesi del mondo prima della guerra quasi il 63% spettava alla piccola Europa se anche essa non rappresenta neppure il 7% delle terre emerse.

Come nelle edizioni precedenti si parlerà anzitutto diffusamente dell'Italia, poi dei paesi che hanno con essa le maggiori relazioni commerciali, quindi degli altri secondo l'ordine della loro posizione geografica.

Italia.

In seguito alla guerra combattuta e vinta per la conquista dei nostri sacrosanti confini, la *superficie* che era di 286.682 km.² è salita, a non parlare di Fiume e della Dalmazia, a circa 300.000 coll'acquisto del Trentino e dell'alta valle dell'Adige fino alle Alpi, del Goriziano, di Trieste e dell'Istria.

Il *governo* è monarchico costituzionale con una Camera elettiva di deputati e un Senato vitalizio di nomina regia. Alle 69 provincie in cui era ripartito amministrativamente il regno vanno aggiunte quelle in cui saranno divise le regioni redente.

Per lo stesso modo la *popolazione* che era di 35.845.000 ab. (censimento 1°-VI-1911) è salita a circa 38 milioni, tutti di razza, di lingua, di sentimenti italiana, fuorchè alcune migliaia di tedeschi nell'alto Adige, di sloveni nel Goriziano, nel territorio di Trieste e nell'Istria e di croati nelle vicinanze di Fiume.

Per il suo *aspetto* l'Italia è diventata ora veramente quale la definiva il poeta, cioè

« *il bel paese che Appennin parte il mar circonda e l'Alpe* »

perchè di fatti a nord la grande pianura veneto-padana, a cui si è aggiunta come appendice la penisola dell'Istria, è chiusa verso il resto d'Europa (fuorchè nelle rientranze del canton Ticino e dei Grigioni che appartengono alla libera Elvezia) dal grande semicerchio delle Alpi (occidentali, centrali, orientali). A questa regione che può dirsi « continentale » si collega la parte « peninsulare », percorsa da nord a sud dalla catena degli Appennini, fiancheggiati da altre linee parallele o divergenti di monti, mentre quelli della Sicilia culminano col vulcano Etna. — I *fiumi* e i *laghi* maggiori sono situati nell'Italia continentale dove vengono alimentati, nonchè dalle piogge, dalle nevi perpetue e dai ghiacciai delle Alpi. Principal fiume è il Po il quale percorre, dal Monviso all'Adriatico, 672 km. e riceve alla sinistra, il Ticino emissario del lago Maggiore, l'Adda emissario del lago di Como, l'Oglio emissario del lago d'Iseo e il Mincio emissario del lago di Garda che è il massimo dei laghi italiani. Seguono i fiumi veneti fra cui emerge l'Adige,

il secondo d'Italia ed ora tutto finalmente e completamente italiano. Vengono infine il Tevere e l'Arno nella regione peninsulare, dove si distende, fra altri, il lago Trasimeno o di Perugia. — Le coste hanno un grande sviluppo. Sul Tirreno sono: in Liguria alte, dirupate, frastagliatissime, coll'ammirabile golfo della Spezia; in Toscana e nel Lazio basse, paludose e in molti luoghi malsane; nel Napoletano molto accidentate al nord col bellissimo golfo di Napoli, monotone e uniformi a sud dove cadono a picco sul mare. Sull'Jonio sono in generale basse e malsane, ma presentano il mirabile golfo di Taranto col così detto Mar Piccolo. Dal capo S. Maria di Leuca, che forma l'estremità della penisola Salentina, incominciano le coste Adriatiche, uniformi e quasi sempre rettilinee nel tratto meridionale o pugliese, poi rialzate colla sporgenza montuosa del Gargano, indi ancora alte e uniformi sino al delta padano, dove, colla laguna di Comacchio, incomincia il semicerchio settentrionale dell'Adriatico orlato dalle lagune Venete fino al golfo di Trieste, d'onde si protende quell'ammirabile molo naturale che è la penisola d'Istria, la quale termina dall'altra parte col golfo del Quarnaro

« che Italia cinge e i suoi termini bagna ».

A non parlare delle isole della Dalmazia attribuite per ragioni etniche e strategiche all'Italia e delle quali verrà accennato partitamente in appendice al presente volume, ricordiamo nello stesso mare Adriatico le piccole e insignificanti isole Tremiti e nel Mediterraneo la Pantellaria e altre 2 isole minori verso l'Africa, mentre nel Tirreno primeggiano Sicilia e Sardegna che sono le nostre isole maggiori e alle quali fanno corteo gli arcipelaghi delle Lipari e delle Egadi, le isolette di S. Pietro e Maddalena (Caprera), l'isola d'Elba coll'arcipelago Toscano, Ischia, Capri e le isole Pontine. — Il suolo, fertilissimo per tre decimi è sterile per un altro, è mediocre per i residui sei decimi. — Il clima è prevalentemente mite, essendo l'Italia compresa fra le isoterme annue 13° e 18° le quali stanno fra le isoterme 1° e 11° del mese più freddo e quelle 23° e 26° del mese più caldo. Nella valle del Po il clima è continentale, ma là dove le Alpi formano ostacolo ai venti gelati del Nord e i laghi esercitano la loro benefica influenza, vi è in inverno una temperatura

molto più mite che in altri paesi a eguale latitudine. La piovosità annua media è di mm. 976, con un massimo nelle Prealpi Venete (2235 a Tolmezzo) e con un minimo (607) nelle isole e nelle Puglie (il Tavoliere s'istibondo). Quantunque molto diminuita in seguito alla lotta organizzata contro di essa rimane pur sempre la « malaria » un triste primato dell'Italia peninsulare, mentre la « pellagra » non è ancora scomparsa dall'Italia continentale.

Uscita dalla guerra giusta, necessaria ma terribile dei Quattro Anni, con un aumento di superficie, di popolazione e di prestigio, ma con una regione (il Veneto) quasi completamente rovinata, coll'affondamento parziale della sua marina mercantile, col logoramento delle ferrovie e degli altri strumenti della sua vita economica, collo sviamento dei traffici, colla distruzione delle riserve, con una circolazione eccessiva di carta moneta e con un debito pubblico enormemente aumentato, l'Italia ha ora più che mai il dovere di fare il bilancio delle sue risorse economiche e di volgarizzarne i mezzi migliori di sfruttamento.

*
* *

Ricco per spontanea liberalità della natura il Paese nostro aveva acquistato prima della guerra una grande importanza economica dopo che, al beneficio naturale del suolo e del clima, aveva saputo aggiungere una maggiore e più efficace operosità dei suoi abitanti e un impiego più largo e più illuminato dei suoi capitali, trasformandosi da paese esclusivamente agricolo in paese prevalen-

temente industriale. Gli è vero però che la mancanza quasi assoluta di combustibili fossili che, per l'applicazione generale ed intensa del vapore, sono diventati il pane delle industrie e l'anima delle comunicazioni, aveva costituito e costituisce ora più che mai una condizione di inferiorità per il Paese nostro, a cui l'uso indispensabile di quei principali coefficienti della vita economica risulta più aggravato, di fronte ai Paesi produttori, dai guadagni degli intermediari e dalla spesa del trasporto la quale da sola supera talvolta il prezzo d'acquisto. Ne abbiamo avuto però in passato e ne abbiamo anche ora, sebbene in minor misura di un tempo, un compenso nel prezzo più basso della mano d'opera. Ma un compenso maggiore ci è venuto dalla relativa abbondanza delle cascate d'acqua, specialmente dopo che queste poterono essere più largamente utilizzate col trasporto a distanza dell'energia elettrica e colle sue numerose e crescenti applicazioni nell'illuminazione, nelle industrie, nei trasporti.

Un grande impulso ha ricevuto durante la guerra e a motivo della medesima la fabbricazione dei prodotti manifatturati che ricevevamo prima presso chè esclusivamente dalla Germania.

Durante la guerra il capitale delle Società per azioni si è aumentato di quasi 3 miliardi. Al capitale estero (francese, inglese, tedesco, svizzero, belga) un tempo prevalente, non solo nei Fondi pubblici, ma bene anche nelle più importanti e lucrose imprese economiche, si è andato largamente sostituendo il capitale nostro, considerevol-

mente accresciuto in questo cinquantennio di vita nazionale e divenuto per sopraggiunta più coraggioso e più illuminato. Ma durante il periodo bellico e nel periodo di assestamento che gli è immediatamente succeduto, hanno tornato a prevalere i capitali stranieri (specialmente americani). Abbenchè avessimo fatto passi da giganti, erano ancora deficienti o almeno mal distribuite le comunicazioni. Così nelle ferrovie, mentre alcune linee erano sovraccariche di traffico, altre continuavano ad essere così poco sfruttate da mantenersi passive. Mentre possedevamo un naviglio a vela che per essere esuberante ai bisogni nazionali doveva ramin-gare in cerca di un nolo, pur che fosse, nei mari più lontani, il naviglio a vapore, benchè considerevolmente cresciuto negli ultimi anni prima della guerra, rimaneva pur sempre inferiore e di molto ai bisogni dei traffici, cosicchè nella navigazione dei nostri porti occupavano ancora un posto eccessivamente superiore le marine estere. Ora le nostre condizioni si sono ancora peggiorate, a motivo dei vuoti fatti nella nostra marina mercantile dalla guerra dei sottomarini, non ancora colmati da nuovi acquisti e da nuove costruzioni.

I traffici erano cresciuti è vero straordinariamente, tanto che la percentuale dell'aumento conseguita in Italia prima della guerra figurava tra le maggiori che si fossero conseguite nel mondo, ma rimanevano inferiori allo sviluppo che avrebbero dovuto raggiungere se avessimo saputo ritrarre un profitto più accorto dalla nostra posizione geografica e da quell'imponente fenomeno

economico che è l'emigrazione nel quale avevamo raggiunto da parecchi anni il primato nel mondo. Per questi motivi l'Italia non aveva preso ancora la parte che le sarebbe spettata nei traffici tra l'Europa e l'Asia dopo che essa venne a trovarsi sopra una delle principali s'rade battute da essi in seguito all'apertura del canale di Suez. Parimenti i commerci dell'Italia tenevano ancora un posto troppo secondario in certi Paesi, ad esempio, dell'America latina, dove fra gli europei l'elemento italiano era ed è numericamente superiore.

Superata trionfalmente la duplice crisi finanziaria e monetaria che l'affliggeva, si può dire, fino dalle fortunate sue origini, l'Italia dopo di aver raggiunto il pareggio nel suo bilancio di Stato (1897-98) e di aver fatto quasi scomparire l'aggio nel corso della sua carta-moneta (dal 1900), aveva potuto procedere alla conversione della sua Rendita 4% netto prima al $3\frac{3}{4}$ e poscia automaticamente al $3\frac{1}{2}$ %, pur mantenendone il corso al di sopra della pari, mentre ad es. nel 1881 il 5% netto non arrivava al corso di 62. Quand'eccola ripiombare nel disagio in conseguenza della terribile guerra dei 4 anni che l'ha obbligata ad aumentare strabocchevolmente il suo debito pubblico e la quantità della sua circolazione in biglietti di carta.

L'espansione coloniale, che sembra divenuta la integrazione necessaria dell'attività economica degli Stati moderni, iniziata anche da noi nel 1885, in Eritrea, continuata più tardi in Somalia, doveva venir completata nel 1911 colla Libia, la cui labo-

riosa e dispendiosa occupazione, interrotta brutalmente dalla guerra, ha importanza non solo di carattere economico, ma anche e soprattutto di carattere politico.

Come in quasi tutti gli altri Paesi esiste anche in Italia, benchè in modo forse più accentuato, il fenomeno della sperequazione economica, per cui, mentre alcune regioni, quali la Lombardia, il Piemonte, il Veneto, l'Emilia, la Liguria e la Toscana, sono molto più progredite e relativamente anche più ricche, ve ne sono altre, come la Sardegna, la Basilicata e le Calabrie, le quali si trovano in una condizione più o meno inferiore.

Prodotti vegetali.

La produzione vegetale che ha importanza economica in Italia non è tanto quella che viene spontaneamente, come le foreste ed i pascoli, quanto quella che forma oggetto di coltura, sia a scopo alimentare, come a scopo industriale.

Emergono fra le piante alimentari i *cereali*, come quelli i quali costituiscono, di regola, la base principale dell'agricoltura nazionale. La loro produzione (in granelle) oscilla annualmente dagli 85 ai 90 milioni di Q.li ed è inferiore per tutti i bisogni del consumo, fuorchè per il riso. I due che si coltivano di più sono il *frumento* (grano) e il *grano-turco* (mais o granone, o melgone, o frumentone); ma sono quelli eziandio che vengono maggiormente importati, il primo soprattutto il quale veniva prima della guerra (dai 14 a 18 milioni di Q.li al-

l'anno) dalla Russia e dagli Stati Uniti, mentre il mais (per altri 4 o 5) milioni di Q.li) si introduceva di preferenza dalla Rumania. In condizioni normali veniva riscosso su di essi un dazio di importazione che era di L. 7,50 al Q.le per il frumento e di L. 1,15 per il frumentone. Il frumento pure essendo coltivato dappertutto, così in pianura, come in collina, quanto perfino sui monti, sia in terreni fertilissimi e sia in terreni poverissimi, qui a coltura estensiva, altrove a coltura intensiva, cosicchè la sua produzione relativa oscilla nientemeno che da 5 a 30 Q.li all'ettaro, è ottenuto in maggiore quantità nell'Emilia, in Sicilia, nel Veneto, in Lombardia e nella regione Meridionale che prospetta l'Adriatico, 5 regioni che forniscono da sole più di $\frac{3}{5}$ del raccolto totale. Estensiva per lo più nelle regioni Meridionali e in Sicilia, questa coltura è diventata molto intensiva nelle altre, specialmente in Lombardia, dove la produzione per ettaro gareggia oramai colle prime del mondo. La varietà invernenga che si semina in ottobre è coltivata assai più della varietà che si semina in marzo, così come il frumento duro prevale nelle regioni meridionali e insulari, mentre a nord è coltivato di preferenza il frumento tenero. Il grano duro essendo adoperato di preferenza nella industria nazionale fiorentissima delle paste alimentari è di esso che si fa particolarmente importazione. La maggior quantità di granturco si semina in primavera (maggengo), ma si ottengono anche le varietà « quarantino » e « cinquantino » quale secondo raccolto dopo il frumento, il prato rosso,

il lino, o gli ortaggi. Ad ogni modo la coltura del mais predomina nei piani irrigui della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia i quali danno quasi $\frac{2}{3}$ del prodotto totale. Il mais viene anche nei terreni asciutti ma è allora sottoposto a maggiori fallanze. Mentre il frumento è il cereale più universale, giacchè è coltivato in tutti i Paesi della zona temperata dei due emisferi, cosicchè quando il suo raccolto termina nell'australe comincia nel boreale e viceversa, il granone è proprio soltanto ad alcuni Paesi dell'America (Stati Uniti) e dell'Europa (Rumania e altri paesi della Balcania, Ungheria, Italia e Portogallo); ma sono solamente gli abitanti della nostra parte di mondo, e in Italia soprattutto quelli delle regioni settentrionali, che ne fanno la base della loro alimentazione sotto forma di polenta, mentre gli Stati Uniti ad es. che ne sono, senza confronto, i maggiori produttori, lo impiegano quasi esclusivamente nell'ingrasso del bestiame.

Viene terzo in Italia fra i cereali, quantunque a grande distanza dai precedenti, il *riso* nella cui produzione però noi siamo il primo Paese d'Europa in quantità, e, per quanto inferiori e di molto a tale riguardo ai Paesi dell'Asia, gareggiamo con essi e talvolta li superiamo nella qualità. Per il gusto anzi dei consumatori europei ed americani il riso italiano gode la fama di essere il primo del mondo. Certo si è che esso costa di più, onde avviene che si faccia in Italia una larga importazione di riso asiatico il quale viene a prendervi il posto del riso nazionale che viene esportato. La sua col-

tura, che si esercita, si può dire, esclusivamente in alcune plaghe eminentemente irrigue del Novarese (Vercelli), del Pavese (Lomellina), del Mantovano (Ostiglia), del Veneto (Legnago, Rovigo) e dell'Emilia (Bologna), va sempre restringendosi a motivo della mano d'opera molto penosa e poco salubre che essa richiede. Alle risaie stabili che costituivano un tempo la regola vanno sostituendosi quelle a vicenda in cui il riso si alterna ai foraggi.

Seguono altri cereali, che hanno però in Italia una importanza molto minore che altrove.

L'*avena*, che è coltivata in maggior quantità nelle regioni Meridionali (Puglie) per averne il grano, lo è invece assai più nelle regioni settentrionali per essere fornita come foraggio fresco agli animali. L'*orzo*, che è prodotto per circa la metà in Sicilia e in Sardegna, e serviva un tempo soltanto all'alimentazione, venne adoperato ultimamente dall'industria nazionale della birra in sostituzione dell'orzo che veniva prima importato dall'Austria-Ungheria. Mentre altrove, come ad es. in Germania, la *segale* occupa il primo posto fra i cereali, essa ne ha invece uno degli ultimi fra noi dove la sua coltura è limitata ad alcune regioni dell'Italia settentrionale, e, fuorchè in montagna, viene praticata esclusivamente a scopo di foraggio, cosicchè la piccola quantità impiegata dall'alimentazione proveniva dall'estero. Costituiscono infine varietà presso che trascurabili il *sorgo*, il *miglio* e il *grano saraceno*.

Le *patate*, se pure coltiva'e su larga scala, nei luoghi di montagna, specialmente degli Abruzzi

(ex lago di Fucino), della Campania, della Lombardia e del Piemonte (1), sono ben lungi dall'aver conquistato fra noi quell'importanza che esse hanno invece ad es. in Germania e in Irlanda. Entrano in parte molto piccola nell'alimentazione, e non servono quasi affatto all'industria. Coltura più larga e più remuneratrice se ne fa in alcune regioni Meridionali e del Veneto (Chioggia) per ottenerne un prodotto primaticcio che si esporta in primavera nei Paesi di popolazione tedesca. Notiamo a titolo di curiosità le batate (patate americane) la cui coltura si è molto estesa in prov. di Rovigo.

Per le loro grandi qualità nutritive vanno qui ricordati anche i *funghi*, quantunque essi abbiano una importanza economica molto limitata per il fatto che vengono generalmente consumati allo stato fresco, nei luoghi di produzione, che sono per lo più regioni boschive. La ignoranza ancora troppo diffusa del popolo italiano, spiega se non giustifica, le molte vittime dei funghi velenosi. Dovunque, però, ma specialmente nei paesi di montagna, si conservano i funghi allo stato secco, e più largamente che altrove in Valtellina dove Morbegno ha acquistato rinomanza anche per il commercio che fa della polvere di fungo. Si è cominciato anche in Italia a produrre i funghi mediante coltura artificiale nelle grotte (Costozza in prov. di Vicenza). Nè va dimenticata la produzione naturale dei « tartufi » la quale è più abbondante che altrove in

(1) Mancano quasi interamente in Sicilia e in Sardegna,

Piemonte (Alba, tartufi bianchi), nell'Umbria (Norcia, tartufi neri), nel Veneto e nell'Emilia.

Dei *legumi*, oltre a quelli che vengono coltivati come ortaggi, hanno importanza economica quelli che formano oggetto di grande coltura specializzata ed entrano nella rotazione agraria. Tali sono soprattutto le *fave* la cui produzione quantitativa gareggia coll'avena ed ha il suo centro principale in Sicilia e nelle prov. Meridionali dove si alterna col frumento. Lo sono assai meno i *fagioli* che nel Veneto, in Toscana, nell'Emilia ed altrove si usa di associare ad altre colture (mais); ma vengono coltivati anche da soli (nell'Emilia, nel Lazio, nella Campania); i *piselli* che anche coltivati su larga scala specialmente per averne in primavera un prodotto primaticcio, lo sono però sempre in forma diremo così aristocratica giacchè vengono destinati di preferenza al consumo allo stato fresco; infine i *ceci*, le *lenticchie*, le *vecce* e i *lupini*, i quali ultimi però vengono usati per lo più in quella pratica antichissima del « sovescio » a cui, per le loro proprietà « siderali » cioè di assorbire e condensare l'azoto dell'aria, vengono dedicate anche altre leguminose da granelle.

Fave, fagioli e piselli sono coltivati, insieme a una quantità di altri *ortaggi*, in quei terreni a coltura classicamente intensiva che sono gli *orti* e le *ortaglie*, le quali ultime si distendono più numerose e più vaste nei dintorni dei villaggi e delle città quanto più popolosi sono i centri abitati al cui consumo devono provvedere. Esistono però alcuni centri di orticoltura la cui sfera di appro-

vigionamento va molto al di là dei prossimi luoghi popolati e si spinge talvolta fino all'estero. Emergono fra essi alcune plaghe del Napoletano (in prov. di Napoli e di Salerno) (1), della Sicilia (in prov. di Palermo), della Toscana (in prov. di Pisa) e nel Veneto (nel distretto di Chioggia). Specialmente i cavoli fiori del Napoletano, delle Puglie (Bari), della Sicilia (Catania, Palermo) vengono esportati in inverno in gran quantità al di là delle Alpi. I carciofi, più ancora che come coltura invernale, hanno importanza in molte regioni (estuario Veneto, Liguria, Napoletano, Firenze, Lazio, Catania) come coltura primaverile ed estiva, come lo hanno le cipolle in molte plaghe di pianura (Chioggia, Como, Napoletano), i fagiolini (Chioggia, Toscana), e più ancora i pomodoro che sono si può dire la gloria di tutte le regioni italiane, ma soprattutto dell'Italia meridionale (Napoli, Salerno, Lecce, Bari), della Sardegna (Cagliari), della Sicilia (Palermo, Catania), dell'Emilia (Parma, Modena, Reggio) e della Liguria. Vanno ricordati anche gli asparagi per la coltura razionale e su larga scala che se ne fa in alcune regioni, quali Bassano e Treviso nel Veneto, Torino, Genova, Roma (2).

(1) Dalle pendici del Vesuvio, a Torre del Greco, a Castellamare di Stabia, alla valle del Sarno e dell'Agro di Nocera e di Scafati, luoghi tutti dai terreni vulcanici, profondi, freschi e fertilissimi, e provveduti di irrigazione.

(2) Cavoli, cappucci e verze vengono coltivati su larga scala in alcune zone dell'alta Italia dove entrano talora nella rotazione agraria. Lo stesso dicasi delle zucche, dei cocomeri o an-

Le piante da *frutto* costituiscono una delle più importanti risorse dell'Italia agricola, come quelle che meglio si confanno alle condizioni particolari del suo suolo e del suo clima. Per gli *agrumi*, rispetto ai quali noi siamo il primo Paese del mondo, emergono: la Sicilia, specie per i limoni ($\frac{7}{8}$) che si esportano dovunque ma soprattutto agli Stati Uniti e nei Paesi scandinavi, la Calabria (Reggio) specie per gli aranci, i mandarini, i bergamotti, poi la Sardegna, il Napoletano, la striscia adriatica del Gargano, la Liguria, ecc. L'aumento eccessivo della produzione in Italia di fronte alla grande diminuzione nelle esportazioni verificatasi verso i Paesi americani a motivo dello estendersi ivi ed altrove della loro coltura, un tempo limitata al bacino del Medi'erraneo, aveva de' erminato prima della guerra nei paesi di questo, ma soprattutto in Italia, una crisi di sovrapproduzione, per combattere la quale si era ricorso da noi a una specie di valorizzazione degli agrumi mediante la istituzione della Camera agrumaria di Palermo allo

gurie, e dei poponi e meloni che vanno collocati piuttosto tra i frutti (Napoli, Lecce, Caserta, Catania, Emilia, Lombardia). Notiamo infine il sedano (Novara e Chieri), il sedano rapano tirolese (del Veneto), i cardi del Piemonte, gli spinacci, le varie qualità di insalate (radicchio, celebre quello rosso di Treviso e quello variegato di Castelfranco, endivia, cicoria, lattuga romana, scarola), la scorzonera, le zucchette, i cetrioli, le carote (pastinache), le rape, i cavo'i rape, l'aglio, i porri, i rapanelli, i rafani, gli stachis, i cavolini di Bruxelles, i topinambur, le barbabietole, le melanzane, il prezzemo'o, i peperoni, specie i grossi del Piemonte (Voghera), e i piccoli rossi (del Mezzogiorno e delle isole), e i capperi (Pantelleria).

scopo di meglio regolarne la produzione e il mercato. In tutto il Paese, ma specialmente nelle regioni Meridionali e in Sicilia, si raccolgono in copia *mandorle e fichi* (questi ultimi vengono per lo più disseccati in Puglia e in Calabria), e in quantità minore carrube, fichi d'India, nespole del Giappone, arachidi, melograni, pistacchi (Etna), tutti frutti propri dei paesi caldi.

Dovunque, nelle regioni pedemontane così degli Appennini come delle Alpi fino a 900 m. di altezza prospera il castagno che dà però frutti più abbondanti e gustosi in Piemonte, nel Veneto, in Toscana. Noci, nocciuole, che pure abbondano in altri Paesi della zona temperata, danno frutti copiosi in Campania (Sorrento, Avellino), nel Veneto (Feltre), nelle Puglie, e in Sicilia.

Pesche, albicocche, mele, pere, susine (prugne), ecc. (1) se pure rappresentano, specialmente per alcune varietà e in alcune regioni, una cospicua fonte di reddito per il commercio che alimentano nelle diverse parti d'Italia e anche verso l'estero, pur tuttavia vengono coltivate ancora molto imperfettamente, fuorchè in talune località dell'Alta Italia dove si sono introdotti e vanno estendendosi sistemi razionali ad opera specialmente di alcune Ditte che si sono in siffatte colture specializzate.

Ad ogni modo noi facciamo una forte importazione, oltrechè dei frutti tropicali o sub-tropicali (datteri, banane) di frutti della nostra zona, ge-

(1) Co'ogni, nespole, sorbole, giuggiole, azzeruoli, corniole, kaki, ciliege, fragole, ribes, lamponi.

neralmente allo stato secco (prugne, albicocche, pesche, fichi, uva).

Ma la pianta fruttifera principale dell'Italia è la vite nella cui coltivazione il Paese nostro è diventato il secondo del mondo dopo la Francia e in qualche anno favorevole anche il primo. Mentre occupa $\frac{1}{8}$ del territorio, essa fornisce $\frac{1}{4}$ del complessivo reddito agrario. Dopo di aver vinto la malattia dell' « oidium » coll'uso dello zolfo, e la peronospora col solfato di rame, essa si trovò a dover combattere contro un nemico ancora più terribile, la fillossera, per vincere il quale dovette ricorrere a piantagioni « ex-novo » di viti americane refrattarie al flagello (« isabella, clinton, riparia ») ma che essendo di qualità più scadenti devono venir innestate colle antiche e classiche viti nostrane. Sono maggiormente vitifere le regioni del Piemonte, dell'Emilia, delle Puglie, della Campania, della Sicilia e della Toscana, le quali forniscono quasi $\frac{3}{4}$ dell'intera produzione in uva. All'infuori di quella parte che ne viene consumata allo stato fresco all'epoca della vendemmia, e di quella che si produce e si raccoglie e si conserva espressamente per essere venduta allo stato fresco, o come primizia, in luglio e in agosto (dalle Puglie), o come « ultimizia », dal novembre all'aprile (Piacentino, Toscana), vendita che si dirigeva in gran parte al di là delle Alpi, specialmente in Germania, tutto il resto dell'uva viene ridotto in vino. Non nelle stesse regioni però, onde succede, ad es. che le Puglie producano assai meno vino di quanto si potrebbe presumere dalla grande copia della

loro vendemmia, giacchè vi si fa una grande esportazione verso l'Alta Italia, e vi si faceva prima della guerra anche all'estero (Germania, Svizzera), di uve fresche, di uve pigiate e di mosto, e che la Lombardia per converso figura produttrice di vino in misura molto maggiore di quanto lo permetta il suo scarso raccolto di uva. Nell'isola di Pantelleria si prepara su larga scala l'uva passa, la quale però è molto meno fina di quella di Spagna e più cara di quella del Levante.

Coltura promiscua nell'alta e nella media Italia (nelle così dette vigne), la vite diventa specializzata nel Mezzogiorno e nelle Isole (nei così detti vigneti).

Gli *olivi* che abbondano specialmente nelle Puglie, nelle altre regioni Meridionali, in Sicilia, nelle prov. Centrali, in Liguria e in Sardegna, costituiscono un'altra importante caratteristica dell'Italia agricola, la quale occupa, nella produzione delle olive, il primo posto nel mondo. Gli è vero però che questa pianta alligna quasi esclusivamente nei Paesi che si specchiano nel Mediterraneo. Da noi, come altrove, il suo prodotto è sottoposto a molte oscillazioni, perchè insidiato dalla «mosca olearia» e da altri malanni, e perchè anche in condizioni normali, un anno è abbondante e l'anno successivo è scarso. A differenza di quanto si pratica in Grecia e in California, dove si mangiano quasi tutte le olive, da noi esse vengono impiegate quasi interamente nella estrazione dell'olio. Si mangiano di preferenza le olive verdi di Ascoli.

La *barbabietola da zucchero* la quale, dopo molti

tentativi, ha trionfato anche da noi così da superare completamente in condizioni normali al consumo nazionale, anzi da superarlo, è coltivata di preferenza nell'Italia settentrionale e centrale, specialmente nell'Emilia (Ferrara) e nel Veneto (Rovigo). La forte protezione (di circa L. 20 per ogni Q.le di zucchero ottenuto) che si dovette accordare in passato per favorire e difendere ai suoi inizi siffatta coltura sembra ora diventata eccessiva.

Il caffè viene interamente dall'estero, per $\frac{1}{5}$ dal Brasile. La sua vendita e quella dei suoi surrogati venne monopolizzata dal governo.

Una pianta tessile si coltiva specialmente in Italia, ed è la *canapa*, nella cui produzione essa occupa il secondo posto, per quantità, dopo la Russia, mentre per qualità viene reputata la prima. Coltivata esclusivamente per averne la fibra, essa è prodotta per $\frac{3}{5}$ nell'Emilia (Ferrara, Bologna) e nella contigua prov. di Rovigo e per $\frac{1}{5}$ nella Campania (Caserta, Napoli, Salerno). Superiore e di molto alla richiesta dell'industria nazionale, essa alimenta una forte esportazione.

Un tempo aveva molto maggiore importanza la coltura del *lino*. Ora non più giacchè, per quanto almeno riguarda la produzione del tiglio, essa è ridotta ad essere molto inferiore ad altri Paesi (Russia, Olanda, Belgio, Irlanda, Boemia) e a dover fare una notevole importazione, se non di tiglio certo di filati. Il lino da tiglio è prodotto per quasi la metà in Lombardia (Brescia). Più importante è invece, almeno relativamente, la coltura del lino per averne il seme, la quale ha il suo centro prin-

cipale in Sicilia. Anche di linseme però l'Italia deve fare una forte importazione (India) così come di una quantità di altri semi oleiferi.

Si vorrebbe ora far rivivere, nell'Italia meridionale e insulare, la coltura del *colone* la quale, durante e dopo la guerra di Secessione negli Stati Uniti dell'America del Nord, era salita (nel 1869) ad oltre 600.000 Q.li nelle prov. di Caltanissetta, Girgenti, Lecce e Palermo, mentre ora è ridotta a non fornirne più che poche migliaia.

Fra le altre piante industriali primeggiano il *tabacco* la cui coltura, quantunque resa difficile dalla fiscalità conseguente del monopolio governativo, si è molto estesa nelle prov. di Benevento, Salerno, Lecce e Vicenza (Valsugana), che danno quasi $\frac{2}{3}$ del prodotto complessivo, il quale, però, essendo ancora inferiore e di molto alla richiesta delle Manifatture nazionali, deve essere integrato da una forte importazione (Stati Uniti, Balcania, Ungheria); il *sughero* la cui produzione (specialmente in Sardegna) di qualità scadente, se anche alimenta una certa esportazione, deve essere integrata da una forte importazione di sughero più fino specialmente dalla Spagna; il *sommacco* (materia conciante e tintoria) e la *manna* (medicinale), entrambi prodotti caratteristici della Sicilia e per i quali l'Italia è il primo Paese del mondo; i *gelsi* la cui coltura prevalente nell'alta e media Italia sta per essere diffusa anche nel Mezzogiorno, ma deve essere faticosamente difesa contro la « diaspis pentagona » una malattia da cui venne fieramente assalita; lo *zafferano* che è forse la caratteris'tica

più originale per quanto poco importante, della prov. di Aquila; la *liquirizia* e l'*anice* che hanno parimenti poca importanza e si raccolgono specialmente nelle Puglie e in Sicilia.

Una menzione speciale meritano i *fiori*, non tanto perchè essi formano il sorriso, nella buona stagione, delle case, dei giardini, degli orti di tutta l'Italia, ma per la grande importanza economica che ne ha acquistato la coltura e il commercio, nella stagione invernale, sulla Riviera Ligure di Ponente, da S. Remo sino al confine francese. Sono specialmente garofani, rose, violette, margherite, freise, narcisi, ranunculi, che si coltivano ivi su larga scala dovunque e si distribuiscono per ogni dove in Italia, specie nell'Italia settentrionale, e si mandavano prima della guerra anche all'Estero, particolarmente in Austria, Germania e Russia.

I *foraggi*, quantunque rappresentino, in peso, una produzione tripla dei cereali, sono in Italia assai meno abbondanti che altrove, a motivo della siccità estiva prevalente nella parte peninsulare ed insulare; onde avviene che le pendici dei nostri monti e dei nostri colli e le distese dei nostri piani, quando non siano occupate da altre più proficue colture, si rivestono ben raramente di quella spontanea vegetazione erbacea che costituisce la caratteristica prevalente di tanti paesi situati al di là delle Alpi. La scarsità dei pascoli naturali, la quale è specialmente dannosa sulle pendici non coltivate e non boschive dei monti (Apennino), non è abbastanza compensata dalla coltura delle erbe da foraggio che si pratica nei prati artificiali,

così a vicenda (che entrano nella rotazione agraria in tutta l'Italia, ma in misura maggiore nell'Italia Settentrionale) come stabili, i quali prevalgono specialmente nella Lombardia, dove sono resi molto più produttivi dalla irrigazione estiva. Nè vanno dimenticate nella regione peninsulare le praterie steppose della Campagna Romana e suntuose della Maremma toscana.

Inoltre le provincie di Milano, di Brescia, di Pavia e di Cremona vanno superbe di quella meravigliosa coltura intensiva dei foraggi che sono le *marcite*, le quali, coll'aiuto della irrigazione jemale alimentata dall'acqua tepida dei laghi subalpini e dei fontanili, che si conserva intorno ai 10°, così in inverno come in estate, danno da 6 fino a 9 tagli di erba all'anno. Si intende che l'erba, quando non è mangiata allo stato fresco, viene essiccata e destinata al bestiame sotto forma di fieno. Anzi nei paesi di grande produzione, come la Lombardia, si fa gran commercio di tale prodotto anche « pressato ». Così taluni cereali, come la segala, l'avena, il granoturco, vengono coltivati espressamente per usarli allo stato fresco come foraggio, mentre si utilizzano al medesimo scopo le cime e i cartocci del granoturco, e, nelle regioni più povere, anche le foglie degli alberi e altri prodotti secondari, fra cui ha conquistato ultimamente un posto cospicuo la polpa della barbabietola da zucchero. Nè conviene dimenticare le barbabietole da foraggio, i navoni, la colza, i ravizzoni ed altri consimili vegetali richiesti nell'alta Italia da un allevamento animale che va diventando sempre più numeroso e inten-

sivo. Le erbe da foraggio che primeggiano in Italia sono: le diverse varietà di trifoglio (ladino, grosso, incarnato) nell'Alta Italia, l'erba medica (regia) o spagna) dovunque, e la sula nell'Italia meridionale. Per quanto non ancora sufficiente ai bisogni grandemente cresciuti della seminazione pur tuttavia si è abbastanza diffusa la estrazione meccanica delle *sementi da prato*.

Le *piante arboree*, quelle specialmente che appaiono più o meno fittamente aggruppate sotto forma di boschi, hanno in Italia una importanza molto minore di quella che sarebbe richiesta, non tanto dal consumo dei prodotti che se ne ottengono (legname da costruzione, legna da ardere, carbone di legna, cortecce concianti) quanto e più specialmente dalle esigenze del suo suolo e del suo clima. Nei tempi remotissimi anche in Italia, come dovunque, le foreste ricoprivano la maggior parte delle terre, e fu per l'opera secolare degli uomini, di mano in mano che diventavano più numerosi e più civili, che esse vennero abbattute per dar luogo ai terreni coltivati. Ma quando, in seguito ai nuovi e multiformi bisogni creati dalla meravigliosa evoluzione industriale e civile del secolo XIX, e aiutato dal rapido sviluppo delle vie di comunicazione, il disboscamento si arrampicò febbrilmente sui fianchi più elevati delle montagne e si distese e spadroneggiò sulle loro vette, senza riguardo e senza misura, allora divenne un vero flagello, per i gravi danni che esso produsse e produce e i quali vanno molto al di là della decimata produzione forestale e della conseguente necessità di in-

tegrarla con una importazione che va continuamente crescendo (1). È infatti a tale disboscamento che si attribuiscono le peggiorate condizioni climatiche di tante regioni d'Italia, come la siccità estiva che affligge la Sicilia e le Puglie, in misura molto maggiore di un tempo, come le frane che vanno moltiplicandosi specialmente nell'Appenninia, come le piene dei torrenti e dei fiumi che sono diventate più frequenti e più devastatrici, anche nell'Italia settentrionale ma soprattutto nell'Italia meridionale (Basilicata), e il conseguente estendersi, ivi ed altrove, delle zone paludose a motivo delle inondazioni frequenti e devastatrici. Il danno emergente ed il lucro cessante che furono conseguenza del disboscamento imposero finalmente di correre ai ripari e ne venne la legge forestale del 1876, la quale, sottoponendo a vincolo tutti i territori montuosi situati al di sopra della zona del castagno (900 m.), ottenne bensì il risultato di arrestarvi il disboscamento, ma non quello assai più difficile di promuovervi il sospirato e tanto necessario rimboschimento. Se qualche risultato si ottenne, lo si dovette all'intervento diretto dello Stato (2). Bisognò che un poco alla

(1) Il deficit annuale a cui conviene provvedere coll'importazione, la quale aveva luogo prima della guerra soprattutto dall'Austria-Ungheria per oltre 100 milioni di lire all'anno, si valutava a 1.300.000 m.³ di legname da costruzione e da opera, e a 13.600.000 m.³ di legname da ardere o da carbonizzare, senza contare quella parte sempre crescente che veniva introdotta sotto forme di cellulosa o di pasta di legno.

(2) Dal 1876 al 1913 vennero rimboscati, a cura dello Stato, oltre 70.000 ettari.

volta si andasse formando anche nel Paese nostro una coscienza pubblica della funzione complessa e troppo ignorata dei boschi prima che il legislatore fosse indotto a prendere altri provvedimenti più razionali e più efficaci come la creazione che si stava facendo prima del 1915 di un grande « demanio forestale ». Disgraziatamente venne la guerra coi suoi bisogni urgenti e improrogabili e molte foreste vennero abbattute per interesse nazionale, mentre come molte altre nel *Veneto* invaso dal nemico furono da questi distrutte per necessità o per malvagità.

Comunque le foreste occupano ancora a quanto pare circa un sesto della superficie totale del Regno (4 milioni di Ettari) comprese quelle di pianura (le pinete di Ravenna e di Pisa lungo il mare, i saliceti e i pioppeti delle rive del Po e dei suoi affluenti); e sono più numerose e più estese ancora nella Sardegna (Sassari), nella regione meridionale Mediterranea (la Sila in Calabria), nella Toscana (Abetone, Boscolungo, Camaldoli, Vallombrosa), nel Veneto (Somadida e Cansiglio) e nel Piemonte. Fra le varietà di alberi che primeggiano nelle diverse regioni vanno ricordati i pini, i larici, i faggi, gli abeti al nord, le quercie, i frassini al sud, i pioppi, gli ontani, i salici dovunque; mentre si va estendendo la coltura del pioppo del Canada, molto adatto alla fabbricazione della carta.

Agricoltura.

L'Italia è sempre stata un paese prevalentemente agricolo, e tale si può dire si man-

tenga anche adesso, fuorchè nella sua parte continentale la quale si va rapidamente trasformando in paese prevalentemente industriale. Però gli è appunto ivi che l'agricoltura si è intensificata di più coll'impiego, in misura sempre maggiore, di concimi, di macchine, di capitali, e coll'uso di procedimenti sempre più razionali, onde gli agricoltori ad es. della Lombardia gareggiano oramai con quelli dei paesi più evoluti dell'Europa centrale. Ma anche nelle altre regioni l'agricoltura si va trasformando, benchè più lentamente. Così, alla coltura un tempo troppo prevalente dei cereali, si era andata sostituendo un po' alla volta quella delle viti, degli olivi, degli agrumi, delle altre piante fruttifere, dei legumi e degli ortaggi che meglio si adattano alle condizioni particolari del nostro clima e del nostro suolo. Sembra anzi che per taluna di queste colture la trasformazione fosse già diventata eccessiva. Ma venne la guerra coi cresciuti bisogni dell'alimentazione di fronte alla diminuita e più costosa importazione, e venne spinta e favorita in ogni modo la coltura dei cereali e delle altre piante alimentari così da consacrarvi una superficie molto maggiore che per il passato. Non per questo venne trascurata la coltura dei foraggi che è andata contemporaneamente estendendosi e intensificandosi dovunque ma specialmente nelle terre irrigate dell'Alta Italia.

I terreni produttivi sono in parte seminativi semplici, specie in Sicilia e nell'Emilia, ma per lo più seminativi bensì ma con piante legnose fruttifere, come viti, olivi, agrumi, mandorle, onde avviene

che la caratteristica prevalente dell'Italia agricola sia la promiscuità delle colture. Una caratteristica agricola che distingue il nord e il centro dell'Italia dalle provincie Meridionali si è che in queste, a motivo del disordine politico e sociale dei secoli scorsi, la popolazione agricola vive aggruppata in grandi centri, anzichè sparsa nelle fattorie della campagna.

Sfatata la leggenda che esistessero in Italia vaste plaghe di terre incolte, cioè capaci di dare raccolti più o meno ricchi solo che ad esse si applicasse il lavoro e si vincessero la inettitudine dei proprietari, rimane però sempre la esistenza di 1 milione di ettari di terre improduttive le quali non vengono coltivate perchè non ci sarebbe la convenienza di farlo (1).

Di fronte alla proprietà terriera, variamente distribuita nelle diverse regioni italiane, più frazionata in genere sulle montagne, più estesa ed accentrata in poche mani nelle pianure (latifondi della Campagna romana, della Sicilia, dell'Emilia, della Lombardia), stanno le forme più diverse di contratti agrari. Mentre il sistema dell'affittanza prevale nelle regioni a latifondo e a grande coltura, è invece più diffusa la mezzadria nei terreni collinosi delle regioni a coltura prevalentemente

(1) Queste terre incolte vanno dalle brughiere subalpine alle Murgie baresi, dalle squallide cupole del macigno ligure ed etrusche a quelle del granito silano, dai nudi fianchi delle Prealpi lombarde e venete alle deserte groppe fiancheggianti dell'acrocoro abruzzese, dalle franose e frananti argille scagliose emiliane (calanchi) a quelle lucane.

promiscua (Toscana, Marche, Umbria, Veneto, Piemonte), e nelle regioni Meridionali persistono gli antichi contratti a miglioria e ad enfiteusi. Però, mentre nell'Agro romano e nei feudi della Sicilia si ha ancora una agricoltura molto imperfetta e quasi primitiva, per colpa anche di quegli intermediari parassiti che sono ivi i mercanti di campagna e soprattutto i gabellotti, essa ha raggiunto, si può dire, il massimo della perfezione per opera dei fittabili colti e coraggiosi, nei vecchi latifondi nobiliari della Lombardia e nei nuovi latifondi sociali delle bonifiche emiliane.

L'agricoltura in Italia ebbe sempre a combattere da una parte contro l'eccesso dell'umidità nei terreni paludosi, dall'altra contro la prevalente siccità del suo clima estivo. Gli è perciò che risalgono ad epoca antica le *bonifiche* e le irrigazioni che costituiscono i titoli della sua gloria più pura. La prima a combattersi fu, come la più facile, la lotta contro l'acquitrinio onde furono conquistate all'agricoltura le terre più fertili delle valli fluviali. Ma vere e proprie bonifiche furono quelle eseguite col metodo italianissimo delle colmate, nelle Maremme toscane (dalla palude di Piombino allo stagno di Orbetello), nella val di Chiana parimenti nell'Italia centrale, nella palude di Lisimello (in Sicilia a ovest di Siracusa). Altre più importanti bonifiche si ottennero più tardi con canali di scolo, come nelle Valli veronesi e ostigliesi (a mezzo del Tartaro o canal Bianco), nelle Paludi Pontine (nel Lazio), nei laghi di Bientina e di Fucecchio (in prov. di Pisa), nella valle del Liri (Campania);

ovvero con gallerie di scolo, come nel lago di Fucino negli Abruzzi, opera colossale inutilmente tentata da Nerone e che venne felicemente eseguita nel sec. XIX dal duca Torlonia. Vennero infine le grandiose bonifiche contemporanee ottenute col mezzo di potenti macchine idrovore e fra le quali primeggiano quelle che vennero eseguite in prov. di Ferrara. Una provvida legge promovendo la costituzione dei Consorzi per la esecuzione di nuove bonifiche, ha assicurato a queste in larga misura il concorso finanziario dello Stato.

La regione classica della *irrigazione* è la valle Padana dove il terreno pianeggiante è permeabile e l'acqua sgorgante in abbondanza dai « fontanili » o risorgive, ai piedi dello sfasciame grossolano prodotto dal disgregamento delle Alpi, ovvero dalle alture moreniche lasciate dai ghiacciai, oppure facilmente derivabile da quei grandi serbatoi che sono i laghi prealpini e i fiumi che ne derivano, hanno permesso, fino dal medio-evo, la costruzione, integrata poi nei secoli successivi, di quella fitta rete di canali, di fossati, di rivi che si congiungono, si separano, si intrecciano fra di loro e che costituiscono la grande ricchezza, anzitutto della maggior parte della Lombardia e poi del Piemonte, del Veneto, dell'Emilia e della Toscana. Fra i principali canali di irrigazione si devono ricordare il Mussa, il Villoresi, e il recentissimo Marzano (o Vacchelli), derivati dall'Adda, i vari canali Civici (derivati dall'Oglio), i canali dell'Alto Agro Veronese (derivati dall'Adige) e quello del Ledra-Tagliamento, nel Veneto, e infine il canale Cavour, il più grande

di tutti, che è derivato dal Po e irriga l'agro vercellese in Piemonte.

Nell'Italia meridionale e insulare si ha una irrigazione molto più modesta ottenuta qualche volta soltanto a mezzo dei canali (Lucchese, Lunigiana, Campania) ma il più spesso col mezzo delle « norie » alle quali è dovuta la coltura orticola intensiva della Calabria e della Campania. Però in Sicilia, le piccole pianure costiere del versante settentrionale, specie la Conca d'oro, sono irrigate a mezzo delle acque che ivi sgorgano ai piedi dei monti calcarei, e le quali rappresentano un valore più grande del suolo che irrigano. Si s'è ora conducendo a termine un'opera colossale, l'acquedotto della Puglia per condurvi in quella regione « sibi-bonda » le acque del Sele che sgorgano sul versante tirreno dell'Appennino presso Caposele.

I terreni attualmente irrigati in Italia si valutano a 1.600.000 ettari, di cui 1.200.000 nelle regioni settentrionali; ma si è calcolato a quasi altrettanti i terreni che si potrebbero sottoporre all'irrigazione. A non parlare delle sorgive e dei corsi d'acqua perenni che ancora si potrebbero utilizzare, soltanto ora si è cominciato a trattenere in grandi serbatoi artificiali le piene invernali di alcuni torrenti della Calabria (Sila) e della Sardegna (Tirso). E altrettanto si è progettato di fare anche altrove.

Per ridare ai terreni la energia produttiva, si usa ancora, specialmente al mezzogiorno e nelle isole, la pratica antichissima del *sovescio*, a cui però si è andati aggiungendo da epoca non meno

antica la *concimazione* collo stallatico e colle deiezioni umane, pratica divenuta più intensa nelle regioni settentrionali e centrali di mano in mano che vi diventavano più numerosi gli animali domestici e più razionali i metodi di allevamento (in recinti chiusi e soprattutto con stalle). Ma in quest'ultimo ventennio, mentre è automaticamente aumentata la produzione e si è reso più accurato lo sfruttamento dello stallatico, si è introdotta e diffusa anche da noi la pratica dei concimi minerali che vengono importati dall'estero in quantità sempre più crescente (nitrato di soda, scorie fosfatate Thomas, cloruri e solfati di potassio e di ammonio) e dei concimi chimici (superfosfati e fosfati) in parte essi pure importati e in parte prodotti in Paese, sia pure con fosfati minerali di origine estera.

Nonostante i progressi, per quanto lenti, nella fabbricazione nazionale delle *macchine* agrarie, va continuamente crescendo l'importazione delle medesime, a motivo dell'impiego sempre più grande che se ne fa nell'agricoltura delle regioni più evolute e più ricche, dove il prezzo della mano d'opera va continuamente crescendo, e si fanno sempre più frequenti e più estesi gli scioperi.

Altri progressi si fecero nell'agricoltura, come nella lotta contro gli insetti nocivi, nella selezione delle sementi, ecc., ma il merito maggiore ne spetta all'*istruzione agraria*, sia diffusa nelle scuole, come e soprattutto portata a cognizione diretta e tangibile dei contadini, dalle Cattedre ambulanti. Nè vanno dimenticati i numerosissimi Consorzi agrari, per gran parte raccolti intorno alla Federazione

nazionale (Piacenza) che è uno dei più grandi organismi cooperativi del mondo, mentre va ricordata con lode, per le sue illuminate iniziative, la potente Società degli Agricoltori italiani.

La produzione lorda dell'agricoltura italiana, che si valutava verso il 1861 intorno ai 3 miliardi di lire (Jacini: Inchiesta agraria) sarebbe salita, nel 1910, in parte a motivo dell'aumento dei prezzi, a 7 miliardi (secondo i calcoli del nuovo Ufficio di Statistica agraria). Ma poichè, secondo le cifre-ndici calcolate sulle quotazioni del commercio mondiale i prezzi delle cose sono cresciuti in media dal 1910 al 1918 del 250%, il valore della produzione agricola italiana supererebbe oramai i 17 miliardi.

Per iniziativa e a spese del Re venne fondato e funziona autorevolmente a Roma un « Istituto internazionale di agricoltura » a cui hanno aderito quasi tutti gli Stati civili, e il quale ha per iscopo di raccogliere, di coordinare e di pubblicare, colla maggior rapidità e colla più grande precisione, tutti i dati più recenti e più autorevoli sull'agricoltura di tutti i Paesi del mondo.

Pertanto l'Ufficio di Statistica agraria, istituito dal Governo italiano, ha iniziato la grandiosa pubblicazione di un Catasto agrario che ancora mancava all'Italia (1).

(1) Fino al 1914 se ne era pubblicato solamente il VI volume che comprende i compartimenti delle Marche, dell'Umbria e del Lazio.

Prodotti animali.

Nonostante il considerevole aumento verificatosi nella produzione dei foraggi, anche per l'aiuto ad essa arrecato dalla sempre più estesa coltura delle barbabietole, l'allevamento dei quadrupedi domestici, mentre è diminuito rispetto alle pecore e alle capre, di conformità a quanto è avvenuto ed avviene nella maggior parte degli altri paesi d'Europa, si mantiene ancora relativamente scarso rispetto agli altri animali, ed in ogni modo inferiore all'aumento del consumo nazionale delle carni e dei latticini, e alle richieste sempre maggiori dell'agricoltura e dei traffici. Tale condizione di inferiorità si è aggravata, in Italia, come negli altri paesi che hanno preso parte alla guerra, dalle distruzioni e dagli sperperi occasionati da questa.

I *bovini* infatti non abbondano che nelle quattro regioni del Piemonte, della Lombardia, dell'Emilia e del Veneto le quali ne allevano da sole quasi i $\frac{3}{4}$. Altrove, ma specialmente nel Mezzogiorno e nelle Isole, essi scarseggiano siffattamente che in complesso il nostro Paese figura tra gli ultimi di Europa per quantità relativa. Nell'alta Italia, ma specialmente in Lombardia, ha raggiunto un grande sviluppo l'allevamento razionale delle vacche lattiere, favorito da una importazione crescente di vitelle e di torelli dalla Svizzera. Perciò ivi la razza bruna dalle corna brevi va prendendo il posto dell'antico « *bos italicus* » dal pelo bianco e dalle grandi corna lunate che ancora primeggia

nel Centro e nel Mezzogiorno, mentre in Emilia prevalgono i bovini dal caratteristico pelo rosso. I buoi sono soprattutto animali da lavoro e le vacche animali da latte, ma tutti i bovini forniscono, oltre ad altri prodotti secondarii, le pelli e le carni, le quali ultime hanno cominciato coll'essere inferiori all'accresciuto consumo nazionale. Questa deficienza avendo raggiunto proporzioni allarmanti a motivo della guerra ne è venuto un forte rincarimento che ne ha ristretto il consumo, mentre si è intensificata la importazione (dall'America) delle carni congelate e variamente conservate, e si è ristretta di assai la produzione del burro e del formaggio, d'onde una importazione di grassi che si è molto accentuata durante la guerra e dopo di essa. Uno dei problemi urgenti del dopo guerra sarà appunto la ricostituzione del nostro patrimonio zootecnico.

Nell'Alta Italia inferisce da qualche anno, troppo di frequente l' « afta epizootica ».

Fra gli *equini* sono più importanti i *cavalli*, più numerosi che altrove nel Settentrione dove le razze locali (friulana, cremonese) sono andate migliorando coll'uso sempre più esteso di stalloni inglesi e belgi, mentre scarseggiano nelle altre regioni, dove per altro primeggiano, colle loro qualità e coi loro difetti, le razze romana e maremmana e la piccola razza sarda. Complessivamente siffatto allevamento è inferiore e di molto ai bisogni nazionali, come apparisce ad evidenza dalla grande importazione di cavalli che si faceva prima della guerra dall'estero, specialmente dall'Austria-Un-

gheria, sopra tutto per la rimonta dell'esercito (fiere di Verona e Lonigo).

Numericamente superiori sono gli *asini*, rispetto ai quali l'Italia, se non per qualità, certo per numero, occupa il primo posto nel mondo. Essi abbondano di preferenza nelle province povere, aride ed alpestri del Mezzogiorno e della Sicilia. Sono celebri gli asini di Pantelleria.

Vengono infine i *muli* (e i bardotti) i quali, prevalenti per numero in Sicilia, sono migliori per qualità in Piemonte.

L'allevamento degli *ovini* e dei *caprini* viene esercitato quasi esclusivamente dalla *pastorizia* nomade o semi-nomade la quale passa l'inverno nelle pianure coltivate dell'Alta Italia, nelle Maremme toscane, nella Campagna romana e nel Tavoliere di Puglia (dove si conservano ancora le tracce degli antichi « tratturi » destinati a trasformarsi in strade rotabili), e il resto dell'anno sull'Appennino (Abruzzi) e nelle Alpi. Nello sfruttamento dei pascoli alpini le greggi transumanti si spingono spesso al di là dei confini nazionali. Oltrechè per le pecore l'alpeggio si fa anche per le vacche nelle così dette « malghe ». Mentre le pecore sono più numerose in Sardegna (razza barbarossa), nel Lazio, in Toscana, nelle Puglie (razza gentile affine ai celebri merinos), nelle Marche e negli Abruzzi (celebre razza Vissana), le capre abbondano specialmente nella regione meridionale Mediterranea e nella Sardegna. Coll'estendersi e col'intensificarsi dell'agricoltura si è andata e si va sempre più restringendo la pastorizia nomade,

d'onde quel fenomeno della « depecorazione » che si è prodotto quasi dovunque anche altrove ma che in Italia sembra essersi da qualche anno arrestato. Oltrechè per le pelli e per la carne questi animali hanno importanza economica per il latte la cui produzione si aggiunge a quella delle vacche e delle bufale per il consumo diretto e per l'industria fiorente del caseificio, ma più ancora per la lana (per lo più bistosa perchè tagliata, alle pecore, 2 volte all'anno) e per il vello (che è proprio delle capre). Lane lunghe o da pettine si ottengono di preferenza nell'Italia centrale, lane corte o da carda nell'Alta Italia. Nell'Italia meridionale e soprattutto in Sicilia le capre forniscono di preferenza il latte richiesto dal consumo di quegli abitanti, perfino nelle città dove vengono condotte a piccole greggi e munte di mano in mano a seconda delle richieste. L'esportazione che si fa delle pecore e delle capre è maggiore della loro importazione, e così delle pelli di capretto e di agnello, mentre si deve importare una grande quantità di lana.

L'allevamento dei *suini* è andato sempre più estendendosi negli ultimi anni, specialmente nell'Alta Italia, come complemento del fiorente caseificio, quantunque troppo spesso provato da malattie contagiose. Emergono per esso l'Emilia, la Lombardia e la regione meridionale Mediterranea. Alla antica razza nera, detta napoletana o iberica, si sono andate sostituendo, o pure o incrociate, le razze molto più precoci, di pelo rosso o bianco, di origine inglese. A differenza degli animali precedenti i suini non forniscono che un solo prodotto,

la carne e i suoi annessi e connessi che servono all'alimentazione sia allo stato fresco o sia variamente conservati. Di essi importavamo prima della guerra solamente il lardo e lo strutto (dagli Stati Uniti).

A non parlare delle poche decine di *dromedari* che si allevano nella tenuta reale di S. Rossore presso Pisa, hanno importanza economica i *conigli* il cui allevamento va diffondendosi dovunque per opera dei contadini, mentre forniscono oggetto di caccia, in tutta l'Italia, le *lepri*, nelle Alpi i caprioli e i camosci, e in Sardegna i cinghiali e i mufloni.

Un prodotto animale singolarissimo sono i capelli umani la cui esportazione dall'Italia oscilla intorno a 20 milioni di lire.

Assai più degli *uccelli* che formano oggetto di caccia cospicua solamente in Sardegna, ai piedi delle Alpi e sulle spiagge marittime più meridionali, meritano di essere ricordate le diverse varietà di *pollame*, fra cui emergono le galline, specie di razza padovana o livornese (conosciute appunto all'estero col nome inglese di « leghorn »), e soprattutto le *uova* che alimentano ancora, o almeno alimentavano, prima della guerra, se non più come in passato, una notevole esportazione. Non che sia diminuita la loro produzione, bensì ne è aumentato grandemente il consumo. L'avicoltura, diffusasi oramai per ogni dove, così da diventare un complemento pressochè generale dell'economia agraria, venne provata grayemente negli ultimi anni da malattie infettive. Grandi case accentratrici di

pollame e di uova, per la loro spedizione all'estero, sono sorte a Padova, Verona, Milano e Bologna.

Preoccupato per la rapida diminuzione degli uccelli insettivori alla quale si deve probabilmente il moltiplicarsi delle malattie crittogamiche il Governo, non volendo o non potendo vietarne addirittura la caccia, almeno per un decennio, aveva istituito nel 1913 alcune zone di rifugio e di ripopolamento nelle foreste demaniali.

Dei pochi insetti utili all'uomo hanno massima importanza in Italia i *bachi da seta* nel cui allevamento essa è, non soltanto il primo Paese d'Europa, ma ben anco il terzo del Mondo, dopo la Cina e il Giappone. Le tre regioni della Lombardia, del Veneto e del Piemonte forniscono da sole oltre i $\frac{3}{4}$ dell'intero prodotto dei bozzoli il quale oscilla, ogni anno, dai 40 ai 50 milioni di kg., ed è in continua benchè poco sensibile decadenza a motivo della riduzione dell'allevamento che si è cominciata a produrre nell'alta Italia senza che fosse compensato dall'aumento troppo lento della bachicoltura che si procura di introdurre e diffondere nell'Italia meridionale e insulare. Nonostante i progressi grandissimi che si sono conseguiti anche in Italia nella produzione e nella selezione del seme, ancora una parte notevole di esso viene importata dalla Francia.

L'*apicoltura*, arte antichissima in Italia, ha molto progredito in seguito all'adozione, che va diventando sempre più generale, delle arnie a quadri mobili e degli estrattori centrifughi del miele, ma si risente da noi, come altrove, del deprezzamento

della cera, mentre non viene aiutata da quell'aumento nel consumo del miele che dovrebbe essere naturale conseguenza della squisitezza della produzione italiana favorita da una abbondanza di fiori profumati quale non si ha forse in alcun altro paese d'Europa. Gli è che il consumo del miele non è ancora entrato largamente nelle abitudini della nostra gente. Nella produzione del miele ha conquistato una posizione notevole il Piemonte (monte Rosa).

Le nostre acque dolci sono ancora discretamente ricche di *pesci*, nonostante lo spopolamento di cui sono vittima, da troppo lungo tempo, per l'uso della dinamite e degli stupefacenti, per l'inquinamento determinato dai rifiuti dei sempre più numerosi stabilimenti industriali e per la navigazione che va ridiventando sempre più attiva nei fiumi e nei canali togliendo alle loro acque quella tranquillità che sarebbe richiesta da una copiosa riproduzione. Gli è che questa opera di distruzione viene sufficientemente neutralizzata dalle semine sempre più copiose di novellame (avanotti o piccoli pesci ottenuti nelle stazioni di piscicoltura) che si vanno facendo dovunque. Abbondano specialmente le trote (nei laghi e nei fiumi), gli storioni, i lucci, le anguille, le tinche, i coregoni, le alose, le alborelle, gli spinarelli, i pesci persici, i barbi e, finalmente i carpioni dei quali si va perfino diffondendo l'allevamento artificiale nelle risaie, come si pratica, su larga scala, in Giappone.

Ma assai più che nelle acque dolci i pesci abbondano, insieme ai molluschi e ai crostacei, nelle lagune litoranee e nei mari contermini.

Sono specialmente spigole (brancini, ragni, labraci, lupi di mare), muggini (cefali, boseghe, volpine, dotregani), orate (aurate o dorate), sogliole, passeri, rombi, naselli (molli), sardine (sardelle), razze, anguille (capitoni, bisati), murene, latterini (anguille), acciughe (sardoni), triglie, barboni, sampietri, rospi, ghiozzi (go), che si pescano tanto in mare quanto nelle paludi del litorale e nelle lagune dove molti di essi si ritirano al momento della «frega» e dove perciò si è imparato da tempo remotissimo ad imprigionarli, in occasione della «montata», nelle così dette «Valli da pesca» le quali costituiscono una grande sorgente di ricchezza specialmente nel Veneto (lagune di Venezia, Caorle, Grado) e nell'Emilia (laguna di Comacchio), anche perchè l'opera della natura viene ivi abilmente integrata colla immissione (o semina) del «pesce novello» la cui presa costituisce altra delle risorse dei pescatori lagunari. Nelle lagune di Comacchio e del Veneto, nei Polesini vecchi del Delta padano, nei laghi marittimi di Lesina, Varano e Salpi, nel lagone di Orbetello e nelle innumerevoli paludi che orlano la Sardegna e dove si potrebbero moltiplicare le Valli da pesca, si prendono in grande quantità specialmente le anguille, (celebri quelle dei laghi di Varano e di Lesina presso il Gargano e quelle di Comacchio che vengono marinate). La pesca delle sardelle e delle acciughe è più intensa nel Tirreno settentrionale, mentre nel Tirreno meridionale, dalle coste della Sardegna a quelle della Sicilia, si esercita su larga scala, in apposite grandiose «tonnare», la pesca del tonno. Sono celebri

le tonnare di Favignana, Formica e Bonaglia in prov. di Trapani, di Capo Passero in prov. di Siracusa di Porto Scuso, Isola Piana e Carloforte in prov. di Cagliari e di Porto Torres in prov. di Sassari. Colle uova del tonno si prepara la bottarga. Nello Stretto di Messina si caccia il pesce spada. Oltre ai pesci formano oggetto di pesca i *molluschi*, come i calamari, le seppie, i polipi (polpi), specialmente nell'Adriatico, diverse varietà di telline (cappe o vongole, cannicchi o cappe lunghe, cappe sante o nicchi da pellegrini, capparozzoli, canestrelli, arselle), e finalmente i mitili (cozze nere, pidocchi), ma più ancora le ostriche che, oltre a formar oggetto di pesca, vengono allevate in appositi vivai (nel mar piccolo di Taranto, nei laghi napoletani di Fusaro e di Lucrino, nel golfo della Spezia).

Nè vanno dimenticati i *crostacei*, quali le umili cannocchie, i granchi, le granseole, le squille (schile), le masanette dell'Adriatico e delle lagune Venete, e le aragoste e gli astici (omari) della Sardegna che si esportano in quantità in Francia.

Sono tutti questi animali, a non parlare dei coralli e delle spugne di cui diremo a parte, che formano oggetto della *pescata marittima*, la quale costituisce la principale sorgente di vita, e pur troppo di vita miserabile e stentata, per tanta parte della popolazione dei nostri Litorali. Siano i pescatori del Tirreno colle loro « tartane » i Siciliani colle loro « bilancelle » i Pugliesi colle loro « paranze » i Veneti coi loro « bragozzi » (e due bragozzi che pescano di conserva con una rete a strascico for-

mano una « coccia »), è tutta una popolazione numerosissima che naviga e scorazza per tutti i mari contermini e si spinge fino alle coste settentrionali dell'Africa (Egitto) e alle occidentali dell'Adriatico (dal golfo di Trieste all'Albania) con una abilità consumata e con un coraggio che rasenta la temerità, sopportando fatiche e privazioni indicibili e affrontando pericoli troppo spesso mortali, senza ricavarne un adeguato profitto, perchè cristallizzati nei loro antiquati imperfetti sistemi e sfruttati nei porti di vendita da troppo avidi intermediari. I più abili, i più audaci, ma forse anche i più miserabili sono i pescatori Chioggiotti ai quali alcune convenzioni costantemente rinnovate prima della guerra, concedevano di esercitare la pesca nella stagione invernale nelle acque territoriali dell'impero Austro-Ungarico alle cui popolazioni fornivano in quelle stagioni il pesce fresco di mare che era richiesto dal consumo. Ciononostante l'Italia deve importare (a non parlare dei merluzzi e delle aringhe che non vivono nei suoi mari) una quantità non trascurabile di sardine e di tonni (sott'olio). La pesca marittima diventerebbe assai più remunerativa ove fosse esercitata da una popolazione meno ignorante e più previdente e a cui lo spirito d'associazione fornisse i mezzi, che ora le mancano, per la provvista più a buon mercato delle barche, degli utensili e delle provvigioni, per il trasporto più rapido del pesce, a mezzo dei vapori, ai più vicini mercati, o almeno per la sua più lunga conservazione con mezzi frigoriferi, mentre il Governo e gli Enti locali dovrebbero provve-

dere a una migliore organizzazione dei mercati nei centri marittimi e a un più rapido ed economico inoltro nei Paesi dell'interno. Disgraziatamente sono riusciti presso che vani finora gli sforzi del Governo e di benemeriti Comitati regionali per la costituzione di attive e feconde Cooperative pescherecce.

Caratteri e importanza speciali hanno la pesca del *corallo* e delle *spugne* a cui si dedicano di preferenza e quasi in modo esclusivo marinai di Torre del Greco (corallo) e della Sicilia (Trapani). - In Italia il corallo viene pescato in piccola quantità sulle coste della Sicilia (Sciacca) e della Sardegna (Alghero), ma pescatori italiani si spingono ad esercitare coraggiosamente una tale pesca fino sulle coste del Marocco, senza contare che quasi tutti i pescatori di corallo dell'Algeria sono italiani d'origine benchè naturalizzati francesi. Alla pesca delle spugne, che marinai trapanesi esercitavano da secoli presso l'isola di Lampedusa da soli, e sulle coste della Tunisia in concorrenza coi Greci, si è aperto testè un largo campo d'azione colla conquista della Libia le cui coste sono ricche di siffatto zoofita.

Prodotti minerali.

Un elemento di debolezza e di inferiorità economica per l'Italia è la sua grande scarsezza di prodotti minerali, specie di Combustibili fossili e di Metalli.

Combustibili fossili. - Essendo fra i paesi d'Europa che hanno geologicamente una origine più

recente, l'Italia doveva naturalmente mancare, come manca totalmente, di *carbon fossile* o « litantrace ». La sua importazione, che viene fatta principalmente dall'Inghilterra in una misura che oscilla intorno a 10 milioni di tonn. all'anno, determina di fronte ai paesi carboniferi, non solo una servitù ma una inferiorità manifesta, in ragione del prezzo maggiore che questo combustibile, e per conseguenza anche gli altri, vengono a costare in Italia.

Perchè di fronte alle grandi e sempre crescenti richieste dell'industria e dei trasporti, ben poca cosa appaiono le produzioni nazionali della lignite, dell'antracite e della torba, mentre, come si è visto, siamo già da lungo tempo debitori verso l'estero della legna da ardere, quantunque ancora produttori, in esuberanza, di carbone di legna.

La *lignite*, la cui produzione oscillava in passato intorno al mezzo milione di tonn. è salita rapidamente, durante la guerra, a quasi 2 milioni, il suo alto prezzo avendo determinato la lavorazione anche di quei giacimenti che, per esser poveri o di accesso difficile, venivano in passato trascurati. Ad ogni modo i centri principali rimangono sempre: S. Giovanni Valdarno in prov. di Firenze che è il primo di tutti, e fornisce soltanto la xiloide che è la qualità più scadente, Bacu-Abbis e Gonnese nell'Iglesiente in Sardegna che producono la lignite picea che quasi si confonde col carbone; e inoltre altri bacini dell'Umbria (Spoleto), della Lombardia (Valseriana), del Lazio (Roma) e del Veneto (Vicenza).

La *torba* è fornita da alcune magre torbiere, a lavorazione periodica, della Lombardia, del Piemonte, del Veneto e dell'Emilia (Codigoro), dove venne ultimamente utilizzata anche a scopi chimici.

Di *antracite* si lavorano alcuni scarsi giacimenti nel Piemonte (val d'Aosta) e in Liguria.

Danno ancora un meschino prodotto i pochi pozzi di *nafta* sparsi nell'Appennino emiliano, d'onde una grandissima importazione di petrolio e di benzina (per 5 milioni di tonn.).

Minerali non metallici. — Sono fra i più ricchi minerali che produca l'Italia, la quale anzi, per rispetto a taluni di essi, occupa il primo o uno dei primi posti nel mondo. Fra i *materiali da costruzione*, a non parlare dell'argilla, della sabbia, della marna, delle pietre calcari che sono sparse dovunque e servono di materia prima a diverse industrie edilizie, emergono: le diverse varietà di marmi, specie il bianco statuario famosissimo di Carrara il quale viene venduto in tutti, si può dire, i paesi del mondo; le diverse varietà di granito, specie quello roseo di Baveno sul lago Maggiore e quello grigio di Botticino in prov. di Brescia; il travertino che abbonda specialmente nel Lazio e ha fornito il materiale a tutte le più celebri costruzioni di Roma antica, medioevale e moderna; la pozzolana che veniva estratta un tempo anche a Roma (cattacombe) ma che ora si ottiene soprattutto nel Napoletano (Pozzuoli); le pietre variamente colorate di Verona, Vicenza, Liguria, Toscana, Trani; l'asfalto della Sicilia e degli Abruzzi (Chieti); la lava del Napoletano e del Catanese; l'ardesia della Liguria

(Lavagna), e infine la pietra bianca delle numerose cave dell'Istria che ha fornito e fornisce tanto materiale edilizio alle due sponde dell'Adriatico.

Un prodotto molto caratteristico del paese nostro e pel quale esso tiene il primo posto nel mondo è lo *zolfo*, indice eloquente della natura vulcanica del nostro suolo e della sua relativa giovinezza. Infatti, delle 800.000 tonn. a cui ascende annualmente la produzione mondiale, circa la metà è fornita dall'Italia, dopo la quale seguono gli Stati Uniti dell'America del Nord, venuti a contenderle aspramente quel primato di cui essa aveva per il passato incontrastabilmente goduto. La produzione solfifera italiana, essendo accentrata per $\frac{7}{8}$ in Sicilia ($\frac{1}{8}$ è fornito da Cesena ed altri luoghi di Romagna), fu la Sicilia a soffrire maggiormente della concorrenza americana, la quale determinò un fortissimo ribasso nei prezzi e un accumulo sempre crescente di merce invenduta. Per combattere questa crisi si costituì dapprima una grande società Anglo-Italiana, e poi, nel 1906, quel Consorzio obbligatorio fra i Produttori che funziona tuttora e il quale, dopo molte peripezie e attraverso sofferenze e privazioni, soprattutto nella misera classe dei lavoratori, è riuscito infine a rialzare alquanto il prezzo dello zolfo e ad alleggerirne lo stock invenduto nei porti d'imbarco. S'intende che la produzione dovette essere ridotta alle miniere più ricche e più economicamente sfruttabili. Un solido e duraturo presidio di questa nostra attività economica così fortemente insidiata sono apparsi i Magazzini generali dello zolfo. Centri

principali di produzione in Sicilia sono le prov. di Girgenti e di Caltanissetta; porti principali d'imbarco Catania, Porto Empedocle e Licata; sbocco più importante la Francia.

Grande importanza ha in Italia anche la produzione del *sale*, la quale supera annualmente il mezzo milione di tonn. Esso viene ottenuto per $\frac{9}{10}$ dalle acque del mare, mediante evaporazione, nelle saline disseminate lungo i litorali, specialmente della Sicilia e della Sardegna; e per il resto dalle miniere di salgemma della Sicilia e delle Calabrie (principalissima quella demaniale di Lungro), e dalle sorgenti saline di Volterra e di Salsomaggiore. Fuorchè in Sicilia dove, per secolare privilegio, il sale non essendo colpito da gabella, ne sono a tutti permessi la estrazione e il commercio, nel resto d'Italia esso costituisce una privata dello Stato e una delle sue sorgenti più notevoli di lucro, ad eccezione della Sardegna dove sorgono bensì le maggiori saline governative (primissime quella di Cagliari lavorata dai galeotti), ma la vendita del sale, per il consumo di quella popolazione, viene fatta al prezzo di costo. Le maggiori saline disseminate lungo la penisola sono quelle di Margherita di Savoia, Barletta, Cervia, Comacchio, Pirano e Capodistria sull'Adriatico, Corneto Tarquinia e Porto Ferraiolo sul Tirreno.

Le *acque minerali e termali*, che sgorgano in gran copia e gareggiano in efficacia con quelle dell'estero, renderebbero di più se fossero meglio conosciute e più abilmente sfruttate. Frequentatissime e molto usate sono, fra le altre, le acque di

Montecatini in Toscana e di Salsomaggiore nell'Emilia, i fanghi e le terme di Abano, Battaglia, Acqui e Ischia.

Lungo le spiagge del Tirreno e dell'Adriatico vanno ricordati i numerosi stabilimenti per i *bagni di mare*, di cui sono andate crescendo le comodità e le attrattive, così da richiamare un numero sempre maggiore di bagnanti, anche dall'estero.

Una speciale menzione meritano i soffioni o fumacchi di Pomerance, Montecerboli e altri luoghi del Volterrano e della Maremma senese i quali forniscono la materia prima agli stabilimenti di decantazione ed evaporazione, raccolti intorno a Larderel, che producono l'*acido borico*, e vanno acquistando una importanza sempre maggiore dopo che si è cominciato ad utilizzarli nella produzione della energia elettrica che viene ora distribuita nelle regioni contermini.

Altri minerali non metallici degni di nota sono: l'*alabastro* gessoso di Volterra e di altre località della Toscana; l'*allumite* della Tolfa presso Civitavecchia; l'*amianto* della Valtellina e della Valdaosta; la *barite* della Lombardia; la *grafite* del Piemonte (Pinerolo) e della Liguria (Savona, Albenga); la *magnesite* di Castiglioncello presso Livorno; le *pietre da coti* del Bellunese e del Bergamasco; le *pietre molari* di parecchi luoghi ma di qualità scadente; le *pietre ollari* del Comasco; le *pietre pomice* delle isole Lipari; le *pietre litografiche* scarsissime e scadenti; le *piriti* del Piemonte, della Toscana, del Veneto, le quali vengono adoperate su larga scala nella fabbricazione dell'acido solfo-

rico; la *steatite* e il *talco* del Piemonte (Pinerolo); le *terre coloranti* delle prov. di Grosseto, Perugia, Roma, Siena e Verona.

Minerali metallici e metalli. — La loro scarsità è altrettanto dannosa per l'Italia quanto quella dei Combustibili fossili. Legata alle origini geologiche del continente e della Sicilia, essa non ha eccezioni che nell'isola d'Elba e in Sardegna.

È infatti dall'Elba che si estrae la maggior quantità di quel poco minerale di *ferro* che si produce in Italia. Poco bensì, giacchè oscilla annualmente da 500 a 600 mila tonn., esso è in compenso di qualità superiore. Peccato che le 6 miniere demaniali dell'isola d'Elba (principale quella di Rio), le quali forniscono oltre $\frac{9}{10}$ della produzione totale, siano prossime al loro esaurimento (nel 1922)!

Altre miniere di ferro sono situate a Massa Marittima in prov. di Grosseto, in fondo alla val di Cogne in Piemonte e nelle provincie di Brescia, Bergamo e Lecco in Lombardia. Un tempo interamente esportati i minerali eccellenti dell'isola d'Elba vengono ora fusi interamente in Italia. Ad ogni modo, poichè la produzione nazionale è inferiore, e di gran lunga, ai bisogni del consumo, essa deve venir integrata da una importazione notevole, la quale, anzichè sotto forma di minerale (che si calcola dovrebbe essere di 10 milioni di tonn. all'anno), viene fatta sotto quella di masselli di ghisa o d'acciaio e più ancora, sotto quella di ferri e di acciai lavorati.

Il secondo posto fra i metalli di produzione italiana è tenuto dallo *zinco* i cui minerali, o isolati,

o commisti a quelli di *piombo* o di *argento*, vengono ottenuti per la massima parte in Sardegna, dove rappresentano la più spiccata caratteristica economica del circondario di Iglesias in prov. di Cagliari. Non esistendo in Italia gli opportuni altiforni e raffinerie, tutto il minerale di zinco veniva mandato, prima della guerra, nel Belgio e in Germania, mentre ora viene spedito agli Stati Uniti. Viene esatto su di esso un dazio d'esportazione.

Segue il *mercurio*, nella cui produzione l'Italia, colle sue miniere di Mont'Amiata in prov. di Grosseto, veniva terza in Europa (prima della guerra), dopo la Spagna e l'Austria-Ungheria e talvolta superava anche questa. Ora che la miniera austriaca di Idria è diventata italiana l'Italia ha conquistato, a tale riguardo, il primo posto nel mondo.

Un po' di *rame* è ottenuto nella Toscana, nella Liguria, nel Piemonte e nel Veneto.

Notiamo finalmente, quantunque prodotti in piccola quantità: il *manganese*, ora solo, ora e più spesso, commisto col ferro, in Liguria e in Toscana; l'*oro* il quale è raccolto nelle sabbie dell'Orco e di altri fiumi piemontesi ed estratto dai quarzi del monte Rosa; la *bauxite* la quale viene scavata a Lecce dei Marsi in prov. di Aquila (Abruzzi) e da cui si ricava, mediante un processo elettrolitico, l'alluminio.

Industrie.

Perduta, attraverso le vicende politiche, l'antica preminenza nel campo industriale, l'Italia, nella

prima metà del secolo XIX^o, aveva visto ridursi rapidamente la sua residua attività manifatturiera, per lo più imperniata alla piccola industria casalinga, di mano in mano che altrove andava estendendosi l'applicazione delle macchine e del vapore e andavano moltiplicandosi i grandi stabilimenti coll'applicazione sempre più razionale della divisione del lavoro.

Anche dopo avvenuta la unificazione della Patria, rimase, anzi si acui la sua inferiorità industriale, a motivo della mancanza dei combustibili fossili che sono diventati il pane delle industrie moderne, della deficienza di istruzione e di iniziativa, ora assai più necessarie di un tempo quando vigeva la massima del « così faceva mio padre », della conseguente poca abilità della mano d'opera « tecnica », della insufficienza, della timidezza e dell'alto interesse dei capitali, del costo elevato del lavoro a malgrado dei bassi salari, della scarsità e della imperfezione delle vie di comunicazioni e dei mezzi di trasporto, di un elevato sistema tributario, che doveva diventare più gravoso in seguito alle annessioni del Veneto e di Roma e alla esecuzione di tutte quelle opere civili intese a rimediare alla grande inferiorità intellettuale, economica e sociale del Paese nostro, ancora, per troppe sue parti, soverchiamente arretrato.

Avevamo, è vero, la mano d'opera a buon mercato, e abbondava, specialmente nelle regioni prealpine, la forza motrice fornita dalle cascate d'acqua. Lo stesso corso forzoso della carta moneta, da cui fummo afflitti durante il penoso cam-

mino della unificazione della Patria, e per molto tempo anche dopo, pure essendo un indice eloquente del nostro disagio economico, serviva di aiuto indiretto alle poche industrie esportatrici in quanto provvedessero all'estero le materie prime. Mentre però siffatta esportazione, se si fa eccezione della seta greggia e ritorta, era pressochè nulla, le manifatture provenienti dall'estero ces'ituivano oltre la metà del nostro commercio di importazione.

Una inchiesta (nel 1876), avendo posto in evidenza questa inferiorità industriale e il pericolo di impennare esclusivamente l'economia del Paese a quelle risorse agricole che ne costituivano la base principale, specialmente dopo che anche queste cominciarono a essere minate dalla concorrenza americana, venne iniziata tutta una serie di provvedimenti intesi a iniziare, a incoraggiare, a promuovere l'attività industriale, anche col sacrificio di quei principj liberisti a cui l'Italia nuova, sulle orme stampate nel Piemonte dal conte di Cavour, era stata fino allora fedele. Venne inoltre istituito il « drawback » per tutte le industrie che importassero le materie prime ed esportassero i relativi manufatti.

La protezione industriale a mezzo delle dogane, incominciata timidamente nel 1877, ricevette un forte impulso, nel 1888 in seguito alla rottura dei rapporti commerciali colla Francia a cui mandavamo la esuberanza della nostra produzione agraria ricevendone in cambio la maggior parte dei prodotti manifatturati provenienti dall'estero.

E all'ombra infatti di tariffe doganali sempre più elevate sorsero e si moltiplicarono, a partire specialmente dal 1890 che si può dire l'inizio della nuova era industriale, le nuove grandi industrie, soprattutto nell'Italia settentrionale e centrale, le quali dovevano emancipare un po' alla volta il Paese nostro dalla dipendenza più o meno assoluta in cui si trovava di fronte all'estero rispetto a un numero troppo grande di prodotti manufatturati. La produzione industriale, che era di 600 milioni di lire nel 1880, saliva a 3 miliardi nel 1913.

Hanno contribuito però a questi risultati anche: l'aumento della coltura industriale, non solo da parte dei dirigenti, nelle Università e negli Istituti superiori, ma anche nelle numerose Scuole professionali d'arti e mestieri, integrate, più o meno efficacemente, dai Musei industriali (Torino, Roma, Napoli); l'applicazione sempre più estesa dell'energia elettrica fornita dalle cascate d'acqua dei nostri monti e destinata non soltanto a scopo di illuminazione e di trazione (nelle tranvie e ferrovie elettriche) ma ben anche alle industrie, così nei maggiori stabilimenti come a domicilio per uso delle piccole industrie le quali, forse, altrimenti sarebbero scomparse.

Divenuti più coraggiosi e anche più a buon mercato, i capitali nazionali sono andati sostituendo, in misura sempre crescente, i capitali esteri nelle industrie in cui hanno trovato un impiego molto fruttifero ma anche altrettanto invadente. Nonostante i notevoli miglioramenti di salario conse-

guiti nell'ultimo ventennio rimane ancora di qualche cosa più basso che altrove il prezzo della mano d'opera, la quale d'altronde, specialmente per certi lavori, non la cede in abilità a quella di qualunque altro Paese, mentre la supera di regola in sobrietà.

I grandiosi impianti idraulici per la produzione e il trasporto a distanza dell'energia elettrica hanno è vero, impoverito o deformato alcune tra le più belle cascate d'acqua italiane (Terni, Tivoli, Toce), ma era il prezzo necessario alla trasformazione dell'Italia nuova.

Oltre al grande aumento dell'energia elettrica, sono indici misuratori dei progressi conseguiti dalle industrie: l'aumento considerevole nella importazione del carbon fossile e delle materie prime provenienti dall'estero; la diminuzione della introduzione dei prodotti manufatti la quale è andata scendendo dal 50 fino a poco più del 20%; l'aumento ancora più consolante della esportazione dei prodotti dell'industria nazionale, esportazione la quale, ad eccezione della seta greggia, del vino, dell'olio d'oliva e di altri prodotti agricoli, era pressochè nulla e che ora è salita al 15%.

Argomento di preoccupazione e di studio è la sperequazione esistente fra lo sviluppo industriale delle varie regioni italiane e che il censimento del 1911 ha maggiormente illustrato. Mentre l'industria apparisce molto sviluppata, sia nel numero delle persone che vi sono impiegate come della quantità della forza motrice che vi è applicata, in Lombardia, nel Piemonte, nel Veneto, in Toscana, in Liguria, nella Campania e nell'Emilia, lo è invece

molto meno nelle altre regioni, e manca si può dire quasi interamente nella Basilicata e in Sardegna. Questa sperequazione ha molto avvantaggiato le regioni più manifatturiere le quali, specialmente dopo che forti dazi vennero elevati contro la introduzione in Paese dei prodotti similari dell'estero, ebbero assicurato nelle regioni meno industriali uno sbocco facile e sicuro alla esuberanza della loro produzione.

Una grande rivoluzione ha portato alle industrie l'ultima guerra nel senso di spingere l'Italia ad emanciparsi completamente dalla dipendenza in cui si trovava, per molte di esse, di fronte alla Germania la quale, con procedimenti industriali più perfetti e soprattutto con una organizzazione commerciale invadente, a base di riduzioni combinate delle tariffe di trasporto e di « dumping » più o meno larvato, era riuscita ad invadere e conquistare interamente il nostro, al pari di tanti altri mercati.

Industrie alimentari. — Una delle più diffuse dovunque in Italia è la *macinazione dei cereali*, nella quale, all'antica molitura a fondo, si è andata sostituendo, specie nell'alta Italia, la grande macinazione meccanica con molini a cilindro. Sono importantissimi, fra altri, quelli di Venezia, di Ferrara, di Alessandria, di Roma.

Schiettamente italiana è la fabbricazione delle *paste da minestra*, industria nella quale il nostro Paese è stato maestro a tutto il mondo, ragione per cui dette paste vengono ovunque designate col nome di « macaroni ». Esercitata dovunque in

Italia, essa lo è però in maggior estensione e con risultati migliori nell'Italia meridionale ed insulare dove le paste, specialmente « asciutte », entrano in più larga parte nell'alimentazione. Rinomate per la loro squisitezza sono le paste di Gragnano e altri luoghi del Napoletano. Ma sono reputati anche i tortellini, specialmente di Bologna, e i fedelini o vermicelli di Genova. Di paste alimentari si fa una considerevole esportazione.

La fabbricazione del *pane* conserva ancora in molte regioni, o almeno nelle parti di campagna o di montagna delle medesime, il suo carattere casalingo. I forni che funzionano dovunque nei centri di popolazione per i bisogni quotidiani di questa, sono andati perfezionandosi e ingrandendosi in questi ultimi tempi nelle città principali.

Ha perduto si può dire quasi ogni importanza la fabbricazione del biscotto per uso della navigazione dopo che si è cominciato a fare il pane fresco sui vapori addetti al trasporto dei passeggeri. In compenso si è andata diffondendo la industria dei biscotti allo zucchero. Nonostante alcune notevoli specialità (Novara, Saronno, Martignacco, Milano, ecc.) si esercita ancora di tali biscotti una grande importazione, specie dall'Inghilterra.

L'Italia essendo il primo paese risicolo d'Europa, è naturale che siavi molto sviluppata la *pilatura del riso*, specialmente nel Novarese, nel Pavese e nel Mantovano, dove si produce la maggior quantità del riso nazionale e nei porti di Venezia e Genova dove arriva la maggior parte del riso greggio proveniente dall'estero.

In conseguenza al grande sviluppo conseguito dalla coltura della barbabietola, ha raggiunto anche in Italia, una grande importanza, nell'ultimo decennio, l'industria dello *zucchero*. Non più limitata, come per lo passato, alla raffinazione di quella parte di zucchero che veniva introdotto dall'estero allo stato greggio, essa comprende ormai tutte le fasi dell'industria e fornisce una produzione complessiva che era diventata, prima della guerra, superiore e di parecchio ai bisogni del consumo nazionale (nel 1890), quantunque questo si fosse ultimamente innalzato al di sopra di quel livello bassissimo in cui si trovava prima, quando l'Italia figurava tra i Paesi meno consumatori di zucchero. Non bisogna però dimenticare che il nostro Paese aveva ed ha una grande abbondanza di frutta molto zuccherine. L'industria dello zucchero venne molto favorita dalla considerevole differenza imposta dalle leggi fra il dazio doganale gravante sullo zucchero estero introdotto in Italia e la tassa di fabbricazione esatta sulla produzione nazionale. Durante questo periodo di protezione i consumatori italiani hanno pagato lo zucchero più caro, ma il Paese ha acquistato una industria di più e se ne sono avvantaggiati, sia l'agricoltura per un maggiore e miglior rendimento dei fondi, come l'allevamento del bestiame per il notevole contributo portato alla sua alimentazione dai residui dell'industria. Quando però la produzione divenne superiore al consumo, si avrebbe potuto diminuire il prezzo di vendita, ciò che avrebbe determinato automaticamente un allar-

gamento altrettanto notevole del consumo. Si preferì invece di ricorrere all'esportazione. Ma poichè noi eravamo legati (dal 1902) alla Convenzione internazionale di Bruxelles per la quale è permessa l'esportazione solamente ai Paesi i quali concedano all'interno un premio di produzione non superiore a 6 lire al Q.le, l'Italia dovette uscire dalla Convenzione (a partire dal 1° agosto 1913) se volle incominciare ad alleggerire gli « stocks » e procedere essa pure alla esportazione, la quale, continuata, con poca prudenza, anche nel 1915 e durante il principio del 1916, mentre, a motivo della guerra, erasi andata restringendo la coltivazione delle barbabietole, condusse a quella deficienza di zucchero cui si dovette provvedere, dal principio del 1917, con un restringimento del consumo, mediante il tesseramento.

I più numerosi e maggiori zuccherifici sono situati nell'Emilia e nel Veneto; ma ne esistono parecchi altri anche altrove. Le raffinerie sono tre (Ancona, Pontelagoscuro e Rivarolo ligure). Appartengono per lo più a società italiane, molte delle quali hanno la loro sede a Genova, dove ha sede parimenti la potente « Unione degli Zuccheri », il « trust » nazionale che quasi tutte le abbraccia.

Il *glucosio*, un surrogato dello zucchero, che si ottiene e si adopera di preferenza allo stato liquido, viene prodotto anche in Italia, per una quantità che oscilla dai 60 ai 70 mila Q.li, dalla fecola di sago delle Indie Olandesi e, in parte minore, anche dalla fecola di patate. Ne è centro principale Milano.

Zucchero e glucosio forniscono la materia prima a parecchie industrie successive fra cui emergono quella antichissima dei *canditi* nella cui produzione occupa un posto eminente la Liguria, e quella più moderna delle *marmellate* (per le grandiose fabbriche della società Ligure-Lombarda).

Nonostante la grande importazione dalla Svizzera, ha conseguito anche in Italia un discreto sviluppo l'industria del *cioccolato*, in diverse regioni ma specialmente in Piemonte. Ed in Piemonte parimenti si è sviluppata più estesamente che altrove la fabbricazione, continuamente crescente, delle *caramelle*. Nè possiamo dimenticare la produzione dei *confetti*, praticata in molti luoghi ma che ha i suoi centri preferiti in taluni di essi (come Bergamo, Foligno, Solmona, ecc.). Nè dobbiamo tacere dei *torroni* e della *mostarda* che vengono prodotti in molti luoghi, ma costituiscono, specialmente i torroni, la grande e ricca specialità di Cremona, Benevento, Campobasso, Firenze, Canelli e Voghera. Aggiungiamo finalmente gli innumerevoli prodotti di quell'arte del *pasticcere* che è praticata in tutto il paese e che in alcune parti di esso fornisce al consumo certe specialità che hanno conquistato una importanza economica in proporzione alla loro rinomanza (1). Un prodotto dolce è anche l'*estratto*

(1) Ricordiamo, fra gli altri, i panettoni di Milano, i biscotti di Novara, le focacce del Veneto, i balcoli di Venezia, gli amaretti di Saronno e di Oristano, la polentina di Cittadella, il pan d'oro e i natalini di Verona, il « bussolà » di Brescia, i bicciolani di Vercelli, i « marrons glacés del Piemonte, le spongate di Bre-

di *liquirizia*, che si ottiene specialmente nelle Puglie e negli Abruzzi.

Ancora troppa importanza ha, specialmente in Sicilia, la confezione, molto elementare, dell'*agro cotto di limone*, in quanto esso viene ancora esportato su larga scala all'estero dove se ne ottiene l'*acido citrico* la cui estrazione dovrebbe costituire un'industria schiettamente italiana. Invece è bazza se una parte, fortunatamente sempre maggiore, di agro, viene ora sottoposta ad una prima lavorazione per ottenerne il *cittrato di calce*, che è maggiormente serbevole e serve di materia prima alle industrie successive dell'acido citrico, e dell'essenza di limone.

A questo gruppo industriale appartiene anche la estrazione dell'*acido tartarico* la quale si comincia a praticare anche in Italia (Bari, Pisa), mentre prima veniva completamente esportato quel tartaro greggio che forma anche adesso un articolo importante del nostro commercio.

Abbastanza sviluppata è la fabbricazione della *cicoria* e degli altri surrogati del caffè, la quale ha i suoi centri principali a Milano, Vercelli e Pontedera.

Una grandissima importanza ha in Italia la confezione delle *Conserve alimentari* (in scatole, in

scello (Emilia) e di Modena, la terra catù di Bologna, il pan pepato di Ferrara e Ravenna, il panforte di Siena, i brigidini di Lamporecchio, il bucellato di Lucca, la pizza di Pesaro, i maritozzi di Urbino, il pan nociato di Fano, i gelati di ogni dove ma soprattutto del Napoletano e della Sicilia (cassate), la petrafennula di Palermo, l'aranciata di Nuoro.

barattoli, in bottiglie, sott'aceto, sott'olio, in salamoia, nel vuoto), di ortaggi, legumi, pesci, oppure di frutti sotto spirito oppure sotto forma di sciroppi e di marmellate e simili. Quest'industria, che ha fatto grandi progressi, ma che potrebbe essere ancora più fiorente in riguardo dell'abbondanza e della squisitezza delle nostre materie prime, è ad ogni modo superiore alla quantità che figura in commercio, dal momento che una parte notevole di siffatta produzione, benchè confezionata in Italia, viene messa in commercio sotto il nome di ditte estere (fra cui la celebre ditta inglese Cross and Blackwell). Meritano una speciale menzione l'estratto, la conserva e la salsa di *pomodoro*, nella cui confezione l'Italia è forse il primo paese del mondo, non solamente a motivo del grande consumo che ne fanno i suoi abitanti, specialmente del Mezzogiorno e delle Isole, ma anche per la notevole esportazione che questo prodotto alimenta. Oltre all'Italia meridionale ed insulare è diventata un centro attivo della sua preparazione l'Emilia, specialmente la provincia di Parma.

Fra i pesci variamente conservati emergono: le sardine, le acciughe ed altri pesci *salati* della Liguria; le diverse varietà di pesce *sott'olio*, come le sardine della Liguria, di Grado e di Lissa e il tonno della Sicilia; il pesce *ammarinato*, come le anguille di Comacchio.

Per uso dell'esercito anzitutto, ma anche per il consumo dei cittadini, sono sorte, a Bologna prima di tutto, ma poi anche altrove, alcuni grandi stabilimenti per la confezione e il commercio della

carne conservata di bue, di vitello, delle lingue e simili.

Ma la conservazione della carne sopra scala più larga e nelle forme più svariate si applica nell'industria dei *salumi*. Fiorente si può dire dappertutto, essa ha i suoi centri più notevoli nel Veneto (prosciutti del Friuli, specie di S. Daniele, salami di Verona), nella Lombardia (salami all'aglio e cotechini di Cremona, Milano, Abbiategrasso, Mantova), ma soprattutto nell'Emilia di cui sono meritatamente rinomate la coppa di Piacenza, lo zampone di Modena e la mortadella di Bologna.

Altra industria fiorentissima e la quale ha fatto, negli ultimi tempi, enormi progressi, è il *Caseificio*. A motivo della maggior produzione del latte essa è più fiorente che altrove nell'alta Italia dove, fra altro, è giunta, si può dire, alla perfezione la fabbricazione del *burro*, per merito delle numerose Latterie sociali delle regioni Prealpine, le quali mandano l'esuberanza del loro prodotto, non solamente in tutte le altre regioni italiane, ma ben anche in molti Paesi esteri (Francia, Svizzera, Inghilterra). La latteria sociale cooperativa di Sorecina (Cremona) è uno dei maggiori stabilimenti caseari d'Europa. Assai più importante è naturalmente la produzione del *formaggio*, sia delle diverse varietà di formaggi magri, (puri o margarinati, ma quasi sempre scadenti), che integrano la produzione principale del burro, come e più specialmente delle diverse varietà di quei formaggi grassi o semi grassi, che sono la gloria del caseificio lom-

bardo, emiliano e napoletano. Primeggia fra essi quel classico formaggio detto di «grana», che si adopera specialmente grattugiato ed è variamente conosciuto coi nomi di lodigiano, parmigiano, reggiano e piacentino, i 3 ultimi nomi designando una varietà pressochè identica, di colore giallo, mentre il lodigiano assume, dopo il taglio, un colore leggermente verdastro. Altro formaggio di grande produzione è il «pecorino» detto romano quantunque venga ottenuto anche nelle regioni limitrofe al Lazio ma soprattutto in Sardegna, e che tiene il primo posto nel commercio di esportazione specialmente diretto in America. E grande importanza hanno parimenti il «gorgonzola» e lo «stracchino» detto di Milano, ottenuti entrambi quasi esclusivamente in Lombardia, (il secondo però solamente nella stagione invernale), e dei quali specialmente il primo alimenta una notevole esportazione. Il «cacio-cavallo» e le «provole», che un tempo si producevano di qualità superiore ma in piccola quantità nell'Italia meridionale ed insulare, ma specialmente nel Napoletano, vengono fabbricati in assai maggiore quantità nella Lombardia. E in Lombardia parimenti venne introdotta e diffusa, ad opera di casarj svizzeri, la produzione di quei tipi di formaggi semi grassi, uso Emmenthal soprattutto ma anche uso Gruyère e uso Sbrinz, che costituivano un tempo uno dei maggiori nostri articoli di importazione dalla Svizzera e che ora invece siamo noi, cosa mirabile, ad introdurre in quel Paese. Dobbiamo infine ricordare la fontina, l'asiago, il bagozzo, il bitto ed altri formaggi di

alpe. Ultimo prodotto del Caseificio è la ricotta che costituisce generalmente un articolo scadente fuorchè nell'Italia centrale d'onde la si esporta d'inverno in molte altre parti d'Italia e in talune perfino dell'estero, col nome di « ricotta romana ».

Rimane finalmente il siero, il quale serve generalmente all'alimentazione dei suini. Però da qualche tempo si è cominciato anche da noi ad estrarne la caseina che serve a fare bottoni, ninnoli e simili, e si adopera anche nella fabbricazione della carta e nell'appretto dei tessuti.

Se dalle industrie alimentari di natura solida passiamo alle liquide, troviamo che il primo posto è tenuto, senza confronti, dal *vino*. Non che la sua fabbricazione sia assurta dovunque alla dignità di grande industria scientifica, poichè anzi essa viene ancora condotta in generale con sistemi antiquati ed empirici ed esercitata quasi dappertutto, come si usa dire, alla casalinga. Ma anzitutto si sono fatti realmente dei grandi progressi, specialmente in Piemonte, in Toscana e nelle Puglie, ad opera di grandi ditte private e di imprese cooperative (cantine sociali); poi, in seguito all'aumento della produzione, giunta oramai ad una media annua di 40 milioni di hl. l'Italia è divenuta il secondo Paese del mondo, dopo la Francia, e in qualche anno perfino (come è avvenuto nel 1910) l'ha superata.

Di poco esuberante ai bisogni del consumo, la nostra produzione vinicola alimenta una discreta esportazione. Questa che, fino al 1888, era costituita quasi esclusivamente da vini grossolani « da

taglio » delle Puglie e della Sicilia e si dirigeva per la massima parte verso la Francia, dove serviva alla fabbricazione dei vini di lusso, ora ha assunto la forma un po' più perfezionata di vini comuni da pasto e si dirige verso la Svizzera, l'Argentina, il Brasile, la Germania, gli Stati Uniti, sbocchi antichi ed angusti, per opera del commercio recente, considerevolmente allargati. Comunque sono sempre italiani che bevono la maggior parte del vino prodotto in Italia. I maggiori bevitori sono poi, senza confronto, nell'Italia settentrionale.

I più rinomati vini italiani sono: il barbera, il barolo, il gattinara e il nebiolo del Piemonte; il sassella e l'inferno della Valtellina; il valpolicella (recchiotto) del Veneto; il lambrusco e il sangiovese dell'Emilia; il chianti della Toscana che va acquistando una diffusione sempre maggiore a merito anche del suo originale e comodo imballaggio (fiaschi); l'orvieto dell'Umbria; i vini dei Castelli romani; il tauraso della regione meridionale Adriatica; il capri, il cècubo, il falerno (di romana celebrità), il lacryma Cristi e il corvo nel Napoletano; la malvasia e il moscato della Sicilia; la bosa, la monica, il giro, il nasco e la vernaccia della Sardegna. Va sempre più estendendosi la preparazione dei mosti concentrati e filtrati.

Tengono un posto di mezzo fra i vini e i liquori quei tipi italianissimi di bevande spiritose che sono: il *vermouth* che abbiamo imitato dalla Francia pur rimanendo alla stessa inferiore fuorchè in Piemonte dove la sua fabbricazione ha raggiunto, si può dire, la perfezione; e il *marsala*, prodotto schiet-

tamente siciliano, specie della prov. di Trapani, e il quale viene confezionato a tipo dolce per il consumo nazionale e a tipo forte per il consumo estero, particolarmente degli Inglesi.

Grandi progressi ha fatto in Italia la fabbricazione dei vini spumanti, e non soltanto bianchi, come si usano all'estero (Asti, Conegliano), ma anche rossi (gattinara, nebiolo, valpolicella, lambrusco), gli spumanti rossi costituendo anzi una specialità dell'Italia.

A favore dell'industria enologica sono sorte le R. Scuole di viticoltura e di enologia (Alba, Avellino, Cagliari, Catania e Conegliano), le cantine sperimentali (Arezzo, Barletta, Milazzo, Noto, Riposto, Velletri), la stazione reale di viticoltura ed enologia (di Gattinara, trasportata poscia ad Asti), e le stazioni di patologia vegetale (Pavia e Roma).

L'industria dell'*alcool* o dello *spirito*, in decadenza in Italia fino a che si adoperavano come materie prime, quasi esclusivamente, le vinacce ed il vino, ed era esercitata con piccoli alambicchi, sotto la forma quasi di industria domestica, cominciò ad acquistare importanza col sorgere di grandi stabilimenti i quali si diedero a trattare anche i cereali avariati (specie il mais), le barbabietole e il melasso. Non poteva raggiungere però e non ha raggiunto mai effettivamente un grande sviluppo perchè l'alcool e i prodotti alcoolici hanno sempre costituito uno dei cespiti maggiori delle nostre finanze e quindi la fabbricazione e il commercio relativi sono stati sempre intralciati dalle legittime cautele del fisco contro le frodi. Ultima-

mente ha fatto grandi progressi, per il basso prezzo a cui potè essere posto in commercio, l'alcool adulterato da brucio o industriale.

Le più importanti distillerie sono situate nell'Alta Italia (Milano, Susegana, Padova) ed appartengono alla potente società anonima « Distillerie Italiane ». Altro centro importantissimo è Ferrara le cui grandi distillerie producono $\frac{1}{3}$ dell'alcool italiano.

Mentre l'alcool allungato coll'acqua costituisce quella bevanda di uso generale che è l'*acquavite*, la quale però è molto migliore quando venga estratta direttamente dalle vinacce, come si usa di fare, ad es. in Piemonte, esso entra come materia prima prevalente in una quantità di *liquori* (1).

Benchè introdotta di recente ha acquistato in breve una notevole importanza la estrazione dal vino del *cognac*.

L'alcool entra anche nella preparazione dei medicinali (es. l'acqua di melissa di Venezia) e delle profumerie (es. l'acqua di China di Milano).

Nel paese nostro, sacro a Bacco, non ha potuto ancora fiorire vivamente la industria propria di Gambrino, cioè la fabbricazione della *birra*, cosicchè la nostra produzione, benchè in continuo progresso in qualità e anche in quantità, così da essersi triplicata nell'ultimo decennio, deve essere

(1) Citiamo fra essi il ratafià di Andorno, il fernet e il ferrochina di Milano, l'acqua di cedro e l'anesone di Brescia, l'alchermes di Firenze, il centerbe e il corfinio degli Abruzzi, la strega di Benevento, l'amaro di Caltanissetta.

integrata da una importazione notevole la quale aveva luogo, prima della guerra, dall'Austria e dalla Germania. Hanno acquistato una discreta rinomanza le fabbriche della birra Italia a Milano, Cervisia a Genova, Peroni a Roma, Venezia a Venezia, Pedavena e Summano nel Veneto, Ichnusia in Sardegna, ecc.

In tutti i centri maggiori si esercita la fabbricazione delle *acque gazose* e del *ghiaccio artificiale*.

Sono degne di nota eziandio i *succhi e le essenze di agrumi* che si fabbricano in Sicilia e in Calabria (Reggio) e di cui si fa considerevole esportazione, specialmente agli Stati Uniti.

Una grande importanza ha l'*oleificio*, soprattutto la produzione dell'olio di oliva, nella quale l'Italia occupa, in quantità, ora il primo ed ora il secondo posto nel mondo, dopo la Spagna, così come contende il primato per la qualità alla Francia, specialmente cogli oli celebri della Toscana, detti di Lucca, e della Liguria, detti di Nizza. Anche nelle Puglie, che sono la regione più oleifera d'Italia e dove in passato l'industria relativa era ancora nell'infanzia, si sono fatti da tempo enormi progressi. L'olio di oliva costituiva in passato, sia pure con grandi sbalzi da un anno all'altro, uno dei principali articoli della nostra esportazione. Ora non più dopochè il consumo nazionale si è andato estendendo in misura più rapida della produzione. E questo spiega l'aumento continuo nella importazione dell'olio di cotone e degli altri oli di seme e di granoturco che vengono adoperati nella sofisticazione dell'olio d'oliva o in sua sostituzione.

Ultima in ordine al tempo fra le industrie che riguardano indirettamente l'alimentazione è sorta e va sviluppandosi anche in Italia l'industria del *freddo*.

Industrie tessili. — Sono le più importanti il setificio e il cotonificio.

L'industria del *cotone*, vissuta debolmente fino al 1887, è andata dopo quell'anno rapidamente progredendo, cosicchè ora occupa uno dei primi posti nelle grandi manifestazioni manifatturiere del nostro Paese, ed il cotone greggio costituisce, in valore, il secondo e talvolta il primo articolo della nostra importazione.

Parimenti ha raggiunto un posto eminente l'esportazione dei tessuti e dei filati di cotone, specialmente dei tessuti colorati e stampati (che costituiscono la nostra grande specialità nel commercio estero), in modo particolare nell'America del Sud e nel Levante, in concorrenza, talvolta vittoriosa, perfino coi prodotti analoghi dell'industria inglese.

Si avevano prima della guerra 4.500.000 fusi, 70.000 telai e 1500 macchine da stampa.

La *filatura* viene esercitata esclusivamente nei grandi stabilimenti meccanici della Lombardia (Milano, Castellanza, Bergamo, Bellano (Como), Brescia); del Piemonte (Cuneo, Novara); del Veneto (Venezia); del Napoletano (Napoli, Salerno); del Genovesato.

Produciamo filati così per catena (twist) come per trama (weft), più però di quelli che di questi, e produciamo ancora di preferenza i numeri bassi che sono i più ordinarj (in media il 22), ciò che

non impedisce però ad alcune filature di giungere all'80 e perfino al 120.

Di filati cucirini della cui produzione si occupa in Italia una sola Società con 9 stabilimenti e di cui i più importanti sono in Toscana, noi facciamo ancora, nonostante il forte dazio protettore, una grande importazione dall'estero.

La *tessitura*, prevalentemente meccanica, che si è andata sviluppando di conserva e nei medesimi centri della filatura, ma prevalentemente in Lombardia, specie in prov. di Milano, ha conservato il suo carattere di industria casalinga nei numerosi telai a mano che ancora lavorano nelle prov. di Milano (Monza), Torino (Chieri), Bergamo, Piacenza, Ravenna, Pisa, Firenze, a preparare bordati, tele, stoffe per mobili, coperte, tappeti. L'Italia fa una notevole esportazione di maglierie e calze. Importantissime sono le Manifatture Cotoniere meridionali con 23 stabilimenti e oltre 10.000 operai. Dal 1907 il cotonificio attraversa anche in Italia una crisi gravissima in conseguenza dell'eccessiva produzione provocata, negli anni precedenti, dai forti e subiti guadagni, e invano ridotta a limiti più modesti in seguito alla costituzione di una specie di « trust », l' « Istituto Cotoniero Italiano » coll'applicazione, sempre più rigorosa, dello « short time ». (1)

Assai meno fiorenti sono le industrie della *canna* e del *lino*; però, mentre la seconda è insuffi-

(1) Prima della guerra noi importavamo 2.350.000 ql. di cotone greggio, di cui 1.600.000 dagli Stati Uniti, 600.000 dall'India, 100.000 dall'Egitto.

cente ai bisogni del consumo nazionale, la prima alimenta una certa esportazione di cordami. Centri principali ne sono l'Emilia, il Veneto, la Lombardia, il Piemonte e il Napoletano, specie la prov. di Caserta. Il « Linificio e Canapificio nazionale », coi numerosi suoi stabilimenti, specialmente lombardi, può dirsi la prima impresa di questo genere in Italia e una delle prime in Europa.

Da pochi anni è sorta e si è sviluppata la industria della *juta*, la quale introduce circa 400.000 Q.li all'anno di fibre (dal Bengala), nell'Umbria (Terni) e nel Veneto.

Antica è l'arte gentile della *paglia* che ha il suo centro principale nella prov. di Firenze (Signa), ma si esercita anche nel Piceno (Ascoli) e nel Vicentino (Marostica) d'onde si faceva esportazione in Germania.

A Spezia si lavora la lanuggine del kapok proveniente dalle Indie neerlandesi.

Lungo il corso del Po, specialmente nella prov. di Modena (Carpi), si lavora su larga scala il *truciolo* di salice per farne cappelli.

Nella stessa regione padana si fabbricano in quantità *arelle* e *cannicci*; mentre con careggia, erba salo ed altre erbe palustri si rivestono sedie, damigiane, ecc.

In Sardegna si fanno bellissimi cesti con certa erba di palude.

Il *lanificio*, già così fiorente in Italia nel Medio Evo, poscia decaduto e quasi scomparso, è risorto a nuova vita dopo il 1850 e va sempre progredendo. Mentre la filatura è divenuta esclusivamente

meccanica, la tessitura, pur essendosi incamminata sulla stessa via, continua ad esercitarsi in parte con telai a mano. Centri principali dell'industria laniera sono: il Piemonte, specie Biella e Borgosesia in prov. di Novara; il Veneto, specie Schio, Piovene, Arsiero, Rocchette, in prov. di Vicenza; la Lombardia, specie Gavardo in prov. di Brescia, Gandino in prov. di Bergamo; la Toscana, specie il Casentino in prov. di Arezzo e Prato di Val Bisenzio in prov. di Firenze. L'industria della lana ha fatto grandi progressi durante la guerra e a motivo della medesima giacchè ha provveduto alle richieste enormemente aumentate delle forniture militari e a quella di gran parte dei clienti dei lanifici della Francia di N. E. occupata dai tedeschi.

Alessandria, e le prov. di Novara e di Milano (Monza), primeggiano nella fabbricazione dei *cappelli di feltro*, sia di lana che di pelo, industria sviluppatasi così rapidamente in Italia da mettere questa, a tale riguardo, fra i primi Paesi del mondo. Certo si è che i cappelli figurano oramai fra i nostri più universali articoli di esportazione.

Nonostante i grandi progressi conseguiti dalle altre industrie tessili, si mantiene sempre principale quella della *seta* per cui l'Italia occupa ancora il primo posto in Europa e uno dei primi nel mondo. È l'industria nazionale che impiega il maggior numero di operai.

• Delle sue varie fasi la più importante è quella operazione preliminare della *trattura* dei bozzoli, che ha assunto generalmente il carattere di grande

industria e per la quale l'Italia è, senza confronti, il primo paese d'Europa, adoperando, oltre ai bozzoli nazionali, una quantità sempre crescente di bozzoli esteri (della penisola Balcanica, dell'Asia Minore, del Caucaso, del Turkestan, della Persia, ecc.). I prodotti che se ne ottengono (seta greggia e cáscami di seta) costituiscono, riguardo al valore, il nostro principale articolo d'esportazione.

Però la maggior parte ne rimane in Italia allo scopo di alimentarvi le industrie successive e continuamente progredienti della filatura, della torcitura, della tessitura e della tintura della seta. Sviluppatisime sono specialmente le prime due che forniscono al commercio d'esportazione gli organzini (seta torta) e le trame (seta raddoppiata), la cui esportazione gareggia in valore colla seta greggia.

La regione classica dell'industria serica è la Lombardia, specie la prov. di Como. Ivi si producono specialmente tessuti neri e colorati e tessuti di seta misti.

Milano è il primo mercato d'Europa per le sete greggie, e il secondo, dopo Lione, per le sete lavorate.

I magazzini generali della seta di Milano, detti «stagionature», sono diventati i primi del mondo.

L'industria serica avendo attraversato nell'ultimo decennio una crisi lunga e laboriosa venne istituito per combatterla un Consiglio serico presso il Ministero di industria, comm. e lavoro, mentre da lungo tempo funziona, con ottimi risultati, a Milano, l'Associazione serica italiana.

Nelle prov. di Venezia (Burano e Pellestrina), Udine (Fagnano), Milano (Cantù in Brianza) e Genova (S. Margherita e Pegli) si esercita l'arte gentile dei *merletti* a mano.

Nella fabbricazione dei *ricami* e dei *passamani*, così a mano come a macchina, emergono talune fra le principali città dell'alta Italia.

Milano è inoltre il centro principale per la fabbricazione dei tessuti *elastici* e dei tessuti *impermeabili*.

Importante e diffusa è la fabbricazione delle *reti* da pesca a Castellamare di Stabia, Livorno, Venezia, Brescia. Una gran parte veniva però importata dalla Germania.

L'arte della *biancheria* e del *vestiario*, oltre alla confezione, diffusa come industria domestica per ogni dove, viene esercitata in grandi stabilimenti a Milano, Monza, Torino, Firenze, Roma, Napoli.

Industrie minerali non metalliche. — Nonostante la scarsità e il conseguente caro prezzo dei combustibili, è fiorente in Italia la fabbricazione: dei *laterizi*, specialmente nelle regioni piane delle valli fluviali (pianura Veneto-Padana) dove abbonda l'argilla; delle *terre cotte* che costituiscono come l'aristocrazia dell'industria precedente e le servono da integrazione dove essa è più progredita e maggiore è la coltura artistica di quelli che la esercitano; della *calce*, che si fabbrica si può dire, dovunque esistono rocce o ciottoli calcarij, e del *cemento*, il quale viene prodotto, sia naturale che artificiale, in molte regioni ma la cui produzione, oramai sufficiente, al pari di quella della calce, alle richie-

ste, per quanto grandemente cresciute, dell'industria edilizia, è specialmente accentrata nell'alta Italia, in Lombardia (nel Bergamasco a Palazzolo sull'Oglio), nel Veneto (a Venezia, Chioggia, Vittorio) e nel Piemonte (a Casalmongera) dove i giacimenti di calcari alternati e vicini a giacimenti di argilla permettono la fabbricazione su larga scala del cemento naturale.

Importante è divenuta altresì la fabbricazione a uso edilizio del *gesso*.

A Treviso e altrove si fabbricano *piastrelle* colorate per pavimenti.

Con un miscuglio di cemento e di amianto si prepara a Milano l'*eternit*, il cui uso va continuamente estendendosi.

Hanno raggiunto parimenti una grande importanza, così da soddisfare interamente ai bisogni del consumo, i multiformi prodotti dell'arte *ceramica*, dalle umili terraglie, agli articoli correnti di maiolica, e a quelli molto più fini, se anche di uso corrente, di porcellana. Quest'ultima industria è accentrata quasi interamente in due grandi fabbriche (le quali si sono fuse in una sola ditta), quella di Richard a S. Cristoforo presso Milano e quella di Ginori alla Doccia presso Firenze, con succursale importante a Pisa. Degne di nota speciale sono le ceramiche artistiche, uno dei prodotti più diffusi di quello squisito senso artistico che è patrimonio tradizionale di tante industrie italiane. Affermatosi in tutte le Esposizioni, le fabbriche dell'Emilia, della Toscana, del Veneto, del Napoletano, della Lombardia, delle Marche, hanno in-

nondato dei loro prodotti eleganti e a buon mercato tutta l'Italia e iniziato, con crescente successo, qualche esportazione. Sono conosciute in tutto il mondo le figurine di *gesso* che i Lucchesi fabbricano e vendono, non solo in tutta Italia, ma dovunque, si può dire, in tutto il mondo. Ricordiamo ancora i lavori di *alabastro* di Volterra, e i busti e le statuette in *marmo* di Firenze, Pietrasanta, Carrara. Una speciale menzione meritano anche i *materiali refrattari*.

Lega' a com'è a filo doppio coi prodotti chimici, che non vengono prodotti da noi, e soprattutto coi combustibili che mancano in Italia, è naturale che sia poco sviluppata la *vetraria*, tanto più che da noi scarseggiano anche quelle varietà di sabbia silicea che sono assolutamente richieste per certi vetri e che dobbiamo importare dall'estero (Fontainebleau in Francia). Gli articoli ordinari di vetro «bianco», vengono prodotti in moltissime fabbriche sparse nelle varie regioni italiane e le quali anzi, nel 1906, si erano fuse in una grande società anonima (Cristallerie e Vetriere riunite con sede a Milano), una specie di «trust» che ultimamente si è sciolto. Le bottiglie scure vengono prodotte di preferenza nell'Italia settentrionale. Più scarsa di tutte è la produzione dei vetri da finestra la quale deve essere integrata da una forte importazione dall'estero (Belgio). In altri articoli invece si lamenta una sovrapproduzione, che, inacerbata da lotte operaie, è la causa principale della crisi che attraversa l'industria del vetro bianco. L'unica occhialeria italiana che sorgeva a Calalzo (Belluno) venne distrutta dagli austriaci.

La fabbricazione delle *conterie*, delle *perle*, degli *smalti*, dei *mosaici*, dell'*avventurina* e degli altri vetri artistici (*soffiati*), ha il suo centro classico ed esclusivo a Venezia e a Murano.

Si producono anche, benchè in piccola quantità, le *perle false* o *perle romane* cioè perle di vetro ricoperte di brillantina.

La *raffinazione dello zolfo*, oltrechè nei luoghi di produzione dello zolfo greggio (Sicilia e Romagna) viene esercitata anche altrove (a Murano).

In qualche luogo della prov. di Como, ma soprattutto in parecchi luoghi del Novarese, si lavorano le *pietre dure* per orologi.

Non praticata in Italia è la produzione del *coke a scopo siderurgico*, mentre invece vi si ottiene, su larga scala, il *coke comune*, quale prodotto secondario dell'industria del *gaz luce*, la quale si pratica si può dire in tutte le città del Regno e fornisce all'industria e al commercio molti altri sottoprodotti quali il catrame, il benzuolo, il toluolo, e dei quali alcuni vennero utilizzati largamente nella fabbricazione delle munizioni da guerra.

Colla polvere di carbon fossile ed altri detriti combustibili si preparano, nei maggiori scali ferroviari e per uso specialmente delle ferrovie, i *combustibili agglomerati*, specialmente sotto forma di mattonelle.

Industrie minerali metalliche. — Attesa la scarsità dei minerali metallici e la mancanza di combustibili fossili, hanno assai poca importanza le industrie metallurgiche in genere e le *siderurgiche* in ispecie.

Sono però degni di nota gli *alti forni* di Piombino e di Castro (Lovere), ma soprattutto il nuovo grande stabilimento Ilva a Bagnoli presso Napoli, i quali attendono alla fusione dei minerali di ferro dell'isola d'Elba.

Vanno ricordati parimenti gli stabilimenti d'Iglesias in Sardegna e di Pertusola nel golfo della Spezia, che trattano i minerali di piombo argentifero della Sardegna, e ne ottengono piombo in pani e argento di coppella.

In questi ultimi anni hanno fatto passi da gigante le industrie *metalliche*, il cui insperato meraviglioso progresso segna una delle conquiste più vigorose dell'Italia economica novellamente risorta.

Non solo questa è venuta ad emanciparsi, per molti articoli di ferro e di acciaio, dalla dipendenza pressochè assoluta in cui si trovava verso l'estero, ma di alcuni prodotti perfino ha cominciato a fare esportazione.

Così alcuni cantieri nazionali sono riusciti, qualche anno fa, a costruire per l'estero e in concorrenza con l'estero, alcune grandi navi da commercio e da guerra. S'intende che in un paese come il nostro, scarso di minerali di ferro e di alti forni e mancante di combustibili fossili, questo miracolo non sarebbe stato possibile se non fosse intervenuta la protezione governativa con dazi protettivi e premi di produzione.

E un posto eminente hanno conquistato le *ferriere* e le *acciaierie* che, oltre ai masselli di ghisa e di acciaio provenienti dall'estero, adoperano su larga scala i rottami di ferro allo scopo di averne

un acciaio dolce a buon mercato, detto ferro « omogeneo », per i più modesti bisogni del consumo nazionale.

Delle acciaierie la più colossale è quella di Terni nell'Umbria; mentre le ferriere più numerose sono disseminate in Liguria e in Lombardia.

Ricordiamo, fra le altre, la fonderia della società siderurgica di Savona (già Tardy-Benech), le ferriere e forge di Voltri (collo stabilimento di Darfo in Valcamonica), le acciaierie e ferriere di Pra e Bolzaneto, la società siderurgica di Oneglia, le acciaierie e ferriere lombarde (Vobarno, Dongo), la Metallurgica Bresciana (già Tempini), la Fonderia milanese di acciaio (già Miani-Silvestri), l'anonima fonderia Boccardi di Torino, la ferriera di Udine, la ferriera di S. Giovanni Valdarno, la Magona d'Italia di Portovecchio (Piombino), la ferriera Vesuvio presso Torre Annunziata, la fonderia Oretea di Palermo, ecc.

Nel 1911 vennero istituiti dei premi o compensi doganali per la costruzione delle navi in ferro (ed in legno), così per lo scafo come per le macchine e le caldaie.

Primeggiano, fra gli altri, i grandi *cantieri* di Sestri Ponente (Gio. Ansaldo) (1), Genova (Odero alla Foce, Esercizio Bacini a Riva Trigoso) e altri luoghi della Liguria; e quelli della Spezia (Fiat

(1) La società anonima Gio. Ansaldo con sede a Genova e un capitale di 500 milioni attende a una quantità di altre imprese siderurgiche, metalliche e meccaniche.

S. Giorgio di Muggiano) (1), di Livorno (fratelli Orlando), di Napoli (Anonima Bacini e Cantieri napoletani), di Palermo (Cantieri navali), di Taranto (Tosi), di Chioggia (Poli) e di Ancona (Officine Liguri-Anconetane). Notiamo ancora i diversi cantieri di Trieste e delle altre terre redente.

Ma alle costruzioni navali, specialmente per scopi di guerra, attendono su larga scala anche gli Arsenali governativi di Spezia, Castellamare, Taranto e Pola (in sostituzione di quello di Venezia).

Convieni inoltre ricordare: le Acciaierie di Terni, (che sono il più grande stabilimento italiano e uno dei primi di Europa per la fabbricazione delle corazzate, dei cannoni, dei proiettili di cannoni, delle rotaie, dei ponti ed altri articoli in acciaio), le grandi officine meccaniche di Odero a Sestri Ponente e di Tosi a Legnano, la grande fabbrica di tubi Mannesmann a Dalmine in prov. di Bergamo, la trafleria e chioderia Radaelli (di Gardone Valtrompia e Lecco), le officine Stigler di Milano e Savinem di Venezia, ecc., ecc.

Una grande importanza ha raggiunto in Italia la fabbricazione delle *automobili*, così da superare, e di gran lunga, i bisogni del consumo nazionale. Centro principale è Torino colla colossale fabbrica Fiat; ma ne esistono parecchie altre minori la cui importanza va continuamente crescendo (Spa, Ceirano, Frera e Tradate, Diatto, ecc.) onde avviene

(1) I cantieri di Muggiano, Palermo e Ancona, si sono fusi in un'unica impresa « Cantieri navali riuniti ».

che l'Italia faccia una esportazione continuamente crescente di vetture automobili e di autocarri.

Così si è andata diffondendo, talvolta per opera dell'industria precedente, la fabbricazione delle *biciclette* e delle *motociclette*, che un tempo venivano quasi interamente dall'estero.

Parimenti siamo riusciti ad emanciparci, in gran parte, dalla dipendenza quasi assoluta in cui si trovavano in passato le ferrovie italiane nei riguardi dei *vagoni* e delle *locomotive* e le cui fabbriche principali sorgono a Milano, Torino e Saronno.

Uno sviluppo meraviglioso ha avuto in Italia, specialmente a Torino, la fabbricazione degli *aereo-plani*, per taluni dei quali (Caproni) siamo diventati fornitori anche per l'estero. Da industria di guerra essa stà per trasformarsi in un'importante industria di pace.

Siamo invece ancora per gran parte dipendenti dall'estero nella produzione in genere delle *macchine* e in modo speciale per quelle della filatura e della tessitura, per le macchine utensili e per le macchine agrarie.

Parimenti dall'estero dobbiamo importare quasi interamente le *penne metalliche*, gli *aghi*, gli *spilli*.

La fabbricazione delle *armi* e dei *proiettili* è accentrata, in condizioni normali, in grandi stabilimenti governativi, come l'arsenale di Torino, la fonderia di cannoni (Armstrong) di Pozzuoli, la gigantesca fabbrica di cannoni Ansaldo di S. Pier d'Arena, le R. fabbriche di fucili di Brescia, Gardone Valtrompia, Torre Annunziata e Terni; ma viene esercitata anche dall'industria privata a

Brescia e Gardone suddette, a Torino (dalla Società italiana fabbrica proiettili), a Terni, a Lovere, e a Spezia (dalla Wickers-Terni) per i cannoni e i relativi proiettili, e infine a S. Felice Pistoiese la cui grande fabbrica, aperta nel 1911, appartiene alla società Metallurgica italiana.

Quantó alle *munizioni*, esse vengono fabbricate in condizioni normali, in parecchi stabilimenti governativi sparsi in tutta Italia, fra cui ricordiamo Bologna, Capua, Fossano Avigliana (dinamite).

Armi, proiettili, munizioni, ricevettero durante la guerra quell'impulso gigantesco di produzione che ci condusse alla vittoria.

La *coltellineria* viene ancora esercitata come piccola industria nei centri antichi di Maniago (Udine), Scarperia (Firenze) e Campobasso e nelle valli del Comasco e del Bresciano.

Strumenti di precisione vengono fabbricati nelle officine di Savigliano, al Tecnomasio (Brown Boveri) di Milano e nelle officine Galileo di Firenze.

Grazie all'utilizzazione sempre crescente delle forze idrauliche si vanno moltiplicando le industrie *elettriche*. Così hanno acquistato importanza per la fusione dei minerali metallici i forni elettrici Stassano (a Darfo in Valcamonica). Una di esse è la estrazione dell'*alluminio* per la quale ha conquistato una buona posizione l'officina di Bussi in valle del Pescara negli Abruzzi, e quella di Villanuova e Borgofranco nella valle d'Aosta.

L'industria del *piombo* ha i suoi centri principali a Monteponi in Sardegna e a Pertusola in Toscana.

La società metallurgica di Livorno è la principale impresa italiana per la lavorazione del *rame*, quantunque molti utensili si fabbrichino in Piemonte e in Lombardia.

Una grande fabbrica di *latta* esiste alla Magona italiana presso Piombino; ma la produzione nazionale deve essere integrata ancora da una forte importazione per sopperire alle richieste della fabbricazione fiorentissima delle scatole, dei barattoli e degli altri recipienti di cui si fa uso specialmente nella industria tanto fiorente delle Conserve alimentari. Nella prov. di Novara è molto praticata la fabbricazione delle « posate » a buon mercato di ferro stagnato.

Delle varie leghe del rame ha maggiore importanza in Italia il *bronzo*, per il grande uso che se ne fa nella fusione delle statue, dei busti, dei medaglioni, degli altri oggetti d'arte e finalmente delle campane.

Di *ottone* invece si fanno in Italia quasi esclusivamente le posate, giacchè quasi tutti gli articoli di rubinetteria e simili vengono dall'estero.

Nonostante l'estendersi dei « *lynotypes* » che vanno emancipando la stampa dall'uso dei caratteri, pur tuttavia rimane sempre abbastanza notevole l'uso e per conseguenza anche la produzione dei *caratteri da stampa*, industria che ha il suo centro principale a Torino.

L'*oreficeria*, che conserva ancora per gran parte quel carattere artistico che ha fatto sempre la sua reputazione, si esercita ancora, come piccola industria, a Genova (filigrana), Venezia (catenella

finissima deità « manin »), Roma (riproduzione di antichi monili), Firenze, Napoli, ecc.

Gli *orologi* da tasca provengono interamente dall'estero (Svizzera, America); ma noi introduciamo però anche i pezzi di orologeria con cui vengono prodotti in Italia specialmente le sveglie e i « ros-kopf » (a Milano). Abbiamo però alcune notevoli fabbriche di orologi da torre.

Industrie diverse. — Fra le molteplici industrie del *legno* va ricordata la fabbricazione dei mobili ordinari ed artistici, che ha preso da qualche tempo un grande slancio così da sopperire quasi da sola alla richiesta nazionale divenuta sempre più grande per il diffondersi dell'agiatazza e del buon gusto. Sono centri principali dell'industria Milano, Monza, Lissone ed altri luoghi della Brianza, Vicenza, Venezia, Novara, Torino, Firenze. Speciale menzione meritano gli *strumenti musicali*, non tanto i pianoforti i quali vengono ancora per gran parte dall'estero (prima della guerra da Germania, Austria e Francia) quanto gli organi, e più ancora i violini, i mandolini ed altri strumenti da corda (antica gloria di Cremona), i flauti, i clarinetti ed altri strumenti da fiato, compresi gli ottoni i quali però venivano ancora per gran parte dall'estero. A Novara e in altre città dell'alta Italia si fabbricano in quantità gli organetti che girano il mondo. Abbastanza diffusa è la fabbricazione, specie nell'alta Italia, delle *ombrelle* e dei *ventagli*. I principali cantieri per le *costruzioni navali* in legno sorgono in Liguria, nella penisola Sorrentina e a Chioggia, ma vanno continuamente decadendo.

Fiorentissima è la fabbricazione dei *bottoni*, specialmente di avorio vegetale (corozo, palma dum) a Palazzolo sull'Oglio ed altri luoghi della Lombardia e dell'Emilia, e se ne fa anche importazione, mentre è ancora insufficiente la fabbricazione dei bottoni ed altri articoli di madreperla, quantunque questa materia prima abbondi nella nostra colonia di Massaua. Abbastanza diffusa è la lavorazione del *sughero* per farne turaccioli mediocri, suole, isolanti, polvere. L'industria della *carta*, che preferisce le regioni pedemontane dove abbondano l'acqua e la forza motrice, ha i suoi centri principali in Piemonte (Serravalle, Borgosesia, Romagnano), in Lombardia (Milano, Conca fallata, Vaprio d'Adda, Varese, Maslianico), nel Veneto (Arsiero, Lugo, Treviso), nelle Marche dove sorgono (a Fabriano) le cartiere più antiche e quelle che danno i prodotti più perfetti, e nel Napoletano dove (a Isola del Liri in prov. di Caserta) si fabbricano in quantità anche le carte da parati. Si adopera, in quantità sempre crescenti, cellulosa e pasta di legno provenienti dall'estero e che soltanto ora si è cominciato a produrre anche in Italia (Mantova). Diffusissima è l'industria del cartonaggio. A Lecce si fabbricano lavori di carta pesta. Le varie industrie *poligrafiche*, ma specialmente la stampa ordinaria e da musica, hanno loro sede principale a Milano, Torino, Roma, nelle quali ultime città si è sviluppata di preferenza la nuova industria *cinematografica* che importa ancora dall'estero gran parte delle pellicole vergini. A Torino, a Milano, a Padova ed altrove si produ-

cono gli *inchiostri* anche da stampa. Nonostante il grande deplorato disboscamento si produce ancora, in notevole abbondanza, il *carbone di legna*, specialmente in Toscana, in Lazio, in Sardegna e nelle regioni prealpine. In quasi tutti i porti marittimi e in molti luoghi dell'interno si esercita su larga scala la *concia delle pelli*, soprattutto coi nuovi metodi rapidi a base di estratto di castagno che si produce in Italia (Cuneo, Toscana) e di quebracho e di cromo che si importano, mentre la lavorazione successiva delle medesime viene esercitata in tutti i centri di popolazione per i bisogni diretti della medesima, nelle sue diverse forme della calzoleria, della selleria, della carrozzeria. Napoli gode di una certa rinomanza per la fabbricazione dei guanti, Varese ed altri luoghi della Lombardia nella fabbricazione delle calzature. Di queste però si fa importazione. L'industria del *caucciù* ha i suoi centri principali a Torino, ma soprattutto a Milano dove una grande ditta (Pirelli), oltre a mettere in commercio una quantità grandissima e sempre crescente di articoli d'uso comune (specialmente pneumatici), fabbrica e colloca cordoni telegrafici sottomarini anche per conto di governi esteri. Una industria schiettamente ed esclusivamente italiana è la lavorazione del *corallo*, la quale si esercita a Torre del Greco, Livorno e Genova ed alimenta una forte esportazione.

Fra le meno sviluppate in Italia sono ancora le *industrie chimiche*, per le quali noi siamo stati fino ad ora quasi interamente alla dipendenza dell'estero e particolarmente della Germania.

Saponi e candele vengono bensì fabbricate su larga scala, (talvolta separate, ma il più spesso abbinata fra di loro in quanto chè adoperano gli uni e le altre il sego, gli oli ed altri grassi onde si estraggono oleina, stearina e glicerina), ed hanno i loro centri principali a Torino, Milano, Mira, Pontelagoscuro, Genova, Sesto Fiorentino, Roma, Bari, ecc., ma mentre la produzione delle candele è divenuta sufficiente ai bisogni, del resto molto diminuiti, del consumo nazionale, rimane ad essi ancora inferiore la fabbricazione dei saponi, onde una importazione notevole dalla Francia (Marsiglia) e dall'Inghilterra. Si è costituita, con sede a Milano, la Unione delle Saponerie italiane. Ha perduto quasi ogni importanza la industria nazionale, un tempo rinomata, delle candele di cera (Venezia). L'Italia, che esporta tanti fiori, importa invece gran parte dei *profumi* richiesti dal suo consumo e precisamente gli articoli fini dalla Francia e, prima della guerra, gli articoli a buon mercato dalla Germania (profumi sintetici). Noi produciamo invece in quantità essenze di aranci, bergamotto e simili.

Ha conseguito un notevole sviluppo la estrazione del *carburo di calce*, la principale forse delle nostre industrie elettro-chimiche (1), la quale si esercita nell'Umbria (a Papigno e Collestatte presso Terni) per averne il carburo da illuminazione

(1) Le altre hanno per oggetto soda caustica, cloro, ipocloriti, acido nitrico sintetico.

(acetilene) e a Piano d'Orte, negli Abruzzi, per estrarne la calciocianamide che si adopera direttamente come concime in luogo del salnitro oppure si impiega nella estrazione sempre crescente del solfato d'ammonio e dell'ammoniaca, prodotti azotati che vengono poi adoperati, per lo più, al medesimo scopo.

In questo campo però ha raggiunto il maggiore sviluppo la fabbricazione dei *concimi chimici*, specialmente dei superfosfati, la quale adopera i fosfati esteri (Tunisia) e l'acido solforico ottenuto in Italia per lo più dalle nostre piriti, e si esercita in una quantità di stabilimenti, disseminati si può dire in tutte le regioni, ma soprattutto nel settentrione e nel centro, e i quali si sono da tempo riuniti in un grande sindacato, la « Unione italiana fra consumatori e fabbricanti di Concimi chimici ». Anche di questi prodotti si fa ancora importazione.

Quantunque ancora dipendente, in parte, dall'Inghilterra, pure ha raggiunto un notevole confortante sviluppo la fabbricazione del *solfato di rame*.

Invece, nonostante i grandi progressi che si sono compiuti e si vanno compiendo, a motivo della guerra, durante e dopo la medesima, l'Italia rimane ancora, più o meno, dipendente dall'estero (e prima della guerra lo era soprattutto verso la Germania) per quasi tutti gli altri prodotti della grande industria chimica, quali gli acidi minerali (solforico, nitrico, cloridrico), l'acido carbonico liquido, l'ossigeno, i sali di bario, di potassa e di soda (presso Livorno col processo Solway dal sale co-

mune e dall'acqua di mare), la potassa caustica, il borace, l'ipoclorito di calce, il nitrato d'ammonio, il carbonato di piombo (cerussa), l'ossido di piombo (minio), l'ossido di zinco (bianco di zinco), i solfati e i silicati in generale, i colori e gli estratti coloranti (colori di anilina), i prodotti sintetici in genere, i medicinali, e via dicendo. Fra questi ultimi dobbiamo eccettuare i sali di chinino che vengono fabbricati a Torino dal Governo che ne ha monopolizzato lo spaccio per combattere la malaria, i sali di magnesia a cui le Dolomiti forniscono la materia prima, e parecchi altri prodotti che vengono ottenuti in alcuni grandi stabilimenti di Milano (Fabbrica lombarda di prodotti chimici, Erba, Bisleri, ecc.). Causa principale della nostra inferiorità pare sia la mancanza del carbon fossile.

Durante la guerra ha ricevuto uno sviluppo febbrile, quasi gigantesco, la fabbricazione degli *esplosivi* (dinamite, balistite, ecc.) e delle *munizioni*, in parte negli antichi stabilimenti governativi (Avigliana-Cengio in Piemonte, Società italiana dei prodotti esplosivi (S. I. P. E.) e in parte in numerosi nuovi stabilimenti i quali sono destinati, a guerra finita, a trasformarsi per lo più in altrettante fabbriche di prodotti chimici (1). Intanto ci siamo emancipati nell'estrazione dell'iodio (dalle alghe marine).

(1) Le numerose distillerie del catrame, le quali fornivano benzuolo, toluolo, fenolo ed altri prodotti che servivano alla fabbricazione degli esplosivi, verranno trasformate, per lo più, in fabbriche di materie coloranti.

Alla fabbricazione della polvere si collega l'industria fiorentissima dei *fuochi artificiali* la quale ha i suoi centri principali nel Napoletano e in Sicilia, a motivo del grande consumo che ne fanno quelle popolazioni.

Quantunque ancora esercitata in una quantità di fabbriche private riunite da molto tempo in consorzio (Fabbriche riunite) la produzione dei *fiammiferi* è diventata, dal 1917, monopolio governativo.

Ed è monopolio di Stato anche la lavorazione del *tabacco* la quale si pratica in 16 grandi manifatture, a cui si devono aggiungere altre 2 delle Terre redenti.

Facciamo finalmente un accenno a quella che si usa di chiamare l'industria del *forestiero* e la quale ha assunto da noi una così grande importanza a motivo del numero sempre crescente delle persone provenienti dall'estero che visitano l'Italia attrattevi dalle sue innumerevoli bellezze naturali, dalla dolcezza del suo clima, dai suoi ricordi storici e dai suoi capolavori d'arte. E poichè si valutavano a 500.000 i forestieri che prima della guerra visitavano annualmente il Paese nostro si può calcolare che essi vi spendessero in media 250 milioni di franchi all'anno i quali rappresentano indubbiamente alcune decine di milioni di lire di guadagno netto.

Comunicazioni e trasporti.

Sono monopolio governativo la *posta* e il *telegrafo*. Quest'ultimo, diffuso per ogni dove entro

terra, è completato dai cordoni sottomarini che congiungono l'Italia continentale alle isole che le fanno corona e ai principali paesi esteri bagnati dal Mediterraneo. Del telegrafo senza fili, inventato dall'italiano Marconi, si vanno moltiplicando gli impianti ed ora l'Italia, per numero di stazioni radiotelegrafiche, è forse il primo paese del mondo. Notevole la stazione ultrapotente di Coltano, presso Pisa, la quale comunica regolarmente colla Rumania e coll'Eritrea. Oltre alle navi da guerra vanno fornendosi di apparecchi Marconi le navi mercantili. Col diffondersi di questo servizio stanno riducendosi o trasformandosi gli uffici *semaforici* disseminati lungo il Litorale. Il *telefono*, benchè ancora esercitato in qualche città come industria privata, è diventato servizio governativo nelle linee intercomunali, interprovinciali e internazionali. Ha carattere ufficiale l'agenzia telegrafica Stefani.

Strade ordinarie. — Ne sono meglio fornite la Lombardia, il Veneto, il Piemonte, la Toscana e le Marche; lo sono meno le Calabrie e la Sardegna dove, in molti luoghi, non si può andare che a piedi o a cavallo.

Valicano le nostre catene montuose molte strade carreggiabili che sono, in piccola parte, residui della meravigliosa viabilità consolare romana, e pel resto, opere non meno meravigliose dell'epoca moderna e specialmente della prima metà del secolo scorso. Le più celebri sono quelle alpine di Tenda, del Monginevra, del Moncenisio, del Gran S. Bernardo, del Sempione, dello Spluga, dello Stelvio, del Brennero, della Pontebba, e quelle

apenniniche dei Giovi, dei Giardini, della Porretta, di Radicofani, di Arpaia.

Le *tramvie*, numerose e importantissime nell'Italia continentale, specialmente nella Lombardia e nel Piemonte dove si va loro applicando, in misura sempre più grande, la trazione elettrica, diminuiscono di numero e di importanza mano mano che si discende nell'Italia meridionale e insulare. Scarsissime nell'Abruzzo, nel Molise e in Calabria, mancano affatto in Basilicata. Nel 1914 avevano uno sviluppo di 5700 km.

Vanno sempre crescendo di numero e d'importanza le linee *automobilistiche* in servizio pubblico, specialmente in quelle regioni montuose, a cavallo dell'Apennino, dove non sia possibile o conveniente di istituire servizi tramviari o ferroviari.

Nè bisogna dimenticare la **navigazione aerea**, per i grandi orizzonti che le si vanno aprendo nelle comunicazioni in un periodo forse meno remoto di quanto fosse lecito, fino ad ora, di presumere.

Ferrovie. — Alle Strade ferrate s'impernia gran parte della vita economica del Paese. Incominciate nel 1839-40 colle due linee Napoli-Portici e Milano-Monza, esse vennero costruite dapprincipio molto lentamente e in modo irregolare, a seconda degli interessi e delle vedute degli stati in cui era divisa allora l'Italia, fino a che la conseguita unità politica non venne a conferire unità d'indirizzo anche alle costruzioni ferroviarie, le quali procedettero con vigore per tutto il ventennio successivo al 1870. Rallentatesi alquanto dal 1890, in seguito alle angustiate condizioni delle finanze,

esse vennero riprese con rinnovata energia a partire dal 1900. Nel 1915 avevano raggiunto uno sviluppo di circa 18.000 km. di cui 14.000 in esercizio dello Stato. Dal 1885 al 1895 tutte le ferrovie italiane erano state esercitate da private Compagnie, di cui tre erano le principali: la società delle ferrovie Meridionali esercente la rete Adriatica, la società esercente la rete Mediterranea e la società delle ferrovie Sicule. Ma nel 1905, essendo scadute le convenzioni stipulate con esse, lo Stato assunse direttamente l'esercizio di tutte le ferrovie che gli appartenevano e procedette al riscatto delle linee che erano rimaste in proprietà della compagnia delle ferrovie Meridionali. Di guisa che ora non sono rimaste all'esercizio privato che alcune piccole reti sul continente come le *Nord-Milano*, le *Ferrovie Venete*, le ferrovie *Calabro-Lucane* e le due reti della Sardegna, dette, una della *Compagnia reale*, con capitale in gran parte inglese, e l'altra delle *Ferrovie secondarie*. Dalla direzione generale autonoma delle ferrovie di Stato (F. S.) residente in Roma dipendono diverse Direzioni compartimentali.

Nell'Italia continentale le maggiori linee di traffico interno sono in senso longitudinale, lungo la valle del Po, principalissima la Torino-Milano-Venezia. Nell'Italia peninsulare le linee principali sono in senso longitudinale, di cui due costiere, la Genova-Pisa-Roma-Napoli-Reggio e la Bologna-Ancona-Bari-Brindisi-Lecce, e una trasversale, la Bologna-Firenze-Roma. Le ferrovie costiere sono collegate da linee trasversali, come la Firenze-

Faenza, la Roma-Ancona, la Roma-Pescara, la Napoli-Foggia, e, lungo il litorale Jonico, la Reggio Calabria-Metaponto-Taranto. Le ferrovie continentali comunicano con quelle della Sicilia per mezzo di un servizio di « ferry-boats » attraverso lo stretto, fra Reggio e Messina. La valle del Po comunica colla riviera Ligure a mezzo della Parma-Spezia, della duplice ferrovia dei Giovi, cui venne applicata recentemente la trazione elettrica, e della Torino-Savona. Le ferrovie liguri proseguono lungo la Cornice, fino in Francia. Ma alla Francia dovrà giungere parimenti la Cuneo-Nizza la cui costruzione, già molto avanzata, venne interrotta dallo scoppio della guerra. E in Francia arriva direttamente, fino dal 1871 in cui venne aperta, la ferrovia del Cenisió colla galleria del Frejus, lunga oltre 12 km. divenuta ora inadatta alle esigenze dei nuovi traffici perchè troppo angusta e con eccessive pendenze, cosicchè si è progettato di modificarla sostituendovi una galleria più lunga, a un livello più basso.

Ma una linea più diretta di comunicazione con Parigi è costituita dalla più recente ferrovia del Sempione, aperta nel 1906, e la quale passa sotto il monte omonimo mediante una galleria di quasi 20 km. che è per lunghezza la prima del mondo. Proviene da Torino e Milano con due linee d'accesso che si riuniscono a Domodossola e di lì proseguono fino ad Iselle all'imboccatura della galleria la quale sbocca dall'altra parte a Brieg in Svizzera, d'onde prosegue da una parte per Ginevra in Francia e dall'altra per il Lötschberg a

Berna e in Germania. Per questa linea passa il nuovo Simplon-Orient-Express istituito nel 1919 fra Parigi, Milano e Trieste. Il movimento di questo valico, straordinariamente cresciuto prima della guerra, aveva indotto Italia e Svizzera a provvedere alla costruzione, già prevista, d'una galleria laterale, i cui lavori, rallentati a motivo della guerra, verranno condotti fra breve a compimento.

La valle del Po comunica colla Svizzera, e, attraverso di essa, colla Germania, a mezzo della ferrovia ancora più importante del Gottardo, ferrovia svizzera a cui si collegano le due linee d'accesso da parte dell'Italia, che sono la Novara-Pino e la Milano-Como-Chiasso.

Molto vagheggiato dall'Italia sarebbe, in continuazione della ferrovia Lecco-Colico, il valico dello Spluga che addurrebbe parimenti alla Germania attraverso alla Svizzera orientale ma al quale viene opposto il valico più breve del Greina.

Segue il valico del Brennero, il più antico di tutti perchè aperto nel 1867 e il quale manca di grandi gallerie, costruito com'è quasi interamente a cielo scoperto, valico divenuto finalmente nostro e destinato perciò a diventare una delle grandi arterie del commercio della Germania coll'Adriatico quando verrà radicalmente riformata la ferrovia della Val Sugana che lo congiunge al porto di Venezia.

E una importanza molto maggiore acquisterà la ferrovia della Pontebba, da Udine a Vienna, dopo che essa non sarà più afflitta dalle tariffe differenziali con cui l'ex impero austro-ungarico aveva

saputo sviare artificiosamente da Venezia quei traffici che le sarebbero geograficamente spettati.

Notiamo finalmente la linea Venezia-Trieste, e quelle che partono da Trieste in direzione di Fiume e Budapest, in direzione di Lubiana e Vienna, e le nuove ferrovie transalpine per Assling e Villach verso Linz e la valle superiore del Danubio.

Tutte le ferrovie dello Stato sono a scartamento normale (mm. 1445).

Sono in costruzione le linee direttissime Milano-Genova, Bologna-Firenze, Roma-Napoli.

Dopo la guerra verrà probabilmente ristabilito il servizio direttissimo della *Valigia delle Indie*, il quale andava e veniva settimanalmente dal Cenisio a Bologna, Brindisi, per il rapido trasporto della posta e dei passeggeri da Londra a Bombay ed era integrato dalla *Valigia Australiana* che metteva capo, a periodi alternati, al porto di Napoli.

Altro servizio direttissimo era il *Lloyd Express* che veniva da Altona a Genova per il Gottardo e il *Nord-Sud Brenner Express* che veniva da Berlino a Verona.

Nel 1919 venne riaperto il *Roma Express* che va e viene da Parigi.

Comunicazioni d'acqua interne. — A non parlare dei pochi tratti navigabili e navigati dell'Arno (col canale dei Navicelli che va da Pisa a Livorno) e del Tevere (da Roma alla foce), di alcuni canali delle bonifiche Toscana e Romana, e del Garigliano e del Volturno nel loro corso inferiore, si può dire che tutta la navigabilità interna dell'Italia sia virtualmente ristretta alla parte continentale dove

si trovano i fiumi, i laghi e i canali navigabili che costituiscono il sistema Veneto-Padano. Ivi, al fiume *Po*, navigabile da Pavia per oltre 260 km. fino a Cavanella di Po nel Polesine, e fino ad alcuna delle sue foci nell'Adriatico, si connettono: a destra, per l'ultimo e breve tratto del loro corso, il *Tanaro*, la *Secchia* e il *Panaro*; a sinistra, anzitutto il *Ticino* e l'*Adda*, i quali, per mezzo dei navigli *Grande*, di *Pavia* e della *Martesana*, che hanno per centro comune Milano (Fossa interna e Darsena di porta Ticinese), fanno comunicare il Po coi due laghi Maggiore e di Como; poi l'*Oglio* ed il *Mincio* che sono navigabili soltanto nel loro corso inferiore. Da Cavanella, il bacino del Po, per mezzo dei canali di *Cavanella*, di *Loreo* e di *Valle*, e per mezzo della *Conca di Brondolo* e del canale *Lombardo*, è posto in comunicazione navigabile col *Tartaro* (detto anche canal Bianco o Po di Levante), coll'*Adige*, col *Gorzone*, col *Bacchiglione*, col *Brenta* e coi canali che ne derivano (fino a Padova e a Vicenza), e soprattutto colla *laguna di Venezia*, la quale serve da intermediaria, non solo tra la valle del Po e le regioni Veneto-orientali, ma più ancora fra la navigazione interna e la navigazione marittima. La laguna di Venezia, che è tutta quanta percorsa da canali, alcuni dei quali navigabili anche dalle maggiori navi marittime, comunica agevolmente, per mezzo di altri canali, coi corsi inferiori e navigabili del *Sile*, della *Piave*, della *Livenza*, del *Lemène*, e, dopo i lavori eseguiti durante la guerra, anche del *Tagliamento*, dello *Stella*, del *Corno*, dell'*Ausa* e dell'*Isonzo*,

passando per le lagune di Caorle, di Marano e di Grado. Alcuni canali che mettono capo a Ferrara vennero scavati a destra del corso inferiore del Po.

La **navigazione interna** ha cominciato ad assumere importanza solamente nell'ultimo decennio, da quando cioè per merito di alcuni apostoli (fra cui i morti Mattei, Fambri, Moschini e Ratti), ha cominciato a farsi strada nella pubblica opinione la coscienza della sua benefica efficacia sulla vita economica del paese. E invero, esercitata com'era da piccole imbarcazioni, per brevi tratti, senza comodità di approdi e di carico, e ostacola' a per giunta dalle ferrovie, essa costituiva in passato una quantità quasi trascurabile. Ora non più, dopo che la si è riattivata dovunque ed è diventata specialmente importante lungo il Po ed il Mincio, fino a Pontelagoscuro ed a Mantova, e dal Po, per i canali e fiumi intermedi, fino a Venezia, e vi attendono 3 imprese di navigazione a vapore, la Fluviale, la Lagunare di Venezia e la Navigazione interna di Milano le quali stanno ora per fondersi in una unica impresa.

Nel frattempo venne eseguita, a merito soprattutto del Magistrato alle Acque del Veneto, tutta una serie di lavori per cui i barconi fino a 600 tonn. potranno essere rimorchiati dalla laguna di Venezia fino al Po e poi lungo questo fiume, fino alla foce dell'Adda e al corso inferiore di questa fino a Pizzighettone, dove comincerà il canale di grande navigazione (del quale venne già incominciato l'escavo) che metterà capo al nuovo grande porto di Milano di cui parimenti furono iniziati i la-

vori). Verrà per tal modo costruita la grande linea di navigazione Venezia-Milano (km. 465) (1) la quale è destinata senza dubbio a un brillante avvenire specialmente dopo che da una parte, per mezzo dei laghi Maggiore e di Como, verrà collegata alle ferrovie internazionali del Gottardo e del Sempione ed eventualmente dello Spluga, e dall'altra verrà integrata colla navigazione di cabotaggio. Ed è appunto in vista della grande importanza che essa sta per assumere nella vita economica del paese nostro, che si sta ora progettando una serie molto complessa di canali fra Mantova e il lago di Garda, fra Milano e i laghi Maggiore e di Como, con diramazioni per il lago d'Iseo, Brescia e il corso inferiore dell'Oglio, fra Mantova e Pizzighettone in sostituzione del lungo corso tortuoso e difficilmente navigabile del Po tra la foce del Mincio e quella dell'Adda, e infine un canale audacissimo che dal Ticino navigabile risalirebbe la vallata sinistra del Po fino a Torino.

Quantunque di portata minore esiste oramai e funziona una linea ininterrotta di navigazione interna fra la laguna di Venezia e quella di Grado, fino al corso inferiore dell'Isonzo (Monfalcone).

Sono forniti da tempo di regolare navigazione a vapore, specialmente in servizio dei passeggeri, la laguna di Venezia con alcuni canali e fiumi contermini, e i laghi di Garda, d'Iseo, di Como, Maggiore e di Lugano.

(1) Canali lagunari km. 25, canali interni fino al Po 40, Po e Adda fino a Pizzighettone 360, nuovo canale fino a Milano 40.

Ricordiamo finalmente la Società fluviale marittima di Roma che esercita la navigazione del Tevere, dal porto di Ripagrande fino alla foce.

Navigazione marittima. — Favorita dalla posizione geografica, dal grande sviluppo delle coste e dal numero considerevole dei porti, la navigazione marittima ha raggiunto in Italia un grande sviluppo. Dal 1870 si è quasi triplicata. Prima della guerra essa oscillava annualmente dai 50 ai 60 milioni di tonn. di stazza (in arrivo), con un movimento di merci che variava dai 20 ai 25 milioni di tonn. allo sbarco e dai 7 ai 9 all'imbarco, oltre a un movimento di viaggiatori che era in media di 1.500.000 all'arrivo e di altrettanti in partenza. La grande eccedenza degli sbarchi sugli imbarchi delle mercanzie (in media da 3 a 1) è la causa principale della carezza dei noli per i porti italiani; ma vi concorrono altresì l'insufficiente attrezzamento dei medesimi e la scarsità relativa della nostra marina.

Più della metà del movimento delle navi è costituita dalla navigazione di *linea*, la quale comprende le linee postali e commerciali che sono esercitate con itinerari fissi, ed accoglie perciò il maggior numero di viaggiatori, mentre il movimento delle merci è fatto per la più parte dalla navigazione libera. Molte città principali trovandosi sulle coste e queste avendo uno sviluppo grandissimo, due quinti del movimento marittimo sono assorbiti dal *cabotaggio*, nel quale tiene naturalmente il primo posto (circa $\frac{5}{6}$) la marina nazionale. Anzi, dopo la guerra, esso verrà molto probabil-

mente riservato a quest'ultima. Anche nel cabotaggio il contributo maggiore, specialmente in viaggiatori (circa un milione in arrivo e altrettanti in partenza) è fornito dalla navigazione di linea. Nel cabotaggio le merci imbarcate equivalgono o superano le sbarcate.

Nella navigazione *internazionale*, che rappresenta gli altri tre quinti e dove apparisce perciò più evidente e più dannosa la deficienza del nolo di ritorno, il primo posto era tenuto, prima della guerra (1), dalle navi inglesi, cui tenevano dietro, ma a distanza, le navi italiane, e finalmente le francesi, le greche, le austro-ungariche e le tedesche. Negli arrivi e partenze dei viaggiatori teneva il primo posto la bandiera italiana e primeggiavano come luoghi di provenienza e di destinazione gli Stati Uniti e l'Argentina.

Che se poi si distingue la navigazione a *vela* dalla navigazione a *vapore*, si trova che la prima, la quale è in continua diminuzione, non rappresentava più oramai, prima della guerra, che un sedicesimo e anche meno del tonnellaggio complessivo, gli altri $\frac{15}{16}$ essendo assorbiti dalla navigazione a vapore.

I principali *porti* mercantili, per movimento effettivo di merci, erano, prima della guerra, Ge-

(1) Nel 1913, ultimo anno di traffico normale prima della guerra, le importazioni e le esportazioni di merci con piroscafi ammontarono a circa 20 milioni di tonnellate delle quali 15 milioni, ossia il 75 per cento, furono trasportate dalla bandiera estera e 5 milioni, ossia il 25 per cento, dalla bandiera nazionale.

nova, Venezia, Napoli, Savona, Livorno, Spezia, Palermo, Messina, Catania, Ancona, Cagliari. Che se invece si considera il semplice tonnellaggio delle navi, il primo posto era tenuto da Napoli, dopo cui venivano Genova, Palermo, Livorno, Venezia, Catania, Brindisi; e se si riguarda il numero dei passeggeri, venivano successivamente Napoli, Genova, Palermo e Venezia.

Durante i 4 anni di guerra il movimento dei porti adriatici essendosi ridotto a zero, la navigazione marittima si è concentrata pleoricamente nei porti del Tirreno e dell'Jonio.

Marina mercantile. — In seguito alle perdite gravissime sofferte durante la guerra per opera dei sottomarini e delle mine dei nemici (860.000 tonn. cioè il 62%), il naviglio nazionale venne ridotto a non essere più che l'ombra di sè medesimo (632.000 tonn.) (1). Meno male che i $\frac{3}{4}$ delle perdite (610.000 tonn.) vennero in qualche modo compensati o sostituiti dai sequestri delle navi nemiche, da alcuni acquisti all'estero e da nuove costruzioni. Ciononostante la ricostituzione della marina mercantile costituisce uno dei problemi più difficili e più gravi che incombono all'Italia per il dopo guerra.

Nella prima metà del secolo scorso, quando era ancora agli inizi la navigazione a vapore e tutte le

(1) Si tratta di tonnellate di stazza netta (o di registro) le quali corrispondono a un numero maggiore di stanza lorda (1,040.000 tonn.) e a un numero più grande di peso morto o « dead weight » (d. w.) (1.277.000).

navi mercantili erano fatte di legno, aveva un posto notevole la marina italiana, se pure navigante sotto le diverse bandiere fra cui era allora diviso il paese. Nel 1870, a unificazione conseguita, il naviglio mercantile italiano aveva una stazza complessiva di quasi un milione di tonn. delle quali però soltanto 25.000 erano a vapore. La trasformazione delle navi a vela e in legno in navi a vapore in ferro e in acciaio, la quale è avvenuta in seguito dovunque, si è prodotta con maggior lentezza in Italia a motivo della deficienza del capitale e delle iniziative, dell'intuito deficiente e tardivo del nuovo orientamento dei traffici marittimi, della scarsità del ferro e della mancanza assoluta del carbon fossile. Però, a un primo periodo di decadenza, era succeduto, dal 1885, un confortante risveglio, col'aiuto dei premi di costruzione e di navigazione accordati in quell'anno dal Governo e rinnovati per un altro decennio nel 1896 e ancora prolungati nel 1907, fino a che, nel 1911, soppressi, o quasi, i premi di navigazione, rimasero, con alcune varianti, i premi di costruzione, ai quali vennero aggiunti, per le nuove navi messe in cantiere, i nuovi premi di compensazione doganale. Così avvenne che il naviglio mercantile, il quale aveva un milione di stazza netta nel 1881 (delle quali però solamente 77.000 erano a vapore), sia salito nel 1910 a 1.071.000 (di cui 631.000 a vapore), e nel 1914, allo scoppio della guerra, a 1.282.000, delle quali 933.000 a vapore e 349.000 a vela. Era un progresso notevole, specialmente se si pensa che il naviglio a vapore ha una potenzialità almeno

tripla del naviglio a vela. Pur tuttavia la nostra marina mercantile, e intendiamo parlare esclusivamente di quella a vapore, era rimasta inferiore e di molto, ai bisogni straordinariamente cresciuti della nostra navigazione. E infatti, mentre i velieri, divenuti oramai inadatti, fuorchè per il piccolo tonnello, alle nuove esigenze dei traffici nei mari italiani, erano costretti, benchè ridotti grandemente di numero, a ramingare nei mari più remoti alla ricerca affannosa di un nolo che mancava loro nel Mediterraneo, i piroscafi, quantunque grandemente aumentati in numero e in portata, non avevano, come si è visto, che una parte secondaria nella navigazione di lungo corso, e perfino alcuni servizi postali sovvenzionati erano affidati alla marina estera (1). Ridotto, come si è visto, a circa un milione il tonnello della superstite marina italiana, la sua inferiorità appare ancora maggiore se la si pone a confronto del fabbisogno di 2 milioni di tonn. soltanto in piroscafi che venne prospettato dalla Commissione parlamentare « per il dopo guerra » (2), fabbisogno che diverrà ancora

(1) Era sovvenzionata la società olandese *Nederland* per la linea Genova-Batavia, ed aveva il privilegio del guidone postale il tedesco *Norddeutscher Lloyd* per la linea Genova-Estremo Oriente.

(2) Questa prevede come minimo: 200.000 tonn. di navi transatlantiche per trasporto passeggeri, 250.000 per linee regolari di trasporto merci e passeggeri, 200.000 di cargo-lines per merci varie e 1.400.000 di « tramps » o piroscafi da carico senza speciale destinazione. Il governo inglese si è assunto l'impegno di riservare all'Italia 500.000 tonn. di navi mercantili di cui $\frac{1}{3}$ subito, $\frac{1}{3}$ entro un anno dalla firma della pace e $\frac{1}{3}$ 2 anni dopo.

più grande se sarà riservata esclusivamente alla marina nazionale quella sorgente grandissima di lucro che deriva dal trasporto dei nostri emigranti, il quale veniva eseguito, prima della guerra, anche da navi estere (Transatlantique) e perfino da porti esteri (le Havre).

Delle nostre navi a *vela*, le quali appaiono iscritte in numero maggiore nel compartimento di Genova, sono più importanti e numerosi i brigantini-goletta e i brigantini a palo.

La marina a *vapore*, la più provata dalla guerra, va assumendo, dopo di essa, un nuovo orientamento, con organismi e aggruppamenti diversi, mentre si vanno facendo nuovi acquisti e procedono febbrilmente le nuove costruzioni.

Pertanto sono tornati a funzionare, un po' alla volta, i servizi marittimi sovvenzionati, quali erano stati istituiti a partire dal 1° luglio 1913 e che la guerra aveva per la massima parte interrotti. E poichè essi dovranno rimanere in vigore fino al 30 giugno 1923, ricordiamoli succintamente: le linee del Tirreno superiore esercitate dalla società Marittima Italiana con sede a Genova, quelle del Tirreno inferiore affidate alla Sicilia con sede a Roma, le linee dell'Adriatico e la postale celere coll'Egitto accordate alla società italiana dei Servizi Marittimi con sede a Venezia, la Venezia-Calcutta sempre esercitata dalla società Veneziana di N. M. che ha parimenti sede a Venezia, le linee dell'Adriatico e dell'Jonio affidate alla Puglia con sede a Bari, e la Centro-America concessa alla Veloce con sede a Genova; senza contare le piccole

imprese che avevano assunto i servizi locali delle isole Toscane, Eolie, Egadi e Partenopee (G. Orlando, Siciliana, La Cana, Sicania e Napoletana) e quello di Ravenna con Trieste e Fiume (società Romagnola). Coll'acquisto di Trieste le numerose linee del Lloyd triestino per il Levante e per l'Estremo Oriente, già sovvenzionate dal Governo austriaco, e quelle dell'Austro-Americana per gli Stati Uniti (1) torneranno probabilmente a funzionare per conto e nell'interesse dell'Italia. Esistono a Trieste numerose altre imprese di navigazione fra cui la Gerolimich, la Tripovich, la Navigazione libera triestina, la Dalmazia, ecc.

Nè bisogna dimenticare l'Adria e l'Ungaro-Croata che avevano la loro sede a Fiume.

La Navigazione Italiana (già Florio e Rubattino) si era unita, nel 1912, per l'esercizio in comune di alcune linee regolari non sovvenzionate cogli Stati Uniti e coll'America del Sud, con altre 3 compagnie, parimenti di Genova, il Lloyd italiano, l'Italia e la Veloce.

Altre imprese italiane di navigazione a vapore prima della guerra erano: la Navigazione Alta Italia e il Lloyd sabauda entrambe con sede a Torino, la Creola e la Fratelli Accame con sede a

(1) L'Austro-Americana ha venduto durante la guerra la metà della sua flotta in America; il resto è venuto nelle mani della società Cosulich di Trieste. Anche le azioni del Lloyd triestino, già per gran parte in mano degli arciduchi di casa d'Austria a mezzo della Union Bank di Vienna, sono passate ultimamente a Banche italiane,

Genova, la Peirce e la Sicula-Americana con sede a Messina.

Per iniziativa e talvolta per fusione di alcune compagnie preesistenti sono sorti nel 1917-19 dei nuovi grandi organismi marittimi, quali: la società Nazionale di Navigazione con sede a Genova e un capitale di 150 milioni appartenente per gran parte alla ditta Ansaldo, la società di navigazione Italo-Americana (S.N.T.A) con sede a Torino (120 milioni), la Transatlantica Italiana con sede a Genova (100 milioni), la Transoceanica con sede a Napoli (100 milioni) (1), il Lloyd Mediterraneo con sede a Genova, (tutte navi da carico appartenenti per oltre la metà alla società Ilva), il Lloyd Adriatico con sede a Venezia, ecc. La Transatlantica Italiana ha iniziato, nel 1919, il servizio, pel canale di Panamá, coi paesi dell'America meridionale bagnati dal Pacifico, ma dovrà essere integrata da un servizio in senso inverso dei vapori della società Nazionale i quali passeranno al ritorno per il canale di Panamá. Il Lloyd sabauda ha iniziato nel 1919 una linea regolare per i porti dell'Europa settentrionale e per l'Australia.

Il « Registro Italiano » dovrebbe fondersi col « Registro Triestino » per emancipare la Marina italiana dalla dipendenza in cui ancora si trova di fronte al « Lloyd's Register » inglese.

Pertanto nel 1916 si è costituito a Roma l' « Istituto nazionale di Credito Marittimo » allo scopo

(1) Come il Lloyd sabauda ha generato la Marittima italiana, così la Peirce e la Sicula-americana hanno dato origine alla Transoceanica.

di finanziare le nuove imprese marinaresche e di esercitare il Credito Navale.

Alla ricostituzione ed all'aumento del nostro naviglio devono rivolgersi tutte le nostre cure più gelose col motto fatidico « navigare necesse ». L'avvenire d'Italia è sul mare. Peccato che manchi ancora a quasi tutte le nostre regioni, fuorchè in Liguria, lo spirito marinaresco, e manchi anche sulla sponda nostra dell'Adriatico dove pure alcune popolazioni pescherecce (a Chioggia e a Mol-fetta) sono fra le prime del Mediterraneo e costituirebbero perciò preziosi e inesauribili vivai d'ottima gente di mare!

Commercio.

Costituendo ad un tempo la sintesi e l'indice misuratore della vita economica del popolo nei suoi rapporti cogli altri paesi, il commercio italiano ha subito una grande alterazione durante la guerra e a motivo della medesima, nè si può agevolmente prevedere che cosa diventerà dopo di essa. Non parliamo del commercio *interno*, il quale, attivissimo già in condizioni normali a motivo della grande diversità di prodotti naturali e di attività industriale fra il settentrione e il mezzogiorno d'Italia, venne intensificato dalla necessità di smaltire in paese quella esuberanza di produzione che si dirigeva prima all'estero in genere e in particolare verso i paesi che erano in guerra coll'Italia.

Quanto al commercio *estero*, è noto come esso fosse, dalla unificazione del Regno, grandemente

cresciuto, non soltanto in via assoluta, ma anche in via relativa, cosicchè, a tale riguardo, l'Italia aveva preso uno dei primi posti nel mondo. Dal 1870, in cui era stato di 1650 milioni di lire, esso era salito nel 1913, cioè nell'anno che ha preceduto lo scoppio della guerra mondiale, a 6400 milioni, con un aumento cioè di 400 %, mentre nello stesso periodo l'aumento percentuale è stato molto minore in paesi più ricchi del nostro, come la Francia e l'Inghilterra. Mentre nel 1870 le esportazioni dall'Italia superavano le importazioni, alcuni anni dopo cominciò a prodursi il fenomeno inverso, e questo fatto andò accentuandosi sempre più, cosicchè, prima della guerra, le importazioni erano venute superando le esportazioni per oltre un miliardo di lire, sbilancio commerciale che, per quanto cospicuo, veniva facilmente colmato coi denari che i forestieri lasciavano in Italia e con quello che gli emigranti mandavano dall'estero, onde avveniva che a tale sbilancio commerciale corrispondesse, anche da noi, come in altri paesi più ricchi del nostro, un confortevole bilancio economico.

Altra cosa invece è quanto è successo durante la guerra e che sta per succedere probabilmente dopo di essa.

Durante la guerra, mentre le esportazioni, nonostante il cresciuto valore delle cose, rimanevano pressochè stazionarie, aumentavano enormemente le importazioni a motivo dei bisogni formidabili della guerra e delle cresciute esigenze alimentari, così da determinare uno sbilancio commerciale da

5 a 6 miliardi di lire ogni 12 mesi, il quale, in mancanza delle rimesse degli emigranti e del denaro non più lasciato dai forestieri, dovette e dovrà ancora per qualche tempo venir saldato con debiti.

E poichè, a guerra ultimata, l'Italia si troverà di aver aumentato il suo debito pubblico di oltre 80 miliardi, che è quanto dire di circa i $\frac{3}{4}$ della cifra che si reputava rappresentasse l'intera ricchezza nazionale prima della guerra, sarà all'intensificazione dei traffici, oltrechè all'aumento della produzione naturale e manifatturiera e alla restrizione dei consumi, che si dovranno attingere i mezzi per ristabilire il pareggio.

Per tutti questi motivi, oltrechè per i cambiamenti territoriali ed economici prodotti dalla guerra, si prevedono mutamenti forse radicali nella misura, nella qualità, nella direzione degli scambi internazionali. Ad ogni modo sarà opportuno di ricordare quello che essi erano prima della guerra, dato che non si possa fare nessun assegnamento sopra quelli di carattere eccezionale e sporadico che si sono prodotti durante la medesima.

Le *esportazioni* erano adunque costituite principalmente di seta greggia, tessuti di cotone, agrumi ed altri frutti, tessuti di seta, vino e olio d'oliva, canapa greggia, formaggi, burri, uova e pollame, conserve di legumi, di ortaggi e di frutti, alcuni prodotti chimici, lo zolfo, il marmo, l'alabastro, gli articoli in paglia ed in legno, il bestiame, i filati di cotone, i minerali di zinco, il riso, le pelli greggie, i cappelli, gli articoli in corallo ed in gesso, le automobili.

Le *importazioni* erano: i cereali (specialmente dalla Russia), il cotone greggio (Stati Uniti e India), il carbon fossile (Inghilterra), la seta greggia (Cina e Giappone), le pelli (India e Levante), il ferro (Germania), le macchine (Germania, Svizzera), i tessuti di lana (Francia, Germania, Inghilterra), il legname (Austria-Ungheria), i pesci (merluzzi-aringhe) (Norvegia), il caffè (Brasile) (1), la lana greggia (Plata), i prodotti chimici (Germania), il tabacco (Stati Uniti), i tessuti di cotone e di seta (Inghilterra, Germania, Svizzera e Francia), i gioielli, le pietre preziose e le sementi (Francia), le chincaglierie, i medicinali, i colori artificiali, le matite e gli oggetti di cancelleria (Germania), il petrolio (Caucaso, Stati Uniti).

Il commercio di *transito*, che si esercitava in ispecie per i porti di Genova e di Venezia, attraverso i valichi alpini, aveva per oggetto i cereali, il cotone greggio, la seta greggia, i coloniali, il tabacco, l'olio di cotone, i semi oleosi, il petrolio; ed è destinato ad aumentare, specialmente dai porti dell'Adriatico in direzione dei nuovi Stati che sono sorti dallo sfacelo dell'impero austro-ungarico.

I *paesi* con cui l'Italia aveva le sue maggiori relazioni commerciali erano: la Germania, l'Inghilterra, gli Stati Uniti (2), la Francia, l'Austria-Un-

(1) Nel 1919 la importazione del caffè e il commercio dei suoi surrogati vennero assunti in monopolio dallo Stato.

(2) Durante la guerra sono saliti al primo posto gli Stati Uniti con 6 miliardi d'importazione in Italia, contro 2 miliardi d'importazione dall'Inghilterra.

gheria e la Svizzera, i quali assorbivano circa i $\frac{3}{4}$ del commercio complessivo. Seguivano: la Russia, i paesi della penisola Balcanica, l'India Inglese, il Belgio e la Repubblica Argentina.

Istituzioni favorevoli al commercio sono: le Camere di commercio, comprese quelle delle terre redente e quelle stabilite all'estero; le agenzie commerciali istituite dal governo o da private Associazioni in parecchi paesi d'Europa e fuori d'Europa; gli addetti commerciali presso le nostre maggiori rappresentanze diplomatiche e consolari; l'ufficio di informazioni presso il ministero del Commercio; i Musei commerciali; e infine le Scuole di commercio, specie le 5 superiori di Venezia, Genova, Bari, Roma e Torino, a cui si è aggiunta la università libera Bocconi a Milano, e si aggiungerà la Scuola Revoltella di Trieste.

L'assicurazione sulla vita venne monopolizzata dal governo per mezzo dell'Istituto nazionale delle Assicurazioni. Quanto alle numerose compagnie private di assicurazione (marittima, incendi, grandine, furti, ecc.) alcune delle quali straniere, esse hanno stipulato nel 1917 una convenzione per i rischi marittimi di guerra sul tipo del Lloyd inglese (1).

Fra gli istituti di *risparmio* (2) emergono le Casse

(1) Sono imprese principali: le Assicurazioni generali (Venezia e Trieste), la Riunione Adriatica (Trieste-Milano), la Fondiaria (Firenze), la Reale (Torino), la Mutua Marittima nazionale (Genova).

(2) Il risparmio nazionale, che era di 250 milioni di lire nel 1870, è salito oltre 7 miliardi nel 1913.

potenti di Milano e di Bologna, oltre alle fiorenti Casse postali, e fra le istituzioni di *credito* la Banca d'Italia e i banchi di Napoli e di Sicilia, che sono tutti e tre istituti di emissione, il Credito italiano, la Banca commerciale, ~~la Banca italiana di sconto,~~ il Banco di Roma, la Banca Ligure, ecc., oltre alle molte Banche popolari, alle Casse rurali di prestito e agli istituti di Credito fondiario, fra cui meritano speciale menzione l'Opera pia di S. Paolo di Torino, il Monte dei Paschi di Siena e il Credito fondiario sardo di Cagliari.

Da paese libero-scambista, quale era al momento della sua unificazione e quale rimase fino al 1877, l'Italia iniziò dal 1878 una politica *doganale* protettiva, la quale venne aggravata nel 1887, quantunque temperata dai trattati di commercio, fra cui avevano la maggiore importanza quelli colla Germania, coll'Austria-Ungheria e colla Svizzera. I primi due decadde a motivo della guerra; l'ultimo, venuto a scadenza nel 1917, venne prorogato.

Col sistema attuale esiste una tariffa doganale e una tariffa convenzionale. Si tratta di sostituire a quest'ultima una tariffa minima.]

Emigrazione e Colonie.

Prima della guerra nascevano in media in Italia 1.100.000 bambini ogni anno e vi morivano da 300 a 600 mila persone, con un civanzo umano che variava dalle 500 alle 800 mila anime. Questo spiega come noi potessimo alimentare, senza arre-

stare l'aumento graduale quasi automatico della popolazione, una *emigrazione* fortissima, la quale, nel 1913, era salita ad una cifra enorme, cui non erano mai giunte, neppure nei loro migliori periodi, nè la emigrazione inglese, nè la emigrazione tedesca, che avevano preceduto cronologicamente in questo primato la nostra, e nemmeno la slava che era venuta ultimamente in gara con essa. Infatti da 534.000 emigrati nel 1911, siamo passati a 711.000 nel 1912 e a 872.600 nel 1913! Di essi 559.600 erano diretti ai paesi transoceanici (Stati Uniti, Argentina, Brasile, Canada). Gli è vero però che di fronte a quest'ultima cifra stanno ben 189.000 rimpatrii. Sono per lo più nostri emigranti dell'Italia meridionale i quali, a somiglianza delle «rondinelle», si recano a fare la mietitura in inverno nell'Argentina (dove è l'estate), per far ritorno in patria la primavera, salvo a ripartire in estate nostro per la mietitura o altri lavori degli Stati Uniti e del Canada e rincasare di nuovo per l'inverno.

Ha assunto così un singolare aspetto novissimo questo getto continuo di sangue dal corpo vivo della nazione, onde più non regge per esso quella distinzione recisa fra emigrazione temporanea ed emigrazione permanente che si faceva una volta e che si continua a fare, più che altro per tradizione, anche adesso. Sia che si rechino in Europa o in altri paesi bagnati dal Mediterraneo, oppure che si rivolgano ai paesi transoceanici, avviene degli emigranti che vi rimangono tutta la vita se anche partiti col proposito di rimanere assenti pochi

mesi, ovvero che, espatriati con propositi definitivi, facciano ritorno subito perchè disillusi o facciano ritorno più tardi, a fortuna fatta, nella patria che non hanno potuto dimenticare. Limitato un tempo alle provincie settentrionali, il fenomeno dell'emigrazione, dopo il 1889, ha cominciato a propagarsi nel mezzogiorno, dove assunse in breve proporzioni così allarmanti da minacciare lo spopolamento di alcune regioni (Lucania). Nel 1913 la metà degli emigranti era di meridionali che si sono diretti per la massima parte in America, mentre dell'altra metà, per lo più del settentrione, una parte soltanto si è raccolta all'America, il resto (ed erano specialmente veneti, piemontesi, lombardi, emiliani, toscani) ha sciamato di preferenza nei paesi contigui dell'Europa continentale (Francia, Austria-Ungheria, Germania, Svizzera, Lussemburgo) e dell'Africa, come i siciliani che si recano di preferenza nelle regioni contigue della Tunisia e dell'Algeria.

Si valutavano prima della guerra a quasi 6 milioni gli italiani stabiliti nei paesi esteri, se pure molti di essi avevano assunto la nazionalità di quei paesi, pur conservando molte volte, per una singolarità del giure internazionale contemporaneo, la nazionalità del paese d'origine. Di essi 1.800.000 erano agli Stati Uniti, 1.500.000 al Brasile, 1.000.000 nell'Argentina, e 500.000 in Francia.

Lo scoppio della guerra ebbe per risultato di arrestare quasi di colpo questa imponente fiumana e di determinarne anzi un patriottico rigurgito da parte di quelli, e furono moltissimi, i quali adem-

pirono il dovere di portare il loro braccio in difesa della patria. E quanti di essi hanno incontrato valorosamente la morte nella guerra nazionale!

A guerra finita molti di loro hanno fatto già ritorno nella rispettiva patria d'adozione.

Ma poichè nel frattempo, nonostante le perdite gravissime subite nella guerra, è tornato il fenomeno consolante della eccedenza delle nascite sulle morti, può essere che si ripresenti, con rinnovata gravità, nel dopo guerra, il fenomeno della emigrazione, fenomeno doloroso ed umiliante in passato a motivo della miseria e della ignoranza dei nostri emigranti e della rapacità disumana con cui essi venivano sfruttati a gara dai vettori, dai locandieri, dagli intromettitori, dagli impresari, dai piantatori (« fazendeiros »), dagli agenti di credito, ma che aveva da parecchi anni guadagnato moltissimo per la efficace protezione di alcune istituzioni di carattere religioso (opera pia Bonomelli) o civile, ma soprattutto dopo la creazione del R. Commissariato generale della Emigrazione. Si era così prodotto negli emigranti un consolante elevamento d'istruzione, di dignità e di energia; mentre ne era derivato un miglioramento non trascurabile della economia paesana in ragione delle somme cospicue che quei nostri connazionali mandavano o portavano essi medesimi in patria, per la migliore e più sicura rimessa delle quali erasi affidato il servizio al banco di Napoli. Ma se il fenomeno dovrà riprodursi dopo guerra, è da augurarsi che sia non un afflusso disordinato di gente ma un esodo dignitoso di persone, consce del loro

valore economico e capaci di trattare da pari a pari con i grandi sindacati stranieri (1).

Lo spettacolo degli emigranti che andavano sperperando la loro feconda energia in paesi non nostri, unito alla speranza di accaparrare alle nostre industrie certe materie prime, e alla prospettiva di trovare uno sbocco facile e sicuro alla nostra attività manifatturiera che minacciava di diventare pletorica, fu una delle cause determinanti quella nostra politica che ci condusse all'acquisto successivo delle seguenti **Colonie**: l'Eritrea, la Somalia e la Libia. Verrà detto di esse partitamente discorrendo dell'Africa. Ci basti qui di ricordare che esse hanno una superficie complessiva di 1.633.000 km². e una popolazione di 1.800.000 ab. e che sono destinate a un promettente avvenire se, coll'aiuto di capitali nostri, sapremo impiegare accortamente le popolazioni indigene, opportunamente indirizzate dai nostri, nel mettere in valore le ricchezze naturali di quei territori.

Luoghi principali di produzione, d'industria e di commercio.

Italia settentrionale. — *Genova*, la sesta città d'Italia per popolazione (307.000 ab. nel 1916), è la prima di tutte per commercio marittimo. Il vecchio porto, che era stato la fortuna e la gloria di Genova medioevale e moderna, ma divenuto

(1) Voti per il « dopo-guerra » della Commissione parlamentare.

angusto di fronte ai bisogni straordinariamente cresciuti della sua febbrile attività contemporanea, venne già allargato e sistemato a parecchie riprese colla esecuzione di opere grandiose, per le quali concorse fortunatamente anche la munificenza privata (del duca di Galliera), ma deve esserlo sempre più, con ritmo ininterrotto e crescente, di mano in mano che va allargandosi e intensificandosi la sua sfera di competenza commerciale. In seguito agli ultimi lavori il porto attuale si può dire costituito da due grandi specchi acquei, il nuovo avamposto Vittorio Emanuele III e il vecchio Porto interno. Quest'ultimo è contornato da una serie di calate di riva, alternate fra 12 ponti sporgenti, con un complessivo sviluppo di oltre 8 km. di muri di sponda (banchine). Oltre alle aree destinate al deposito delle merci, per metà occupate da tettoie e da magazzini a più piani, vi sono i silos per l'impozzamento di oltre 400.000 Q.li di grani e grandi serbatoi per petroli ed olii pesanti (15.000 mc.), un colossale Deposito franco dove il servizio di facchinaggio è fatto dall'antica corporazione dei Caravana (che risale al 1341), l'emporio commerciale della Darsena, gli ex Magazzini generali, ora a servizio delle ferrovie, i Docks liguri (già docks vinicoli), i docks dei cotonei, i magazzini frigoriferi, ecc. Attendono allo scarico e al carico delle merci ben 100 gru, fra elettriche, idrauliche e a vapore, oltre a 25 elevatori elettrici che sbarcano 500 Q.li di carbone all'ora e a 20 elevatori ad aspirazione per il servizio dei silos i quali scaricano, nella stessa unità di tempo, fino

a 4500 Q.li di grano. Percorrono il porto in ogni senso ben 60 km. di binari ferroviari. Il nuovo bacino Vittorio Emanuele, che venne scavato al di là del molo Occidentale, verso Sampierdarena, e che si sta ora ultimando, potrà liberare il porto attuale di una parte considerevole di quel movimento pletorico che da troppo tempo lo affligge.

Nel suo rapido ininterrotto movimento ascendente il porto era arrivato, prima della guerra, a oltre 7 milioni e $\frac{1}{2}$ di tonn. di stazza (in arrivo) con un movimento press'a poco eguale di merci, delle quali però oltre 6 milioni erano di merci in arrivo (per metà carbone), e poco più di un milione di merci in partenza. Nello stesso anno 1913, Marsiglia, la grande rivale, aveva avuto un maggior movimento di navi di $\frac{1}{3}$, con un movimento di merci più grande di $\frac{1}{5}$ e con una proporzione maggiore di merci all'imbarco. Durante la guerra si produsse una diminuzione, specialmente delle merci in partenza, ma con periodi di congestione dovuti all'immobilizzazione pressochè completa dei porti adriatici.

Dal 1903 la gestione del porto venne affidata a un Consorzio autonomo, il quale, nonostante alcuni inevitabili inconvenienti, ha fatto buona prova e si è cominciato ad adattarlo all'amministrazione di altri porti.

Genova trae la sua grande importanza anche dall'essere l'emporio principale di approvvigionamento e di sbocco di quei grandi centri industriali che sono le due contigue riviere, non solo, ma di buona parte della valle del Po (Piemonte e Lom-

bardia), e inoltre ancora di una parte della Svizzera e della Germania, dopo l'apertura delle ferrovie del Gottardo e del Sempione.

Infine essa è la sede delle nostre principali imprese di navigazione marittima, il secondo porto d'imbarco della nostra emigrazione transoceanica, e l'emporio principale dei nostri rapporti commerciali coll'America.

Oltre a una grande Borsa dei valori possiede una Borsa delle merci.

Anche *Savona* si è fatta un grande centro industriale, mentre il suo porto, recentemente ingrandito e migliorato e costituito (dal 1918) in Ente autonomo, è diventato, per movimento effettivo di merci, il quarto del Regno. Attende soprattutto all'importazione dei carboni, i quali, per mezzo della funicolare di S. Giuseppe (1), vengono convogliati al di là dell'Appennino, per il Piemonte e la Lombardia. Si è progettato di costruire verso la vicina Vado un grandissimo porto (Savona-Letimbro).

La *Spezia*, situata in fondo a un magnifico golfo, è il primo porto militare del Regno. Vi sorge un grande arsenale col nostro maggiore bacino di carenaggio. E vi sorgono altresì alcuni grandi cantieri privati di costruzioni navali (a Muggiano). Anche di esso si è progettato l'ampliamento.

Seguono in Liguria: *Sampierdarena*, grande centro industriale che può dirsi un sobborgo di Genova

(1) Nel 1919 stava per essere sostituita da una ferrovia elettrica a doppio binario.

e presso al quale sorgerà, sulla spiaggia di Voltri, in seguito a una convenzione del 1919, un nuovo grande porto industriale a complemento di quello di Genova, il quale verrà amministrato da un Ente autonomo, nell'interesse del comune di Genova; *Sestri Levante*, con grandi cantieri di costruzione e stabilimenti meccanici; e, infine *Porto Maurizio* e *Oneglia*, che si sono fuse nel 1908 in un solo nuovo porto al quale venne dato il nome di *Imperia*.

Venezia, che è la nona città per popolazione (165.000 ab. nel 1916) ed occupa il secondo posto fra i porti marittimi per movimento effettivo di merci (2.500.000 tonn. prima della guerra), ha grandemente progredito in seguito alla sua unione col regno d'Italia (nel 1866), poichè d'allora aumentarono le grandi industrie (arsenale, cotonificio, molini, stabilimenti meccanici, fiammiferi, vetraria, conterie, tabacchi, ecc), e s'incrementarono le piccole, specialmente di carattere artistico (lavori in legno (mobili), in ferro battuto, in rame ed altri metalli, a cesello ed a sbalzo), i soprarizzi ed altri drappi serici uso antico, i cuoi artistici, le oreficerie (manin), i merletti (Burano, Pellestrina), ecc., mentre crebbero le ferrovie, si moltiplicarono i traffici, cosicchè Venezia era venuta quasi a gareggiare con Trieste che l'aveva da un secolo detronizzata nel dominio dell'Adriatico. Nel 1913 vennero sbarcate a Venezia 2.285.000 tonn. di merci e se ne imbarcarono 375.000. Durante la guerra il movimento del suo porto venne completamente arrestato. A guerra finita Venezia si appresta, con grande fervore, a riprendere la fun-

zione cui è chiamata dalla sua posizione geografica e dalla sua ammirabile configurazione, non più rivale ma sorella di Trieste, nel dominio commerciale dell'Adriatico, ridivenuto finalmente nostro.

Il porto, situato nell'interno di una vasta e tranquilla laguna a cui adducono dal mare le due bocche di Malamocco e di Lido, quest'ultima più prossima e più naturale e destinata perciò a diventarne la principale dopo che saranno condotti a termine i lavori colossali, oramai per massima parte eseguiti, i quali ne hanno conquistato e ne garantiranno la necessaria profondità, è costituito anzitutto dal bacino della Stazione Marittima, poi dal canale della Giudecca e dal bacino di S. Marco. Ma dimostratesi queste località insufficienti ai cresciuti bisogni dei traffici, si è addivenuti, dopo una grande discussione durata per anni intorno alla più adatta località per l'allargamento, a scegliere per questo la zona dei Bottenighi, nella contigua terraferma, a sera della ferrovia e in prolungazione dell'attuale Stazione Marittima a cui il nuovo bacino verrà congiunto mediante un canale di grande navigazione. Nel nuovo porto sussidiario, intorno al canale Nord, verso la stazione ferroviaria di Mestre, si è progettato l'impianto di parecchie industrie (cantieri navali e acciaierie di Venezia, cantieri della società Breda, stabilimento della Unione italiana Concimi, Società italo-americana per il Petrolio con installazioni modernissime per il deposito e il trattamento della nafta, della benzina, degli olii pesanti e per la produzione diretta dei relativi recipienti, fabbrica delle candele di Mira

colla idrogenazione dei grassi inferiori, cantieri della Società Veneta e fonderia di Treviso, e ancora una cartiera, un cuoificio, una fabbrica di carburo di calcio, un grande laboratorio del legname, ecc.).

Ma un altro bacino-canale dovrà sorgere ad Ovest dove potranno trovar collocamento altre industrie. La gestione della attività manifatturiera in questa zona dei Bottenighi venne assunta dalla nuova società Veneziana del Porto Industriale.

Il nuovo porto, il quale è destinato specialmente all'inoltro nell'entro terra del carbone, dei fosfati e delle altre merci povere, comincerà a funzionare soltanto quando sarà completamente esaurita la potenzialità della attuale Stazione marittima, aumentata virtualmente ancora prima della guerra coll'aggiunta di una grande banchina a mezzogiorno e a sera del molo di Ponente, con attiguo profondo canale di navigazione, ma che attende di essere attrezzata con apparecchi meccanici di scarico e carico, con tettoie, magazzini, ecc., per rendere alla navigazione e al commercio i grandi benefici che se ne attendono. Sono bensì fornite di apparecchi e di magazzini le altre banchine del molo di Levante (in fondo a cui si eleva gigante il Silo pei grani) e i moli successivi verso la Giudecca, coi Magazzini Generali (ridotti per la massima parte a magazzini ferroviari), col Magazzino frigorifero e col Deposito franco. Dal 1919 la gestione portuale, che era prima esercita, per conto di Enti diversi dalle Ferrovie dello Stato, venne affidata a un magistrato unico che fu detto il Provveditore del Porto.

Provveduto all'escavo dei fondali della Stazione marittima, la quale si era interrata nel periodo in cui venne lasciata in abbandono durante la guerra, migliorata e intensificata la navigazione interna, ritornate in pristino le industrie dalla guerra brutalmente interrotte o rovinata o altrove trasportate, avviate direttamente ai porti dell'Adriatico le navi che avevano ormai preso l'abitudine di far scalo in quelli del Tirreno anche per le merci in destinazione per Venezia e per il Veneto, assegnato al nostro porto una congrua parte del tonnellaggio nemico acquisito dal Governo e restituitigli tutte le linee di navigazione sovvenzionate che funzionavano prima della guerra, il porto di Venezia potrà avviarsi, con rinnovata energia, verso un più brillante avvenire.

Seguono, nella Venezia: sulla costa il porto di *Chioggia* destinato a un promettente avvenire per il concorso della navigazione interna e col contributo della tradizionale attività peschereccia razionalmente rinnovata; e nell'interno le città di *Rovigo, Padova, Verona, Treviso, Udine, Belluno*, le quali ultime in particolare attendono a risollevarsi, coi rispettivi territori, dai danni gravissimi che vennero loro inflitti, per oltre un quadriennio dalla guerra e per quasi un anno dall'occupazione nemica.

Delle altre città situate nell'interno dell'alta Italia, la principale è *Milano*, la quale, se è ancora soltanto la seconda del Regno per popolazione (691.000 nel 1916), si incammina però a diventarne la prima, come ne è da tempo la principale per

attività industriale (cotone, seta, carta, caucciù, mobili, caseificio, salumificio ed altre industrie alimentari, ceramica, vetraria, oreficeria, industrie meccaniche, arti poligrafiche), ferroviaria e commerciale, onde meritò di essere chiamata la « capitale morale ». Per la seta greggia, ad es. essa è diventata il primo mercato del mondo. La ferrovia del Gottardo prima e, più tardi, quella del Sempione ne hanno fatto il grande centro commerciale della Svizzera, della Germania e, in parte, anche della Francia nei loro rapporti coll'Italia.

Seguono, in Lombardia, le città di *Como, Brescia, Cremona, Bergamo, Pavia e Mantova*.

Altra città molto importante è *Torino*, per popolazione la quarta del Regno (con 483.000 ab.), la quale deve la sua prosperità alle industrie attivissime (armi, candele, saponi, fiammiferi, cioccolata, vermut, automobili, caucciù, ecc.) e all'essere l'emporio naturale dei commerci colla Francia per via di terra.

Seguono, in Piemonte, *Alessandria, Cuneo, Novara, Biella*, quest'ultima centro principale dell'industria laniera.

Nell'Emilia infine emerge *Bologna*, grande centro industriale e ferroviario (con quasi 200.000 ab.); ma sono degne di nota anche *Piacenza, Parma, Reggio, Modena, Ferrara, Ravenna* col piccolo porto *Corsini*, e *Forlì* col porto canale di *Rimini*, del quale ultimo si è progettata la sistemazione a mezzo di uno speciale Ente autonomo.

Italia centrale. — *Livorno* è il porto principale e quasi esclusivo della Toscana, e, pel suo movi-

mento mercantile, il quinto del Regno. Difeso contro il mare da una grande diga curvilinea, esso è costituito dal porto Nuovo, dal porto Mediceo, dalla Darsena nuova, dalla Darsena vecchia e dal nuovo bacino commerciale del Mandracchio collegato, per mezzo del canale di Torretta, al canale dei Navicelli e, per esso, all'Arno e a Pisa, mentre il canale di Bientina lo unisce a Pontedera. Vi sorgono una Stazione marittima, i Magazzini generali e il Deposito franco, ed è amministrato, dal 1919, da un Ente autonomo. Porto eminentemente esportatore, anzi, a tale riguardo, il secondo d'Italia dopo Genova, esso attende però sempre in quantità prevalente all'importazione che è costituita, ivi come a Genova, soprattutto dal carbon fossile che viene dall'Inghilterra. All'infuori di questa però le sue comunicazioni più attive sono coi paesi del Levante e coll'America. Industrie principali della città sono le costruzioni navali (Orlando), la lavorazione del rame ed altri metalli, le vetrarie e i lavori in corallo.

Fra le città dell'interno tiene il primo posto *Firenze*, la settima d'Italia per popolazione (260.000 ab. nel 1916) e notevole per le sue industrie e per quelle dei suoi dintorni, in gran parte artistiche (porcellana, mobili, oreficeria, pietre dure, arte della paglia, lavori in marmo, ecc.).

Altri luoghi della Toscana degni di nota sono *Carrara*, *Lucca*, *Pisa*, *Massa Marittima*, *Piombino*, *Porto Ferraio* coi nuovi alti forni, *Siena*, *Arezzo*.

Ancona, capoluogo delle Marche, è il porto meno peggio di tutta la sponda italiana dell'Adriatico,

da Venezia a Bari, e la cui disgraziata inferiorità di fronte all'altra sponda, è apparsa ancora più evidente nell'ultima guerra.

Altre città delle Marche sono *Pesaro, Urbino, Macerata, Ascoli*.

Nell'Umbria, assai più del capoluogo, *Perugia*, è notevole il grandioso centro industriale di *Terni*, il quale trae la sua febbrile molteplice attività dalla vicina cascata delle Marmore (formata dal Velino) e le cui Acciaierie gareggiano colle prime d'Europa.

Roma, capitale d'Italia, ha più che triplicato la sua popolazione dal 1870, pure essendo soltanto al terzo posto nel Regno con 614.000 ab. (nel 1916). Questo grande sviluppo, il quale ricorda per la sua rapidità quello di alcune città americane, non è stato però accompagnato da un corrispondente sviluppo industriale e commerciale e Roma non ha importanza economica che per il commercio bancario.

In attesa che prenda corpo l'idea geniale ed arditata di scavare un canale marittimo fino a Roma e fare di quest'a un vero e proprio porto di mare, venne deliberata, nel 1918, la costruzione di un porto a *Ostia nuova*, in comunicazione navigabile col Tevere. Pertanto il porto principale della provincia rimane *Civitavecchia*, che è inoltre il centro delle comunicazioni più rapide e più frequenti colla Sardegna.

Italia meridionale. — *Napoli*, la prima città del Regno per popolazione ma desinata ad essere fra breve superata da Milano il cui aumento è con-

tinuo, mentre gli abitanti della metropoli del Mezzogiorno rimangono da qualche tempo gli stessi (723.000 secondo il censimento del 1911, 722.000 secondo i calcoli del 1916), deve la sua stazionarietà alla insufficienza della sua attività industriale e mercantile, nei confronti colla intensità della sua popolazione e di quella dei suoi bellissimi meravigliosi dintorni e della posizione eminente sempre occupata dalla città nell'Italia meridionale e insulare. Però, in seguito a una famosa legge che si disse per Napoli (1900) e la cui applicazione viene di mano in mano invocata anche altrove, venne istituita una così detta «zona franca» nella regione dei Bagnoli, dove, coll'aiuto di una esenzione temporanea di imposte, e coll'intervento di capitali poderosi e di coraggiose iniziative d'ogni parte d'Italia, ma soprattutto di Lombardia e della Liguria, sono sorti nuovi stabilimenti per la fusione e la lavorazione del ferro (colossale impresa Ilva con 300 milioni di capitale), per la produzione delle conserve alimentari, per la lavorazione della carta, per la estrazione e raffinazione dello zucchero, per la fabbricazione dei prodotti chimici e farmaceutici, per il materiale ferroviario e tramviario, per la concia delle pelli, ecc., industrie queste che si sono andate aggiungendo ai pochi stabilimenti meccanici che vi avevano fatto sorgere in passato i capitali stranieri (Armstrong a Pozzuoli) e alle antiche industrie tradizionalmente napoletane delle paste alimentari, dei lavori in lava e in corallo e delle ceramiche artistiche. Ma i suoi maggiori progressi Napoli li ha realizzati nei ri-

guardi del porto, il quale, dopo di essere stato lungo tempo in gara con quelli di Livorno, Messina e Palermo, ha finito per superarli tutti quanti e col divenire, per tonnellaggio di navi, il secondo, e per movimento di passeggeri il primo del Regno, anzi, per quello degli emigranti il primo d'Europa. Però è appena il terzo per movimento effettivo di merci. Dal 1882 al 1913 il porto, colla esecuzione di grandi opere di difesa, ha decuplicato lo specchio acqueo e lo sviluppo delle sue banchine; eppure sono ancora deficienti queste e quello, specie nel riguardo dei viaggiatori, i grandi transatlantici non potendo spesso attraccarsi per mancanza di fondali e dovendo ricorrere all'uso di piccoli rimorchiatori ausiliari. Tra i lavori ultimamente eseguiti meritano speciale menzione i Magazzini generali, un colossale Punto franco, la Stazione marittima e i bacini di carenaggio. Porto e zona industriale vennero affidati ultimamente a uno speciale « Ente autonomo ».

Fra gli innumerevoli porti disseminati lungo il meraviglioso golfo di Napoli, emerge *Castellamare* con un grande arsenale marittimo governativo.

Altri luoghi degni di nota nelle provincie meridionali che prospettano il Mediterraneo, sono: *Caserta, Capua, Gaeta, Benevento, Salerno, Amalfi, Avellino, Cosenza, Catanzaro, Reggio*, quest'ultimo molto importante per le sue relazioni colla Sicilia, a mezzo di ferry-boats, attraverso allo stretto di Messina.

Nelle provincie meridionali che prospettano il mare Adriatico, ha primeggiato per un certo tempo,

almeno per movimento di navi, il porto di *Brindisi*, per il fatto che ivi faceva capo il movimento ferroviario-marittimo della Valigia delle Indie. Si trattava, ad ogni modo, non di merci, ma di passeggeri e di posta. Il suo avvenire è perciò imperniato alla ripresa di quel servizio che fu interrotto durante la guerra.

Bari, capoluogo delle Puglie, rispecchia in sè il risveglio economico di quella regione, di cui è l'emporio principale. Al vecchio porto venne aggiunto un porto nuovo, più profondo, più sicuro e più comodo, ed entrambi hanno un discreto movimento commerciale, inferiore ancora a quello di *Ancona*, ma che va continuamente crescendo. A pace conclusa vi si costruirà un grande porto industriale.

Tutte le Puglie sono seminate da piccoli porti, quali *Barletta*, *Trani*, *Molfetta*, *Monopoli*, *Gallipoli*, ma il più importante è *Taranto*, sull'Jonio, che venne ridotto a porto militare con un grande arsenale (nel mar Piccolo).

Altri luoghi notevoli di quella regione meridionale Adriatica sono: *Teramo*, *Chieti*, *Aquila*, *Campobasso*, *Foggia*, il porto di *Manfredonia*, *Lecce* e *Potenza*.

Italia insulare. — **Sicilia.** — *Palermo*, capitale dell'isola e quinta città del Regno per popolazione (370.000 ab. nel 1916), ha molto guadagnato dallo sviluppo ferroviario dell'isola. Fra le sue industrie primeggia il grande stabilimento Oetea con un grande cantiere navale. Il porto, fornito di banchine e di un buon macchinario, dovrà essere mi-

gliorato coll'esecuzione di opere diverse progettate per il dopo guerra.

Lo superava, se non in movimento effettivo di merci certo in movimento di navi, e ciò a cagione della sua posizione sul passaggio di moltissime linee di navigazione a vapore, il porto di *Messina*, il quale era divenuto per tonnellaggio il terzo o il quarto del Regno. Ma venne il terremoto del 28 dicembre 1908 che ridusse la città ed il porto ad un mucchio di rovine, e quella e questo non hanno ancora potuto rialzarsene che in parte. Nel 1912 vi fu aperto un nuovo bacino di carenaggio.

Nel movimento marittimo e commerciale il suo posto venne preso da *Catania*, la quale, se non per numero di navi certo per quantità di merci, ha finito per superare ultimamente anche Palermo. Attende soprattutto alla raffinazione e al commercio dello zolfo.

Siracusa e *Augusta*, magnifici porti naturali (il secondo 4 volte più vasto del primo) hanno scosso la loro inerzia secolare dopo che furono scelti a base delle nostre comunicazioni commerciali e delle nostre operazioni militari colla Libia. *Trapani* attende soprattutto al commercio del sale e del vino, e *Porto Empedocle* a quello dello zolfo. Sono entrambi fra i pochi porti italiani in cui l'esportazione supera la importazione.

Nell'interno sono notevoli *Girgenti* e *Caltanissetta*.

Sardegna. — *Cagliari* è non solo la capitale, ma anche il primo centro economico dell'isola. Il suo porto vasto e sicuro, attende soprattutto all'esportazione del sale marino e degli altri prodotti della

sua provincia che è la più ricca della Sardegna. In prov. di Sassari è situata *Terranova Pausania*, il secondo porto dell'isola, perchè serve alle più rapide e più frequenti comunicazioni di questa col continente italiano. Ha cominciato però ad essere sostituita dal vicino *Golfo Aranci* che sorge a Capo Figari, all'entrata di quel golfo.

Porto Torres serve da sbocco marittimo alla piccola città interna di *Sassari*.

Italia redenta. — *Trieste*, che era prima dello sfasciamento dell'impero Austro-Ungarico, il porto principale di questo, ma che è destinata a rimanere, non più in rivalità accanita ma in fraterna concorrenza con Venezia, il principale emporio di approvvigionamento e di sbocco di tutto il suo vastissimo retroterra che va dalla Transilvania, al nuovo stato Czecho-Slovacco, all'Austria tedesca, alla Slovenia, e alla Germania meridionale, contava prima della guerra 250.000 ab. ed era, non tanto un centro industriale, quanto un grande centro ferroviario, mercantile e marittimo. Le ferrovie che partono virtualmente da Trieste sono 4: una per il Veneto, una per l'Istria, una per Fiume e una per Lubiana e Vienna. Ad esse si erano aggiunte, già prima della guerra, in partenza dalla vicina Gorizia, le nuove linee dei Karavanken e dei Tauri, in direzione di Klagenfurt e di Linz. Nonostante la esecuzione (non ancora ultimata) del porto nuovissimo di S. Andrea, all'entrata del profondo e tranquillo golfo di Muggia (1), tutta la vita marit-

(1) Il porto Nuovissimo sarà costituito da 3 moli sporgenti

tima rimane ancora accentrata nel porto Vecchio dove emergono i moli di S. Carlo, della Sanità, della Pescheria, Giuseppina, e di S. Teresa, e nel porto Nuovo, il quale ultimo è diviso in 4 bacini (dai moli I, II, III, IV) ed orlato verso terra da grandi Magazzini generali funzionanti da Punto franco dopo che venne abolito il porto franco. Fra il porto Nuovo e il porto Vecchio penetra entro terra il canal Grande dove stazionano i trabaccoli che fanno il commercio di cabotaggio colle coste istriane e dalmate. Benchè riparati, il porto Nuovo dalla diga di 1 km. e il porto Vecchio dal molo di S. Teresa, sono rimasti ancora esposti entrambi qualche volta al soffio violento della « bôra » Vi sono degni di nota il grande piazzale di Servola per il deposito e il commercio del legname e il porto franco di S. Sabba per il petrolio. Quando sarà finito, il porto avrà 12 km. di banchine e 59 ettari coperti.

Fra le industrie che sorgevano a Trieste e nei dintorni prima della guerra e che probabilmente risorgeranno dopo di essa, dobbiamo ricordare l'arsenale del Lloyd, lo stabilimento tecnico Triestino (o cantiere S. Marco), il cantiere di S. Rocco, la ferriera di Servola, le pilature del riso, le raffinerie d'olio minerale, e le fabbriche numerose di oli di seme, di linoleum, di amido, di sapone, di cordami, di cioccolatte, di conserve alimentari, di birra, ecc.

(V, VI, VII) e difeso contro le traversie marittime da 3 dighe di diversa lunghezza e assumerà il carattere e l'importanza di porto industriale.

Sede del Lloyd, un tempo austro-ungarico, poi austriaco ed ora triestino, della società Austro-Americana ora Cosulich e di una ventina di altre imprese di navigazione marittima a vapore (1), Trieste era naturalmente il centro di una quantità di servizi regolari i quali esplicavano la loro multiforme attività nell'Adriatico e, più ancora, in tutti i paesi del Levante, spingendosi, al di là del canale di Suez, fino all'estremo Oriente asiatico.

Era poi toccata regolarmente da molte compagnie estere, fra cui avevano conquistato un posto notevole, prima della guerra specialmente per il trasporto degli emigranti, la inglese Cunard e la tedesca Hamburg Sud-Amerikanische.

Il movimento del porto era, in media, di 5 milioni di tonn. di stazza (in arrivo) con un movimento di merci oscillante intorno a 2.300.000 tonn. allo sbarco e a 1.100.000 all'imbarco, ed aveva un prevalente carattere italico-levantino.

Esponente magnifico della iniziativa economica della città sono le sue fiorenti imprese di Assicurazione le quali operando su larga scala in Italia eransi già fatte prima d'ora, almeno per gran parte, italiane (Assicurazioni generali e Riunione Adriatica di sicurtà).

Pola, nell'Istria, che era il massimo porto militare del cessato impero Austro-Ungarico, continuerà ad esercitare la stessa funzione anche in

(1) Fra le grandi società di armamento libero emrgevano la Gerolimich e Co., la Navigazione libera triestina, la Racich, la Cossovich e la Martinovich, tutte con vapori da 4 a 10 mila tonn.

Italia, rendendo pressochè inutile a tale ufficio l'arsenale di Venezia.

Città notevoli dell'interno delle terre redente, sono, verso Trieste, la graziosa *Gorizia*, e, nel Trentino, *Trento*, mentre più a nord, nell'alta valle dell'Adige, *Bolzano*, *Merano* e *Bressanone*, intedesche da una tenace propaganda quasi secolare, attendono a riprendere il loro antico carattere italiano assai più conforme del tedesco alla loro posizione geografica interamente al di quà delle Alpi.

In attesa delle decisioni definitive che si vanno maturando e delle quali verrà dato precisa notizia nella seconda parte di questo Manuale, diamo qui alcuni cenni sulla città di *Fiume* che, in omaggio al principio dell'autodecisione dei popoli ha proclamato e confermato la sua annessione all'Italia e su quei territori della *Dalmazia* che vennero accordati all'Italia nel Patto di Londra del 1915.

Fiume, sacrificata durante il dominio croato, cominciò a diventare importante quando venne aggiudicata all'Ungheria col compromesso del 1867, e questa, pure rispettandone il carattere prevalentemente italiano, prese a considerarla come la sua più preziosa gemma marittima e a circondarla perciò delle sue cure più gelose. All'antico e angusto porto situato alle foci della Fiumara (1), e che ora serve soltanto ai trabaccoli ed agli altri velieri del commercio di cabotaggio, si è aggiunto, con forti spese e conquistando con grandi gettate sul mare il terreno fabbricativo che vi fa difetto, quell'insieme di bacini che costituiscono il porto

(1) Al di là della Fiumara sorge il sobborgo croato di Sussak.

Grande, che un lungo molo (Maria Teresa) difende dalle traversie marittime. Così il movimento che era di 162.000 tonn. di navi (in arrivo) nel 1872, era salito vertiginosamente fino ad arrivare, poco prima dello scoppio della guerra, a oltre 2 milioni di tonn. Fra le industrie che vi erano sorte allora, e che molto probabilmente risorgeranno ora, vanno ricordate i cantieri navali, le raffinerie del petrolio, le pilature del riso, le fabbriche di birra, l'oleificio, ecc., ecc.

Avevano sede nel suo porto due compagnie importanti di navigazione a vapore, l'«Adria», che faceva i servizi del Mediterraneo occidentale e dell'America, e l'«Ungaro-Croata» che attendeva soprattutto alla navigazione dell'Adriatico.

La popolazione è ancora però molto esigua, giacchè non arriva alle 50.000 persone, in grandissima maggioranza di lingua, di tradizione, di sentimenti, di aspirazioni italiane.

Zara, la città principale della **Dalmazia**, con circa 13.000 ab. è situata sopra un'isoletta che un ponte congiunge alla terra ferma, formando con essa un sicuro porto, che è toccato da numerose linee di navigazione del mare Adriatico. Assai meno importante è *Sebenico* che sorge sulle rive del Cerca o Tizio noto per le pittoresche cascate del suo corso inferiore, una delle meraviglie della Dalmazia.

Malta. — Arcipelago italiano, sotto il dominio inglese, ricco di patate, cipolle, pomidori ed altri ortaggi primaticci, di cotone, di foraggi, di latticini, è specialmente importante per la sua posizione strategica e per il suo grande movimento

commerciale (specie di transito) e marittimo. Il porto di *Malta*, la città principale, gareggia, per movimento di navi, con quello di Palermo.

Regno Unito della Gran Bretagna ed Irlanda.

Comprende le due isole maggiori di Gran Bretagna (Inghilterra, Galles, Scozia) e Irlanda, gli arcipelaghi settentrionali delle Ebridi, delle Orcadi e delle Shetland, e l'arcipelago meridionale delle isole Normanne, ed ha una *superficie* complessiva di 314.340 km². È una *monarchia costituzionale* in cui il potere legislativo viene esercitato dal Re, unitamente alla Camera Alta o dei Lordi, in massima parte vitalizia ed ereditaria, ed alla Camera Bassa o dei Comuni, completamente elettiva a suffragio universale, con partecipazione anche delle donne. — La *popolazione* ascende a quasi 48 milioni di abitanti (1919) per la massima parte di razza anglo-sassone-normanna fusi coll'elemento celtico aborigeno del quale ultimo però sono discendenti, più o meno puri, gli abitanti del paese di Galles, della Scozia e di parte dell'Irlanda i cui linguaggi, appunto per ciò, diversificano più o meno grandemente dall'inglese. Vi sono, o meglio vi erano, fino a poco tempo fa, due religioni di Stato, l'anglicana in Inghilterra e la presbiteriana in Iscozia; ma il paese di Galles e l'Irlanda settentrionale (Ulster) sono protestanti, e il resto dell'Irlanda è cattolica. Mentre la popolazione in genere è in continuo aumento (per quanto non più così considerevole come in passato), l'Irlanda presenta, unica in Europa, il fenomeno di una diminuzione continua dei suoi abitanti. Da 8.200.000, quanti erano prima della grande carestia del 1848-49, essi si sono ridotti a 4.400.000, e ciò a cagione prima della mortalità prodotta da quella e poi dalla continua persistente emigrazione, provocata in origine dai mancati raccolti consecutivi delle patate che costituivano quasi l'unica base dell'alimentazione, e mantenuta poscia dal malcon-

tento generale degli Irlandesi, quasi tutti fittabili e contadini, contro gli Inglesi che sono i grandi proprietari del suolo, o «landlords» dell'isola. Ed è singolare che il fenomeno duri tuttora, benchè in proporzioni molto ridotte, nonostante che siasi fatta ultimamente ragione in gran parte alle aspirazioni degli irlandesi, sia facilitando ad essi per legge e col concorso dello Stato l'acquisto delle terre da loro coltivate, sia concedendo loro l'autonomia politica («home rule»). Gli è che una parte della popolazione (i «Sinfenners») vorrebbe la separazione politica completa dal resto del Regno Unito. — La *configurazione fisica* della Gran Bretagna è quella d'una vasta pianura che si stende a SE sostenuta e interrotta dalla catena Pennina la quale procede verso nord fino ai monti Cheviot che separano l'Inghilterra propria dalla Scozia, nella quale ultima, ai «lowlands» o bassi piani del sud, succedono gli «highlands» o altipiani del nord, aggruppati intorno ai monti Granpiani fra cui emerge il Ben Nevis che è la vetta culminante dell'arcipelago (1325 m.). Tutto il paese di Galles ha un aspetto montuoso. Nell'Irlanda c'è una grande pianura centrale intersecata da laghi e da torbiere e circondata da gruppi separati di monti. — I *fiumi* più considerevoli dell'Inghilterra propria sono l'Humber (formato dall'unione dell'Ouse col Trent), il Tamigi, la Severn e la Mersey; della Scozia la Clyde; dell'Irlanda il Shannon. — Dei numerosi *laghi* o «loch» della Scozia il più bello e il più grande è il Lomond che si versa nella Clyde; di quelli non meno numerosi ma meno belli dell'Irlanda, dove sono detti «lough», il lago di Neagh. — Le *coste* figurano tra le più frastagliate d'Europa. L'Inghilterra si protende a SO colla penisola di Cornovaglia che termina col capo Lands' end di fronte alle isole Scilly, ed è costeggiata a sud dall'isola Wight. La Scozia, specialmente verso ovest, è tutta un succedersi di sporgenze e di rientranze diramate all'infinito, queste ultime profondissime e dirupate dette «firths» (fiordi). Il più notevole è il «firth of Forth», situato sulla costa orientale. Anche l'Irlanda, che pure si presenta tozza e massiccia verso levante, ha un aspetto frastagliatissimo a ponente. — Il *suolo* è più fertile che altrove nella grande pianura dell'Inghilterra, nella piccola pianura scozzese tra la Clyde e la Forth e nelle terre situate lungo le rive dello Shannon in Irlanda. — Il *clima* è temperato ed uniforme in quasi tutto il Regno Unito, a cagione della sua po-

sizione insulare, della benefica influenza della corrente del Golfo che ne lambe le coste occidentali e dei venti dominanti di SO. Sua caratteristica è la grande umidità che prevale specialmente nelle parti occidentali della Granbrettagna e dell'Irlanda e produce nebbie frequenti, fittissime, fastidiose.

Uscito in migliori condizioni degli altri belligeranti europei dalla grande guerra mondiale cui ha portato, oltre al braccio della sua gente, l'aiuto efficacissimo della sua finanza poderosa e del blocco marittimo, il Regno Unito si è rimesso in condizione di riprendere con rinnovata energia il cammino ascensionale della sua grande potenza economica. Ne erano in passato e continueranno ad esserne fattori principali le ricchissime miniere di carbon fossile e di ferro, la natura insulare, le grandi alte maree che tengono sgombre e profonde le foci dei fiumi e ne mantengono il corso inferiore perfettamente navigabile, la grande umidità che permette una vegetazione erbacea lussureggiante e per conseguenza un grande allevamento animale, la gran copia di pesci che pullulano nei mari circostanti, la poderosa flotta mercantile la quale, nonostante le grandi perdite subite nella guerra, si mantiene la prima del mondo, l'immenso impero coloniale, la sana circolazione monetaria, il potente organismo bancario, e finalmente la sua popolazione molto evoluta e la quale ha saputo conciliare lo spirito d'associazione alle forti iniziative individuali e il senso della vita pratica con un alto grado di coltura.

Prodotti vegetali.

I *cereali* maggiormente coltivati sono l'avena, il frumento e l'orzo, il primo e l'ultimo specialmente nella Scozia e in Irlanda, mentre il secondo lo è di più nell'Inghilterra propria e viene importato in quantità molto maggiore degli altri due. In Iscozia anche l'avena entra per larga parte nell'alimentazione degli abitanti. La coltura della *patata*, divenuta pressochè esclusiva in Irlanda nella prima metà del secolo passato, fu rovinata dalla « *fitoptora infestans* » che produsse la terribile carestia degli anni 1847-48-49-50. A malattia vinta la coltura venne ripresa ma in proporzioni minori in Irlanda quantunque vi rappresenti ancora la metà del raccolto complessivo del Regno Unito. Favorita dal tepido clima si pratica dovunque la coltura dei *legumi* (fagioli e piselli) e degli *ortaggi* (cavoli e rape), mentre invece, a causa dell'umidità e delle nebbie, non riesce o riesce imperfettamente la *frutticoltura*. Covent Garden (Londra) è uno dei maggiori mercati dei legumi, degli ortaggi e specialmente dei frutti che ivi concorrono, si può dire, da ogni parte del mondo. Delle piante industriali sono notevoli il *lino* dell'Ulster (Irlanda) e il *luppolo* del Kent (a SE dell'Inghilterra), ma si è introdotta e si va diffondendo anche la coltura della *barbabietola da zucchero* e del *tabacco*. L'umidità del clima ha sempre favorito la produzione delle *erbe* la quale ha ricevuto un nuovo impulso, nella seconda metà del secolo scorso, dalla libera importazione dei ce-

reali che fece abbandonare in molti luoghi la coltura non più compensatrice di questi e in Irlanda dallo spopolamento e dalla diminuzione della pataticoltura. Gli è così che i pascoli e i prati occupano ora i $\frac{2}{3}$ dell'Irlanda (l'« isola verde ») e della « grazing country » nel versante occidentale dell'Inghilterra. Il primo effetto dell'agricoltura intensiva a cui si applicano da tempo gli inglesi fu la rapida distruzione delle *foreste* le quali ora non occupano che il 4% del paese. Il legname ne costituisce perciò uno dei principali articoli d'importazione, quantunque per la gran copia dei combustibili fossili vi si faccia poco consumo di legna da ardere. Degli inconvenienti che si lamentano altrove il disboscamento non ha prodotto nel Regno Unito nè la siccità, nè le piene dei fiumi, ma soltanto le frane, per combattere le quali si è cominciato a pensare anche in Inghilterra al rimboschimento.

Agricoltura.

Le qualità principali della coltura inglese del suolo sono: l'intensità non disgiunta dai processi meccanici della grande coltura, l'adattamento dei prodotti alle diverse condizioni naturali e alle mutabili contingenze politiche ed economiche del paese, e l'uso pressochè generale dei procedimenti scientifici il quale si estrinseca soprattutto negli accorti emendamenti, nelle intense concimazioni e negli imponenti drenaggi. Le numerose grandi proprietà non sono di troppo danno all'agricoltura

perchè i ricchi signori inglesi e scozzesi, mentre rimangono ordinariamente lontani dai loro domini irlandesi (dove quell' « assenteismo » che fu tanto dannoso per l'isola Verde) usano invece passare una gran parte dell'anno nelle loro aziende agricole della Gran Bretagna che essi dirigono ordinariamente in persona.

Prodotti animali.

Il Regno Unito è il paese classico dell'allevamento animale. Gli inglesi, sempre in cerca di nuovi progressi, si sforzano incessantemente di dare a ogni regione la razza di animali che più le conviene, e di modificare eziandio le qualità e le attitudini di ogni razza, secondo gli scopi che si vogliono ottenere. Gli è così che essi sono riusciti a creare e a perfezionare, in tutti i generi degli animali domestici, alcune celebri varietà che si sono poi diffuse in tutte le parti del mondo. Hanno introdotto per i primi l'uso degli alberi genealogici del bestiame (herdbook, studbook) e del relativo certificato (pedigree).

Nei *bovini*, ad esempio, emergono la « durham » razza precocissima da carne, la « ayr » e la « short-horn » notevoli da latte. L'Irlanda ne è forse il paese più ricco d'Europa. Nè meno scientifico e fiorente è l'allevamento dei *cavalli*, di quelli soprattutto che sono conosciuti col nome di « puro sangue » (razza « shire »), allevamento che si pratica di preferenza nelle contee inglesi di NE. Ridottosi molto di numero in confronto al passato l'alleva-

mento delle *pecore*, divenuto intensivo e praticantesi di preferenza in recinti chiusi, si è specializzato nelle razze precoci da carne come la « dishley » e nelle razze laniere quali la « south devon », la « lincoln » e la « cheviot ». Anche nei *suini* l'Inghilterra ha saputo creare due razze rinomatissime, la « berkshire » nera e la « yorkshire » bianca o rossa. Con tutto questo però il Regno Unito, i cui abitanti sono molto carnivori, fa una grande importazione di animali vivi e di carne variamente conservata. Smithfield a Londra cogli immensi docks frigoriferi di Central Market può dirsi a tale riguardo il primo mercato del mondo. L'*avicoltura* è poco sviluppata (« poultry dont pay »), cosicchè si fa una grande importazione di pollame e soprattutto di uova dei quali gli inglesi sono forse i più grandi consumatori del mondo; eppure essi hanno saputo creare una varietà precocissima di polli da carne conosciuti in tutta Europa col nome di « dorking ». A Norwich si pratica in grande l'allevamento dei canarini. Importantissima è la *pescà*, tanto nei fiumi e nei laghi dell'interno dove sovrabbondano i salmoni, quanto e più specialmente nei mari circostanti dove, a motivo del tepore della corrente del Golfo e dell'abbondanza del « plankton », accorrono in gran numero (specialmente sul « Dogger bank » del mare del Nord), aringhe, merluzzi, sgombri, salacche (« pilchards »). Grandi pescatori di merluzzo sono specialmente gli Scozzesi i quali si spingono anche sui banchi d'Islanda e di Terranova. Coll'uso pressochè generale di motori a vapore e di grandi reti a stra-

scico (ottertrawls) e galleggianti (drifters) il Regno Unito, con un numero di pescatori di poco superiore a quello dell'Italia, ottiene in media un prodotto 10 volte maggiore. Centro principale della pesca marittima sulla costa orientale è Grimsby «the metropolis of the fishing industry», mentre Billingsgate a Londra è forse il primo mercato di pesce del mondo. Parecchi porti, specialmente della Scozia (Dundee), armano ogni anno per la caccia delle foche e delle balene nei mari polari.

Prodotti minerali.

L'Inghilterra non possiede una grande varietà di minerali, ma ha la fortuna di emergere nella produzione del carbone e poi anche del ferro che sono diventati anima e base di tutta la vita economica moderna.

Per il *carbon fossile* la produzione inglese, quantunque discesa al secondo posto nel mondo dopo quella degli Stati Uniti, rappresenta da sola, coi suoi 260 milioni di tonn. (1) oltre $\frac{1}{5}$ della produzione mondiale ed è, ad ogni modo, la prima d'Europa. Oltre a soddisfare agli enormi bisogni del consumo nazionale (industrie, ferrovie, «bunkers», riscaldamento domestico) essa alimentava, prima della guerra, una esportazione, verso tutte le parti

(1) Le tonnellate inglesi, un po' più grandi delle tonnellate metriche, valgono 1016 kg. Salita nel 1913 a 287 milioni di tonn. la produzione carbonifera è discesa nel 14 a 266, nel 15 a 255, nel 16 a 240, nel 17 a 224, nel 18 a 206.

del mondo, di oltre 60 milioni di tonn. (1) che è quanto dire più dei $\frac{4}{5}$ della navigazione marittima, offrendo e garantendo alla marina mercantile un nolo sicuro e remuneratore. Le regioni più carbonifere sono il Galles meridionale che ne fornisce la migliore qualità (Cardiff), e diverse altre zone settentrionali e centrali dell'Inghilterra a cui servono di sbocco i porti di Newcastle on Tyne, Liverpool e Hull. In Iscozia il centro principale è Glasgow. L'Irlanda, povera di carbon fossile, è ricca in compenso di *torba*, la quale viene molto adoperata nel riscaldamento domestico.

La Granbrettagna occupa uno dei primi posti d'Europa nella produzione del *sale* (oltre 2 milioni di tonn.), il quale è fornito per $\frac{3}{4}$ dalle miniere e dalle sorgenti del Chester. All'infuori di queste scarseggiano le altre *sorgenti minerali*, cosicchè si deve fare una grande importazione di acque da tavola, mentre si hanno alcune *sorgenti termali* molto frequentate, e sono specialmente frequentatissimi i *bagni marini*, fra cui tengono il primo posto quelli di Brighton sulla Manica. Sono notevoli le *ardesie* del Galles, i *graniti* e le *arenarie* della Scozia, la *creta* e la pietra di cemento (*portland*) nell'Inghilterra meridionale, la *creta*, l'*argilla (stone)*, ma soprattutto il *caolino* fornito in abbondanza e di qualità eccellente dalle rocce feldi-

(1) In conseguenza della diminuita produzione e delle aumentate difficoltà dei trasporti la esportazione è discesa nel 1918 a 35 milioni di tonn. mentre 25 milioni vengono adoperate dai bunkers per il consumo diretto della navigazione a vapore.

spatiche della Cornovaglia, la *grafite* scavata nel Cumberland e lo *zolfo* ottenuto, come sottoprodotto industriale, dai residui della soda Leblanc.

Importantissimi sono, come si è detto, i minerali metallici, primissimi quelli del *ferro*, nella cui produzione però, la quale oscilla da 14 a 16 milioni di tonn. la Granbrettagna non occupa più che il secondo posto nel mondo dopo gli Stati Uniti e negli ultimi anni prima della guerra fosse stata superata anche dalla Germania. Ora la sarà forse, a quanto pare, dalla Francia. Centri principali di produzione sono: il bacino della Tees, a NE dell'Inghilterra propria, il quale fornisce $\frac{1}{3}$ del prodotto complessivo, il Galles meridionale presso Merthyr Tydfil, il bacino inferiore della Severn (Birmingham) e il bacino della Clyde in Iscozia. Quantunque tanto copiosa, la produzione nazionale deve essere integrata da una forte importazione (Spagna). Segue, ma a grande distanza, la produzione dei minerali di *stagno* e di *piombo*, ora divisi ed ora mescolati, nella Cornovaglia e nel Devon, mentre hanno perduto si può dire ogni importanza quelli di *zinco* e di *rame*, quantunque Londra si conservi il mercato regolatore del mondo così per questi come per gli altri metalli, compresi i *preziosi* che devono venire però interamente importati. Nella Scozia si estrae il *radium*.

Industrie.

Allo sviluppo intenso e grandioso della vita manifatturiera inglese hanno contribuito e contribui-

scono: la grande abbondanza e il conseguente buon mercato del carbon fossile divenuto dopo la generalizzazione della macchina a vapore il vero « pane dell'industria »; il grande sviluppo costiero che permette di fare a buon mercato la provvista delle materie prime e lo spaccio dei prodotti manufatturati; i numerosi connazionali sparsi dovunque sulla faccia del globo, i quali costituiscono altrettanti focolari di sicura clientela; l'abbondanza, il conseguente buon mercato e il coraggio illuminato dei capitali; i progressi della scienza che ivi, più che altrove, si applicano, per un sentimento profondo della vita pratica, allo sviluppo delle industrie; le lunghe tradizioni di lavoro che hanno fatto sorgere ed educare una maestranza abilissima; finalmente uno spirito industriale molto diffuso nella popolazione cui oramai nessuna innovazione spaventa nè alcun insuccesso scoraggia, ma che mira diritta alla sua meta « the great and better result with the least effort » (il maggiore e miglior risultato col più piccolo sforzo).

Industrie alimentari. — Figurano tra le meno importanti a cagione della scarsità relativa delle materie prime. Importantissima però è la fabbricazione della *birra* (ale, porter) che ha i suoi centri principali a Londra, Dublino e Burton upon Trent, nelle quali città sorgono alcune fabbriche colossali (Barkley, Bass and Alsopp, Guinness), capaci di produrre fino a 2 milioni di Hl. ciascuna. Che se tale industria alimenta una scarsa esportazione lo si deve al fatto che gli inglesi sono tra i primi bevitori di birra del mondo. Nè meno importante,

per quanto in proporzioni molto minori, è l'industria degli *spiriti* (brandy, gin, rhum), specialmente di quell'acquavite di granaglie (whisky) che si prepara specialmente in Scozia e che, oltre ad essere largamente consumata in paese coll'acqua di seltz (« whisky and soda ») viene poi spedita in tutte le parti del mondo. Si fa inoltre una grande produzione di *sidro*. Parimenti ha una grande importanza la fabbricazione dei celebri *biscotti*, specialmente a Reading sul Tamigi, e la preparazione delle *conserve alimentari* di ogni genere (jams o marmellate di frutti, picklers o verdure sotto aceto, frutti, legumi ed ortaggi allo stato naturale, ecc.) per la quale sorge a Londra la prima fabbrica del mondo (Cross and Blackwell). Sono notevoli infine: il *caseificio*, specie per la produzione del burro in Irlanda, e per la produzione di alcune rinomate varietà di formaggi (chester, stilton, cheddar), (gli inglesi figurando tra i più grandi consumatori di burro, il quale viene importato si può dire da tutti i paesi produttori del mondo, perfino dalla Nuova Zelanda); la preparazione dei *salumi*, fra cui emergono i prosciutti dell'Yorkshire; la raffinazione dello *zucchero* (1) che ha il suo centro principale a Greenok (Scozia) e nella cui importazione il Regno Unito è uno dei primi paesi del mondo

(1) Nel 1911 l'Inghilterra si è ritirata dalla Convenzione internazionale di Bruxelles che essa aveva tanto contribuito a stipulare nel 1903, e ciò perchè non se ne è rilevata abbastanza, come essa sperava, la coltura della canna da zucchero nelle sue Colonie.

a motivo non solo del grande consumo che ne fanno gli abitanti ma anche a causa del grandissimo impiego che ne viene fatto nell'industria della *cioccolatta*, ma più ancora in quelle dei biscotti e delle marmellate che abbiamo ricordato più sopra.

Industrie tessili. — Costituiscono, per il loro enorme sviluppo, una delle principali caratteristiche economiche del Regno Unito. Basti dire che esse occupano complessivamente un milione e mezzo di persone e che i loro prodotti rappresentano in valore quasi la metà della esportazione inglese.

La sola industria del *cotone*, che è però la prima di tutte e per la quale la Granbrettagna occupa incontrastabilmente il primato nel mondo, rappresentava, prima della guerra, un reddito annuo di 2200 milioni di franchi, nonostante che fosse grandemente diminuito il prezzo dei suoi prodotti, cosicchè una yarda di calicot (1), che valeva 4 franchi al principio del secolo XIX, non costava più che 25 centesimi. Gli è che tale industria, la quale fu la prima ad assumervi, dopo la scoperta della macchina a filare, integrata più tardi da quella dei telai automatici, quel carattere di grande industria meccanica che dovevano poi assumere tutte le altre, andò sempre più perfezionandosi ad opera della iniziativa individuale costantemente stimolata dalla concorrenza interna ed esterna,

(1) Il calicot è il tessuto più ordinario e di consumo più generale. Una yarda corrisponde a 91 cm.

per modo da mantenersi sempre alla testa delle industrie similari, per la quantità, per la qualità, per l'assortimento e per il prezzo dei prodotti. Centro principale ne è il Lancashire, specie Manchester che può dirsi veramente la metropoli mondiale dell'industria cotoniera. Dicono gli inglesi che ivi e per un largo raggio all'intorno « cotton is king ». Altri centri sono il Lanarkshire nella Scozia intorno a Glasgow e Belfast in Irlanda. Dei 140 milioni di fusi a cui ascendeva la filatura nel mondo prima della guerra, quasi 60 appartenevano al solo Regno Unito. Ed ivi erasi sentita più presto e più intensamente che altrove quella duplice crisi contemporanea della deficienza della materia prima e della relativa esuberanza dei prodotti manifat- turati, per combattere la quale erasi provveduto a diminuire la produzione di questi, coll'adozione concordata dello « short time », ed erasi favorita in ogni modo la estensione, nei paesi sub-tropicali, della coltura del cotone (Cotton growing Association).

La seconda industria tessile è la *laniera*, per cui perimenti l'Inghilterra occupa il primo posto nel mondo, almeno nei riguardi della lana pettinata che ha il suo centro principale a Bradford, mentre la lana cardata ha il suo centro più importante a Leeds e la lana artificiale o meccanica ad Halifax, tutte località del distretto occidentale (west riding) della contea di York. Rinomata per i tappeti è Paisley presso Glasgow, mentre nel resto della Scozia è molto diffusa l'arte domestica dei panni e delle maglie dai colori vivaci.

Il Regno Unito occupa parimenti il primato nell'industria del *lino*, antico monopolio dell'Ulster in Irlanda (1), e in quella della *juta*, monopolio più recente di Dundee in Iscozia.

Assai meno importante è l'industria della *seta* (compresa la seta artificiale) la quale si esercita a Manchester e in altri centri dell'industria cotoniera, mentre nelle contee inglesi del Centro (Nottingham) si fabbricano i *merletti*, e a NO di Londra (Luton) si accentra l'arte geniale della *paglia*. Molto sviluppata è l'industria del *linoleum*.

Industrie minerali. — Gareggiano per importanza colle industrie tessili, non tanto le minerali non metalliche, quanto e più specialmente le siderurgiche e le metallurgiche.

Emergono fra le prime: la *ceramica* la quale è salita a un alto grado di perfezione fino dal secolo XVIII per opera del celebre Wedgwood ed ha la sua sede principale nella contea di Stafford dove si estende, intorno a Stoke upon Trent, il così detto « district of Poteries »; la *vetraria* che ha i suoi centri maggiori a Newcastle, a Birmingham, a Sunderland, a Londra, dove esistono, fra altro delle colossali fabbriche di bottiglie; e infine la fabbricazione, nell'Inghilterra meridionale, del *ce-mento* di Portland. Speciale menzione meritano i *prodotti chimici*, la cui fabbricazione, già molto sviluppata prima della guerra, specialmente nei ri-

(1) Gli antichi fustagni inglesi, tanto rinomati per la loro durata, erano fatti con ordito di lino e trama di cotone.

guardi del solfato di ammonio (uno dei sottoprodotti della fiorente distillazione del coke), del solfato di rame e della soda (secondo i processi Solway e Leblanc) per cui il Regno Unito era il primo paese del mondo, e rispetto alla calciocianamide, all'acido solforico ed agli altri acidi minerali dei quali però non faceva grande esportazione, ha ricevuto un forte impulso a motivo della guerra anche per i medicinali e i colori artificiali dei quali essa era, al pari del resto del mondo, tributaria della Germania.

Fra le industrie metalliche occupa il primo posto quella del *ferro*, benchè per essa l'Inghilterra non occupi più il primato, nel mondo giacchè venne superata dagli Stati Uniti e, prima della guerra, anche dalla Germania, così nella produzione della ghisa come in quella dell'acciaio. Alimentati anche dai minerali di ferro importati su larga scala dall'estero gli alti forni sorgono principalmente nelle regioni caratterizzate dalla contemporanea presenza delle miniere di ferro e delle cave di carbon fossile, come nel bacino della Tees (Darlington, Middlesborough), nel Galles meridionale (Merthyr Tydfil), nella Scozia (Glasgow). La principale ferriera è forse quella di Dowlais a Merthyr Tydfil. Sheffield, che era un tempo la metropoli dell'acciaio, emerge ancora nella fabbricazione degli oggetti di coltellineria. Ora però l'acciaio si produce dappertutto coi nuovi grandiosi processi a cui dovettero fama e ricchezza Bessemer, Siemens-Martin, Thomas-Gilchrist e molti altri. Sono varietà più recenti e più notevoli l'acciaio dolce e l'acciaio al

manganese. A Birmingham, uno dei maggiori centri mondiali delle molteplici industrie metalliche, si producono, si può dire, tutti gli articoli di ferro e di acciaio, dalle macchine colossali alle piccole penne da scrivere (Mitchell, Perry, Gillot), agli spilli, ai fucili, ecc. A Coventry (SE di Birmingham) si fabbricano di preferenza velocipedi e a Glasgow (Clydebank) macchine da cucire (Singer). Così l'Inghilterra occupava, prima della guerra, senza confronti, il primo posto del mondo nelle *costruzioni navali* in ferro e in acciaio coi suoi cantieri colossali di Belfast in Irlanda, della Clyde in Scozia e della Tees (Hartlepool), della War (Sunderland) e soprattutto della Tyne (Newcastle) in Inghilterra. A Elswick, presso Newcastle on Tyne, sorgono fra altri i grandi stabilimenti Armstrong che figurano tra i primi del mondo. Prima della guerra uscivano dai cantieri britannici più navi in un anno di quante ne possedesse, in tonnellaggio, la marina mercantile italiana. Dopo la guerra sono venuti però a gareggiare con essi e talvolta a superarli i nuovi colossali cantieri degli Stati Uniti. Ad ogni modo l'Inghilterra conserva sempre il primato nella fabbricazione delle macchine per la filatura e per la tessitura, mentre occupa un posto notevole nella industria di tutte le altre varietà di macchine (come le agrarie della contea di Lincoln), nella fabbricazione degli spilli e degli aghi (Warwickshire), delle serrature (Wolverhampton), degli utensili e macchine fabbrili (Birmingham), ecc. Nei grandi arsenali di Woolwich e di Enfield presso Londra, e di Elswick presso Newcastle, e nelle numerose

fabbriche di Birmingham, si producevano in quantità, anche prima della guerra, fucili, cannoni, corse e proiettili.

Nonostante l'esaurimento delle sue vecchie miniere il Regno Unito conserva ancora il primato in Europa nell'industria del *rame*, che ha il suo centro principale a Swansea, dove si fondono i minerali provenienti da ogni parte del mondo. Ivi parimenti si accentra, colla lavorazione dello *stagno*, quella produzione della latta (*tinplates*) che fu per molto tempo monopolio inglese e nella quale ora il primo posto fu preso dagli Stati Uniti. È notevole l'*orologeria*, specialmente in quanto attende alla fabbricazione dei cronometri e degli altri strumenti di precisione, centro principale Londra. Un grande sviluppo ha avuto recentemente l'industria dell'*alluminio*.

Industrie diverse. — Sono degne di nota: l'industria della *carta*, specialmente nel Kent, la quale adopera, fra altro, cenci dell'Asia, sparto dell'Africa, e fibra di legno e cellulosa dell'America e della Scandinavia; le varie industrie *poligrafiche* che hanno i loro centri principali a Edimburgo, Londra e Glasgow; l'industria del *caucciù* che ha la sua sede maggiore a Manchester; la fabbricazione fiorente dell'*amido* (Colman-stark); le varie industrie delle *pelli*, dalla concia che si pratica specialmente a Liverpool, a Londra e in altri porti marittimi, alle calzature di Londra e Northampton, ai guanti di Worcester, ai cuoi di fantasia ed alle *pelliccerie* di Londra; i *saponi* dei quali sorgono a Liverpool e a Londra le prime fabbriche del mondo (Sunlight

e Pear), le *candele* dei medesimi centri, i *fiammiferi* di Liverpool, e infine l'industria del *tabacco* che è monopolizzata da un « trust » ed ha la sua principale manifattura a Belfast.

Comunicazioni.

Non vi è altro paese forse in cui le vie di comunicazione ed i mezzi di trasporto siano così sviluppati come nel Regno Unito. Però, mentre altrove, quasi dovunque, alle vie di terra, che sono le principali, servono di complemento le vie d'acqua, in Inghilterra, a cagione della sua natura insulare, per cui non vi è luogo dell'interno che disti più di 100 km. dal più prossimo porto, e a cagione eziandio del numero considerevole dei suoi fiumi navigabili e navigati, del grande frastagliamento delle coste e delle tradizioni eminentemente marinesche degli abitanti, avviene il fenomeno opposto. Il che però non toglie che anche le vie terrestri vi siano relativamente assai più sviluppate che in molti altri paesi d'Europa.

Perfezionatissimo è il servizio delle *poste* e dei *telegrafi*, che è fatto dal governo. Però alcune grandi Compagnie (principale fra tutte la « Eastern Telegraph Co. ») hanno immesso una quantità di cavi telegrafici sottomarini per conto proprio o di diversi Governi, in tutti si può dire i mari del mondo. E fu l'Inghilterra la prima ad organizzare in grande il telegrafo senza fili (radiotelegrafia) inventato dall'italiano Marconi (stazione ultrapotente di Poldhu in Cornovaglia). Importanza internazio-

nale ha l'agenzia telegrafica Reuter. Diffusissimi sono per ogni dove i *telefoni*, per lo più a esercizio privato.

Le *strade ordinarie* sono numerosissime e ben tenute. Le percorrono in numero grandissimo e sempre crescenti le automobili. Ma assai più importanti sono le *ferrovie*, per lo sviluppo delle quali (40.000 km. alla fine del 1916) il Regno Unito, dopo il disgregamento dell'impero Russo, viene terzo in Europa in via assoluta, dopo la Germania e la Francia. È noto come l'era ferroviaria siasi aperta nel mondo colla linea inglese fra Stockton e Darlington (1825), ma come la prima ferrovia di seria importanza aperta al servizio pubblico (nel 1827) sia stata quella da Liverpool a Manchester. Le ferrovie inglesi, a differenza di quanto avviene generalmente sul continente europeo, appartengono tutte a compagnie private e sono dalle medesime esercitate. Si aggruppano intorno ai grandi centri carboniferi, industriali e marittimi, quali Londra, Liverpool, Manchester, Birmingham, Cardiff, Newcastle, Glasgow, Dublino, ed ogni gruppo, per la fittezza della rete che irradia dal centro principale, rassomiglia quasi ad una stazione gigantesca largamente aperta al di fuori. A Londra, a Liverpool, a Bristol le ferrovie passano, per mezzo di tunnel, sotto i letti rispettivi del Tamigi, della Severn, della Mersey e della Severn. Il tronco Chester-Holyhead della « Irish Mail line » passa per la « Britannia tube », celebre ponte tubulare gettato dallo Stephenson sullo stretto di Menai. La lunga linea della Scozia orientale, che si spinge fino

a Thurso, la stazione più settentrionale della Gran Bretagna, valica il « firth of Forth » sopra un colossale ponte di acciaio della forma di due torri Eiffel adagate per terra e unentisi per la punta, il quale era reputato una delle opere più grandiose della ingegneria moderna. Tante volte presentati e sempre ostinatamente respinti dalla sospettosa e diffidente politica inglese d'isolamento, i progetti di congiungere ferroviariamente l'arcipelago britannico al continente europeo a mezzo di un tunnel che andrebbe da Dover (Inghilterra) a Calais (Francia), pare che stiano ora per avviarsi finalmente alla pratica attuazione. Quello approvato nel 1917, prevede un tunnel di 51 km. (dei quali 33 sotto il letto del mare), un lavoro di 5 anni e una spesa di 600 milioni di franchi.

I fiumi sono tutti navigabili, almeno nel loro corso inferiore, a cagione delle alte maree che fortemente li risalgono, ed alzandone ed abbassandone alternativamente il livello ne tengono sgombrare dai sedimenti le foci. Questo spiega perchè sorgano appunto sui fiumi i porti principali della Gran Bretagna. La navigazione fluviale è perfezionata e completata da una fitta rete di canali, principali fra tutti quelli che, nell'Inghilterra propria, uniscono l'uno all'altro l'Humber, il Tamigi, la Severn e la Mersey. Al canale fra questo ed il Trent, che è un affluente dell'Humber, venne da tempo applicata la trazione elettrica. La Scozia settentrionale è attraversata, dall'uno all'altro mare, dal canale *Caledoniano* che unisce vari bacini d'acqua successivi, per mezzo di una naturale

e profonda depressione del suolo. Le grandi Compagnie ferroviarie avendo ottenuto in concessione, nel passato, molti di questi canali, essi vennero per qualche tempo trascurati a vantaggio delle ferrovie. Ma dopo che il movimento di queste divenne pletorico e si fecero inoltre frequenti gli scioperi ferroviari, le stesse Compagnie trovarono il loro tornaconto di riaffidare alla navigazione interna il trasporto delle merci povere (carbon fossile, minerali metallici, materiali da costruzione, ghiaia, sabbia).

Nel 1894 venne aperto alla navigazione il *canale marittimo di Manchester*, lungo 57 km., largo e profondo come quello di Suez, il quale va da quella città al fiume Mersey (Liverpool) e permette l'ingresso, nei vasti bacini di quel porto interno, ai bastimenti maggiori. Colle stesse dimensioni si è progettato un altro canale ancora più importante perchè andrebbe dall'uno all'altro dei due mari che bagnano la *Scozia* e precisamente dal corso inferiore della Clyde all'estremità superiore del firth of Forth, congiungendo il porto di Glasgow al porto di Edimburgo (Leith). Sarebbe lungo 50 km. e ne farebbe risparmiare 500.

Non vi è altro paese al mondo in cui abbia tanta importanza come in Inghilterra la *navigazione marittima*. Il *cabotaggio* soprattutto vi ha uno sviluppo enorme giacchè oscilla annualmente dai 60 ai 65 milioni di tonn. di stazza (in arrivo). Naturalmente esso è costituito quasi interamente da navi inglesi.

Superiore, ma di poco, è la *navigazione di lungo corso*, la quale oscilla dai 65 ai 70 milioni di tonn.

di stazza (in arrivo) ed è costituita soltanto per $\frac{1}{3}$ da navi estere (specie norvegesi e tedesche) (1). Il paese con cui l'Inghilterra ha le sue maggiori relazioni marittime è l'Unione Nordamericana. I principali porti inglesi sono: Londra, Liverpool, Hull, Glasgow, Southampton, Manchester, Bristol, Cardiff, Newcastle on Tyne, Leith.

La *marina mercantile*, la prima del mondo, contava, allo scoppio della guerra, oltre 23.000 navi con quasi 13 milioni di tonn. di stazza netta (2), a non calcolare, s'intende, le Colonie che ne avevano per altri 2 milioni. Di questo naviglio oltre la metà era costituito da piroscafi i quali rappresentavano però i $\frac{7}{8}$ del tonnellaggio. La guerra dei sottomarini ne ha distrutto per 7.800.000 tonn. ma nel frattempo ne furono ricostruiti o catturati, o comperati quasi altrettanti. (3) Seguendo una tendenza che si era manifestata prima della guerra ma si è accentuata dopo la medesima, si sono costituiti parecchi aggruppamenti od «amalgame» intorno alle principali compagnie. Ricordiamo: la «Royal Mail» che attendeva in origine solamente alle comunicazioni coll'America

(1) Tutti questi dati si riferiscono a prima della guerra (1913).

(2) Tonnellaggio netto complessivo di tutte le marine mercantili del mondo, nel 1914, 27 milioni, di cui inglesi 13, tedesche 4, americane (degli Stati Uniti) $3\frac{1}{2}$ per la metà addetta alla navigazione lacuale, $2\frac{1}{2}$ norvegesi, 2 francesi, $1\frac{3}{7}$ giapponesi, $1\frac{1}{2}$ italiane, ecc. Perdute, a motivo della guerra dei sommergibili, 8 milioni e $\frac{1}{2}$ di tonn.

(3) Ricostruiti al 31 dicembre 1918 4 milioni e $\frac{1}{2}$, comperati per $\frac{1}{2}$ milione, catturati al nemico per oltre 700.000.

del centro e del sud ma ha preso il controllo di altre 4 compagnie (1) così da conquistare il primo posto per tonnellaggio complessivo; la « Peninsular ad Oriental S. N. Co. » detta familiarmente la « P. and O. » con sede a Londra la quale è diventata seconda, dopo di aver assorbito parecchie altre imprese (fra cui la « British India », l' « Union » e la « New Zealand »), ed esercita specialmente le linee dell'Oriente Asiatico e dell'Australia; la « Furness » che è diventata terza dopo di aver amalgamato le imprese « Prince », « Glen » ed altre minori ed esercita una quantità di linee diverse; la « Cunard » che controlla altre 4 compagnie (fra cui la « Anchor » e i suoi servizi del Mediterraneo) e attende di preferenza alla navigazione rapida coll'America del Nord, servendosi di piroscafi i quali per grandiosità, modernità e velocità figurano tra i primi del mondo (2); la « White Star » e la « Oceanic » che si sono fuse o stanno per fondersi insieme unendo i loro piroscafi i quali gareggiano per grandiosità e per « comfort » con quelli della Cunard e talvolta li superano (3); la « Ellermann » che

(1) Emergono fra queste la « Union Castle » che attende soprattutto alle comunicazioni coll'Africa australe e la « Pacific Steam » che esercita alcune linee coll'America del Sud bagnata dal Pacifico.

(2) Ricordiamo la « Mauritania », e l' « Aquitania » che esistono ancora e il « Lusitania » il cui siluramento ad opera dei tedeschi ha tanto contribuito all'entrata in guerra degli Stati Uniti.

(3) Sono fra essi il « Gigantic » e l' « Olympic », vere città galleggianti, come lo erano il « Titanic », tragicamente inabissatosi nel 1911, e il « Britannic » silurato dai tedeschi nel 1916.

esercita molti servizi regolari col Mediterraneo (line City, Hall, Bucknall); la scozzese «Clan» che gareggia colla precedente nello stesso mare; la «Allan» essa pure scozzese e che è la più vecchia di tutte poichè rimonta al 1807; e infine alcune imprese ferroviarie, come la «London and South Western», la «Great Western» e la «London, Brighton and South Coast» (Rail Road), le quali esercitano anche alcuni servizi regolari rapidissimi di navigazione a vapore coi porti più prossimi del continente europeo. Oltre ai vapori di queste imprese, esercitanti di preferenza linee regolari, vi sono gli innumerevoli «tramps», o «outsiders steamers», o vapori da carico, detti i «vagabondi del mare», grandi piroscafi in ferro e in acciaio i quali non hanno itinerario fisso ma vanno da un porto all'altro per imbarcarvi qualsiasi merce per qualsiasi destinazione. Tipico per tale rispetto è il cosiddetto «sistema triangolare» il quale consiste nel caricare in Inghilterra carbone per l'America del Sud e caricare, nei porti del Cile nitrato per gli Stati Uniti e nei porti americani grano per l'Inghilterra. Si può dire che la marina mercantile inglese avvolge di una fitta rete di linee di navigazione tutto il globo terracqueo. La bandiera inglese solca tutti i mari e sventola in tutti i porti. Ed è inglese parimenti il principale ufficio mondiale di registrazione delle navi (Lloyd's Register of British and Foreign Shipping).

Commercio.

Prima fra gli Stati del mondo per i capitali, per la navigazione marittima, per il lavoro industriale e una dei primi per alcuni prodotti minerali, l'Inghilterra ne è anche la prima per il suo immenso commercio esteriore il quale oscillava, prima della guerra, fra i 1200 e i 1300 milioni di sterline (dai 30 ai 33 miliardi di lire nostre), ma è diventato, durante e a motivo della medesima, molto maggiore (1). Per mani inglesi passa, si può dire, gran parte del commercio mondiale. L'Inghilterra è giunta a questi grandiosi risultati, oltrechè per le sue qualità economiche intrinseche, anche per l'aiuto diretto e indiretto del suo immenso impero coloniale sparpagliato in tutte le parti del mondo. Chiamati dai loro compatrioti dovunque i mercanti inglesi dovevano necessariamente accettare e richiedere nuovi scambi in tutti i paesi scaglionati lungo le grandi strade del commercio mondiale, e, poscia, per la superiorità sempre maggiore, perchè continuamente perfezionata, dei loro procedimenti mercantili, giungere gradatamente a una specie di commercio universale. Il libero scambio, divenuto per opera del loro grande apostolo Cobden, norma pressochè generale, alla metà del secolo scorso, ridondò interamente a vantaggio dell'Inghilterra che era la meglio preparata alla pacifica lotta in-

(1) Nel 1914-1222 milioni di sterline, nel 15-1336, nel 16-1553, nel 1917-1661, nel 1918-1819.

ternazionale. Poco a poco però anche gli altri Paesi, ammaestrati dall'esperienza, cominciarono a dare un impulso sempre più vigoroso ai loro commerci, emancipandosi dalla dipendenza in cui si trovavano verso l'Inghilterra e talvolta perfino combattendola ad oltranza per mezzo della concorrenza, come ha fatto, con felici risultati, la Germania perfino in territorio inglese. Altri, più deboli, si trincerarono dietro alle barriere protezioniste contro l'invadente commercio britannico. Ne venne che questo, dopo di essere vertiginosamente salito a proporzioni colossali, cominciò, dopo il 1881, ad arrestarsi, e poscia, di mano in mano, a discendere. L'inchiesta parlamentare ordinata per studiare le cause di quella crisi, suggerì parecchi rimedj, fra cui la ricerca più attiva di nuovi mercati, una maggiore semplificazione della compravendita e un adattamento più razionale e più elastico ai bisogni, alle consuetudini e alle tradizioni dei mercati esteri. Questi e altri espedienti, radicalmente applicati, contribuirono, col favore di un generale risveglio economico, a far riprendere al commercio inglese, dopo il 1889, il suo baldanzoso movimento ascensionale.

L'*importazione*, di molto superiore in valore all'esportazione, comprende soprattutto i cereali, le farine, la carne, il burro e formaggio, le conserve vegetali e animali, lo zucchero, i frutti, il thè e altri prodotti alimentari, il cotone, il legname, la lana, la seta, le pelli, il caucciù, il petrolio greggio, i minerali metallici ed altre materie prime. L'eccedenza delle importazioni viene coperta so-

prattutto dai noli, dalla vendita delle navi all'estero e dagli interessi dei capitali inglesi in tutti i paesi del mondo.

L'*esportazione* comprende invece i tessuti di cotone e di lana, il ferro e gli articoli di ferro e d'acciaio, il carbon fossile, le macchine, i filati di cotone e di lana, i prodotti chimici, i tessuti di lino, le navi in ferro e in acciaio, vale a dire tutti, meno il carbone, prodotti manufatturati.

I *paesi* con cui l'Inghilterra aveva le sue maggiori relazioni commerciali prima della guerra erano anzitutto le Colonie che ne assorbivano $\frac{1}{4}$ e gli Stati Uniti che ne prendevano $\frac{1}{7}$, poi la Francia, la Germania, l'Olanda, la Russia e il Belgio. Nella più parte di essi era la Gran Bretagna che assorbiva la maggior quantità del loro commercio esteriore. Col Bilancio preventivo 1919-20 venne applicata nei riguardi *doganali* una tariffa preferenziale (1) a favore delle provenienze dalle Colonie la quale segna la fine del « libero scambio » che guidava da oltre un secolo l'attività del commercio inglese.

Al *credito*, che è magnificamente organizzato ed è entrato nelle abitudini di tutti, attendono, oltre alla Banca d'Inghilterra che ha funzioni statali, specie per quella sua branca destinata alla emis-

(1) La tariffa preferenziale interessa per ora soltanto le poche voci che venivano colpite da forti dazi anche in passato, il vino, il the, il caffè, il cacao, lo zucchero, le frutta secche, il tabacco, la benzina, le films, gli orologi, le automobili, gli strumenti musicali.

sione dei biglietti, moltissime altre, come le « clearingbanks » associate all'imponente e meraviglioso meccanismo della « Clearing-house » di Londra, le banche di provincia, le banche coloniali e i banchieri privati o « merchants » (1), che hanno la loro sede a Londra ma fanno sentire la loro azione poderosa in tutti, si può dire, i Paesi del mondo. È per loro mezzo infatti che si saldano le maggiori partite di debito e di credito internazionali. Londra è il primo centro mondiale per le *assicurazioni marittime* (Lloyd inglese, Alliance, Liverpool and London, Sea, Indemnity).

Misure comuni sono la yarda (m. 0,91), la libbra (gr. 453), il gallone l. 4,54) e il bushel (l. 36,35); mentre *moneta* corrente è la lira sterlina d'oro che vale L. 25,25 e si divide in 20 scellini (d'argento).

Relazioni coll'Italia.

Poco importanti per il passato esse aumentarono grandemente nel secolo scorso e al principio del secolo attuale per il concorso di molti coefficienti, fra cui l'aumento del consumo in Italia del carbon fossile e del ferro, lo estendersi nell'uso nostro, specialmente in passato, delle cotonate inglesi, il diffondersi in Inghilterra delle nostre derrate alimentari, l'impiego di capitali inglesi in tutte le

(1) Ricordiamone alcuni di fama e di importanza mondiali: Baring Brothers, Rotschild and Son, Hambro and Sons, Samuel Montagu, Morgan Grenfell.

manifestazioni della nostra vita economica e finanziaria, l'aumento della navigazione a vapore nei porti italiani e infine l'apertura del canale di Suez che pose l'Italia sulla via inglese più breve e più diretta verso le Indie Orientali. Con tutto ciò, a motivo forse della sua distanza dall'Italia, il Regno Unito non occupava che il secondo posto nelle relazioni di questa coll'estero, quando avvenne, nel 1888, la rottura dei nostri rapporti commerciali colla Francia, e allora l'Inghilterra salì al primo posto, fino a che, alcuni anni prima della guerra, tale posizione non le venne tolta dalla Germania, ed ora dagli Stati Uniti. Fra Inghilterra e Italia esiste il trattato di commercio del 1883, scaduto il 1892 e tacitamente prorogato d'anno in anno senza che alcuno dei contraenti abbia manifestato la velleità di denunciarlo. Intanto il commercio fra i due Paesi, il quale era rappresentato prima della guerra da una cifra oscillante fra i 500 e i 600 milioni di lire italiane, si è quasi raddoppiato durante la medesima (1). I principali articoli inglesi che vengono importati in Italia (le importazioni essendo quasi il doppio in valore delle esportazioni) sono: anzitutto il carbon fossile del quale il nostro Paese è uno dei clienti principali, poscia il ferro e l'acciaio, le macchine, i tessuti e i filati di cotone e di lana, la latta, i pesci variamente conservati. Le merci più importanti che

(1) Nel 1911-15.500.000 sterline, nel 1916-34.200.000 (The Stateman's Year Book, 1918),

vengono dall'Italia spedite in Inghilterra sono: la canapa, l'olio d'oliva, i latticini, le uova, gli agrumi, la seta greggia, i marmi, lo zolfo, il tartaro, il sommacco, i frutti secchi, il vino. Destinati a un brillante avvenire appaiono soprattutto i nostri prodotti alimentari. Gli italiani residenti nel Regno Unito (prima della guerra) ammontano a circa 11.000, quasi tutti nell'Inghil'erra propria. Venne istituita a Londra una Camera di commercio italiana e a Genova una Camera di commercio britannica con succursali a Milano, Livorno, Roma e Napoli. Allo scopo di promuovere i rapporti fra i due Paesi sorsero ultimamente la Compagnia Italo-britannica a Milano e la « British Italian Corporation » a Londra.

Emigrazione e Colonie.

Più antico in Inghilterra che nelle altre parti d'Europa il fenomeno dell'*emigrazione*, per quanto molto diminuito da quello che era in passato, vi manteneva ancora (prima della guerra) il secondo o il terzo posto del mondo. A oltre 270.000 ammontavano le partenze annuali, per quanto diminuite dai ritorni. Gli emigranti, per $\frac{1}{4}$ irlandesi, si rivolgevano di preferenza agli Stati Uniti, al Canadà, all'Africa australe e all'Australasia. L'emigrazione inglese, regolata com'è con prudenza e sostenuta dalla condizione economica generalmente discreta e dalla coltura quasi sempre buona degli emigranti, è un fenomeno imponente e dignitoso

nel suo svolgimento ed efficacissimo nei suoi risultati, primo fra tutti lo estendersi dell'impero coloniale.

Questo aveva, prima della guerra, una superficie di 29.734.000 km². ed una popolazione di oltre 350 milioni di abitanti. E poichè distendevasi sopra tutta la faccia del globo poteva ben dirsi che sui dominj inglesi non tramontasse mai il sole (e neppure la luna). La colonia più ricca è l'impero Anglo-Indiano comprendente, oltre all'India propria, la Birmania, Aden ed altri possedimenti minori; ma altri possedimenti inglesi nell'Asia sono l'isola di Ceylan, gli Stabilimenti dello Stretto, Hong-Kong, ecc. Altro grande possedimento è l'Australasia (Australia, Tasmania e Nuova Zelanda) costituitasi per gran parte in una confederazione autonoma (Commonwealth) e alla quale fanno corona parecchi altri arcipelaghi dell'Oceania. Importantissima è anche l'altra federazione coloniale autonoma che porta per titolo il Dominio del Canada, dopo del quale seguono per importanza in America la colonia di Terranova e le Antille inglesi, specie Giamaica. In Africa l'Inghilterra possiede quasi tutta la parte australe, che colle vecchie colonie del Capo, di Natal (inglesi), dell'Orange e del Transvaal (boere), e con tutti i loro recenti ingrandimenti nell'interno si è costituita essa pure in una grande federazione autonoma, e inoltre la colonia del Niger ed altri possedimenti della costa occidentale, il protettorato sullo Zanzibar ed altri possedimenti nell'Africa Orientale e finalmente il vicereame dell'Egitto il quale è di-

venuto esso pure un protettorato britannico. Infine nel Mediterraneo l'Inghilterra possiede Gibilterra, Malta e Cipro. In seguito e a motivo della guerra questo immenso dominio coloniale si è considerevolmente allargato, in Africa (coll'acquisto della maggior parte delle colonie tedesche) e in Asia (coll'occupazione della Mesopotamia e colla estensione del protettorato nell'Afganistan e in Persia).

Principali centri industriali e mercantili.

Inghilterra. — Nelle contee orientali: *Newcastle upon Tyne*, grande centro manifatturiero, importante specialmente per le costruzioni navali in ferro, per le armi e per i prodotti chimici, e grandissimo emporio commerciale soprattutto per la esportazione del carbon fossile. Talvolta 300 vapori carichi di carbone escono a una sola marea dalla bocca della Tyne sulla quale sorgono i porti complementari di *North Shields* e *South Shields*. Anche *Stockton* e *Hartlepool* sulla Tees devono, si può dire, la loro esistenza al carbon fossile. Dopo *Sunderland*, situata alla foce del Wear e importante per i suoi grandi cantieri, viene *Hull*, il grande porto dell'Humber, divenuto in questi ultimi anni il terzo del Regno Unito, anche a motivo della attività manifatturiera della contea di York a cui appartiene e dove sorgono i grandi centri lanieri di *Leeds*, *Bradford* e *Halifax*, l'antica metropoli dell'acciaio, *Sheffield*, recentemente ingrandita colla

erezione di un enorme arsenale. Vicino a *Grimsby*, il primo porto peschereccio del mondo, esiste il grande porto carboniero di *Inningham*.

Londra, l'immensa metropoli, che è divenuta per popolazione la prima città del mondo (nel 1911 7.252.000 ab. coi dintorni) è altresì il massimo centro industriale, ferroviario, ma soprattutto marittimo, mercantile e finanziario del Regno Unito. Oltre alle ferrovie numerosissime che vi affluiscono da ogni parte passando talvolta, con viadotti arditissimi, all'altezza dei tetti delle case, possiede una propria ferrovia (metropolitana) in gran parte sotterranea. Il suo porto, il primo del mondo per movimento commerciale poichè ha un movimento marittimo (in arrivo) di quasi 30 milioni di tonn. di merci, sorge sul corso inferiore del Tamigi e si ramifica nei giganteschi bacini o « docks » che si succedono lungo la riva sinistra del fiume (S. Caterina, London, Surrey e del Commercio, Indie Occidentali) e l'esercizio dei quali era stato accentrato prima della guerra nelle mani di un Consorzio che ha allargato e approfondito l'alveo del fiume e ha fatto sorgere alla sua foce nuovi bacini capaci di accogliere anche i nuovi giganti del mare. Per molte merci (lana, zucchero, carne, the, pelli, frutti, pellicce, metalli preziosi, diamanti, grafite, spugne, corteccia di china, ecc.) Londra è il primo mercato mondiale, quantunque per parecchie di esse abbia cessato di essere il cen'ro esclusivo. Essa è inoltre il massimo centro bancario e monetario e la sua « clearinghouse » è la prima di tutte. Per le sue banche di Lombard street e

per il suo « Royal Exchange » passano, si può dire, tutti gli affari più importanti del mondo.

Nelle contee meridionali: *Dover*, porto principale per le relazioni della Granbrettagna col continente europeo e più specialmente col porto francese di Calais; *Portsmouth* primo porto da guerra col più grande arsenale del mondo; *Southampton*, porto commerciale attivissimo, e, fino agli ultimi tempi, il più atto a ricevere i giganti del mare per i quali vennero ivi allestiti colossali bacini di carenaggio.

Nelle contee occidentali e nel paese di Galles: *Newport*, attivo porto commerciale nel golfo di Bristol; *Cardiff*, uno dei maggiori porti del Regno Unito e il quale deve il suo recente rapidissimo sviluppo alle vicine ricchissime miniere di carbon fossile; *Swansea*, parimenti porto carbonifero ma specialmente rinomato per la sua industria fiorente del rame; *Merthyr Tydfil*, situato nell'interno, grande centro dell'industria ferriera; *Fishguard*, nuovo scalo pei grandi transatlantici; *Liverpool*, terza città per popolazione (785.000 ab. nel 1913) e seconda per commercio marittimo dopo Londra, anzi ad essa talvolta superiore per il valore delle esportazioni. Il suo porto, che ha un movimento annuo (in arrivo) di 20 milioni di tonn., è costituito dal corso inferiore della Mersey e dai numerosi « docks » allineati lungo la riva destra e in parte anche lungo la sinistra del fiume, ed è il primo del Regno per l'emigrazione e per il commercio del cotone greggio, dei cereali e del bestiame provenienti dall'America del Nord e delle cotonate dirette a ogni parte del mondo. Queste ultime ven-

gono prodotte in massima parte nella vicina città di *Manchester* che è coi suoi dintorni (fra cui emerge *Oldham*) il primo centro mondiale delle industrie tessili, specie del cotone, ed è diventata, da un quarto di secolo, importante porto marittimo.

Nelle contee dell'interno si stende la « *Black country* » caratterizzata dall'assenza di verdura e di acque correnti, con strade orlate da scorie e canali nerastri, in un'atmosfera grigia e fumosa, e ivi sorge *Birmingham*, la metropoli del ferro e dell'acciaio.

Scozia. — La capitale, *Edimburgo*, ha poca importanza commerciale. Le serve da porto *Leith* sul « *firth of Forth* » in attiva relazione commerciale specialmente colla Scandinavia e colla Russia. Assai più importante è *Glasgow*, la vera metropoli industriale e commerciale della Scozia, di cui è ad un tempo la città più popolosa, anzi la seconda, a tale riguardo, del Regno Unito (quasi 900.000 ab. nel 1913). Il suo porto, situato sul corso della piccola *Clyde*, ivi considerevolmente approfondita anche di recente per accogliervi i maggiori bastimenti marittimi, è diventato il quarto in importanza, e attende specialmente all'importazione dei minerali di ferro, dei grani, del legname e dei frutti e alla esportazione del carbone, del ferro, dell'acciaio e delle macchine. Sulle rive del fiume, oltre a numerosi altri stabilimenti industriali, sono disseminati quei grandiosi cantieri di costruzioni navali in ferro che figurano tra i primi del mondo. Alla foce della *Clyde* sorge il porto complementare di *Greenock*.

Sulla costa orientale sono notevoli i due porti di *Dundee* e di *Aberdeen*, quello per l'industria della juta, questo per la grande pesca nei mari polari. *Peterhead*, ancora più a nord, è il porto più orientale della Granbrettagna e serve da rifugio alle navi da pesca.

Irlanda. — *Dublino*, città capitale e porto abbastanza attivo sulla costa orientale, in quotidiana rapidissima comunicazione marittima colla Granbrettagna; *Belfast*, vera metropoli dell'isola Verde, se non per popolazione, certo per industria (costruzioni navali, lino, cordami, spiriti, stabilimenti meccanici, ecc.), per navigazione marittima e per commercio; *Cork*, grande mercato del burro e porto principale della costa occidentale; *Queenstown* nella baia di *Cork*, scalo frequentatissimo dai transatlantici postali in servizio coll'America del Nord.

Francia.

Superficie, compresa l'Alsazia-Lorena riacquistata in conseguenza della guerra, 551.000 km². — *Repubblica* rappresentativa con Senato e Camera dei deputati che insieme riunite formano l'Assemblea nazionale la quale nomina il Presidente della Repubblica che dura in carica 7 anni. Divisione amministrativa in dipartimenti. — *Abitanti* 41 milioni e $\frac{1}{2}$ (compresa l'A. L.), cifra che da qualche tempo rimane pressochè stazionaria. Piccola emigrazione. Grande immigrazione. — *Configurazione fisica* varia, per $\frac{1}{4}$ monti. — *Fiumi* principali a sud il Rodano, a ovest la Gironda (Garonna e Dordogna), e la Loira (fiume principale proprio alla Francia), a nord la Senna, a est, per un certo tratto della sua riva sinistra, il Reno col suo affluente Mosella. — Una parte del *lago* di Ginevra. — *Coste* basse a NE e difese

da dune e da dighe, alte e frastagliatissime a N e a NO per tutta la penisola di Bretagna, e poi basse e paludose pel resto dell'Atlantico; mentre sul Mediterraneo presentano una doppia curva che a O della foce del Rodano è concava, bassa e paludosa, e a E di quella foce è convessa, alta e portuosa fino al confine italiano. — Il suolo venne ridotto ad essere produttivo per quasi $\frac{4}{5}$. — Il clima è mitissimo e quasi costante in Provenza e in genere sulle coste del Mediterraneo; continentale ed asciutto nell'interno, specie verso il confine orientale; temperato ma umido verso l'Atlantico e la Manica. Verso il Mediterraneo soffia violento il mistral.

La Francia godea la fama di essere, prima della guerra, la nazione più ricca d'Europa, dopo l'Inghilterra. Fra le cause molteplici della sua prosperità economica erano: la fertilità naturale del suolo ovunque intensamente coltivato; la prevalenza della piccola proprietà temperata e soccorsa dallo spirito d'associazione; la ricchezza considerevole del sottosuolo; la prodigiosa attività industriale che ha origini antiche ma ricevette un impulso vigoroso nel secolo scorso dall'applicazione illuminata e coraggiosa del vapore e dell'elettricità, non scompagnata mai da quel gusto artistico che ne ha sempre formato la principale e più fortunata caratteristica; il rapido sviluppo delle comunicazioni, tanto per via di terra quanto per via di acqua; i commerci estesi a tutte le parti del mondo; le imprese fortunate e lucrose di miniere, gaz, acquedotti, tramvie, vapori, canali, che capitali francesi hanno piantato dovunque, prima fra tutte quell'opera gigantesca del canale di Suez che ha portato alla Francia immensi vantaggi pecuniari, a mala pena intaccati dalle perdite subite nel-

l'impresa malaugurata del canale di Panamá. Aggiungasi a tuttociò la svegliatezza e la coltura pressochè generali degli abitanti e quel patriottismo che così altamente li caratterizza e che anima e sostiene sempre e non attraversa mai tutte le loro imprese economiche, e si avrà la spiegazione di quel benessere pressochè generale che si era un po' alla volta infiltrato e diffuso in quasi tutte le classi di quella popolazione. La terribile guerra dei 5 anni che ha devastato parecchi tra i più ricchi dipartimenti ed ha determinato un grande spreco di energie e un grande consumo di ricchezza, aggravando tutto il paese di un enorme debito pubblico, ha ridotto d'assai quella grande prosperità, se anche una parte di quei danni potrà e dovrà essere rifusa dalla Germania.

Prodotti vegetali.

La coltura principale, perchè più generalmente praticata, si conserva quella dei *cereali*, primissimo il frumento la cui produzione assoluta era talvolta superiore alla Russia, ma inferiore ciononostante ai bisogni crescenti del consumo, ed era coltura prevalente nei dipartimenti del nord e dell'ovest. Venivano dopo di esso: il meteil o grano segalato, la cui coltura però va continuamente decrescendo; l'avena che si coltiva un po' meno del frumento, specialmente nel nord, ed è anch'essa inferiore, benchè di poco, al consumo; la segale che è in diminuzione ma si mantiene sufficiente per l'uso minore che se ne fa nell'alimentazione; l'orzo che si col-

tiva di preferenza a est per la birra (notevole importazione, da Algeria e Tunisia); il saraceno che viene quasi esclusivamente in Bretagna; e il mais che si raccoglie solamente a sud. Si va sempre più estendendo la coltura dei *legumi* (specie fagioli, fave, piselli) e degli *ortaggi*, soprattutto allo scopo di fornire quei prodotti freschi, talvolta primaticci, cui attende la così detta « culture printanière » o « maraichère », più intensa che altrove nei dintorni di Parigi, dove sono celebri, fra altro, gli asparagi d'Argenteuil e i tartufi di canna o topinambur. La esportazione sempre crescente dei legumi e degli ortaggi allo stato fresco si dirige per $\frac{2}{3}$ in Inghilterra, ma è neutralizzata, nei suoi effetti economici, da una importazione pressochè equivalente di legumi secchi dal Belgio e dalla Germania e di fresche primizie dall'Algeria e dall'Italia. Quantunque non troppo diffusa la coltura delle *patate* è superiore ai bisogni del consumo. Sono celebri i *tartufi* del Perigord, così come hanno acquistato importanza i *funghi* che si coltivano nelle cave abbandonate di Montmartre a Parigi. La *frutticoltura* razionale è forse la più splendida conquista dell'agricoltura intensiva della Francia, la quale ha saputo creare una quantità innumerevole di varietà belle, squisite e precoci che perciò portano nomi francesi anche fuori della Francia dove vennero diffuse. Continuano però sempre a coltivarli cogli antichi sistemi, su larga scala, i meli ed i peri, soprattutto in Normandia e nella Bretagna, dove servono alla fabbricazione del sidro. Sono degne di nota, le prugne di Agens (Guascogna),

le noci di Grenoble, il cassis di Borgogna, le castagne del Limosino e della Corsica. A sud si coltivano anche gli *agrumi*, ma il loro meschino prodotto deve essere integrato da una importazione sempre crescente dalla Spagna e dagli altri paesi del Mediterraneo. La principale pianta fruttifera è la *vite* nella quale la Francia occupa il primo posto nel mondo per qualità e per quantità. Tra le varietà mangerecce primeggia il « chasselas ». Crudelmente provata dalla fillossera che devastò i vigneti dimezzandone il prodotto dal 1878 al 1888, la viticoltura si è ora completamente rilevata, soprattutto coll'impianto di viti americane innestate colle nostrane. Fuorchè a nord del parallelo che passa per Parigi, la vite si può dire coltivata in tutta la Francia, ma più intensamente a SO, fra il Mediterraneo e l'Atlantico, specie nei 4 dipartimenti dell'Herault, dell'Aude, del Gard e della Gironda, che forniscono da soli quasi la metà del prodotto complessivo. Vengono poi, a levante, la Borgogna e la Sciampagna. Principale pianta *oleifera* è l'olivo della regione mediterranea, mentre nel centro e nel nord si coltivano la colza e il ravizzone. In grande decadenza sono le piante *testili*, la cui coltura si sostiene coll'aiuto di premi governativi. La principale è la canapa (a sud), cui tiene dietro il lino (a nordest). In continuo aumento è per converso la *barbabetola da zucchero* la quale è coltivata di preferenza nella regione che si stende a NE di Parigi. Ivi si coltivano anche, su larga scala, la barbabetola per distilleria. Nei dipartimenti orientali si produce il *luppolo* (Bor-

gogna). Sul litorale della Provenza (Nizza, Antibio, Cannes, Grasse) si esercita su scala sempre crescente la *fioricoltura* (rose, garofani, mimose, violette di Parma, tuberose, orchidee, azalee, ecc.). Oltre ai *pascoli naturali*, che si dis'endono sui fianchi delle montagne e nei terreni magri e paludosi delle pianure, e i quali vanno sempre diminuendo sotto l'azione continua del dissodamento, ed oltre ai campi numerosi di cavoli navoni e barbabietole da foraggio, la Francia possiede una gran quantità di *prati stabili* e di *prati a vicenda* (specie in Normandia) dove vengono specialmente la « luzerne », il trèfle » e il « sanfoin ». Si fa inoltre grande produzione ed esportazione di sementi da prato. Le *foreste*, troppo ridotte da un eccessivo e sregolato disboscamento, si vanno ora ricostruendo. Però non occupano che $\frac{1}{6}$ dell'in'era superficie. La foresta più vasta è quella di Orleans nel Loiret, la più bella e la più antica quella di Tronçais nell'Allier, la più celebre quella di Fontainebleau. Notevole è la magnifica foresta di pini marittimi che, per l'apostolato di Chamberlent, venne fatta sorgere di recente nelle Lande, a sud di Bordeaux.

Agricoltura.

La proprietà rurale è molto frazionata, soprattutto nella parte settentrionale e nella regione di nordovest, fenomeno questo che spiega l'amore così diffuso e così in'enso verso la terra che è uno delle cause dei grandi e universali perfezionamenti agricoli di quel paese. Fecondata e sospinta

dall'intelligente e amorosa attività dei piccoli proprietari del suolo, favorita e sostenuta dalla istituzione di numerosi consorzi, l'agricoltura è ridiventata, come ai tempi di Sully, la figlia prediletta della Francia. I suoi trionfi maggiori si ebbero nella *istruzione agraria*, nelle *bonifiche*, nelle *irrigazioni*, nelle *concimazioni* e soprattutto negli *emendamenti* che moltiplicarono il valore dei terreni.

Prodotti animali.

L'allevamento animale non ha conseguito ancora quella perfezione scientifica che ha raggiunto in Inghilterra, ma essendo fatto generalmente da persone agiate e con ricchi mezzi, fornisce di conseguenza prodotti copiosi, quantunque inferiori e di molto ai bisogni del cresciuto consumo. Così erano diventati molto numerosi prima della guerra i *bovini* (14.800.000) fra cui emerge la razza « *charolaise* » precocissima da carne, e gli *equini* per lo più cavalli (3.800.000) fra cui rinomati quelli della Normandia e della Perche. Belli i muli delle Alpi e dei Pirenei. La guerra ne ha ridotto il numero di $\frac{1}{6}$. Erano già in diminuzione anche prima le *pecore* le quali, da 30 milioni, quante erano nel 1886, erano già scese a poco più di 16, nel 1913. Colla guerra sono diminuite fino a poco più di 10. All'allevamento nomade e semi nomade si va sempre più sostituendo quello fisso in recinti chiusi. La migliore razza da lana è la « *rambouillet* ». Anche le capre, discese già prima della guerra a

meno di 1 milione e $\frac{1}{2}$, si sono attualmente ridotte a poco più di 1 milione. I *suini* vengono allevati più intensamente verso il golfo di Guascogna (Lande) e verso la Svizzera (Bresse). Da 16 milioni quanti erano prima della guerra, ora sono ridotti a 10. Estesissimo è l'allevamento dei *conigli*. Il mercato della Villette a Parigi è il primo della Francia per il bestiame da macello. Molto importante è l'allevamento del *pollame* che si pratica dovunque ma ha i suoi centri classici a Houdan (presso Parigi) e nella Bresse. Nonostante il grande consumo, la produzione delle uova è così notevole da permettere una forte esportazione (Inghilterra). Atteso il loro grande consumo formano oggetto di allevamento, nei dipartimenti dell'Est, le *lumache* (escargots). La *bachicoltura*, che aveva raggiunto l'apogeo verso la metà del secolo scorso, è ora ridotta, nonostante i premi governativi, a poco più di 4-6 milioni di kg. di bozzoli, i quali vengono ottenuti quasi interamente nella valle del Rodano. Ed ivi si pratica quella preparazione del semebachi per cui la Francia mantiene ancora il primato in Europa. L'*apicoltura* è molto decaduta. I *pesci* abbondano, tanto nei fiumi dell'interno e negli stagni salsi del Mediterraneo e dell'Atlantico, quanto e più ancora nei mari contermini. Ivi si pescano specialmente aringhe, sgombri e sardine. Queste ultime però sembrano essersi allontanate da qualche anno, nelle loro migrazioni periodiche, dalle coste della Bretagna, cosicchè ora le famose sardine di Nantes non si pigliano più a Concarneau e negli altri porti della Bretagna, e si preparano

dappertutto fuorchè a Nantes. Boulogne è il primo posto d'armamento per la pesca del merluzzo nei mari di Terranova e d'Islanda e sul Doggerbank nel mare del Nord, Bordeaux per la grande pesca sulle coste occidentali dell'Africa. Primo fra i paesi d'Europa nel consumo delle *ostriche*, la Francia ne è uno dei principali nella loro pesca e nel loro allevamento (Arcachon e Marennes sull'Atlantico).

Prodotti minerali.

Benchè inferiore all'Inghilterra e alla Germania nei prodotti del sotto-suolo, la Francia possiede pur sempre in essi una considerevole sorgente di ricchezza. La produzione del *carbon fossile*, salita prima della guerra a 40 milioni di tonn. faceva della Francia il terzo paese d'Europa, ma essa era fornita per oltre $\frac{2}{3}$ dai dipartimenti del Passo di Calais e del Nord le cui grandi e celebri miniere furono per gran parte rovinate dal nemico. Ragione per cui la Francia ha chiesto ed ottenuto, nella stipulazione della pace, che venisse imposto alla Germania la cessione temporanea (per 15 anni) delle ricche miniere della Sarre (nel bacino del Reno) (1). Un'altro terzo del prodotto viene fornito dai bacini della Loira (S. Etienne), della Bor-

(1) Il triangolo carbonifero di Neukirchen, Forbach e Sarreluis è il prolungamento, al di là della frontiera francese, dei giacimenti di Nancy e Pont a Mousson. La ricca produzione di questo bacino emanciperà la Francia per gran parte da quei 18 milioni di tonn. di carbone che doveva introdurre in media ogni anno dall'Inghilterra prima della guerra.

gogna (Creuzot), ecc., ma è di qualità più scadente. Si ottiene una certa quantità di *torba* e di *lignite* (nel bacino inferiore del Rodano). Abbondano i *materiali da costruzione*, fra cui è notevole l'ardesia dell'Artois e delle Ardenne. Il *sale* è prodotto in parte maggiore dalle miniere di salgemma del dipartimento di Meurthe e Mosella (Lorena), è, per il resto, dalle saline del Mediterraneo (Cette, Aiguesmortes). Costituiscono una cospicua fonte di ricchezza le *acque minerali e termali* che vennero fatte abilmente conoscere colla *reclâme* e rese accette e ricercate coi lenocini del « comfort ». Celebri le acque di Yichy nel bacino della Loira, e di Aix les Bains in Savoia, e i bagni di mare di Biarritz e di Trouville. L'acquisto dell'Alsazia-Lorena significa per la Francia un considerevole aumento nella produzione dei sali di *potassio* (Mulhouse). Sono degni di nota le *mole da molino* (La Fère), la *sabbia silicea* (Fontainebleau), il *caolino* del centro (Limosino) e del nord (Cherbourg), i *fosfati minerali* della Somme.

Già uno dei primi paesi d'Europa nella produzione dei minerali di *ferro*, la Francia ne diverrà il primo in seguito al riacquisto dell'Alsazia-Lorena le cui ricche miniere, che furono tanta parte della ricchezza siderurgica della Germania, vanno ora ad aggiungersi a quelle di Briey, di Longwy e di Nancy nel dipartimento delle Meurthe e Mosella in quella che era detta in passato la Lorena francese (1). Resi impuri da una soverchia quantità

(1) Nel 1913, sopra una produzione totale, nella Francia, di 21.750.000 tonn. di minerale, 15.147.000 erano del doppio

di fosforo che ne rendeva fragile e quindi di poco valore il metallo che se ne otteneva, la escavazione della « minette lorraine » divenne imponente dopo la scoperta della defosforazione a cui si impernia il processo Thomas-Gilchrist, d'onde, con gli alti forni, una grande produzione di *scorie fosfatate*, per cui ora la Francia diverrà il primo paese del mondo. Altri minerali notevoli sono quelli di *zinco*, *piombo argentifero*, *oro* e *antimonio* nei Pirenei, nell'Alta Loira e nella Mayenne, e la *bauxite*, d'onde si estrae l'*alluminio*, nella Francia meridionale.

Industrie.

Costituiscono il segreto della prodigiosa potenza economica della Francia, di quella potenza che la fece risorgere in pochi anni, più forte e più vigorosa, dalla terribile crisi del 1870-71. Fiorenti sino dall'epoca di Colbert e sviluppa'esi ancora più nel secolo scorso sotto il governo di Luigi Filippo e duran'è il secondo Impero, coll'applicazione larga e illumina' a del vapore e delle macchine, le industrie francesi raggiunsero l'apice della loro prosperità nel ven'ennio successivo al 1871, quando, esausta dalla guerra, la nazione francese parve

bacino di Briey e Longwy; e sopra 26.607.000 tonn. della Germania, 21.136.000 lo erano della Lorena tedesca. Dopo la guerra la complessiva produzione francese salirà a oltre 36.000.000, superando perciò di gran lunga la tedesca la quale discenderà a 5.500.000.

concentrare tutta la sua attività nel pacifico e fecondo lavoro manifatturiero. Iniziata nel 1888 e largamente applicata dal 1892, una politica doganale protezionista, questo progresso febbrile parve alquanto rallentarsi, soprattutto in quelle industrie che hanno un largo sbocco nei paesi esteri i quali, per rappresaglia, hanno imposto un forte dazio sulle provenienze francesi. Ma poscia hanno ripreso il loro cammino ascendente, anche per l'intensificarsi ed elevarsi del consumo nazionale. Si va moltiplicando lo sfruttamento delle cascate d'acqua e il trasporto a distanza dell'energia elettrica (carbone bianco). Se si tira una linea da Cherbourg alle foci del Rodano, si viene a dividere la Francia in due regioni press'a poco eguali. Quella situata ad oriente della linea divisoria e la quale comprende anche l'Alsazia-Lorena, racchiude più di $\frac{3}{4}$ delle industrie francesi. Eleganza e buon gusto sono le loro qualità principali.

Industrie alimentari. — La più importante è l'industria *vinicola* in cui la Francia occupa il primato nel mondo così per la quantità come per la qualità dei suoi prodotti. Il segreto di questa superiorità vinicola consiste nella squisitezza e nella stabilità dei tipi, soprattutto di quegli eccellenti vini da pasto che appartengono al tipo « bordeaux » (celebri chateaux Lafitte, Latour, Margaux) e di quel brillante vino da dessert che è lo « champagne » (centri famosi Reims, Epernay e ditte rinomate Chandon, Mum, Veuve Cliquot - qualità demi-sec, dry, extra dry). Fra i vini bianchi da pasto primeggiano il Sau'erne e il Chablis. Nonostante che la produ-

zione nazionale oscilli in media intorno a 50 milioni di Hl: pur tuttavia si ha (o almeno si aveva prima della guerra) una importazione da 7 a 9 milioni, (per $\frac{2}{3}$ dall'Algeri e per $\frac{1}{3}$ dalla Spagna) di vini da taglio mentre l'esportazione (in media 4 milioni) è costituita interamente da vini fini e in bottiglia. Gli è che i francesi sono i maggiori bevitori di vino del mondo, ciò che non toglie il grande consumo che essi fanno al nord di *sidro* e nell'est di *birra*. Gli empori principali del commercio vinicolo sono Bordeaux, Cette, Epernay, Parigi. La Francia è meritatamente celebre anche nella fabbricazione delle bevande *alcoliche*, quali il cognac della Charente (Bordeaux) di rinomanza mondiale. Alcune fabbriche di liquori hanno dovuto espatriare in seguito alla espulsione degli ordini religiosi che le esercitavano (chartreuse, e qualche altro). Ancora però si fabbricano in Francia la *bénédictine* di Fecamp e l'anisette di Bordeaux. Di fianco alle distillerie industriali esistono ancora in Francia numerosissimi i così detti « *bouilleurs de cru* » che distillano le graspe dei propri vigneti e i vini delle proprie cantine. Vanno estendendosi la fabbricazione e il consumo dell'alcool industriale. Marsiglia è uno dei primi centri del mondo nella estrazione degli oli *vegetali* (dai frutti e dai semi provenienti dall'estero (coprah, sesamo, arachide, palma, ecc.). La macinazione dei *cereali* ha raggiunto si può dire la perfezione coll'uso sempre più esteso dei molini a cilindri, i più importanti dei quali sono a Marsiglia e a Corbeil (Parigi). L'estrazione dello *zucchero* di barbabie-

tole, la quale si esercita soprattutto nella regione di NE (Cambresis), unita alla raffinazione dello zucchero di canna proveniente dalle colonie, dà un prodotto complessivo che è superiore ai bisogni svariati del consumo nazionale. Parigi è il centro principale dell'industria fiorente del *cioccolato*; Bordeaux lo è per quella delle molteplici *conserven vegetali*; Dijon per la *mostarda*; Strasburgo per i *pasticci di fegato d'oca*; Arles per i *salami*; Bajona per i *prosciutti*; la Normandia per il *burro*; e diverse regioni per i *formaggi* (roquefort, brie, pont l'évêque, ramantour, mont d'or, livarot, camembert); Marsiglia per il burro di cocco ed altri surrogati analoghi.

Industrie tessili. — Di gran lunga inferiore all'Inghilterra nell'industria del cotone e gareggiante con essa in quella della lana, la Francia la supera in quella della seta in cui essa è il primo paese d'Europa, anzi, per i prodotti più fini, il primo del mondo. Il *cotonificio* francese, che era già il terzo d'Europa prima della guerra, diverrà molto probabilmente il secondo in seguito all'aggiunta del grande distretto cotoniero di Mulhouse nell'Alsazia che era considerato prima come una delle « Manchester » della Germania. Centri preesistenti dell'industria erano l'estremo NE ai confini del Belgio e il bacino inferiore della Senna, intorno a Rouen, considerata già come la « Manchester » della Francia e i cui prodotti sono da tempo conosciuti ed apprezzati in commercio col nome di « rouanneries ». L'Association cotonnière coloniale è sorta allo scopo di estendere la coltura del cotone della cui defi-

cienza soffre l'industria. Una delle industrie che hanno maggiormente sofferto a motivo della guerra è quella del *lino* che aveva i suoi centri principali a Lilla e a Valenciennes nel dipartimento del Nord. Il *lanificio*, una delle più splendide gemme dell'industria francese, fioriva, prima della guerra che l'ha devastata, nella regione eminentemente manifatturiera che si stende da Parigi al nord (fino ad Elboeuf) e a nordest (fino a Tourcoing, Beauvais, Reims, Roubaix, Sedan di cui sono celebri i panni (draps); ma si esercita anche nel centro (Tours, Orleans) e nel mezzogiorno (Mazamet). I tessuti di lana figuravano allora tra i primi articoli d'esportazione così come la lana greggia ne teneva il primo posto all'importazione. A Parigi si fabbricano arazzi e tappeti bellissimi negli stabilimenti nazionali dei Gobelins e della Savonnerie. Il *setificio*, in cui la Francia occupa il primo posto nel mondo, ha il suo centro principale a Lione e nel Lionese di cui costituisce la principale risorsa. I magazzini di stagionatura (*condition des soies*) di Lione vengono per importanza subito dopo quelli di Milano. A S. Etienne si fabbricano di preferenza i nastri e i velluti. L'industria serica francese è incomparabile nella esecuzione delle fantasie di stagione. Anche in Francia si è introdotta da tempo e va continuamente sviluppandosi, però assai meno che altrove, l'industria della seta artificiale. Le seterie costituivano quando il secondo e quando il primo articolo d'esportazione. Per quanto però riguarda la trattura (filature) che è la prima fase dell'industria serica, essa vivacchia solamente col-

l'aiuto dei premi governativi ed è ad ogni modo di gran lunga inferiore ai bisogni delle industrie successive della seta, d'onde una grande importazione di seta greggia dall'Asia e dall'Italia. Parigi continua ad essere, per quanto un po' meno di quanto lo fosse in passato, la capitale della *moda* e quindi il centro delle industrie che si connettono ad essa, prima fra tutte quella del vestiario, specie di quei tessuti più fini e più eleganti che riguardano la parte più delicata della «toilette». Sono celebri le mussoline di Tarare, i shirtings della Normandia e i tralicci (coutils) di Condé. St. Pierre les Calais nell'Artois, ai confini col Belgio, è il primo centro dell'industria schiettamente francese dei *merletti* e dei *tulles*. Rinomata per i suoi cappelli di *paglia* è la Lorena ex tedesca.

Industrie minerali. — Dei molteplici prodotti dell'industria *ceramica* sono degni di nota quelli a cui i francesi applicano il loro buon gusto inesauribile e squisito, centri principali il Limosino e Parigi. Presso quest'ultima città, a Sèvres, sorge una celebre manifattura nazionale della porcellana. L'arte *vetraria*, devastata essa pure dalla guerra, aveva i suoi centri principali nelle regioni carbonifere del Nord (S. Gobain celebre per i cristalli e gli specchi) e dell'est (Baccarat), poi nel Lionese (bottiglie nere di S. Etienne). Fra i *materiali da costruzione* vanno ricordate le piastrelle di Marsiglia e il cemento di Grenoble. A Rouen sorge il principale stabilimento di raffinazione del *petrolio*. Le industrie molteplici del *ferro*, destinate a ricevere un nuovo impulso in seguito all'acquisto

delle miniere, degli alti forni e delle grandi officine della Lorena, fino ad ieri tedesca, hanno i loro centri principali nella Lorena ex francese (Nancy e Longwy), nella regione di NE (Fives-Lilla, Valenciennes), nel doppio bacino della Loira e del Rodano (S. Etienne, S. Chamond, Firminy) e a Parigi (Cail, Decauville). La produzione della ghisa, che era di 5 milioni di tonn. prima della guerra salirà ora a 13. E poichè quella dell'Inghilterra rimarrà stazionaria intorno a $9\frac{1}{2}$ e quella della Germania discenderà da 19 a 11, la Francia diverrà la prima nazione siderurgica d'Europa. Sorge nel bacino del Rodano il grande stabilimento meccanico del Creuzot (della ditta Schneider) che è il primo della Francia e uno dei primi d'Europa, e attende soprattutto alla fabbricazione delle rotaie, dei ponti, delle corazze, dei cannoni, ecc. Sono notevoli le costruzioni navali in ferro e in acciaio che si fanno negli arsenali governativi di Tolone e di Lorient, nei cantieri privati dell'Havre, della Loira e del Mediterraneo (a Seyne e La Ciotat, fra Tolone e Marsiglia). A Thiers si fabbricano coltelli; a Vimeux chiavi e serrature. Una grande importanza aveva conseguito già prima della guerra l'industria delle automobili che ha avuto durante e a motivo della medesima uno straordinario sviluppo. La *gioielleria* e la fabbricazione degli articoli di metallo bianco e dorato e degli articoli di *bronzo*, per lo più di carattere artistico, hanno il loro centro a Parigi, mentre la *orologeria*, oltre che a Parigi, si esercita su più larga scala a Besançon verso la Svizzera. Nell'Aveyron è accen-

trata l'industria dello zinco e in Savoia quella dell'alluminio.

Industrie diverse. — I mobili artistici in legno che si fabbricano a Parigi hanno conquistato il primato nel mondo per la eleganza del disegno e la finezza della fattura. Le profumerie vengono prodotte in grande quantità a Parigi e a Grasse (Provenza). Dovunque si esercita la concia delle pelli, ma Grenoble gode il primato nella fabbricazione dei guanti e Parigi nella preparazione delle pellicerie. Marsiglia, che è il primo centro dell'estrazione dell'olio dai semi e dai frutti che vengono dall'estero, è l'emporio massimo della fabbricazione dei saponi ordinari, i quali vengono smerciati di là a tutto il mondo, mentre i saponi profumati o da « toilette » sono fabbricati specialmente a Parigi. A Marsiglia e a Parigi sorgono le fabbriche principali di candele. La Francia è uno dei maggiori centri dell'Europa nell'industria del caucciù e degli innumerevoli articoli di celluloidi. Altre industrie chimiche hanno per oggetto i concimi, il carburo di calcio, l'essenza di trementina, l'acido nitrico, ecc. Parigi è altresì il principale centro delle industrie poligrafiche, dalla stampa, alla fotografia, alla cinematografia (Jonville). Ivi parimenti si accentra la lavorazione dell'ambra, della schiuma di mare, delle piume d'ornamento, delle perle false, dei fiori artificiali, dei giocattoli e di quegli infiniti ninnoli graziosi che esprimono tutta la raffinata mollezza della vita signorile, e sono conosciuti dovunque col nome di *articoli di Parigi*. A Dieppe e in altri pochi luoghi si lavora l'avorio. Sono mo-

nopolio governativo l'industria del *tabacco* e la fabbricazione dei *fiammiferi*.

Anche in Francia e specialmente a Parigi, ha raggiunto da tempo un grande sviluppo l'industria del *forestiero*.

Comunicazioni.

Il grande, continuo progresso delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto costituisce uno dei più validi fattori della prosperità economica della Francia. Le *poste*, i *telegrafi*, i *telefoni* sono esercitati con diligenza dallo Stato che ne ha il monopolio. Partono dalle coste francesi molti cordoni telegrafici sottomarini verso le spiagge del Mediterraneo, della Manica, del mare del Nord e dell'Atlantico. Vi si va diffondendo la radiotelegrafia (stazioni ultrapotenti di Lione e di Bordeaux). Molto conosciuta è l'agenzia telegrafica Havas. Istituito prima della guerra verrà indubbiamente ristabilito dopo di essa il servizio mondiale dell'ora dalla torre Eiffel.

Strade ordinarie. — Già fin dal secolo XVIII la Francia possedeva, insieme alla repubblica Veneta, le due più belle reti di strade ordinarie che vantasse allora l'Europa. Il primo e il secondo impero hanno contribuito assai a renderle migliori, quello per scopi militari, questo con intenti economici; ed ora la Francia possiede tale un complesso di vie carreggiabili, ammirabilmente tenute, quale non ha alcun altro paese del mondo. Forse per ciò, oltre che per la prevalente agiatezza della popola-

zione, è in Francia più diffuso che altrove l'uso dell'automobile.

Ferrovie. — Ne venne aperta la prima nel 1828 fra Parigi e S. Germano. Nel 1913 avevano raggiunto uno sviluppo di quasi 50.000 km. dei quali oltre 40.000 d'interesse generale, divisi fra 5 compagnie e lo Stato. Quest'ultimo, avendo aggiunto alla sua piccola rete molto disgregata (*reseau de l'Etat*) la grande rete dell'Ovest che partendo da Parigi, mette capo ai porti di Havre, Dieppe, Cherbourg e Brest, si trova ad occupare ora il secondo posto dopo la « Paris-Lion-Méditerranée » (P. L. M.) che è la rete principale e mette capo al porto di Marsiglia ed alle linee di penetrazione dell'Italia (Cornice e Cenisio). Seguono: la rete del Sud (Midi) che possiede le due linee d'accesso alla Spagna; la rete d'Orleans che da Parigi mette capo al porto di Bordeaux; la rete del Nord che attende alle comunicazioni col Belgio e soprattutto coll'Inghilterra per mezzo dei porti di Calais, Boulogne e Dunkerque ed è quella che ha il traffico maggiore; e le ferrovie dell'Est che servono alle comunicazioni colla Germania e verranno più che raddoppiate in seguito all'aggiunta dell'Alsazia-Lorena. La Valigia delle Indie, proveniente dal porto di Calais (in comunicazione rapidissima con quello di Dover e con Londra) attraversa la Francia, per Parigi e Lione, fino a Marsiglia, in coincidenza coi piroscafi inglesi. Verranno ristabiliti dopo la guerra gli altri servizi direttissimi per Roma, per Lisbona, ecc. Merita una particolare menzione il progettato valico della Faucille me-

dianete una serie di tunnel che farebbe di quel colle uno dei maggiori nodi ferroviari della Francia. Si è progettata la esecuzione della cosiddetta ferrovia del 45° parallelo la quale andrebbe da Bordeaux a Odessa passando per Lione, Torino, Milano, Trieste, Belgrado. Vi sono poi molte *tramvie*.

Navigazione interna. — Quantunque in misura molto minore che in Germania e in Inghilterra, pure si può dire che tutti i fiumi principali sono navigabili, ma più specialmente quelli che si gettano nell'Atlantico e nella Manica dove le alte maree ne tengono più facilmente sgombre e profonde le foci. Tiene il primo posto la *Senna* la quale costituisce coi suoi affluenti la rete più intensamente navigata di tutta la Francia. Seguono l'*Aa*, la *Somma*, la *Schelda* (nella prima parte del suo corso) e la *Sambra* (affluente della Mosa), i quali fiumi sono congiunti fra di loro e colla Senna per mezzo di una rete fittissima di canali, attivamente navigati, fra cui emerge, per la imponenza dei suoi traffici, il canale di S. Quentin Altri canali congiungono fra di loro i sistemi della *Loira*, del *Rodano* col suo affluente principale la *Saona*, e del *Reno* col suo affluente di sinistra la *Mosella*. Anzi ora il Reno, ridiventato per una gran parte della sua riva sinistra fiume francese, è destinato ad acquistare in breve una posizione prevalente nella navigazione interna di questo paese. Notiamo infine tra i fiumi dell'Atlantico il corso navigabile della *Gironda* che è risalito anche dai maggiori bastimenti marittimi, mentre il suo affluente *Garonna* è congiunto per mezzo del famoso « canal

du Midi» (assai più famoso che importante), coi porti di La Nouvelle e di Cette sul Mediterraneo. Stà per essere condotto a compimento il canale di 160 km. da Marsiglia al Rodano, il quale passerà attraverso una montagna colla galleria del Rove lunga 7266 m. « Peniches » e « chalandes » sono le imbarcazioni maggiormente usate nella navigazione interna; e vengono trascinate per lo più da cavalli, qualche volta da rimorchiatori a vapore oppure con alaggio elettrico.

Navigazione marittima. — Il *cabotaggio* viene esercitato esclusivamente dalle navi francesi, mentre nella navigazione *internazionale*, che ha un movimento molte volte maggiore (32 milioni di stazza in arrivo nel 1913), le navi nazionali non entrano che per $\frac{2}{5}$. Generalmente le navi arrivano cariche nei porti francesi, ma poscia molte di esse ne partono vuote. Gli è che in arrivo prevalgono le materie prime e i prodotti alimentari, mentre partono di preferenza i prodotti manifatturati i quali hanno naturalmente meno peso e minore volume. Ne viene che i noli per la Francia sono più elevati, a condizioni pari, che per l'Inghilterra. I principali *porti* per movimento di navi sono Marsiglia, le Havre, Bordeaux, Dunkerque, Rouen, il quale ultimo però supera tutti i precedenti, meno Marsiglia, per movimento di merci.

Marina mercantile. — In conseguenza della trasformazione lenta ma continua della navigazione a vela in navigazione a vapore i velieri non rappresentano più che $\frac{1}{3}$ del tonnellaggio complessivo; gli altri $\frac{2}{3}$ essendo costituiti dai piroscafi,

i quali vanno costruendosi di portata sempre maggiore. Però negli ultimi anni prima della guerra e coll'aiuto di premi governativi (di costruzione e d'armamento) si erano costruiti molti grandi velieri in ferro e in acciaio. Ad ogni modo il tonnellaggio complessivo (2.400.000 tonn.) ridotto di oltre $\frac{1}{3}$ dalla guerra dei sottomarini, venne già in parte ricostruito con aggiudicamento di una quota notevole del naviglio tedesco e con acquisti di navi estere. Le principali imprese di navigazione a vapore erano prima della guerra: le « Messageries Maritimes », con sede a Marsiglia, le quali facevano i servizi del Mediterraneo, dell'Oriente e dell'America del Sud; la « Compagnie Generale Transatlantique », con sede all'Havre, la quale attendeva specialmente alle comunicazioni coll'America del Nord e del Centro; la Compagnia dei « Chargeurs Reunis » con sede parimente all'Havre, che si era specializzata nelle comunicazioni coll'Africa occidentale e orientale. « Fraissinet », « Paquet », « Fabre » avevano la loro sede a Marsiglia, mentre erasi stabilita a Bordeaux la « Compagnie Sud Atlantique » emanazione della « Transatlantique ». Molti di tali servizi erano sovvenzionati dallo Stato. Alla registrazione delle navi attende il « bureau Veritas ».

Commercio.

Collocata nella parte occidentale dell'Europa centrale, bagnata da una parte dal mare del Nord e dall'Atlantico che le aprono la via a tutti i paesi

dell'Europa occidentale, dell'America orientale e dell'Africa occidentale, e toccata dall'altra dal Mediterraneo che la mette in comunicazione colle ricche regioni che fanno a quello corona e inoltre, per mezzo del canale di Suez, idea ed impresa francesi, coll'Estremo Oriente asiatico ed oceanico, la Francia, aiutata dalla operosa iniziativa dei suoi figli, ha potuto estendere i tentacoli del suo multiforme commercio esteriore in tutti i paesi del mondo. All'infuori di alcuni brevi periodi di stasi e talvolta perfino di regresso, si può dire non siasi mai arrestato il suo movimento ascensionale che l'aveva condotto, prima della guerra, e senza calcolare i metalli preziosi, a oltre 15 miliardi di franchi. Le importazioni erano superiori alle esportazioni per circa un miliardo, ma questo sbilancio era colmato ad usura dalla esportazione occulta delle seterie, dei gioielli, degli oggetti di moda (che si esercitava continuamente dai numerosi forestieri) ma più ancora dagli interessi dei numerosissimi capitali impiegati all'estero in imprese economiche e in titoli di Stato. Di soli titoli russi si calcola che esistano in Francia per 15 miliardi. Durante la guerra, mentre le esportazioni si sono ridotte di $\frac{1}{3}$, sono cresciute del doppio le *importazioni*. Queste erano costituite, prima della guerra, da lana, seta, cotone, carbone, grani oleosi, pelli, cereali, coloniali, spezie, legnami, animali, cioè tutte materie prime e generi alimentari. Nella *esportazione* entravano invece soprattutto i tessuti di seta, di lana e di cotone, i vini, le pelli lavorate, gli articoli di Parigi, le mercerie, le automobili.

La posizione reciproca degli articoli variava naturalmente a seconda degli anni. Si erano costituiti, per la vendita in comune, numerosi « *comptoirs*. »

I paesi con cui la Francia aveva le sue maggiori relazioni commerciali erano: l'Inghilterra che assorbiva da sola circa $\frac{1}{5}$ del commercio totale, poi subito la Germania e quindi il Belgio, gli Stati Uniti, l'Algeria, l'Italia, la Svizzera, l'Argentina, la Russia, la Spagna. Il sistema *doganale*, a carattere protezionista, era imperniato a una tariffa generale e a una tariffa minima la quale ultima veniva applicata solamente alle merci dei paesi che accordassero vantaggi equivalenti alle merci francesi. La Francia, che ha un sistema di *monete* simile al nostro a cui è legato, come ad altri, dalla Lega latina, è il paese che ha messo in circolazione la maggior quantità di oro e argento monetato ed è quello altresì che ne possiede ordinariamente la maggiore riserva. Moneta tipo è il marengo (o louis) d'oro.

Per sostituire Lipsia venne tentata nel 1916 una prima *fiera* campionaria a Lione, la quale avendo dato buoni risultati, venne ripetuta negli anni successivi.

Principali istituti di *credito* sono: la Banca di Francia, che ha, unica, il privilegio dell'emissione dei biglietti di banca, e il Credit Lyonnais che è per quantità di depositi la prima della Francia e una delle prime banche del mondo.

Relazioni coll'Italia.

Cordialissime un tempo ed intense, le relazioni commerciali fra l'Italia e la Francia cominciarono a diminuire col tendersi dei rapporti politici fra i due paesi in seguito all'occupazione di Tunisi da parte della Francia nel 1882, finchè ricevettero il tracollo dalla non avvenuta rinnovazione dei trattati di navigazione (1887) e di commercio (1888), e dall'applicazione reciproca per parecchi anni delle tariffe differenziali. Dai 500 milioni di franchi intorno a cui oscillava prima di quell'epoca il commercio franco-italiano discese a più della metà. Passato quel disgraziato periodo e i rapporti divenuti più cordiali anche i traffici si fecero più animati. Nel 1899 essi vennero regolati, di comune accordo, per mezzo di un « modus vivendi ». E allo scoppio della guerra erano già risaliti ai 500 milioni del tempo migliore, pur restando la Francia al quarto posto fra i paesi con cui il paese nostro aveva le sue maggiori relazioni commerciali. I rapporti d'amicizia ridiventati più stretti a motivo della guerra e cementati dal sangue sparso nella difesa degli interessi comuni, sono destinati indubbiamente ad aumentare moltissimo quando le condizioni della vita economica saranno ridiventate normali. Le merci più notevoli che vengono dalla Francia esportate in Italia sono: i tessuti di lana e di seta, le pelli lavorate, gli articoli di Parigi, gli oggetti di moda, i semebachi, i lavori metallici: quelle più importanti che dall'Italia si spediscono

in Francia: la seta greggia, la borra e la strusa di seta, lo zolfo, la canapa, l'olio d'oliva, il bestiame, il sómmacco, i frutti, le conterie. Prima della guerra vivevano in Francia oltre 400.000 italiani, in maggioranza operai, diffusi specialmente nei dipartimenti meridionali e intorno a Parigi. Compagnie francesi esercitavano prima della guerra il trasporto di emigranti italiani colla facoltà d'imbarcarli in porti francesi, ad es. la Transatlantique nel porto dell'Havre. Allo scopo di facilitare i rapporti commerciali fra i due paesi vennero istituite due Camere di commercio francesi in Italia (Milano e Napoli) e due Camere di commercio italiane in Francia (Marsiglia e Parigi). Alla Francia ci unisce un patto monetario il quale ha perduto da tempo gran parte della sua efficacia; ma, sia esso man'enuto o no, noi dovremo forzatamente liquidare a Parigi lo stock dei nostri scudi d'argento. A Parigi infine si pagano gli interessi di una parte della nostra Rendita divenuta ora più grande in seguito alle numerose emissioni a motivo della guerra, e quella Borsa è il merca' o principale dei nostri titoli all'estero.

Immigrazione, emigrazione, colonie.

Non eravi, prima della guerra, altro paese d'Europa in cui la *immigrazione* fosse così importante come in Francia dove si contavano, nel 1913, 1.500.000 forestieri, di cui quasi $\frac{2}{3}$ belgi e italiani e il resto tedeschi, spagnuoli, svizzeri, inglesi.

Nell'ultimo quarantennio essi erano cresciuti di un milione in cifra tonda, mentre tutta quanta la popolazione francese aumentava di soli 3 milioni e $\frac{1}{2}$. Questo spiega perchè siasi considerevolmente ridotta anche la *emigrazione* la quale del resto non ha mai superato, neppure nelle annate eccezionali, le 20.000 persone all'anno, e ora si aggirava soltanto intorno alle 5.000. A non parlare dei cittadini francesi che si sono stabiliti in Algeria e in altre colonie nazionali, quelli che vivono all'estero ammontavano, prima della guerra a 700.000 ed erano più numerosi che altrove all'Argentina ed agli Stati Uniti.

Benchè abbia contribuito in così scarsa misura al suo popolamento in passato, e ancor meno vi contribuisca al presente, la Francia ha saputo crearsi un po' alla volta, ma soprattutto nell'ultimo quarantennio, un vastissimo e fiorente impero *Coloniale*, il quale è, per superficie e per popolazione, il secondo del mondo dopo l'inglese. Gli è che in Francia sovrabbondano le energie e i capitali e questi e quelle vennero abilmente diretti allo sfruttamento delle risorse dei paesi nuovi, cosicchè molte di tali colonie hanno già incominciato a bastare a sè medesime. Prima della guerra esse abbracciavano una superficie di 12.400.000 km². e una popolazione di oltre 45 milioni di abitanti. Il trattato di pace ha aumentato considerevolmente il numero di questi e la estensione di quelle sia pure sotto la forma del *mandato* che la diplomazia ha escogitato ma che corrisponde a un vero e proprio protettorato.

I $\frac{3}{4}$ dei possedimenti francesi sono situati nell'Africa ed emergono fra essi per estensione l'Africa occidentale e l'Africa equatoriale francesi, e la contigua sfera d'influenza sul deserto di Sahara, dopo cui viene il Marocco che la Francia da lungo tempo agognava e sul quale è riuscita ad affermare e far riconoscere il suo protettorato nel 1911. Gli fanno seguito sul Mediterraneo l'Algeria e la Tunisia, mentre sull'Oceano Indiano primeggia il Madagascar colle vicine isole Comore e la più lontana Reunion e all'ingresso del mar Rosso si stende il possedimento di Obock.

La maggior parte dell'Asia francese è costituita da quei possedimenti diretti e da quei protettorati che formano l'Indocina francese, più i pochi stabilimenti sparpagliati nell'India.

Nell'Oceania la Francia possiede la Nuova Caledonia collo stabilimento penitenziario di Numea, le isole della Società (Taiti) e molti arcipelaghi minori.

Infine in America ha le stazioni da pesca S. Pierre e Miquelon presso Terranova, la Guadalupa, la Martinica ed altre isole Antille e finalmente la Guiana francese collo stabilimento penitenziario di Cayenna.

Principali centri manifatturieri e commerciali.

Verso il Mediterraneo. — Primeggia *Marsiglia*, il primo porto commerciale della Francia, anzi del Mediterraneo, giacchè Costantinopoli che la supera talvolta per movimento di navi, le è però

sempre e di gran lunga inferiore per operosità economica, e Genova, che le è pari forse per attività economica, non è ancora riuscita a raggiungere il suo movimento marittimo e mercantile. Al porto vecchio, riservato oramai al piccolo cabotaggio, si è aggiunto nella seconda metà del secolo scorso il porto nuovo costituito dai vasti bacini della Joliette, del Lazzeretto, d'Arenc, della Stazione Marittima, Nazionale e della Pinède. Si sta ora ultimando il bacino nuovissimo della Mandrague destinato a spingersi, in unione al progettato bacino di Mirabeau, fino alla galleria dell'Estaque, cioè all'imboccatura del canale in costruzione da Marsiglia al Rodano. Prima della guerra il porto aveva raggiunto un movimento di navi di oltre 10 milioni di tonn. di stazza (in arrivo) e un movimento di merci di quasi 9 milioni dei quali solamente $\frac{1}{3}$ in partenza. Veniva quindi quarta fra i porti del continente europeo (dopo Amburgo, Anversa e Rotterdam). Per la sua posizione Marsiglia è l'emporio naturale dei traffici continuamente crescenti coll'Algeria e colla Tunisia, e in genere con tutti i paesi bagnati dal Mediterraneo, ma lo è anche per gli altri che sono situati al di là del canale di Suez. La città, che contava prima della guerra 600.000.00 ab. ed era la seconda della Francia per popolazione (oltre 100.000 erano italiani, per lo più toscani e piemontesi) è un grande centro industriale (oli, saponi, farine, zucchero raffinato, piastrelle, cemento, pilature riso, bacini di carenaggio, ecc.).

Seguono, sul mare: *Cette* attivo porto mercantile, specie per i vini, *Tolone* primo porto militare e

Nizza celebra l'istissima stazione invernale (1). Nell'interno emerge *Lione*, la terza città della Francia per popolazione, con oltre mezzo milione di ab., grande emporio dell'industria e del commercio della seta, e detta, per la sua ammirabile posizione alla confluenza della Saona col Rodano, sulla via più diretta verso l'Italia e la Svizzera, la regina della Francia orientale. La segue la vicina industriosissima *S. Etienne*.

Verso l'Atlantico. — Sul corso inferiore della Garonna sorge *Bordeaux*, che è la quarta città per popolazione e anche il quarto porto commerciale, quantunque per movimento di merci venga soltanto al quinto posto dopo Rouen. Aveva molto perduto in passato in seguito all'insabbiarsi della Garonna, cosicchè era stata iniziata, più a valle sulla Gironda, la costruzione dell'avamposto di *Verdon* capace di accogliere anche i giganti del mare. Ma poi ha molto guadagnato nel secondo periodo della guerra in seguito all'esecuzione di grandi lavori portuali resi necessari dall'esser diventata lo scalo principale delle truppe, delle munizioni e dei viveri provenienti dagli Stati Uniti. Nel breve periodo di pochi mesi vi furono profusi più milioni che non nel ventennio precedente. Vanno ricordati specialmente i profondi dragaggi del fiume, le nuove banchine e i poderosi e più perfe-

(1) Sorge nelle sue vicinanze il minuscolo principato di *Monaco* il quale trae le sue grandi risorse economiche dal celebre casino da giuoco di *Montecarlo*.

zionati meccanismi di cui vennero dotate. Bordeaux continuerà ad esser anche dopo guerra uno dei maggiori scali della marina americana. Bordeaux fa molto assegnamento, per un migliore avvenire marittimo e commerciale, sull'apertura già avvenuta del canale di Panamá e sulla esecuzione della ferrovia cosiddetta del 45° parallelo. Emporio principale dei vini e dei liquori, nei riguardi generali del commercio francese, Bordeaux attende però soprattutto alle comunicazioni marittime coll'America meridionale e centrale, coll'Africa occidentale e colla Spagna. Segue il porto della *Rochelle* il quale venne integrato col bacino a mare della *Pallice*. Sul corso inferiore della Loira sorgono i due porti di *St. Nazaire* e di *Nantes*. Quello, più vicino al mare, aveva alcuni anni fa superato in importanza questo che è antichissimo ma interno e divenuto non accessibile alle navi di maggiore portata. Ma quando venne costruito il canale marittimo laterale alla Loira (detto della *Martinière*), Nantes tornò a rifiorire, cosicchè nel 1901 riuscì a superare *S. Nazaire*. Ma ora questa stà per riprendere il primato, in seguito ai nuovi grandiosi lavori che le permetteranno di accogliere anche i maggiori transatlantici, e anche perchè verrà ad essere il porto europeo più prossimo al canale di Panamá. All'estremità della penisola di Bretagna sorge il porto peschereccio di *Brest* che si incammina però a diventare porto commerciale, per le prossime future comunicazioni cogli Stati Uniti. Vi si stà costruendo un grande bacino di carenaggio.

Verso la Manica. — Dopo *S. Malò* ed altri porti da pesca, si incontra, all'estremità della penisola di Cotentin, il porto militare di *Cherbourg*, salito da qualche anno, prima della guerra, a grande importanza mercantile dopo che aveva cominciato ad essere toccato regolarmente dalle grandi linee tedesche di navigazione per l'America del Nord, tanto più che era l'unico dei porti francesi il quale fosse capace di accogliere i moderni « leviathan ». Secondo porto della Francia per movimento di navi, è *le Havre* che sorge a destra dell'estuario della Senna. Vasto, comodo, sicurissimo, esso possiede una quantità di bacini interni, primi fra tutti quelli di Bellot e dell'Eure, e attende specialmente alle comunicazioni marittime coll'America del Nord. Fu per molto tempo il primo porto del mondo per il caffè, poi venne superato da New York e da Amburgo. Rimane pur sempre il primo porto della Francia per l'emigrazione. Sul corso inferiore della Senna sorge *Rouen*, la quale è ad un tempo porto fluviale e marittimo, e trae importanza, oltrechè dalle industrie fiorentissime, anche dall'essere l'emporio di approvvigionamento e di sbocco della regione interna in fondo a cui sorge Parigi. E questo spiega come per movimento di merci Rouen sia il secondo porto della Francia subito dopo Marsiglia. Uno dei suoi principali articoli di commercio è il carbone. Anche *Parigi* è porto fluviale animatissimo, poichè ha un movimento superiore perfino a quello di Marsiglia (22 milioni di tonn. di merci nel 1913). Inoltre si è progettato di farla diventare porto di mare. Importantissima per la

sua popolazione, la quale era salita prima della guerra a quasi 3 milioni di ab., ciò che ne faceva a tale riguardo la seconda città d'Europa, Parigi è una delle prime del mondo per l'attività prodigiosa delle sue industrie e dei suoi traffici specialmente bancarii. Essa è il centro principale delle strade ferrate le quali vi convergono da tutte le parti della Francia e sono ivi congiunte dalla così detta ferrovia di cintura. Per le comunicazioni interne possiede, dal 1900, anche una ferrovia metropolitana sotterranea (il « Metro »). Il porto di *Dieppe*, situato sulla linea più diretta fra Parigi e l'Inghilterra, sta per diventare uno dei primi della Francia dopo i lavori che vi furono ultimamente eseguiti. *Boulogne* e *Calais*, la seconda soprattutto, attendono alle comunicazioni, che ivi sono vivissime, coll'Inghilterra. Assai più importante è *Dunkerque* che da grande centro per la pesca in Islanda, quale era solamente nella prima metà del secolo scorso, è divenuta un po' alla volta uno dei principali porti mercantili a merito delle opere che vi furono eseguite e dei numerosi attivissimi canali che la congiungono alle contermini regioni eminentemente industriali ove emergono *Lilla*, *Roubaix*, *Valenciennes*, *Amiens*, *S. Quentin*, *Mèziers*, *Sedan* e *Reims* e alle quali *Dunkerque* fornisce gran parte delle materie prime e dalle quali esporta anche i prodotti manufatti. Queste regioni vennero per gran parte miseramente devastate nell'ultima guerra.

In seguito al riacquisto dell'Alsazia-Lorena, sono rientrate a far parte della Francia, oltre ai due ca-

poluoghi, *Strasburgo* e *Metz*, il grande centro cotoniero di *Mulhouse* che i tedeschi avevano ribattezzata col nome di *Mühlhausen*.



Germania.

In seguito alla grande guerra scatenata dalla Germania nell'agosto 1914 e terminata colla sua sconfitta nel novembre 1918, si sono ridotte d'assai la sua superficie e la sua popolazione. Colla perdita dell'Alsazia-Lorena restituita alla Francia, le terre intorno ad Eupen e a Malmédy ridate al Belgio, del piccolo territorio di Memel da assegnarsi alla Lituania, della vasta zona del bacino medio e superiore dell'Oder (Posnanìa e Slesia) e di una zona del bacino nord della Vistola entrati a far parte della ricostituita Polonia, mentre il territorio di Danzica internazionalizzato verrà amministrato dalla Società delle Nazioni, il paese verrà diminuito di circa 6 milioni di ab. Bisogna aggiungere inoltre i territori la cui appartenenza definitiva sarà stabilita con plebisciti, quali la regione carbonifera della Sarre affidata, per un periodo di 15 anni, alla Francia sotto il controllo della Società delle Nazioni, lo Schleswig diviso in 3 zone da interpellarsi a periodi successivi, e la parte meridionale della Prussia orientale divenuta temporaneamente polacca. La parte residua di questa provincia risulta per tal modo distaccata dal resto dell'impero col quale non comunica più che per via d'acqua. Tutta la regione alla sinistra del Reno occupata dagli Alleati, verrà da essi sgombrata di mano in mano che la Germania eseguirà le clausole del trattato di Pace. La Repubblica, che ha conservato il titolo di Reich (impero), ha perduto però quasi interamente il precedente assetto federale. — *Configurazione fisica*: la parte settentrionale piana, è detta bassa Germania; la parte meridionale, montuosa, alta Germania (Vosgi, Foresta Nera, Alpi Sveve, Böhmerwald). — *Fiumi principali*: il Reno oramai per gran parte (col suo affluente principale il Meno) per la sua riva sinistra francese, poi il Weser e l'Elba che si gettano al pari di esso nel mare del Nord, e l'Oder che si versa nel Baltico; mentre a sud va ricor-

dato il corso superiore del Danubio appartenente al bacino del mar Nero. — Le coste del mare del Nord sono basse e difese da dune e da dighe, quelle del Baltico orlate da lagune o « haffs » (Stettiner-Frische-Kurische-haff). — Il suolo in generale è poco fertile. — Il clima è pressochè uniforme, poichè la latitudine più favorevole delle terre meridionali è neutralizzata dalla maggiore altitudine. Così avviene che Ratisbona e Amburgo abbiano la stessa temperatura media annuale. Questa però diminuisce da occidente a oriente.

Benchè l'ultima venuta fra le grandi potenze che si disputavano i più ricchi mercati del mondo, la Germania aveva conquistato prima della guerra uno dei primi posti, per lo sfruttamento razionale ed intenso delle sue risorse naturali, e per il grandissimo sviluppo delle industrie, delle ferrovie, della navigazione marittima e soprattutto dei traffici. Essa aveva oramai affermato la sua egemonia economica su molte parti del mondo, quando pensò di integrarla con un maggiore e più assoluto predominio politico; d'onde la guerra terribile dei 5 anni combattuta contro mezzo mondo e terminata, com'è noto, colla sua più completa disfatta. Si prevede però che, a pace assicurata, tutte le energie della Germania, verranno indirizzate ed organizzate per la migliore e più efficace lotta economica.

Prodotti vegetali.

Base principale della coltura del suolo sono le *patate* (per cui la Germania occupa il primo posto nel mondo e le quali, oltrechè all'alimentazione

degli abitanti che ne fanno un consumo maggiore che in qualunque altro paese, servono su larga base all'alimentazione del bestiame e alle industrie fiorenti della fecola, del glucosio, dell'amido e dello spirito), e i *cereali* (fra cui viene prima la segale e, dopo di essa, l'avena, il frumento e l'orzo, ma i quali sono di gran lunga inferiori al bisogno del consumo nazionale così da costituire, prima della guerra, il principale articolo d'importazione). In compenso la Germania è il paese che coltiva più razionalmente e produce in maggior quantità la *barbabetola da zucchero* (Sassonia prussiana). La *frutticoltura* è sempre stata in onore presso i tedeschi i quali ne hanno ottenuto quanto potevasi da un suolo mediocre e da un clima poco benigno. La *vite* è coltivata, non solo nelle parti più apriche del mezzogiorno, ma lungo la valle del Reno, su su, fino ad una latitudine alla quale altrove è pressochè sconosciuta. Ed è appunto in quella parte estrema della viticoltura europea, sulle colline pittoresche del Rheingau, fra Bingen e Magonza, che si raccolgono le uve più fine e si preparano i vini più celebri (Johannisberg, Rudesheim, Markobrunner, Steinberg) per lo più bianchi. Se non per qualità certo per quantità ha molto perduto la viticoltura colla perdita dell'Alsazia. Primeggiano fra gli *ortaggi* le verze (*sauerkraut*), i cetrioli, la cicoria, la quale ultima è coltivata (nel Baden) anche a scopo industriale (surrogato del caffè). Nelle provincie meridionali si coltivano di preferenza il *tabacco* (Baden) e il *luppolo* (Norimberga). Però, mentre questo è esuberante ai

bisogni dell'industria nazionale della birra, quello copre appena la metà del consumo. Raccolte con maggior diligenza e meglio utilizzate che altrove sono le *piante medicinali*, delle quali però si fa una grandissima importazione, specialmente ad Amburgo, da quasi tutte le parti del mondo. I *prati* ed i *pascoli* sono specialmente diffusi nei bassi piani della Germania del nord. Le *foreste*, se non più come in passato, certo abbondano ancora, specialmente nelle regioni montuose della parte centrale e meridionale. Si calcola che esse coprano ancora $\frac{1}{4}$ della superficie totale.

Agricoltura. — Nonostante la perdita di quella regione eminentemente agricola che era la Polonia prussiana, rimane sempre in grande onore la lavorazione dei campi, sia nelle regioni a grandi proprietari (*yunkers*), quali sono quelle bagnate dal Baltico, come nelle provincie occidentali dove la proprietà agricola è molto frazionata, perchè i proprietari, i quali attendono dovunque personalmente ai propri fondi, vi applicano con « metodo » i grandi risultati conseguiti nella chimica in cui i tedeschi sono maestri. Furono dessi i primi a sfruttare, a scopo di *concimazione*, i sali potassici di cui sono largamente provveduti e le scorie fosfatate che vengono fornite in copia dai loro altiforni, e a produrre e consumare in quantità sempre crescente i diversi concimi chimici, come furono tra i primi a introdurre e diffondere l'uso delle *macchine*, l'*istruzione* agraria e il *credito* agricolo. Il rialzo delle mercedi agricole prodotto dall'urbanesimo ha provocato quel movimento prote-

zionista che, guidato dalla potentissima « Lega degli agricoltori » aveva condotto il governo, prima della guerra, a stabilire dei forti dazi doganali sui cereali, sugli animali e in genere sui prodotti agricoli.

Prodotti animali.

Venne molto esteso l'allevamento nella seconda metà del secolo scorso sotto il duplice impulso dei progressi dell'agricoltura e dell'aumento del consumo, conseguenza quest'ultimo dell'aumento del numero e del benessere della popolazione, tantochè, nonostante l'abbondanza dei foraggi, si doveva provvedere prima della guerra a una larga importazione di prodotti animali. I *bovini*, quasi triplicati di numero, aumentati di peso e migliorati di qualità, prima della guerra, sono stati decimati a motivo della medesima, d'onde, fra altro, una notevole diminuzione nella produzione, un tempo considerevole, del latte e della carne. Centro principale di allevamento erano le pianure del nord. Altrettanto dicasi dei *cavalli*. Parimenti eransi più che triplicati prima della guerra e si sono molto ridotti a motivo di essa, anche i *maiali* non più prevalenti come in passato solamente nella Westfalia. Migliorate per qualità (celebre razza elettorale di Sassonia), erano invece da tempo diminuite di numero le *pecore* per l'intensificarsi della coltura del suolo, mentre avevano presentato il fenomeno opposto le *capre*, specie nella Germania

meridionale, dove erano penetrate e diffuse nella piccola economia casalinga. Servono le une e le altre al consumo dei foraggi scadenti. Se anche intensamente praticato l'allevamento del *pollame*, specie delle oche, appariva però sempre inferiore al consumo, d'onde una forte importazione, particolarmente di uova. Sviluppatisima è l'*apicoltura*, per opera specialmente dei piccoli proprietari, dei maestri elementari, dei ministri del culto.⁵ Fra i *pesci* che abbondano nelle acque dolci primeggiano i salmoni del Reno. Coll'aiuto delle loro grandi attitudini organizzatrici i tedeschi hanno saputo dare un grande sviluppo alla pesca marittima, la quale è divenuta molto più redditizia coll'uso dei motori a vapore e coll'adozione di mezzi rapidissimi di trasporto nei paesi di consumo anche lontani dal mare. Primeggiano per quantità le aringhe del Baltico. Geestemünde presso Bremerhaven è il più attivo porto da pesca della Germania, come Amburgo ne è il mercato principale.

Prodotti minerali.

Se anche per le perdite territoriali subite in conseguenza della guerra la Germania avrà perduto qualche giacimento minerale gliene rimarranno pur sempre a sufficienza per mantenerla in un posto preminente. Per il *carbon fossile* ha perduto veramente di più, perchè, oltre ai bacini dell'alta Slesia passati alla Polonia, le sono venuti a mancare quelli della Saar (in francese Sarre) passati in

temporaneo sfruttamento alla Francia (1); ma le rimangono pur sempre i ricchissimi giacimenti delle provincie Renane (Aquisgrana) e, soprattutto, della Ruhr, nella Vestfalia, i quali rappresentavano oltre la metà di quella produzione annua di quasi 200 milioni di tonn. che faceva della Germania il secondo paese carbonifero dell'Europa dopo l'Inghilterra. E le rimangono pur sempre i bacini di *lignite* (Sassonia prussiana, Brandeburgo, Prussia renana, Sassonia reale) nella cui produzione occupa il primo posto.

Così, rispetto ai minerali non metallici, questo paese ha perduto il monopolio pressochè assoluto che esso godeva nei riguardi dei sali di *potassio*, una parte dei quali viene prodotta nell'Alsazia-Lorena passata alla Francia, ma le rimane pur sempre la produzione molto maggiore e più ricca della Sassonia prussiana (Stassfurth) di cui sono celebri, per il grande uso che se ne fa in paese e all'estero, a scopo di concimazione e per scopi chimici, la kainite, la karnallite, la kieserite, la sylvinite e tanti altri sali misti di potassio, di cloro, di sodio, di magnesio, ecc. Notevole è anche la produzione del *sale da cucina* (salgemma e sal di

(1) La cessione fatta alla Francia di tutte le miniere di carbon fossile avrà la durata di 15 anni. Durante questo periodo il territorio sarà sottoposto al regime doganale francese ed amministrato da una Commissione nominata dalla Lega delle Nazioni. Dopo 15 anni la popolazione voterà, mediante plebiscito, se unirsi alla Francia, riunirsi alla Germania o mantenere il regime provvisorio.

sorgente) del quale si faceva anzi esportazione. Nella valle del Reno esistono numerose *sorgenti minerali e termali* alcune delle quali godono gran fama ed erano frequentatissime (Wiesbaden, Ems, Aquisgrana, Homburg, Selz, Baden-Baden). L'acqua Apollinaris è conosciuta dovunque. Un prodotto classico e pressochè esclusivo alla Germania è l'*ambra* che si raccoglie da tempi remoti sulle rive del Baltico ed ora si scava anche nel letto del mare e nella penisola del Samland (tra la Frische e la Kurische haff). Degni di nota sono: il *caolino* della Sassonia (Meissen), la *grafite* della Baviera (Passau), le *pietre litografiche* parimenti della Baviera (Pappenheim), e le *pietre basaltiche* ed altri *materiali da costruzione* dalla valle del Reno che vengono convogliati fino in Olanda.

Rispetto ai prodotti minerali metallici un grave danno è venuta a subire la Germania in seguito alla perdita della Lorena (Thionville) che forniva da sola i $\frac{3}{4}$ di quei minerali di *ferro* che facevano la Germania per siffatta produzione il primo paese d'Europa, il che non impediva che essa ne fosse ad un tempo uno dei maggiori importatori, dalla Svezia, dalla Spagna, dal Lussemburgo, e soprattutto dalla Lorena francese (bacino di Briey), e ciò a motivo della enorme importanza che vi avevano raggiunto i numerosi e colossali alti forni. Altre miniere di ferro sono situate specialmente nelle valli della Lahn, della Sieg e della Ruhr, affluenti di destra del Reno. Vanno inoltre ricorda' e le miniere di *zinco* della Vestfalia e della Prussia renana, e quelle meno importanti del *rame* (Sas-

sonia prussiana), del *piombo*, spesso argentifero (Annover, Assia-Nassau, Prussia renana), e del *manganese*.

Industrie.

Se si confrontano le industrie attuali con quelle di mezzo secolo fa, si rimane stupiti degli immensi progressi da esse compiuti. Da paese eminentemente agricolo la Germania si è trasformata in paese eminentemente industriale. La trasformazione, incominciata dopo il 1850, si è accentuata maggiormente dopo il 1871. E siccome erano andati di pari passo allargandosi gli sbocchi, perfino nei più lontani paesi, nessun grave rigurgito di produzione aveva arrestato, fino allo scoppio della guerra, colle sue terribili crisi, lo slancio coraggioso e possente della vita manifatturiera germanica. Molto provetti nelle chimiche discipline i tedeschi avevano dato un grande sviluppo alle industrie che sono con quelle in rapporto di dipendenza o di affinità. Consci delle esigenze del mercato moderno, essi si erano dedicati di preferenza alla produzione degli articoli a buon mercato (*billig*) se anche non tutti di consistenza notevole e di lunga durata, se anche perfino cattivi (*schlecht*) purchè di bella apparenza. Impadronitisi, col mezzo dei sindacati (*kartell*) e coll'aiuto di forti dazi doganali, del mercato interno, le industrie tedesche avevano potuto muovere alla conquista sistematica dei mercati esteri, sia col mezzo del « dumping » e sia col mezzo di tariffe cumulative sapientemente congegnate e

molto ridotte per il trasporto attraverso alla Germania.

Industrie alimentari. — La Germania è il primo paese del mondo nella produzione dello *zucchero di barbabietole* il quale costituisce uno dei primi articoli d'esportazione (per gran parte in Inghilterra). Ne è centro principale la Sassonia prussiana (Magdeburgo). Pur molto sviluppato, in seguito al grande aumento delle vacche lattiere, il *caseificio* era stato integrato dalla fabbricazione, su larga scala, cogli olii di palma di cocco e simili, della margarina e del burro artificiale in cui la Germania aveva conquistato prima della guerra, e forse tiene anche adesso, il primo posto nel mondo. Il cacao, importatovi su larga scala, alimenta la industria fiorentissima del *cioccolato*. Non vi è altro paese in cui sia così attiva come in Germania la estrazione della *fecola* di patate la quale serve di materia prima all'industria fiorente del *glucosio* che vi è molto adoperato nella fabbricazione dei sciroppi e a quella molto più importante dello *spirito*. Quest'ultimo, nonostante il grande consumo che se ne fa in paese, specialmente nella Germania settentrionale, e nonostante l'impiego sempre più esteso che esso ha trovato nell'industria e come combustibile domestico, alimentava prima della guerra una forte esportazione, specialmente sotto la forma di quegli innumerevoli « schnapps » a buon mercato con etichette sfarzose di cui i tedeschi avevano inondato tutti i paesi meno civili dell'Africa e dell'Oceania. La Germania è il primo paese del mondo, così nel consumo come nella pro-

duzione della *birra*, le cui fabbriche più colossali sorgono a Monaco e a Berlino ed alimentavano, prima della guerra, una forte esportazione. La scarsa produzione nazionale del *vino* veniva in'egrata, prima della guerra, da una forte importazione (Francia, Spagna, Italia), mentre erasi molto diffusa la fabbricazione degli spumanti artificiali. Sono infine degne di nota la *macinazione dei cereali*, la estrazione degli *oli di seme*, e la fabbricazione dei *salumi* (wurst nel Baden, prosciutti in Westfalia), dei *surrogati del caffè* (grande fabbrica di cicoria a Ludwigsburg nel Baden) e di una quantità di altri surrogati c « ersatz », nella cui fabbricazione la Germania era diventata maestra, prima ancora di farne, come ne ha fatto, una così grande applicazione durante la guerra.

Industrie tessili. — Il primo posto è tenuto dall'industria *laniera* che si è sviluppata enormemente nell'ultimo trentennio, ed ha i suoi centri principali nella Prussia renana (Eupen, Crefeld, Barmen, Aquisgrana, Gladbach), nella Sassonia (Chemnitz) e nel Brandeburgo (Berlino). Le lanerie figuravano prima della guerra tra i principali articoli d'esportazione. Gareggiava con essa ed era anche riuscita a superarla, specialmente nell'esportazione, l'industria del *colone*, mentre era salita al secondo posto la importazione della fibra greggia. Colla perdita dell'Alsazia la Germania è venuta a perdere Mülhausen che era uno dei centri maggiori del suo cotonificio. Le sono però rimasti Chemnitz nella Sassonia e i paesi della Provincia Renana (Elberfeld, Barmen, Düsseldorf). In questa medesima

Provincia Renana, ma particolarmente a Crefeld, si accentra l'industria assai meno fiorente della *seta*, specie la fabbricazione di quei velluti che godono fama mondiale. Barmen è celebre pei nastri. Si è molto diffusa la fabbricazione della seta artificiale coi sistemi dell'ossido di rame, della nitro-cellulosa e della viscosa. L'industria del *lino* ha il suo centro principale nella Westfalia (Bielefeld), mentre la Sassonia emerge nella fabbricazione dei *ricami* (Plauen) e dei *cappelli di paglia* (Dresda). In occasione della guerra si sono fabbricati su larga scala, filati e tessuti di *carta*, specialmente tappeti per pavimenti i quali, per la loro ottima riuscita, continueranno anche dopo.

Industrie minerali. — Occupa il primo posto in Germania, non solo, ma anche si può dire il primo nel mondo, la industria proteiforme e molteplice dei *prodotti chimici*, la quale meglio risponde alla speciale indole speculativa di quel popolo e all'organizzazione sistematica della sua attività economica. Sono specialmente i medicinali (grande fabbrica Merk di Darmstadt), i colori artificiali (1), gli acidi e i sali minerali, i concimi chimici, il solfato d'ammonio, la calciocianamide, il nitrato di calce, l'ammoniaca, e tutti gli innumerevoli prodotti sintetici, primissimo fra tutti l'indaco artificiale la cui scoperta, costata milioni, era riuscita ad ab-

(1) Le fabbriche di colori derivati dal catrame si erano riunite in un grande Consorzio il quale aveva, coi suoi prodotti smaglianti e a buon mercato, conquistato, si può dire, tutto il mercato mondiale.

battere il corrispondente prodotto naturale dell'India. Ma sono notevoli eziandio i profumi e i gusti innumerevoli e a buon mercato di cui la Germania era riuscita a inondare tutti i mercati del mondo. Centri principali di queste industrie erano la Sassonia prussiana, il Baden e le provincie Renane. La grande produzione, accumulatasi automaticamente durante la guerra, sta ora riversandosi nel mondo. Alcuni prodotti chimici figurano come sotto prodotti di quella distillazione in grande del carbon fossile intesa ad ottenere il *coke* richiesto dalla fiorente industria siderurgica, primo fra tutti il catrame che fornisce benzolo, acido fenico, creosoto e pece, molto adoperata nelle mattonelle di carbone (centro principale Bochum). Fra le numerosissime fabbriche di *ceramica* a buon mercato, che sono sparse per ogni dove e che hanno continuato a progredire anche durante la guerra, emergono gli antichi famosi stabilimenti di Meissen in Sassonia per la fabbricazione della porcellana finissima. Numerosissime fabbriche di *vetro* sono sparse nella valle del Reno. Sono per lo più vetri ordinari, come le bottiglie nella cui fabbricazione la Germania è il primo paese del mondo, specie per quelle, a vetro neutro, che non vengono intaccate dai prodotti chimici (Jena), come era il primo del mondo nella fabbricazione delle lenti, degli occhiali, dei cannocchiali e simili, degli occhi di bambola, degli occhi artificiali. In Baviera si fabbricano anche *conterie*, mentre Oberstein sul Reno è rinomata per la lavorazione delle agate e delle altre pietre *dure*. La Germania era forse il primo

paese del mondo nell'esportazione dei *cementi*. A Stein presso Norimberga sorgono alcune fabbriche di *matite* (Hardmuth, Faber) che hanno conquistato una rinomanza mondiale, mentre a Passau si fabbricano in quantità i *crogiuoli refrattari*.

Una grandissima importanza hanno raggiunto da tempo le molteplici industrie del *ferro*, dalla fusione, negli alti forni, dei minerali, per gran parte di origine estera, alla lavorazione successiva del ferro fuso (omogeneo), del ferro fucinato e soprattutto dell'acciaio (Düsseldorf). Alcuni alti forni vennero perduti colla perdita della Lorena, ma rimangono pur sempre quelli della Westfalia e di altre regioni della valle del Reno e fuori di essa. Ricordiamo le grandiose fabbriche di locomotive di Karlsruhe nel Baden, di Esslingen nel Wurtemberg, ma più ancora di Düsseldorf nella Prussia renana, le fabbriche di biciclette, di motociclette, di automobili, di macchine da cucire, di macchine da scrivere e di molte altre varietà di macchine che si ottengono nei vari centri del bacino renano, gli articoli di metallo lavorato per uso casalingo nella Westfalia, gli spilli e gli aghi per cui Burscheid e Iserlohn hanno conquistato una rinomanza mondiale, le armi da taglio e gli articoli di coltellineria di Solingen, tutti gli altri articoli d'acciaio per cui è nota Burscheid, detta la Sheffield germanica, la fabbrica colossale di fucili Mauser a Oberndorf nel Wurtemberg, le fabbriche di magneti delle quali la Germania godeva prima della guerra una specie di monopolio mondiale, e finalmente il grandioso stabilimento *Krupp* ad Essen, il quale è

forse il primo del mondo nella fabbricazione dei cannoni, delle rotaie, delle macchine, ecc. Incominciato da umili origini per opera di Alfredo Krupp nel 1848, lo stabilimento che da lui prese nome occupava prima della guerra 75.000 persone le quali costituivano, colle loro famiglie, i $\frac{4}{5}$ della popolazione della città di Essen. Notiamo ancora i grandi cantieri di Amburgo, Elbing, e Stettino (Vulcan) per le costruzioni navali in ferro e in acciaio, e gli arsenali governativi di Kiel sul Baltico e di Wilhelmshaven sul mare del Nord. Una speciale menzione meritano le grandi officine elettriche che hanno la loro sede principale a Berlino, quali la Siemens Scukert e più ancora la Allgemeine Elektrizität Gesellschaft (A. E. G.) la quale aveva esteso la sua invadente attività in tutti, si può dire, i paesi del mondo.

Altre industrie metalliche sono quelle molteplici dello *zinco*, del *rame*, del *piombo*, dell'*alluminio*, del *nikel*, e, più ancora delle innumerevoli loro leghe (pakfund, alpacca, alfenide, britannia, ecc.) con cui si fanno posate, bottoni, mercerie e tutti quegli innumerevoli articoli di fantasia a buon mercato che costituivano un'altra delle vittoriose invadenze del mercato tedesco nel mondo. Mentre nelle maggiori città, quali Berlino e Monaco, si esercita la *oreficeria* di lusso, Pforzheim nel Baden è celebre dovunque per i suoi gioielli d'oro a basso titolo e a buon mercato.

Industrie diverse. — Si produce col *legno* una quantità innumerevole di articoli, dai mobili di ogni parte della Germania, specie a Monaco e Berlino

dove si fabbricano di preferenza quelli di lusso, alle sculture dei villaggi della Foresta Nera, ai fucelli per fiammiferi della Baviera, alla cellulosa del Wurtemberg per l'industria fiorente della *carta*, la quale si esercita, con altro materiale, anche altrove, e serve di base alle varie industrie *poligrafiche*, primissime fra tutte la cartografia (Gotha) e la tipografia (Lipsia), compresa la stampa da musica e quella delle cartoline illustrate che avevano invaso il mondo. Comunque fatti (di legno, di cartapesta, di cartone, di gomma, di vetro, di latta e di metalli diversi) i *giocattoli* (ordinari, metallici e scientifici), costituiscono da tempo una ricca invadente specialità dei villaggi della Franconia, della Sassonia e della Turingia (Sonnenberg, Meiningen, Furth), ma la loro esportazione si concentra per gran parte a Norimberga. Uno dei primi paesi del mondo per l'industria del caucciù, la Germania ne era diventato il primo per la preparazione multiforme e svariaticissima degli articoli di *celluloide* (1), e nella fabbricazione degli articoli sussidiari per *medicina* e *chirurgia*. E inoltre vi avevano raggiunta una grande importanza la concia dei cuoi e la lavorazione delle *pelli*, come ad es. per la fabbrica dei portafogli e delle valigie per cui emerge Offenbach nell'Assia dove alcune grandi fabbriche producono inoltre quelle speciali

(1) Pettini, biancheria americana, manichi di bastoni e di ombrelle, dentiere artificiali, timbri, pellicole per kodak, films da cinematografi, pegamoide, dermatoide e le loro innumerevoli applicazioni.

serrature a buon mercato che servivano si può dire ai valigiai di tutta Europa. Notiamo infine Dresda per i pianoforti ed altri *strumenti musicali*, Norimberga per i *pennelli*, i *bottoni* e gli innumerevoli articoli di *chincaglieria*, Colonia per l'*acqua profumata* che porta il suo nome, e Ruhla nella Turingia che gareggia con Vienna nella lavorazione della *schiuma di mare*. Nell'industria del *tabacco*, monopolizzata durante la guerra, emergevano prima di essa le grandi fabbriche di spagnolette di Dresda.

Comunicazioni.

La prosperità economica della Germania non si sarebbe così rapidamente sviluppata se non fosse stata preparata ed aiutata da un perfetto servizio di comunicazioni e di trasporti. La direzione superiore delle *poste* risiede a Francoforte sull'Oder. Oltre alle linee *telegrafiche* ve ne sono alcune sotterranee (Berlino-Monaco) e molte sottomarine per tutte le direzioni, a cui venne aggiunta prima della guerra e intensificata durante la medesima la *radiotelegrafia* colla stazione ultrapotente di Nauen. Agenzia telegrafica ufficiale è la Wolf. Non vi è forse altro paese d'Europa (all'infuori della Svezia) dove siasi così sviluppato il *telefono*, il quale venne introdotto dal governo in tutte le più piccole località a complemento del servizio telegrafico.

Ferrovie. — La prima linea fu costruita (nel 1835) in Baviera (da Furth a Norimberga). Da principio si procedette un po' disordinatamente nelle costru-

zioni, ma, dopo il 1871, venne a conferir loro un indirizzo organico e vigoroso l'impero costituitosi a unità. Nel 1913, cioè prima della guerra, esse avevano uno sviluppo complessivo di 64.600 km. dei quali solo 4.600 erano esercitati da imprese private. Anzi, il prevalente esercizio governativo, accortamente adoperato con un abile maneggio di tariffe, era diventato negli ultimi tempi uno dei più efficaci collaboratori delle conquiste commerciali nei paesi esteri. Le principali linee ferroviarie erano, e in gran parte lo sono ancora, quelle aventi importanza internazionale perchè dirette dal sud al nord e dall'ovest all'est. Sono fra le prime le linee che, mettendo capo ai porti di Amburgo, di Brema e di Rotterdam, erano riuscite a fare di essi gli empori di approvvigionamento e di sbocco di tanti paesi dell'Europa centrale, anche a sud dei confini della Germania dove erano integrate. fra altre, dalla grande ferrovia del Gottardo (essa pure asservita agli interessi tedeschi) fino al porto di Genova, dalle ferrovie della Baviera fino all'Adriatico, e dalle ferrovie della Boemia sino alla parte mediana del ricco bacino Danubiano. Primeggiano invece fra le linee latitudinali quelle che uniscono la valle del Reno, attraverso la Germania centrale e meridionale, colla Polonia e coi paesi delle ex-monarchie russa e austro-ungarica. Il principale centro ferroviario è Berlino dove le varie linee che ivi convengono da ogni parte della Germania sono congiunte dalla « Stadtsbahn » che attraversa la città e la cinge da due parti. Ma la stazione più colossale è forse quella di Lipsia. Un

grande servizio di ferry-boats congiunge l'isola di Rügen colla Svezia (Trelleborg).

Vie d'acqua interne. — Nonostante la inferiorità determinata dal clima, per cui i fiumi gelano per un periodo di tempo tanto più lungo quanto più sono a levante, la Germania ha saputo ricavare un utile grandissimo dalla navigazione dei suoi corsi d'acqua naturali collegati fra di loro da una quantità sempre crescente di canali artificiali, poichè le hanno permesso di dirigere all'Atlantico una quantità sempre crescente dei prodotti manifatturati dell'Europa centrale e di attirare a questa la sovrabbondante produzione oltreoceanica di materie prime e di prodotti alimentari. Il primo fiume commerciale dell'Europa è il *Reno* il quale è intensamente navigato da Strasburgo ma, soprattutto dopo Mannheim, fino all'Olanda; ma già erano molto avanzati i lavori per spingerne la navigabilità per le imbarcazioni di notevole portata (schlepp kahn) fino a Basilea, mentre si era progettato un canale che andrebbe dal lago di Costanza al Danubio. Dei suoi affluenti di destra è da ricordare il Meno che il canale Lodovico congiunge da secoli all'Altmühl affluente di sinistra del Danubio. A Colonia, centro principale della navigazione renana, risiede, fra altre imprese, la « Rhein-Kölnische und Düsseldorfer D. G. » che ne è la principale; ma i porti più attivi sono quelli di Ruhrort e di Duisburg alla confluenza della Ruhr col Reno i quali hanno superato perfino Amburgo nel loro movimento complessivo. Unisce la Ruhr al Weser il canale Dortmund, di recente costru-

zione, il quale sarebbe la prima parte di un grande « Mittelland Kanal » destinato a congiungere, attraverso i due successivi bacini dell'Elba e dell'Oder, il Reno alla Vistola. Dopo i recenti avvenimenti questo grandioso progetto verrà molto probabilmente abbandonato. L'Elba, navigabile e navigata dal suo corso superiore attraverso alla Boemia fino ad Amburgo, è destinata ad assumere una importanza maggiore del passato come unica via di penetrazione marittima, per via d'acqua, del nuovo stato Ceco-slovacco. Suo centro principale è Dresda dove risiede la potente « Vereinigte Elbeschiffahrt G. ». Col trattato di pace l'Elba, l'Oder, il Niemen e il Danubio vennero internazionalizzati sotto il controllo della Lega delle Nazioni. Nel 1914 venne aperto, a grandi spese, il grande canale Grossschiffahrtsweg di 100 km. fra Berlino e Stettino, destinato a fare di questa città l'emporio marittimo della capitale. Ma una portata e una importanza molto maggiori ha il grande canale *Guglielmo I°*, aperto fino dal 1885, fra il mare del Nord e il mar Baltico, e considerevolmente ingrandito nel 1913, fino a permettere il passaggio alle maggiori navi da guerra. Lungo quasi 100 km. esso va da Brunshüttel sull'estuario dell'Elba a Holtenau nella baia di Kiel, abbreviando di molto e rendendo meno pericoloso il tragitto fra i due mari. Escluse le navi da guerra il suo movimento era salito, prima del 1914-15, a quasi 10 milioni di tonn. per anno, e per oltre la metà di navi tedesche, poi scandinave, russe ed inglesi.

Navigazione marittima. — Il movimento dei porti tedeschi aveva molto guadagnato dopo il 1871. Non già che prima non fosse vivace l'attività marinaresca, soprattutto nelle repubbliche di Amburgo e di Brema che avevano continuato le gloriose tradizioni anseatiche, ma esso aveva ricevuto un nuovo impulso dall'aumento grandissimo dei traffici verificatosi dopo quell'anno e dall'essere sorti a nuova vita, o dall'averne acquistata una più vivace, parecchi altri porti del mar del Nord e del Baltico. Altro importantissimo fattore dei grandi progressi marinareschi della Germania, era stato l'aumento verificatosi, dopo il 1871, nella marina mercantile. Fatto si è che prima della guerra la navigazione marittima era salita intorno ai 30 milioni di tonn. (in arrivo) di cui quasi $\frac{2}{3}$ con bandiera germanica (il resto inglese, danese, svedese, olandese, russa e francese), ed erano porti principali, in ordine decrescente, Amburgo, Brema, Stettino, Emden, Königsberg, Danzica, Lubeca.

Marina mercantile. — All'epoca della sua costituzione l'impero germanico aveva un scarso naviglio di commercio, nemmeno un milione di tonn. di cui neppure un decimo a vapore. Ma già 20 anni dopo la Germania sembrava aver fatto proprio il motto celebre di Brema « navigare necesse, vivere non necesse », tanto erasi intensificata la sua vita marinaresca. Ma l'aumento maggiore del naviglio si ebbe dopo il 1910. « Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser » aveva proclamato il Kaiser, e la marina mercantile era salita, al principio del 1914,

a 5.500.000 tonn. di cui 2.800.000 a vapore, facendo della Germania, a tale riguardo, il terzo paese del mondo (1). Questo meraviglioso progresso, il più significativo forse di quanti siansi compiuti in Germania, fu senza dubbio il più efficace perchè contribuì ad estendere sopra tutta la faccia del globo terracqueo la sua influenza economica. Le due principali imprese di navigazione a vapore, la « Hamburg-Amerikanische-Gesellschaft », con sede ad Amburgo, e il « Norddeutscher Lloyd » con sede a Brema, le quali si erano ultimamente collegate fra di loro così da costituire il più formidabile organismo marinaresco che allora si conoscesse, avevano istituito una quantità di servizi postali per tutte le parti del mondo, ed avevano varato taluni fra i maggiori giganti del mare (il Vaterland, l'Imperator e il Bismark, di oltre 50.000 tonn. ciascuno). Venne la guerra e un gran numero di navi mercantili in porti nemici vennero confiscate (embargo), altre naviganti furono preda di guerra, poche vennero silurate. A guerra finita la Germania si trovò ad avere, in acque tedesche 2.250.000 tonn., e in acque neutrali altre 950.000 (di cui però 225.000 furono successivamente perdute) e quindi un totale di 3 milioni di tonn. a cui bisogna aggiungere un altro milione costruito durante la guerra, d'onde una preoccupante potenzialità per la ri-

(1) Erano 30 società di navigazione con un capitale azionario di 482 milioni di marchi, 200 milioni di riserva e quasi 200 milioni di obbligazioni, totale circa 1 miliardo. Durante la guerra azioni e obbligazioni sono aumentate di altri 36 milioni.

presa dei traffici marittimi (1). Esistono ancora, fra le altre imprese, la « Hamburg Süd Amerika-nische », la « Hansa », la « Australien »; la « Woermann », la « Kosmos », la « Est Afrika », e la « Levante linie ».

Commercio.

Come conseguenza naturale della moltiplicata attività della Germania in tutte le manifestazioni della sua vita economica, il commercio era salito rapidamente al secondo posto nel mondo dopo l'inglese, ed erasi già bene avviato a diventare il primo se non fosse scoppiata la guerra mondiale che ha travolto nelle sue terribili rovine anzitutto e sopra tutto i colossali traffici tedeschi. Le cause di quel meraviglioso progresso erano state parecchie, fra cui le sovvenzioni dirette e indirette del governo, i 5 milioni di tedeschi che la emigrazione degli anni precedenti aveva sparpagliato in tutte le parti del mondo, dove erano venuti costituendo altrettanti focolari di propaganda dei loro gusti e altrettanti centri dei loro traffici, e l'impianto per ogni dove di nuove linee di navigazione e di nuovi istituti bancari. Ma la causa principale fu il modo accorto e perseverante con cui gli industriali e i mercanti tedeschi avevano saputo organizzare la

(1) Però il trattato di pace ha imposto alla Germania la consegna agli alleati del suo naviglio maggiore e l'obbligo di costruire per conto dei medesimi nei propri cantieri per 5 anni 200.000 tonn. di navi nuove.

diffusione e la vendita dei loro prodotti, coll'invio continuo di agenti per opera dei numerosi sindacati costituitisi fra produttori e mercanti di un medesimo articolo in diverse regioni o fra mercanti e produttori di articoli diversi in una regione sola. E questi agenti, reclutati per lo più fra i licenziati delle numerose Scuole di commercio, forniti di solide cognizioni pratiche, di grande iniziativa, di ricchi campionari, una volta stabilitisi in paese estero si famigliarizzavano colle abitudini, coi gusti, colle tradizioni mercantili, colla lingua medesima di quel popolo, e fornendo ai loro mandanti le notizie più dettagliate sugli articoli maggiormente richiesti, li mettevano nella possibilità, collo sviluppo grandissimo raggiunto dall'industria tedesca, di offrire allo stesso prezzo articoli migliori, oppure, ciò che avveniva più di frequente, articoli medesimi ad un prezzo minore. Adattandosi ai gusti, ai pregiudizi e perfino ai capricci della clientela con maggior abilità e con più buona grazia degli altri, accordando al credito periodi più lunghi di tempo, e scegliendo buoni rappresentanti permanenti, essi erano riusciti a conquistare una quantità di mercati ed a stabilirvisi molto solidamente così da destare dovunque le maggiori più legittime preoccupazioni dei loro concorrenti europei ed americani. Mentre i tedeschi, dovunque arrivassero, erano sostenuti ed aiutati, col prestigio che gli era venuto dalle vittorie riportate in Europa, dal governo del proprio paese, i cui rappresentanti diplomatici e consolari dedicavano la loro migliore attività allo sviluppo degli interessi economici,

erano aiutati in patria colla concessione, dalle ferrovie governative, di tariffe di favore per le merci destinate all'esportazione, ed erano aiutati all'estero colla istituzione di numerose linee di navigazione e di potenti istituti bancari, e, dove era possibile, col meccanismo del « dumping ». Gli è col mezzo di siffatti sistemi che si erano estesi ed intensificati grandemente i traffici della Germania nei vari paesi d'Europa, e che, in certe regioni del Mediterraneo orientale, dell'Asia, dell'Africa, dell'America e della lontana Oceania, dove 30 anni fa i prodotti tedeschi non erano conosciuti neppure di nome, essi si erano insinuati con tanta abilità da occuparvi un posto notevole e talvolta il primo di tutti.

Gli articoli più cospicui d'*importazione* erano i cereali, il cotone, la lana, le pelli, il rame, la seta greggia, il caffè, il petrolio, le uova, il lino, la canapa, il caucciù, il nitro, il tabacco, i frutti, tutte materie prime e generi alimentari; gli articoli principali d'*esportazione* il ferro e i lavori in ferro, le cotonate, le lanerie, le macchine, i lavori poligrafici, le mercerie, il carbon fossile, tutti, meno quest'ultimo, prodotti manifatturati.

I paesi con cui la Germania aveva le sue maggiori relazioni commerciali erano: anzitutto l'Inghilterra che assorbiva da sola un ottavo del commercio tedesco, poi l'Austria-Ungheria da parecchi anni legata alla Germania con una stretta convenzione commerciale, gli Stati Uniti e la Russia che erano i clienti più ricchi dell'industria tedesca e quelli che le fornivano in maggior quantità le materie prime e i generi alimentari.

La istituzione medioevale delle *fiere*, conservatasi in Germania più a lungo che nel resto dell'Europa occidentale, aveva finito per trasformarsi, adattandosi alle mutate esigenze dei tempi moderni, in fiere *campionarie*, delle quali quella di Lipsia era diventata la più importante e la più frequentata di tutta Europa. La fiera ha continuato a funzionare, se pur in misura ridotta, anche durante la guerra, colla tendenza ad eliminare la chincaglieria e a restringersi agli articoli di lusso. Intorno alla Reichsbank, che aveva particolari funzioni di stato, eransi moltiplicati gli istituti di *credito*, fra cui la Deutsche bank, che ha sempre servito da pioniera all'espansione tedesca all'estero, la Disconto Gesellschaft, la Dresderbanke, la Bank für Handel und Industrie. Della Unione *doganale* detta « Zollverein » la quale, rimontando al 1851, aveva preparato ed auspicato la unità politica della Germania, faceva parte prima della guerra, anche il Lussemburgo. Ora questo ne è uscito. Dal 1879 era prevalso il protezionismo il quale erasi andato successivamente aggravando. Al sistema *monetario* vigente prima del 1871 e il quale aveva per base il tallero d'argento, era stato sostituito in quell'anno il tipo monetario oro con a base il marco (L. 1,25). Anche la Germania attraversa, in conseguenza della guerra, una duplice crisi monetaria e finanziaria. Per le *misure* vige il sistema metrico decimale. Però il quintale vale 50 kg.

Relazioni coll'Italia.

Prima della guerra i rapporti commerciali italo-tedeschi erano talmente cresciuti da conquistare il primo posto rispetto all'Italia e uno dei primi nei riguardi della Germania. Avevano contribuito a questo risultato lo stringersi dei rapporti politici, l'aumento della emigrazione temporanea italiana nelle regioni industriali e minerarie tedesche, l'interessarsi sempre maggiore del capitale tedesco nelle speculazioni economiche e finanziarie italiane, l'istituzione nei nostri porti di linee tedesche di navigazione, l'invio in Italia di agenti sempre più abili, la rottura dei rapporti commerciali colla Francia, l'impiego sempre maggiore in Italia del ferro e dell'acciaio della Germania e in Germania dei frutti, degli ortaggi e dei vini dell'Italia, l'adattarsi dell'industria tedesca ai bisogni, ai gusti, ai capricci, ai pregiudizî dei consumatori italiani, la stipulazione di trattati commerciali sempre più favorevoli, e l'apertura infine della grande ferrovia del Gottardo che, spalancando le Alpi, ha reso più accessibile alla Germania il commercio col Mediterraneo. L'ultimo trattato di commercio stipulato fra i due paesi nel 1906, avrebbe dovuto scadere nel 1917. Fra importazioni ed esportazioni il commercio italo-tedesco era salito nel 1913 a quasi un miliardo di lire. Le principali merci italiane introdotte in Germania erano: la seta greggia (per oltre la metà del valore complessivo), e i prodotti alimentari (frutti, legumi, ortaggi, uova, pollame, olio d'oliva), poi fiori, canapa, zolfo, co-

rallo, alabastro, marmo. Gli articoli che la Germania mandava per lo più in Italia erano: il ferro greggio e lavorato, i tessuti di lana, le cotonate, i prodotti chimici, le macchine, gli strumenti (specie scientifici), le mercerie e il carbon fossile. La conquista economica dell'Italia era così formidabilmente organizzata da parte della Germania che, se non fosse intervenuta la guerra, quel paese avrebbe finito col diventare, in un periodo piuttosto breve, il padrone assoluto del nostro mercato.

Emigrazione e Colonie.

Il fenomeno dell'*emigrazione*, il quale aveva cominciato a manifestarsi saltuariamente nei secoli scorsi, assunse una grande importanza a cominciare dal 1870 in cui divenne il secondo dopo l'inglese, per conquistare più tardi il primo posto. Ma fu egemonia di breve durata perchè, essendosi nel frattempo sviluppate moltissimo le industrie e tutte le altre manifestazioni della vita economica nazionale, ne venne ben presto assorbita la eccedenza della popolazione e la emigrazione si ridusse in media a 10.000 persone all'anno le quali si dirigevano per lo più agli Stati Uniti. Però lo sviluppo della marina mercantile, la regolarità, la frequenza e il buon mercato delle linee da essa istituite verso i paesi d'oltre mare avevano determinato prima della guerra una grande corrente migratoria proveniente dall'estero (dalle 200 alle 300 mila persone ogni anno) soprattutto dai paesi slavi, la quale metteva capo ai porti di Amburgo

e di Lubeca. Ad ogni modo la emigrazione propriamente teutonica degli anni precedenti aveva disseminato per il mondo ben 5 milioni di tedeschi, i quali sono più numerosi che altrove agli Stati Uniti, dove formano in alcuni stati la maggioranza della popolazione e in alcune città, come a Chicago, New York, Milwaukee, Cincinnati, superano i 100 mila, ma erano diventati prevalenti anche negli stati più meridionali del Brasile.

Fu la emigrazione a suggerire le prime imprese colonizzatrici del 1884, le quali condussero in pochi anni alla creazione di un vasto impero *coloniale*, che, al momento dello scoppio della guerra, aveva una superficie di circa 3 milioni di km². e una popolazione di oltre 12 milioni di ab. Erano: in Asia il territorio di Kiao-Ciao nella penisola cinese dello Shantung; in Oceania le isole Caroline, Mariane e Marshall a nord dell'Equatore, la parte maggiore ed orientale della Nuova Guinea coll'attiguo arcipelago Bismark ed altre isole a sud; e infine l'Africa orientale tedesca, l'Africa di SO, il Camerun e il Togoland nel continente africano. Ora tutte queste Colonie, in conseguenza del trattato di pace, vennero interamente perdute.

Principali centri industriali e mercantili.

Dal punto di vista commerciale e marinaresco conservano il primato quelle tre città che si usano ancora designare col nome di *anseatiche*, cioè Amburgo, Brema e Lubeca, le prime due specialmente che sono i primi porti tedeschi e figurano tra i primi d'Europa.

Amburgo, situata alla destra dell'Elba, a 230 km. dalla sua foce, è la seconda città della Germania per popolazione (quasi un milione di ab. prima della guerra) e la prima per commercio marittimo. Il suo porto, che prima del 1870 era inferiore a Marsiglia e perfino all'Havre, ha superato un po' alla volta tutti i porti del continente europeo, perfino Rotterdam e Anversa che per tanti anni gli avevano conteso il primato, ed è diventato, secondo i punti di vista, il quarto, il terzo e, per certi riguardi, il secondo porto del mondo dopo Londra e prima di New York e di Hong-Kong. Nel 1912, il suo movimento (in arrivo) fu di 8 milioni di tonn. di stazza, con 14 milioni di merci in arrivo e 6 in partenza. A questo grandioso movimento ha contribuito largamente anche la navigazione interna da cui trae e a cui dà continuo alimento, colle sue innumerevoli file (9000 m.) di « ducs d'Albe » per il trasbordo delle merci. Situato sulle due rive dell'Elba, ma più che tutto sulla destra, il porto, che possiede ora ben 25 km. di banchine, è fornito dell'attrezzamento e del macchinario più perfezionati, fra cui una gru di 250 tonn. che è la prima del mondo, ed è diviso in molti bacini fra cui emergono quelli di Sandhor, Grasbook, Schifferbauer, India, Petroleum, Kaiser Wilhelm, Segelschiff e Baaken. Fu con parte di questi bacini che venne costituito nel 1881, quando Amburgo cessò di esser porto franco, il così detto « Freihafen » cioè una vasta zona rimasta fuori dello Zollverein, e dove, col beneficio della completa libertà doganale, sono sorte molte industrie (prodotti chimici,

alcool, margarina, zucchero, caucciù, ecc.) che aggiunte alle industrie preesistenti, (fra cui emerge il grande cantiere Blohm und Voss), hanno fatto di Amburgo uno dei maggiori centri manifatturieri della Germania. Amburgo è il più grande mercato tedesco dei metalli preziosi e dei coloniali, specie del caffè. Alla répubblica di Amburgo appartiene anche il porto complementare di *Cuxhafen* che è situato alla foce e alla sinistra dell'Elba.

Brema, che ha una popolazione molto inferiore ad Amburgo, è però il secondo porto della Germania. Deve ciò alla sua posizione, alle sue tradizioni, alle grandi attitudini marinesche dei suoi abitanti e all'essere la sede del Norddeutscher Lloyd. Sorge sulla riva destra del Weser e consta precipuamente del così detto « Porto d'inverno ». È il primo porto d'emigrazione e il primo mercato tedesco del tabacco e del petrolio. Appartiene alla repubblica di Brema il porto complementare di *Bremerhaven* situato alla foce e sulla riva destra del Weser.

Asai meno importante è *Lubecca* la quale sorge sul corso inferiore della Trave, a poca distanza dal Baltico, e attende, più che altro, alla grande pesca nei mari del nord. Un canale, recentemente ingrandito e sistemato, la congiunge coll'Elba.

Ai confini coll'Olanda sorge il porto mercantile di *Emden*, e fra questo e Brema quello di *Wilhelmshafen*, porto militare sul mare del Nord, così come Kiel lo è sul mar Baltico.

Nella *Germania settentrionale* la città principale è *Berlino*, capitale, con oltre 2 milioni di ab. (prima

della guerra 3 milioni e $\frac{1}{2}$ coi sobborghi), grande emporio bancario, commerciale e ferroviario; ma ha maggiore importanza economica *Stettino* che è l'emporio e lo sbocco della capitale per via d'acqua, ed è il primo porto mercantile tedesco sul Baltico e il terzo della Germania. Seguono sul Baltico, *Königsberg*, e nell'interno, *Francoforte sull'Oder* (nel Brandeburgo), *Magdeburg*, *Stassfurth* e *Nordhausen* (nella Sassonia prussiana), *Dortmund* (nella Vestfalia), *Francoforte sul Meno* (nell'Assia-Nassau) prima città bancaria della Germania e che stà ora diventando un grande porto fluviale, e infine, nella Prussia renana, *Düsseldorf*, *Elberfeld*, *Barmen*, *Essen*, *Aquisgrana*, e *Colonia*.

Nella **Germania centrale**, più che *Dresda* capitale dell'ex regno di Sassonia, è importante *Lipsia*, una delle prime della Germania per l'attività febbrile dei suoi traffici (pelli, pelliccie, libri) e per la molteplicità e la imponenza delle sue manifatture, prima fra tutte la libreria che vi ha, o almeno vi aveva prima della guerra, una importanza mondiale. Vi si tengono 2 fiere annuali campionarie frequentatissime (Pasqua e S. Michele). Negli stati della Turingia è diventata centro principale *Weimar* dopo che fu la sede dell'assemblea nazionale della nuova repubblica Tedesca. Nell'ex granducato di Assia emergono *Magonza*, *Darmstadt*, *Worms* e *Offenbach*.

Nella **Germania meridionale** sono degne di nota: nell'ex regno di Baviera, *Monaco*, la capitale, che è la terza della Germania per popolazione ed un grande centro delle industrie artistiche e della

fabbricazione della birra (Spatenbrau, Löwenbrau), *Norimberga, Augusta, Passavia*; nell'ex regno del Württemberg la capitale *Stuttgart* e il centro industriale di *Esslingen*; e infine nell'ex granducato di Baden, più della capitale *Karlsruhe*, il grande emporio commerciale e fluviale di *Mannheim* col suo porto complementare di *Rheinau* sul Reno.

Lussemburgo.

Questo granducato indipendente, entrato però nella sfera d'influenza politica della Germania da quando si era unito doganalmente alla medesima a mezzo dello Zollverein, ed uscitone dopo la guerra, sembra destinato ad entrare, dopo di questa, nella sfera d'influenza francese.

Le sue maggiori risorse e, ad un tempo, le sue maggiori caratteristiche economiche sono costituite dalle celebri miniere di ferro (*Dudelange, Rumelange, Potange, Differdange*) le quali figurano tra le più ricche d'Europa, e degli alti forni che fondono gran parte di quel minerale con carbone tedesco. Mentre vi si mantiene fiorente l'agricoltura, erano andate invece scomparendo le industrie per la concorrenza vittoriosa delle industrie della Germania. Il paese è servito da una ricca rete ferroviaria. Nelle miniere e negli alti forni erano occupati, prima della guerra, 30.000 operai forestieri, di cui quasi la metà erano italiani. Nella capitale *Lussemburgo* si tiene in settembre una grande fiera. Prima della guerra vi avevano corso contemporaneo le monete francesi e le tedesche.

Svizzera.

Confederazione repubblicana di 22 cantoni. Potere legislativo esercitato dall'Assemblea federale composta di due camere: lo Ständerath costituito di 44 membri nominati, 2 per ciascuno, dai 22 cantoni, e il Nationalrath composto di deputati eletti dai cittadini di tutta la Svizzera. Potere esecutivo esercitato dal Bundesrath, consiglio di 7 persone di cui una viene eletta ogni anno alla dignità di Presidente della repubblica. — *Superficie* 41.298 km². — *Abitanti* 3.740.000 (censimento 1° dicembre 1910), di cui $\frac{3}{5}$ protestanti e $\frac{2}{5}$ cattolici, $\frac{2}{3}$ di lingua tedesca e il resto di lingua francese, italiana o romancia; quasi $\frac{1}{7}$ stranieri. — *Configurazione fisica* eminentemente montuosa. — *Fiume* principale il Reno, che attraversa il lago di Costanza (Bodensee) e riceve (a sinistra) l'Aar che è il maggior fiume nazionale proprio della Svizzera coi suoi affluenti Zihl (emissario del lago di Neufchatel), Reuss (emissario del lago dei Quattro Cantoni) e Limmat (emissario del lago di Zurigo). Altri fiumi sono: il Rodano che attraversa il lago di Ginevra (Lemano), il Ticino che entra nel lago Maggiore (Verbano) e l'Inn che va a finire nel Danubio. — *Il suolo*, prevalentemente roccioso, è di sua natura generalmente sterile. — *Il clima*, per la posizione continentale del paese e per la sua prevalente altitudine, è rigido d'inverno e fresco d'estate. Vi soffia qualche volta il « föhn », vento caldo e secco, vero mangiatore di neve.

Dalla grande guerra combattuta per 5 anni alle sue frontiere la Svizzera ha ricavato, insieme a un aumento notevole di capitali e di popolazione, qualche inconveniente del quale sarà possibile di giudicare solamente col tempo. Ad ogni modo vi si è affermata sempre più la necessità di intensificare le industrie, le comunicazioni ed i traffici per rimediare alla scarsità dei prodotti alimentari e delle materie prime.

Prodotti naturali.

A cagione dell'abbondanza dei *pascoli* naturali distesi lungo le pendici dei monti e dei *prati* artificiali situati lungo il corso dei fiumi e nelle brevi pianure, hanno una capitale importanza gli **animali**, specie le *vacche*, il cui allevamento costituisce la principale ricchezza naturale del paese. Le tre varietà, bruna o di Schwitz, macchiata bianco-nera o di Friburgo e fulva macchiata di bianco del Simmenthal (Berna), sono vacche di belle forme, ricche di latte, molto rinomate anche all'estero. Le *pecore*, meno numerose delle *capre*, lo sono anche meno dei *maiali*, il cui allevamento venne grandemente favorito dall'enorme sviluppo del caseificio. Così sono poco numerosi anche i *cavalli*, mentre a Berna ed altrove si adoperano i *cani* al traino dei piccoli carretti. Lo scarso allevamento del *pollame* è causa di forte crescente importazione di uova. La *bachicoltura* è limitata, si può dire, al canton Ticino, mentre viene esercitata dovunque l'*apicoltura*. Nei laghi e nei fiumi si pescano in quantità i coregoni, i lucci, le trote e le anguille. Numerosi stabilimenti di *piscicoltura* attendono al ripopolamento delle acque. La produzione dei *cereali* (frumento, avena, orzo) basta appena al consumo del paese per 4 mesi in media ogni anno. Brunnen sul lago dei Quattro Cantoni è uno dei maggiori centri d'importazione del grano estero, soprattutto per la via del Gottardo; ma il grano arriva in Svizzera anche per la via di Marsiglia-Ginevra e per quella di Rotterdam-Basilea. Si col-

tivano abbastanza le *patate* e gli alberi *fruttiferi*, specie i pomi, i peri, le fragole, i frambois, il ribes e la vite, quest'ultima però solamente nel canton Ticino e nelle regioni più apriche dei laghi di Ginevra e di Zurigo e della valle del Reno. Nei cantoni di Vaud e di Friburgo si coltiva il *tabacco* ma assai più se ne importa. I *boschi* sono ancora discretamente importanti nei cantoni di NO dove ricoprono in media $\frac{1}{3}$ del suolo. Si deve però importare il legname. Di prodotti **minerali** non abbondano che i *materiali da costruzione*, generalmente di qualità scadente, fatta eccezione per l'*asfalto* eccellen'e che si scava in val di Travers (Neufchatel). La produzione del *sale* (Argovia, Vaud e Basilea) deve essere integrata con una notevole importazione. Louèche les Bains, Baden e St. Moritz sono luoghi di *cura* rinomati. Mancando interamente il *carbon fossile*, esso viene importato soprattutto dalla Germania. Nel cantone di Berna e presso il lago di Zurigo si cavano *torba* e *lignite*. Produzione caratteristica sono i granati, i cristalli di rocca ed altre *pietre ornamentali* che vengono raccolte sui monti.

Industrie.

La scarsità dei prodotti del suolo costrinse gli abitanti, fino da tempi remoti, a ricorrere ad altri surrogati d'esistenza, fra cui doveva occupare uno dei primi posti l'industria, a cagione dell'abbondanza della forza motrice fornita facilmente dalle numerose cascate e del buon prezzo della

mano d'opera reso possibile dalla forzata frugalità della vita. Gli è vero che questi vantaggi erano in parte neutralizzati dalla natura eccessivamente montuosa del Paese e dalla sua disagiata e costosa lontananza dai porti marittimi. Ma ebbero ragione di tutte le difficoltà, lo spirito d'intraprendenza e la meravigliosa operosità degli abitanti, cosicchè l'industria è venuta a costituire da tempo la manifestazione più importante e più vivace della vita economica e il coefficiente più vigoroso della relativa prosperità della Svizzera. A motivo della difficoltà e del caro prezzo dei trasporti si sono sviluppate di preferenza le industrie più ricche (cioccolata, seterie, nastri, ricami, orologi, macchine). Alla mancanza assoluta dei combustibili fossili è venuto a porgere rimedio il trasporto a distanza dell'energia elettrica la cui utilizzazione era già salita, prima della guerra, a oltre un milione di cavalli-vapore.

Delle *industrie alimentari*, la più importante e, ad un tempo, la più caratteristica è quella del *caseificio* che produce e mette in commercio, non tanto il burro, che anzi la Svizzera importa in quantità notevole dall'Italia, quanto il latte condensato, la farina lattea e soprattutto i formaggi, specie quei 3 tipi classici dell'emmenthal (dalla caratteristica occhiatura), del gruyère e dello sbrinz, di cui fa grande esportazione dovunque. Segue la fabbricazione del *cioccolato* la quale si esercita si può dire in ogni parte della Svizzera, quella delle *conserve alimentari* (grande fabbrica Maggi a Kemptal sulla ferrovia Zurigo-Winterthur)

le quali alimentano entrambe una forte esportazione, specialmente in Italia, e quella dei liquori, specie il bitter e l'absinthe. La rettificazione e la vendita degli *spiriti* costituiscono dal 1881 un monopolio governativo. Oltre al « trois-six » che è l'acquavite preferita dal consumo, la Regia federale mette in vendita anche l'alcool denaturato. La scarsa produzione del *vino* (per $\frac{3}{4}$ bianco) deve essere integrata da una importazione che va ogni anno crescendo (da Francia, Spagna, Italia). Importante e in continuo aumento è la fabbricazione della *birra* (Zurigo), quantunque se ne faccia importazione dalla Germania e dai paesi dell'ex-monarchia austro-ungarica.

Più importanti ancora sono le *industrie tessili*, prima fra tutte, fenomeno curioso, quella del *cotone*, nonostante la maggiore difficoltà dell'importazione e il più alto prezzo della materia prima (Stati Uniti, Egitto). A motivo della grande richiesta delle industrie schiettamente svizzere dei ricami, dei merletti e dei tessuti misti di seta, ha molto progredito la filatura dei titoli fini, specialmente nei cantoni settentrionali e di NE, intorno a Zurigo, a Winterthur e a S. Gallo che sono i centri principali del cotonificio. Mentre poco fiorente è l'industria della *lana*, lo è assai più quella della *seta*, la quale adopera specialmente organzini, trame e cascami di provenienza italiana, ed ha i suoi centri principali a Zurigo (tessuti) e a Basilea (nastri). Sia che si facciano di seta oppure di lino o di cotone, hanno una grandissima importanza i *merletti* e soprattutto i *ricami*, nella cui

produzione, generalmente meccanica e accentrata nei cantoni di S. Gallo, Rhodes (interno ed esterno) ed Appenzell, la Svizzera è forse il primo paese del mondo. Nell'industria dei ricami sono occupati anche alcune migliaia di italiani. Nè va dimenticata l'arte geniale della *paglia* per la quale si adoperano di preferenza trecce cinesi e giapponesi.

Delle *industrie minerali* le più importanti sono le metalliche, specie quelle molteplici del *ferro* che hanno il loro centro principale nel cantone di Zurigo ed emergono soprattutto nella fabbricazione delle macchine (Winterthur), specie di quelle a vapore per la navigazione interna (Zurigo) e di quelle per le industrie elettriche (Oerlikon). L'industria classica degli *orologi*, che era un tempo quasi monopolio della Svizzera e nella quale questo paese occupa però ancora il primo posto nel mondo, si esercita in diversi cantoni ma soprattutto a Le Locle e a la Chaux de Fonds nel cantone di Giura (1) ed ha il suo emporio più famoso a Ginevra, dove sorge anche una Camera dell'Orologeria. A Neuhausen, alimentata dalla celebre cascata del Reno di Sciaffusa, sorge una grande fabbrica di *alluminio* che è tra le più importanti e certo la più antica d'Europa. L'*oreficeria* attende specialmente alla fabbricazione, su larga scala, delle casse per orologi. Nella regione del Giura si

(1) Alcune ditte hanno conquistato una rinomanza mondiale, come Longines, Zenith, Omega, ecc.

fabbricano in quantità catenelle e braccialetti per orologi, spilli di fantasia, accenditori automatici e altre *chincaglierie metalliche*, ferri chirurgici e attrezzi per l'arte dentaria. Nè vanno dimenticate la *ceramica* e la *vetraria*.

Delle *industrie diverse* sono degne di nota: la *scultura in legno* che ha raggiunto un grande sviluppo nell'Oberland bernese; quella delle *calzature* che ha il suo centro principale nell'Argovia; quella degli *strumenti musicali*, delle casse armoniche, degli apparecchi automatici e simili che si esercita nella Svizzera tedesca; la fabbricazione dei *prodotti chimici*, specie dei colori di anilina, dei medicinali, dei profumi sintetici, della cianamide e di altri prodotti azotati, dei concimi chimici, della saccarina, della soda, dell'indaco sintetico, del carburo di calcio, ecc., che ha il suo centro principale a Basilea e si è molto sviluppata durante la guerra per supplire alla mancante esportazione germanica, e la lavorazione del *tabacco* che si pratica liberamente dovunque, mentre sono diventate monopolio governativo la produzione della *polvere pirica* e dei *fiammiferi*. Nè va dimenticata l'industria del *forestiero*, che venne portata, si può dire alla perfezione, dacchè si esercita in estate per un verso e in inverno per un altro (sports invernali), ha una Scuola propria (a Ouchy sul lago di Ginevra), si appoggia a fiorenti e bene organizzate Associazioni (albergatori), e rappresentava, prima della guerra, un reddito lordo di 500 milioni di franchi all'anno.

Comunicazioni.

In un paese eminentemente montuoso com'è la Svizzera quello delle comunicazioni era il problema più grave che dovevasi risolvere perchè vi si potessero introdurre e sviluppare le industrie e i commerci. Fortunatamente alla soluzione del problema concorse un altro coefficiente, la opportunità cioè di favorire nella stagione estiva in origine (ed ora anche in inverno) l'accorrere dei forestieri. D'altra parte la Svizzera era chiamata, per la sua posizione, a diventare il centro di parecchie grandi comunicazioni di carattere internazionale. Così quando sorse l'*Unione postale Universale*, è a Berna che dessa istituì la sua sede; ed è a Berna parimenti che si stabilirono l'*Ufficio telegrafico Internazionale* e l'*Ufficio internazionale dei Diritti di trasporto per Ferrovia*, onde regolare i rapporti reciproci delle varie amministrazioni telegrafiche e ferroviarie. Non v'è bisogno di dire che *poste e telegrafi* sono perfettamente organizzati e che ogni centro appena importante è abbondantemente servito dal *telefono*.

Ciò che è ammirabile sono le *strade ordinarie*, la cui costruzione, attraverso quelle regioni montuose, richiese miracoli di energia e di costanza. Quasi tutte sono percorse da un servizio regolare e buonissimo di diligenze, ora già in buona parte automobili, il quale viene di regola esercitato dal Governo per mezzo degli uffici di posta.

Ma più mirabili sono ancora le *ferrovie*. Incominciate tardi (1847) colla linea Zurigo-Baden,

esse vennero condotte avanti abbastanza rapidamente, attraverso grandi difficoltà e con gravissimo dispendio. Prima della guerra (nel 1914) esse avevano uno sviluppo complessivo di circa 5000 chilometri. Col nome di Chemins de fer fédéraux (C. F. F.) appartengono per gran parte allo Stato che non solo ha proceduto al loro riscatto ma ne ha assunto direttamente l'esercizio. Merita particolare menzione la grande ferrovia alpina del Gottardo, la quale, costruita nel 1884 con un sussidio di 113 milioni di franchi (di cui 55 dati dall'Italia, 30 dalla Germania e 28 dalla Svizzera), comincia a Rothkreuz sulla Lucerna-Zurigo, corre parallela al lago dei Quattro Cantoni, si arrampica, coll'aiuto di tunnel elicoidali (Wassen), fino a Göschenen, dove attraversa le viscere del monte S. Gottardo con una galleria lunga 14.911 m. che termina a Airolo, d'onde poi discende, coll'aiuto di altri tunnel elicoidali (Faido e Giornico), e più giù per il versante meridionale, fino a Bellinzona dove si biforca: un ramo, inerpicandosi con forti pendenze sul monte Ceneri, va a Chiasso d'onde prosegue per Como fino a Milano, e l'altro va a Luino d'onde prosegue fino a Novara. La ferrovia del Gottardo ha fatto diventar Genova sbocco ed emporio di una parte della Svizzera e della Germania, quantunque però sia stata soverchiamente sfruttata da questa.

Un'altra grande ferrovia attraverso le Alpi è quella del Sempione, aperta all'esercizio nel 1906, e costruita coi sussidi del Governo federale e dei cantoni svizzeri, del Governo, delle provincie e

dei comuni italiani. Da Novara e da Milano le due linee d'accesso italiano si riuniscono a Domodossola, donde, con altra linea, parimenti in territorio italiano, si arriva ad Iselle. Ivi comincia la grande galleria, lunga 19.800 m., la quale sbocca al di là del Sempione a Briga (Brieg). Di là poi la ferrovia prosegue da una parte verso Losanna e la Francia (scorciatoia Frasnè-Vallorbe e meglio ancora della Faucille sulla linea di Parigi) (1), dall'altra verso Berna e Basilea mediante la nuova ferrovia del Lötschberg, con una galleria di 14.600 m. (fra Goppenstein nel Vallese e Kandersteg nel Bernese) (2). Coll'aumento inevitabile del traffico la galleria del Sempione verrà presto raddoppiata (3). Si è cominciata una linea di raccordo fra Sempione e Gottardo.

Un terzo valico alpino da costruirsi ad est dei precedenti si è da tempo progettato ma non venne ancora concretato perchè secondo l'Italia e il cantone dei Grigioni dovrebbe essere lo Spluga, mentre

(1) La scorciatoia tra Vallorbe verso Losanna e Frasnè verso Digione, evitando la curva di Pontarlier, ha fatto guadagnare 17 km. Ma eseguendo le 3 gallerie da 9, 12 e 14 km. ciascuna che richiederebbe il progettato valico della Faucille fra Ginevra e Louis le Saulnier sulla via di Digione si avrebbe un guadagno molto maggiore. Mentre la ferrovia Milano-Parigi per il Cenisio è lunga 924 km. e alta 1294 m. la nuova linea per il Sempione non va più alta di 897 m. ed è lunga soltanto 819 km.

(2) Anche questa ferrovia, meno pittoresca delle altre, ha il suo tunnel elicoidale a Mittholz. Verrà accorciata colla galleria progettata di 8665 m. fra Moutier e Grange.

(3) Il secondo tunnel del Sempione, che avrebbe dovuto essere ultimato nel 1914, ha subito un ragionevole ritardo a motivo della guerra.

secondo il canton Ticino e il Governo federale dovrebbe essere il Greina.

Altre gallerie importanti sono: quella dell'Aarberg, la terza della Svizzera (10.240 m.), la quale mette in comunicazione questo paese colle ferrovie del Tirolo, e il tunnel di Hauenstein (8131 m.) presso Olten sulla linea Lucerna-Basilea.

La trazione elettrica, introdotta già sulle ferrovie del Sempione e del Lötschberg, verrà estesa un po' alla volta a tutte le altre linee a scartamento normale, come lo è da tempo sulla maggior parte delle ferrovie a scartamento ridotto e sopra quasi tutte le ferrovie funicolari, o a cremagliera. La più antica e più celebre fra queste è quella del Righi la quale si arrampica sul picco omonimo fra i laghi di Zug e di Lucerna. Assai più elevate sono le funicolari del Pilato e del Gornegrat (3135 m.). Ma più ardita e più elevata di tutte è la ferrovia della Jungfrau, la quale, per mezzo di gallerie interne elicoidali, giunge ai ghiacciai e alle nevi perpetue (fino a qualche tempo fa da piede umano non tocche) a 3160 m. d'altezza. Ed ora se ne è progettata un'altra per la cima del Cervino (Matterhorn).

Tra i servizi internazionali delle ferrovie svizzere bisogna ricordare quello del « Simplon-express », recentemente riattivato, il quale va da Parigi a Milano, Trieste, Belgrado e Bucarest.

Le tariffe ferroviarie svizzere sono assai più elevate di quelle dei Paesi contermini, anche perchè vengono ingrossate dalle così dette « sopratasse di montagna » le quante volte si superi una certa al-

tezza o si traversi una galleria, nel qual caso le sopratasse arrivano perfino al 100 %.

Quasi tutti i laghi, ma specialmente quelli di Ginevra, di Costanza e dei Quattro Cantoni, sono animati da una attivissima *navigazione a vapore*. A motivo della navigazione Renana, che arriva da tempo fino a Strasburgo, gran parte della Svizzera era già entrata nella sfera d'influenza del porto di Rotterdam; ma è destinata ad entrarvi ancor più dopo che venne reso navigabile alle barche da 500 tonn. il tratto da Strasburgo a Basilea e lo si andrà sempre più approfondendo, e mentre si è progettato di giungere al lago di Costanza superando la cascata di Sciaffusa e gli altri dislivelli mediante conche e canali laterali, e si vagheggia infine di unire mediante un canale navigabile il lago di Costanza al Danubio. Si è progettato anche un porto franco sul lago Maggiore per approfittare dell'imminente sviluppo della navigazione interna nell'alta Italia.

Allo scopo di sottrarre la Svizzera alla dipendenza assoluta in cui si trova rispetto alle marine estere per il suo approvvigionamento in materie prime e in generi alimentari si è costituita, nel 1919, una compagnia Italo-Svizzera di navigazione a vapore la quale otterrebbe come sede di armamento e come scalo principale una porzione speciale del nuovo bacino V. E. III del porto di Genova, oppure dei costruendi porti di Voltri o di Savona-Letimbro, o anche dell'ampliando porto della Spezia. E ciò senza pregiudizio di iniziative analoghe nei più prossimi porti della Francia, dell'Olanda e della Germania.

Commercio.

Già prima della guerra l'attività commerciale della Svizzera aveva ricevuto uno sviluppo considerevole per il concorso di parecchie cause: la posizione geografica in mezzo ai più grandi e più ricchi Paesi dell'Europa continentale e sulle strade maggiori che più direttamente li congiungono; la necessità di integrare coll'importazione la deficienza dei prodotti alimentari e la mancanza delle materie prime e del carbon fossile; la ricerca di sbocchi all'estero per la sempre più fiorente produzione manifatturiera; la familiarità pressochè universale con almeno 3 lingue ad un tempo; l'abitudine oramai secolare degli abitanti di recarsi all'estero, onde la opportunità di far sorgere per loro mezzo succursali temporanee e permanenti al commercio nazionale ed uffici di corrispondenza diligenti e fidati. È avvenuto così che questo piccolo Paese, racchiuso e quasi nascosto nel cuore dell'Europa continentale, ha avviato da lungo tempo relazioni, che andavano facendosi sempre più attive, non solo coi Paesi contermini, ma anche coi più remoti dell'Asia, dell'Africa, dell'America, dell'Oceania. Così, nonostante la sua esigua popolazione, la Svizzera aveva superato, col suo commercio estero, prima della guerra, i 3 miliardi di franchi (1). Ma durante la guerra, e nonostante

(1) Nel 1910 le importazioni salirono a 1745 milioni di fr. e le esportazioni a 1196, nel 1911 rispettivamente a 1802 e 1257, nel 1912 a 1979 e 1357, nel 1913 a 1920 e 1376.

le gravissime difficoltà dipendenti dalla medesima e che la Svizzera riuscì a superare specialmente coll'aiuto della « Société Suisse de Surveillance (S. S. S.) », il commercio coll'estero è andato grandemente aumentando (1) mentre tutto induce a ritenere che non si tratti di un aumento occasionale e temporaneo.

A non parlare del periodo di guerra che ha determinato un'alterazione nella normalità dei rapporti commerciali, sta in fatto che le *importazioni*, le quali superavano in media le esportazioni, prima della guerra, per 500 milioni di franchi all'anno, sono costituite principalmente di seta greggia, cereali e farine, animali e prodotti animali, carbon fossile, cotone greggio, ferro e articoli di ferro, lana e lanerie, cacao, caffè, zucchero, pelli, legname, frutti.

I principali articoli d'*esportazione* sono seterie, cotonate (specie ricami), orologi, macchine, formaggi, latte condensato, cioccolatte, prodotti chimici.

I *paesi* con cui la Svizzera aveva prima della guerra ed ha forse anche adesso le sue maggiori relazioni commerciali sono la Germania, la Francia, l'Italia, l'Inghilterra, gli Stati Uniti e le provincie dell'ex impero Austro-ungarico.

La Svizzera, che ha *misure e monete* identiche alle nostre, fa parte come noi della Lega monetaria latina. Alle numerose Banche cantonali di credito

(1) Nel 1914 importazioni 1478 milioni, esportazioni 1187; nel 1915 1680 e 1670; nel 1916 2379 e 2448.

si è aggiunta nel 1905 la Banca Nazionale, cui venne riservato esclusivamente il diritto di emissione dei biglietti. In materia *doganale* anche la Svizzera, un tempo liberista, si è fatta di mano in mano protezionista, quantunque temperata dai trattati di commercio. Si è progettata la istituzione di *fiere* campionarie a Losanna e a Basilea. A S. Gallo esiste una Università commerciale.

Relazioni coll'Italia.

Mentre nel commercio estero della Svizzera l'Italia occupa il terzo posto (s'intende prima della guerra), nel commercio estero dell'Italia la Svizzera occupa il quarto e talvolta anche solamente il quinto. Oltrechè dalla vicinanza dei due Paesi e dalla notevole diversità della rispettiva attività economica, i rapporti commerciali italo-svizzeri vennero favoriti dai grandi progressi industriali della Svizzera, dall'aumento dell'emigrazione temporanea italiana che si dirige verso di essa, dall'apertura delle ferrovie del Gottardo e del Sempione e dalla stipulazione dei trattati di commercio, l'ultimo dei quali (1906), rimasto in vigore, per quanto era permesso dalle restrizioni imposte dalla guerra, fino al 31 dicembre 1917, venne poi prorogato tacitamente due volte. Per esso erano concesse reciprocamente tariffe speciali ed esenzioni doganali. Le merci svizzere che vengono maggiormente introdotte in Italia sono le cotoneate, le seterie, gli orologi, le macchine, i veicoli, la cioccolatta e il bestiame novello; quelle che dal-

l'Italia si mandano principalmente in Isvizzera, la seta greggia e i cascani di seta, gli animali, il vino, gli agrumi, le mandorle, le uova, i legumi, i cereali, lo zolfo, i marmi e l'olio d'oliva. In valore le merci svizzere introdotte in Italia rappresentavano poco più del quarto delle merci italiane che vengono mandate in Isvizzera. Però a questo sbilancio mercantile l'economia elvetica trovava un largo compenso nella partecipazione cospicua dei suoi capitali ad affari ed imprese lucrose in Italia. Il commercio complessivo fra i due Paesi si aggravava dai 250 ai 350 milioni di franchi all'anno, senza contare il transito dei prodotti industriali svizzeri diretti all'estero attraverso all'Italia e delle materie prime provenienti dall'estero e dirette per il nostro paese in Isvizzera. La Camera di commercio italiana per la Svizzera ha la sua sede a Ginevra. Molti Svizzeri sono venuti in Italia a impiantare le loro industrie mentre assai più italiani risiedono stabilmente in Isvizzera ed altri ancora vi si recano periodicamente in qualità di operai.

Emigrazione.

Gli Svizzeri sono abituati da tempi remoti a recarsi temporaneamente all'estero per esercitarvi alcuni mestieri speciali nel riguardo dei quali esisteva tra i vari paesi elvetici, una specie di divisione del lavoro, cosicchè uno, ad es. non dava che fornaciai, un altro non forniva che pasticciieri, un terzo solamente stuccatori, un quarto giardinieri, e via dicendo. In passato partivano da certi Can-

toni annualmente alcune centinaia di giovani che andavano a prestar l'opera loro come soldati mercenarij. Ora quell'ignobile locazione di sagnue è cessata. In compenso è cominciata da qualche tempo e va sempre aumentando l'emigrazione permanente verso i Paesi d'oltre mare (dalle 5 alle 6 mila persone all'anno). Si calcolavano a oltre 400.000 gli Svizzeri residenti all'estero prima della guerra (al 1° gennaio 1914) dei quali oltre un terzo agli Stati Uniti.

Luoghi e città principali.

Nei *cantoni occidentali*: *Ginevra*, terza città per popolazione (125.000 ab. nel 1910) ed emporio dell'industria degli orologi e del commercio colla Francia; *Losanna*, grande centro alberghiero sul lago di Ginevra; *La Chaux de Fonds* e *Le Locle* centri principali dell'orologeria.

Nei *cantoni settentrionali*: *Basilea*, la seconda per popolazione (136.000 ab.), una delle città d'Europa, dove sono relativamente più numerose le persone ricche, notevole per la sua magnifica stazione ferroviaria e destinata ad un grande avvenire per il commercio fluviale a servizio del quale venne fatto sorgere, sulla riva destra del Reno, a valle della città verso la frontiera alsaziana, il porto di *Klein Huningen*; *Zurigo*, la prima città della Svizzera, così per popolazione (180.000 ab.), come per industria (ferro, seta, cotone), per ferrovie e per commercio; *Winterthur*, grande centro dell'industria meccanica.

Nei *cantoni orientali*: *S. Gallo*, fiorente città industriale (cotonate, ricami) e *Romanshorn*, centro commerciale sul lago di Costanza.

Nei *cantoni meridionali*: *Bellinzona*, *Lugano*, *Locarno* e *Coira*, centri commerciali.

Nei *cantoni centrali*: *Berna*, capitale della Confederazione e quarta città per popolazione (85.000 ab.); *Interlaken*, la metropoli, si può dire, del turismo europeo; e infine *Lucerna* sul lago dei Quattro Cantoni.

Belgio.

Monarchia costituzionale con due camere (deputati e senatori) diversamente elettive. — *Superficie* 29.456 km.² recentemente aumentata coll'acquisto sulla Germania dei due piccoli territori di Eupen e Malmedy. — *Popolazione* 7.517.000 ab. (al 1° gennaio 1911) cioè 225 per km.² quindi la più fitta d'Europa, per oltre la metà vallona o di razza francese (nel bacino della Mosa), pel resto fiamminga o di razza olandese (nel bacino della Schelda). Nonostante la fittezza della popolazione vi si osservava da qualche tempo prima della guerra una notevole immigrazione la quale era venuta a controbilanciare la emigrazione un tempo attivissima di carattere temporaneo e diretta in prevalenza verso la Francia. In questo paese vivevano nel 1913 oltre 600.000 belgi. — *Configurazione* prevalentemente piana, salente a SE fino alle Ardenne, scendente a nord fin sotto il livello del mare (nelle grandi alte maree). — *Fiumi* principali la Schelda coll'affluente Lys e la Mosa coll'affluente Sambra. Entrambi nascono in Francia, vivono in Belgio e muoiono in Olanda. — *Suolo* fertilissimo fuorchè a NE nella Campine. — *Clima* mite ed umido.

Nonostante la sua esigua superficie il Belgio è uno dei paesi che hanno più importanza nell'Eu-

ropa continentale, attesa la fittezza della sua produzione eminentemente produttrice, la sua posizione geografica fra i paesi più ricchi d'Europa, la mirabile organizzazione delle sue ferrovie, la imponenza sbalorditiva dei suoi traffici, e la febbrile e universale attività delle sue industrie che lo hanno fatto chiamare il « laboratorio dell'Europa continentale ». Devastato durante quattro e più anni di guerra ad opera dei tedeschi che lo avevano invaso nonostante che la sua neutralità fosse riconosciuta e garantita dalle maggiori potenze compresa la Prussia, sta ora attendendo febbrilmente alla ricostituzione della sua vita economica, da quell'opprimente e spogliatore dominio gravemente compromessa.

Prodotti naturali.

Uno dei coefficienti della ricchezza del Belgio sono i suoi prodotti **minerali**, primissimo fra tutti il *carbon fossile* che costituisce la grande caratteristica del bacino della Mosa, il quale si estende fra il bacino francese di Valenciennes e quello tedesco di Aquisgrana. Le miniere più ricche si trovano nell'Hainaut (Borinage). Della produzione complessiva, la quale oscillava annualmente prima della guerra intorno a 23 milioni di tonn. ben 4 milioni in media venivano esportati.

Sono quasi esauriti i minerali di *ferro* e di *zinco* che formavano già parte cospicua della ricchezza mineraria del Belgio. Le relative officine vengono alimentate con minerale introdotto dall'estero.

Abbondano invece i *materiali da costruzione* (granito, calcare, ardesia, diorite) e le *acque minerali e termali* che hanno fatto la fortuna di Spa, così come sono molto frequentati i bagni marini di Blankenberg, di Heyst e di Ostenda.

Le grandi ricchezze del sottosuolo, e dell'industria hanno efficacemente stimolato la valorizzazione del sopra suolo il quale, coltivato intensamente da una popolazione numerosa, operosa e ricchissima, è diventato grandemente produttivo.

Cereali (avena, segale, frumento), *patate, legumi, ortaggi, frutti* (meli, peri, ciliegi, ribes, fragole) benchè forniti in gran copia, sono naturalmente inferiori ai bisogni di quella popolazione così fitta e così agiata. È notevole la produzione *orticola* nei dintorni di Bruxelles, e la produzione precoce e tardiva dell'uva da tavola nelle grandi serre dell'Hainaut e del Brabante. Famosa com'era in passato conservasi l'antica coltura del *lino* che costituisce la fortuna e la gloria delle due Fiandre, particolarmente nella valle della Lys. Intensamente coltivata è la *barbabietola da zucchero*, ma hanno una notevole importanza anche la *colza*, il *luppolo*, il *tabacco*, la *cicoria*, i *fiori* e, soprattutto, le *erbe da foraggio*.

Aiutata da grandi capitali, da molte braccia, da moltissimo concime, l'**agricoltura** era diventata in addietro prevalentemente intensiva. Ora però, col rivolgersi sempre più numeroso delle braccia alle industrie manifatturiere, va sempre più estendendosi la superficie tenuta a pascoli e a prati, laonde ha acquistato una maggiore importanza

l'allevamento **animale**. Emergono i *bovini*, quelli specialmente che vengono allevati a scopo di macello o per averne il latte, i *cavalli* specie quelli grandi e robusti che sono detti da tiro pesante, le *capre* che si allevano presso le famiglie numerose allo scopo di averne latte buono e leggero, le *pecore* ivi assai più scarse che altrove perchè allevate esclusivamente in recinti chiusi specialmente per averne latte e carne, i *maiali* in numero così notevole da permetterne una forte esportazione in Inghilterra, i *conigli* che sono specialmente numerosi fra i Valloni, i grossi *cani* che vengono usati a tirare i carretti a mano, e finalmente il *pollame* la cui produzione però è inferiore e di molto ai bisogni del consumo, specie nei riguardi delle uova. Fiorentissima è la *pesca marittima* che si concentra a Nieuport, a Blankenberg e soprattutto a Ostenda i cui grandi parchi sono giustamente rinomati per l'allevamento delle ostriche.

Industrie.

Costituiscono la principale e più caratteristica manifestazione economica del Belgio il quale è uno dei paesi più manifatturieri del mondo. Vengono favorite dalla esuberanza e dal conseguente buon mercato del carbon fossile, dagli abbondanti e facili mezzi di trasporto, dal relativo buon mercato della mano d'opera in conseguenza del basso prezzo della vita, dalle antiche e radicate tradizioni manifatturiere, e dal libero scambio prevalente in Europa dopo che il Belgio aveva consoli-

dato la sua giovane esistenza. E quando la sua esportazione, divenuta in breve cospicua, venne ostacolata quasi dovunque dal protezionismo doganale, le industrie belghe moltiplicarono gli stabilimenti succursali nei paesi protetti.

Sparsa un tempo nella campagna così da integrare l'agricoltura di cui occupava i contadini nei forzati riposi invernali, l'industria belga è andata concentrandosi di preferenza nelle grandi città di mano in mano che alle piccole industrie a mano si sono andate sostituendo le grandi industrie meccaniche. Mentre nella valle della Schelda prevalgono le industrie tessili, nella valle della Mosa predominano le industrie minerali e metalliche.

Le industrie dello stesso genere sono riunite ordinariamente fra di loro in Consorzi detti « Collectivités ».

Fra le *industrie alimentari* emergono: la *macinazione* dei cereali (dovunque), la *pilatura* del riso (ad Anversa), la estrazione dello *zucchero* superiore e di molto ai bisogni del consumo nazionale che ha i suoi centri principali a Bruxelles e ad Anversa, l'estrazione dell'*alcool* anch'essa superiore al consumo, e infine l'industria fiorentissima della *birra* (Brabante, Fiandra, Hainaut). Al grande sviluppo conseguito dal Belgio nell'industria zuccheriera oltre che alla sua posizione geografica deve questo Paese di essere stato scelto a sede della Convenzione internazionale degli zuccheri (che fu detta di Bruxelles) allo scopo di sopprimere i premi di esportazione, e la quale, entrata in vigore nel 1902, è durata con successive varianti fino al 1917.

Delle *industrie tessili*, nel cui sviluppo hanno avuto gran parte i numerosi « *beguinages* », quella del *lino*, che è la più antica e la più famosa (celebri tele di Fiandra) dopo di aver attraversato una crisi nel passare da industria a mano ad industria meccanica, è ritornata fiorente nelle due Fiandre (Courtrai, Gand, Alost) ed attende di preferenza alla produzione degli articoli più fini, specialmente i filati. Importa in quantità lino greggio proveniente dalla Russia. In importanza assoluta venne però superata dall'industria del *colone* che si esercita si può dire dappertutto ma più intensamente nella provincia della Fiandra orientale (Gand detta la Manchester del Belgio), nella Fiandra occidentale (Courtrai), nella provincia di Anversa e nel Brabante (Bruxelles), e dall'industria della *lana* che ha il suo centro principale e quasi esclusivo a Verviers in provincia di Liegi. Bruxelles produce in quantità i tappeti detti di Fiandra. Anversa è uno dei maggiori mercati mondiali della lana greggia. Nelle Fiandre e nel Brabante è fiorentissima l'arte gentile dei *merletti* (Malines, Bruxelles, Bruges) la quale alimenta una vivissima esportazione.

Fra le *industrie minerali* tengono il primo posto quelle molteplici del *ferro* le quali vengono esercitate di preferenza nella valle della Mosa e della Sambra e in quella regione eminentemente siderurgica la quale si estende dall'Hainault alla provincia di Liegi. Esaurite o quasi le miniere ferriere del Paese, i suoi numerosi altiforni vengono alimentati dai minerali del Lussemburgo, della Francia, della Spagna, dell'Algeria e d'altri luoghi.

Le ferriere e le acciaierie sono più numerose che altrove presso Liegi e Namur. A Liegi, celebre fino dal Medio Evo per le sue armi, si producono in gran quantità i fucili. Notevole presso Liegi è la manifattura nazionale d'Herstal dove sorge anche una grande fabbrica di biciclette. Namur è rinomata per i coltelli come Charleroi lo è per i chiodi. Dovunque si fabbrica in quantità materiale ferroviario e tramviario. Fu la esuberante produzione di questo che indusse i Belgi a impiantare ed esercitare per ogni dove in Europa e fuori di essa una quantità di linee tramviarie. La grande impresa Cockerill, la quale ha la sua sede principale a Seraing presso Liegi e gareggia in importanza colle prime di Europa, attende alla costruzione su larga scala delle locomotive, delle macchine fisse, delle caldaie, delle corazze, delle rotaie, ecc., e possiede inoltre un grande cantiere per le costruzioni navali in ferro a Hoboken presso Anversa. Dinant, nella provincia di Namur, è celebre per la lavorazione a mano del rame.

A Hermalle in provincia di Liegi sorgono le colossali officine della grande compagnia detta della « Vieille Montagne » (Altberg) la quale è la prima del mondo per la fusione dei minerali di zinco che vengono ivi importati dalle numerose miniere che essa possiede ed esercita nei vari paesi d'Europa e in Australia. Il Belgio rappresenta $\frac{1}{4}$ della produzione mondiale dello zinco.

Altra industria minerale fiorentissima è la *vetraria* che si esercita su larga scala nell'Hainaut ed ha il suo centro principale a Charleroi. Attende

sopra'utto alla produzione dei vetri da finestra e da specchi. Quanto ai cristalli emerge Val St. Lambert presso Liegi colle sue officine che figurano tra le prime del mondo. Prima della guerra la « Union internationale des glaciers » residente a Bruxelles, dominava il mercato mondiale dei cristalli. Nella sfaccettatura dei *diamanti* e nella lavorazione delle altre pietre preziose Anversa gareggia con Amsterdam.

Fiorentissima è la fabbricazione dei *cementi* di cui si fa grande esportazione. La grande abbondanza del carbon fossile alimenta un fortissimo commercio di *coke* e di *agglomerati*.

Infine tra le *industrie diverse* emergono quelle del *legno* (zoccoli, a Waes nella Fiandra orientale), della *carta*, delle *pelli*, dei *fiammiferi* (trust), dei *saponi*, delle *candele*, dell'*amido* (fabbrica colossale presso Lovanio), degli *acidi minerali*, degli altri innumerevoli *prodotti chimici*, e infine della *soda* (Solway), le quali tutte alimentano una esportazione che sconfinava e di molto dall'Europa.

Comunicazioni.

Il Belgio non avrebbe raggiunto così rapidamente la prosperità, che esso aveva prima della guerra del 1914-18, se non vi si fossero di buon'ora razionalmente e intensamente sviluppate le vie di comunicazione e i mezzi di trasporto.

A non parlare delle *poste*, dei *telegrafi*, dei *telefoni* che vi sono perfettamente organizzati come monopoli dello Stato, bisogna ricordare special-

mente le *ferrovie* come quelle le quali costituiscono per questo piccolo paese uno dei suoi più bei titoli di gloria e uno dei maggiori coefficienti dei suoi grandiosi progressi economici, specialmente nel campo dei traffici internazionali. In fatti le ferrovie belghe, formanti fin dall'origine (1835) un sistema organico razionale, hanno avuto la virtù di attrarre il traffico transitante nella parte NO dell'Europa continentale. Per sviluppo ferroviario (4800 km. al 1-1 1914) il Belgio era relativamente il primo paese del mondo, così rispetto alla popolazione quanto e più specialmente riguardo alla superficie. Quattro quinti delle ferrovie appartengono allo Stato e sono da esso esercitati. A Bruxelles risiede la « Compagnie internationale des Wagons lits et des Grands Express Européens » a cui appartengono la proprietà e l'esercizio dei vagoni-letto e dei vagoni-ristoranti, che vengono attaccati ai treni diretti di tutti i Paesi d'Europa meno la Russia.

Esistono inoltre una piccola rete di ferrovie secondarie esercitate da una società privata (Chemins de fer vicinaux) e una più grande di tramvie.

Abbastanza sviluppata è la *navigazione interna*, così lungo i fiumi principali (Schelda e Lys, Mosa e Sambra) come per i canali che li congiungono, primissimi fra questi il canale di Terneuzen che ha fatto di Gand un attivo porto di mare, il canale di Charleroi che unisce l'Hainaut al Brabante, il canale da Bruxelles ad Anversa, e il canale marittimo di Bruges che, in omaggio ad antiche gloriose tradizioni, ha ricongiunto questa città al mare a

mezzo dal suo porto artificiale ma attivissimo di Zee Brugges. Grazie al buon mercato dei noli la battelleria è stata uno dei maggiori ausiliari dello sviluppo industriale. Il Belgio però, a motivo dello scarso sviluppo delle sue coste direttamente bagnate dal mare e scarsamente accidentate, non sarebbe un paese marittimo se non fosse percorso dalla Schelda che nel suo corso inferiore è perfettamente navigabile anche dai bastimenti della maggiore portata. Di qui la grande importanza assunta a volta a volta attraverso i secoli dal porto di Anversa. Ma quando nel 1830 il Belgio si staccò violentemente dall'Olanda, questa che è padrona dell'ultimo tratto verso il mare del fiume Schelda, impose al passaggio di essa un forte pedaggio che arrestò sì può dire ogni suo movimento.

È dal 1867, in seguito alla convenzione internazionale detta dell' « *affranchissement de l'Escaut* », che si può dire abbia cominciato un'era nuova così per la *navigazione marittima* del Belgio come e più ancora per la sua *marina mercantile* la quale non esisteva affatto prima d'allora.

La prima, la quale oscilla annualmente dai 14 ai 16 milioni di tonn. (in arrivo), era costituita principalmente (parliamo di prima della guerra) da navi inglesi e tedesche, di queste ultime specialmente, quasi tutte a vapore.

La seconda, sorta, si può dire dal nulla dopo la creazione dello stato indipendente (1830), contava, nel 1914, un centinaio di navi della portata di quasi 200.000 tonn. appartenenti per lo più a imprese internazionali (franco-anglo-belghe) e costituite

quasi interamente di navi a vapore. Nel 1916 venne fondato, per l'emancipazione del Belgio dalla bandiera estera e sotto il patronato finanziario e morale del governo, il Lloyd reale belga.

Commercio.

Non vi è altro paese al mondo il quale abbia presentato un progresso altrettanto rapido e grandioso nei traffici internazionali. Nel 1831, subito dopo la costituzione del Belgio a Stato indipendente, essi salivano (commercio generale) a 200 milioni di franchi. Nel 1840 erano quasi 400, nel 1850 oltre 700, nel 60 - 1400, nel 70 - 2400, nell'80 - 3900, nel 90 - 4500, nel 1900 - 5500, nel 1910 oltre 10 miliardi, nel 1913 13 miliardi. Ciò che forma la grande spiccata caratteristica del commercio belga è non tanto la imponenza del suo commercio *speciale*, che ha superato nel 1913 i 9 miliardi, ed è in parte spiegabile colla piccolezza del suo territorio, colla intensità dei contatti coi paesi contermini e colla interdipendenza dai medesimi che negli Stati maggiori è facilmente sostituita dalla dipendenza interprovinciale, quanto dalla parte relativamente enorme che vi ha conquistato il commercio di *transito*, il quale, da 14 milioni di fr. quanto era nel 1831, è salito nel 1890 a 1500 e nel 1910 a 4500 milioni, cioè di poco inferiore a quanto era nello stesso anno il commercio generale dell'Italia.

Com'è naturale la *importazione* è costituita quasi interamente da prodotti alimentari (cereali, farine,

caffè, grassi) e da materie prime (lana, legname, cotone, pelli, lino, resine, grani oleosi, minerali di ferro e di zinco) con pochi prodotti dell'industria (fra cui emergono i prodotti chimici), mentre l'*esportazione* è rappresentata interamente (fatta eccezione del carbon fossile) da prodotti manifatturati, quali il ferro e gli articoli di ferro ed acciaio, le macchine, il materiale ferroviario e tramviario, la vetraria, i filati e i tessuti di lana, di lino e di cotone, i merletti, gli articoli di pelle. ecc. Talune di queste industrie vivono esclusivamente dell'esportazione che ne porta via i $\frac{9}{10}$.

I paesi con cui il Belgio, prima del 1914, aveva le sue maggiori relazioni commerciali, erano la Germania, la Francia, l'Inghilterra, l'Olanda, gli Stati Uniti e la repubblica Argentina.

Il libero scambio, che un tempo formava la caratteristica *doganale* del Paese, si era alquanto ristretto negli ultimi anni prima della guerra.

A Bruxelles risiede l'Ufficio internazionale per la pubblicazione delle Tariffe doganali.

Il sistema *monetario* è il medesimo degli altri paesi della Lega Latina a cui il Belgio appartiene.

Il più potente Istituto di *credito* è la Banca nazionale che ha sola il privilegio di emettere biglietti.

Relazioni coll'Italia.

I traffici fra i due paesi oscillavano annualmente fra i 100 e i 150 milioni di fr. all'anno. Nel 1912 furono di 122 milioni. Generalmente le esportazioni in Italia (armi, macchine, chiodi ed altri

articoli in ferro e in acciaio, filati di lino e prodotti chimici) superavano di un terzo un valore le importazioni dall'Italia (canapa, uova, pollame, legumi ortaggi, frutta, olio d'oliva, conserva di pomodoro, paste alimentari, vino, zolfo e minerali di zinco). Capitali belgi sono impiegati in imprese italiane come ad es. in parecchie tramvie a vapore del Piemonte e della Lombardia e nelle miniere di zinco della Sardegna.

Possedimenti coloniali.

Dal 1908, in seguito ad un accordo intervenuto fra il paese ed il suo re, che era allora Leopoldo II sovrano dello stato indipendente del Congo, questo immenso paese africano è passato alla diretta dipendenza del Belgio del quale è diventato per tal modo un vero e proprio possedimento coloniale.

Porti e città principali.

La capitale politica è *Bruxelles* (700.000 ab.) la quale è altresì il primo centro ferroviario e possiede, a mezzo del canale Willebroek che si getta nel Rupel affluente della Schelda, un ampio porto fluviale e marittimo (Laeken).

Inferiore per popolazione (320.000 ab.) ma superiore per importanza economica è *Anversa*, che è non solo il primo porto del Belgio ma uno dei primi del mondo. Nonostante la sua eccellente posizione sul corso inferiore e perfettamente navigabile della Schelda (a 88 km. dalla sua foce)

e il suo gloriosissimo passato commerciale, essa era rimasta nel nuovo regno belga una quantità trascurabile fino al 1867 in cui venne abolito il pedaggio sulla Schelda. Ma da quell'anno Anversa cominciò a svilupparsi con una rapidità vertiginosa, cosicchè nel 1880 era già diventata il primo porto mercantile del continente europeo. Venne poi superata da Amburgo e in qualche anno perfino da Rotterdam, ma dal 1911 aveva preso di nuovo il primo posto per movimento di navi in arrivo se non per vero e proprio movimento di merci in cui il primato era sempre tenuto da Amburgo. Nel 1913 sono arrivate ad Anversa 7500 navi con 14 milioni circa di tonn. di stazza di cui metà inglesi e un quarto tedesche. La partecipazione sempre più grande della bandiera tedesca al movimento marittimo di Anversa era, prima della guerra, la forma più visibile della conquista che i tedeschi andavano operando di quel grande mercato internazionale il quale, nell'esportazione delle merci tedesche, gareggiava con Brema e perfino con Amburgo. Il porto è costituito, oltrechè dal corso della Schelda anche dai numerosi bacini o docks che vennero scavati sulla sua destra. Le banchine, con uno sviluppo complessivo di oltre 50 km. sono percorse tutte quante dai binari della ferrovia e fornite di un poderoso macchinario fra cui emergono 2 gru da 50 tonn. e una biga da 120. Gran parte del servizio di facchinaggio è monopolizzato dalle così dette « nations ». Per mezzo del canale di Hansweert, che mette in comunicazione la Schelda orientale colla Mosa e col

Reno, Anversa serve anche il bacino di questi due fiumi. Anversa trae la sua grande importanza mercantile dall'essere l'emporio marittimo non solo dei prodotti del Belgio, ma anche di quelli di molti altri paesi come ad es. del petrolio, del grano e della farina degli Stati Uniti, delle corna, delle pelli e dell'estratto di carne dell'America del Sud, delle lane dell'Australia, dell'Argentina e del Capo, dell'avorio, del caucciù, dell'olio di balena e dei minerali di rame del Congo, del legname scandinavo e canadese, delle uova, dei legumi, degli ortaggi, dei frutti e dello zolfo dell'Italia, e così via discorrendo. Le sue esportazioni di regola eguagliano in peso le importazioni, onde avviene che i noli per Anversa siano relativamente tra i più bassi.

Benchè recentemente allargato colla costruzione d'un avamposto, di un nuovo bacino marittimo e di nuovi e più comodi approdi il porto di *Ostenda* viene secondo bensì ma a grande distanza da quello di Anversa. Attende soprattutto alle comunicazioni rapide coll'Inghilterra, ma è anche un ottimo centro di pesca (ostriche) e soprattutto una stazione balnearia di primissimo ordine alla quale accorrono annualmente dalle 15 alle 20 mila persone.

In seguito ai grandi lavori che hanno fatto un'altra volta di *Bruges* e di *Gand* due porti di mare, essi si incamminano a riacquistare l'antica importanza economica, Gand per essere ad un tempo l'emporio principale delle industrie tessili delle Fiandre, e *Bruges* il cui porto di *Zeebrugges*

è destinato a gareggiare con Ostenda ed a superarla ben presto.

Le città principali dell'interno sono: *Liegi* centro principale dell'industria del ferro, specialmente per il grande stabilimento Cockerill della vicina *Seraing*, e il primo centro del mondo per la fabbricazione dei fucili per conto dei privati; *Verviers* primo centro dell'industria laniera; e *Charleroi* grande centro carbonifero, siderurgico e vetrario.

Olanda

(*Paesi Bassi o Nederland*).

Monarchia costituzionale ereditaria anche nella linea femminile, con due Camere (la Prima e la Seconda) dette degli Stati generali, variamente elettive. — *Superficie* 33.079 km². — *Abitanti* 6.600.000 (nel 1917) per $\frac{2}{3}$ protestanti e $\frac{1}{3}$ cattolici. — Situato in parte sotto il livello delle grandi maree il paese viene difeso contro il mare dalle *dune* (naturali) e dalle *dighe* (artificiali). — Oltre i *fiumi* Schelda e Mosa (che muoiono in Olanda) è notevole il Reno che la percorre in ogni parte colle innumerevoli ramificazioni del suo corso inferiore le quali si fondono e si confondono con quelle della Mosa. — La principale caratteristica delle *coste* è quella profonda rientranza che è conosciuta col nome di Zuiderzee ed è difesa all'ingresso da una fila di isolette. — Il *suolo*, in gran parte sabbioso e torboso verso levante, è sedimentoso e feracissimo a ponente. — Il *clima* è mite ma eccessivamente umido, nonostante i venti che spirano con tanta vigorosa frequenza da costituirvi una delle forze motrici più generalmente usate in paese, a mezzo di quei caratteristici mulini che formano parte essenziale del suo paesaggio.

Mentre il Belgio apparisce eminentemente manifatturiero e ferroviario, l'Olanda è soprattutto un paese agricolo e marinaro.

Prodotti naturali.

L'agricoltura, che costituisce una delle principali ricchezze dell'Olanda fornisce *cereali* (specie segale e avena), *patate*, *legumi* e *ortaggi*, la cui produzione è favorita dalla natura acquitrinosa dei terreni e dei quali si fa esportazione, *frutti* (fragole, ciliege, uva spina, ribes), barbabietole da *zucchero*, *cicoria*, *luppolo*, *lino*, *colza*, *tabacco*, il quale ultimo però, essendo di qualità scadente, viene in gran parte esportato, perchè gli olandesi, che sono i più grandi fumatori del mondo, preferiscono il tabacco assai più fino delle loro Colonie. Scarseggiano le *piante arboree*. Una coltura caratteristica è quella dei *fiori*, perchè, oltre al consumo enorme che ne fanno gli abitanti i quali hanno per essi una vera passione, alimenta una grande esportazione (specie di giacinti e di tulipani) sotto la forma di bulbi e di semi.

Ma ciò che caratterizza la produzione vegetale del paese sono le *erbe da foraggio* che vengono fornite in gran copia dai prati stabili feracissimi i quali occupano quasi tutti i terreni alluvionali, artificialmente bonificati, conosciuti col nome di « polder » che sono più di un terzo dell'intera superficie.

Le *bonifiche* infatti dei terreni paludosi e la riconquista di quelli che vennero coperti dal mare costituiscono la più grande meraviglia dell'Olanda. Colla bonifica ad es. del lago di Haarlem, eseguita verso la metà del secolo scorso, si guadagnarono 30.000 ettari. Ma se ne è progettata un'altra

anche più grandiosa, quella dello Zuiderzee, mediante la quale se ne guadagnerebbero oltre 200.000. A levante dello Zuiderzee (in Frisia è soprattutto in Groninga) è notevole la conquista delle brughiere, ciò che spiega il grande consumo che si è fatto e si fa in Olanda dei sali potassici d'origine tedesca.

La maggior ricchezza naturale dell'Olanda è costituita dai prodotti **animali**. Notevole specialmen'è è l'allevamento di quelle vacche finissime da latte che superano il milione di capi e costituiscono i $\frac{2}{3}$ degli animali bovini, essendo i buoi poco adoperati nella lavorazione di quel suolo eminentemente friabile. Anche degli *ovini* si allevano di preferenza le pecore da latte. Seguono *maiali*, *cavalli* (celebri quelli di Frisia), *capre*, *pollame* e *api*.

Importantissima è la *pesca* marittima, specie delle aringhe. Che se per essa l'Olanda non gode più il primato di un tempo quando ne praticava sola la conservazione col processo inventato da Deukelzoon, continua però sempre grandissima la esportazione delle aringhe affumicate e salate in barili, specialmen'è dirette verso la Germania e i paesi cattolici dell'Europa meridionale. Seguono le acciughe (dello Zuiderzee), le anguille e le ostriche. Centri principali di pesca sono Vlaardingen sulla Mosa, Bergen op Zoom sulla Schelda e Scheveningen presso l'Aja.

Essendo l'Olanda una sola pianura d'alluvione è naturale che vi facciano difetto i prodotti **minerali**. Fra essi non ha importanza economica che la

torba la quale costituisce la principale ricchezza della provincia della Drenthe e viene adoperata dovunque, non solo a scopo di combustibile, ma anche per fertilizzare le terre e per fortificare le fondamenta delle case. I materiali da costruzione però vengono interamente dall'estero, all'infuori delle conchiglie ammassate in gran copia sulle rive del mare e colle quali si fabbrica la calce. Ultimamente però vennero scoperti alcuni importanti giacimenti di *carbon fossile* nel Limburgo e nella Gheldria la cui produzione è già salita (fino dal 1913) a 1.500.000 tonn.

Industrie.

Quantunque non abbiano raggiunto l'importanza del Belgio, pur tuttavia occupano un posto ragguardevole nell'economia nazionale.

Fra le *industrie alimentari* primeggia il caseificio, il quale è giunto a un grado altissimo di perfezione e mette in commercio una quantità sempre crescente di burro (squisitissimo quello della Frisia che viene molto consumato in Inghilterra), e più ancora di formaggio, di quello specialmente dalla forma rotonda e dal color aranciato detto «testa di moro», che è conosciuto dovunque col nome di formaggio d'Olanda. Non più Edàm ne è il centro classico di fabbricazione ma la vicina Alkmaar, a 20 miglia da Amsterdam. Vi sono inoltre numerose fabbriche di *margarina* e molte raffinerie di *riso*. Seguono: la fabbricazione dei *salumi*, specie dei prosciutti, l'estrazione dello *zucchero* di barba-

bietola e la raffinazione dello zucchero di canna (a Rotterdam ed Amsterdam), l'industria fiorentissima del *cacao* e della *cioccolatta*, la fabbricazione dell'*olio di colza* (a Zaandam) e della *birra* (celebre quella bianca di Nimega), e la estrazione dei *liquori*, come il *curaçao* di Amsterdam e il gin di Schiedam.

Fra le *industrie tessili* emerge quella della *lana*, non più per i celebri panni di Leida la cui fabbricazione è ora molto diminuita, ma per i numerosi lanifici di Tilburg che è chiamata la Leeds dell'Olanda e per i velluti di Utrecht. L'*industria cotoniera* ha il suo centro principale ad Enschede detta la « piccola Manchester ». Infine ad Utrecht esistono ancora alcune fabbriche importanti di *velluti*.

Fra le *industrie minerali* la più caratteristica è la sfaccettatura dei *diamanti* la quale si esercita da secoli ad Amsterdam e vi occupa oltre 10.000 persone, tutti ebrei d'origine portoghese. Seguono le industrie dei *laterizi* e della *ceramica* e la *oreficeria*.

Fra le *industrie diverse* primeggiano le *costruzioni navali* che si esercitano nei porti principali, specie ad Amsterdam, poi l'estrazione dell'*acido stearico*, e la fabbricazione di *mobili* e di altri oggetti di *lusso*.

Comunicazioni.

Poste, telegrafi e telefoni sono perfettamente organizzati. Buone sono le numerose *strade ordinarie*, generalmente tracciate sulle dighe, e molte

volte ammattonate. La costruzione delle ferrovie, incominciata tardi in Olanda, dove per l'abbondanza dei canali speravasi in principio di poterne far senza, e dove, d'altronde, per la medesima ragione, essa riusciva molto più dispendiosa che altrove, e continuata poscia a pezzi e a bocconi là dove proprio non se ne poteva fare a meno, ma senza un unico criterio direttivo, non venne spinta con vigore che a partire dal 1880, dopo che l'Olanda si era vista portar via gran parte del commercio di transito dal vicino Belgio che era ferroviariamente meglio organizzato. Al 1° gennaio 1917 erano in esercizio 3800 km. di ferrovie inegualmente divise fra 4 Compagnie e lo Stato.

La più spiccata e caratteristica forma di comunicazione nell'Olanda è costituita dalla *navigazione interna*. Su tutto il paese si stende una intricatisima rete di canali che vanno da città a città, legano le città ai villaggi e i villaggi fra di loro e ogni villaggio ai casolari sparsi nelle campagne, e per essi le imbarcazioni (trekschuit) solcano il paese in ogni parte, onde può dirsi che i canali siano le vene dell'Olanda così come l'acqua è il suo sangue. Dei 3 fiumi che traversano col loro corso inferiore e colle loro innumerevoli ramificazioni l'Olanda, la Schelda, la Mosa e il Reno, è quest'ultimo che rappresenta il movimento, senza confronti maggiore, per opera specialmente della grande impresa di navigazione a vapore «Niederländische Dampfschiffahrt Rhederei» la quale risiede a Rotterdam ed esercita un servizio regolare attivissimo fin oltre Magonza. Negli ul-

timi anni prima della guerra si era prodotto un grandissimo aumento nella navigazione interna colla Germania renana. I corsi dei fiumi, come i canali maggiori che ad essi si collegano, servono anche al passaggio dei bastimenti marittimi. Ricordiamo fra i canali quello dell' « Olanda settentrionale » che, attraverso la penisola di questo nome, va dall'Helder ad Amsterdam, e il canale ancora più importante, detto del « Mare del Nord » (Nord Zee Kanal), che mette questo mare in più facile, più diretta e ormai unica comunicazione col porto di Amsterdam. Lo chiude e lo difende la chiusa di Ijmuden che è forse la prima del mondo.

Straordinaria importanza ha la *navigazione marittima* che in molti luoghi si fonde e si confonde colla navigazione interna. Essa oscilla infatti tra 40 e 45 milioni di metri cubi (1) di stazza (in arrivo), ed è costituita per oltre $\frac{9}{10}$ da navi a vapore, e per oltre $\frac{1}{4}$ da navi olandesi.

La *marina mercantile* contava, alla fine del 1916, quasi 800 navi con quasi 800.000 tonn. inglesi di stazza per $\frac{9}{10}$ a vapore. I piroscafi più numerosi e più grandi appartengono alle grandi compagnie « Holland Amerika », « Nederland » (o « Koniklike Nederlands Maats »), « Lloyd reale » e « Indie Occidentali » (« Westindische Mail »).

(1) In Olanda si usa per la stazza delle navi il metro cubo che corrisponde a tonn. 0,353.

Commercio.

Come fu l'origine della grandezza dell'Olanda, il commercio si conserva ancora uno dei principali coefficienti della sua prosperità economica. Esso oscilla infatti dai 5.500 ai 6.000 milioni di fiorini (1) che è quanto dire dagli 11 ai 12 miliardi di franchi. Così l'Olanda, con una superficie e una popolazione tanto più piccola dell'Italia, ha invece un commercio quasi triplo. Gli è che dessa ha vigorosamente ripreso le sue gloriose tradizioni commerciali e che le sue ricche Colonie le assicurano quasi il monopolio di certi articoli, quali le spezie, lo stagno, lo zucchero di canna, la corteccia di china, il tabacco, il caffè, il thè, il riso e via dicendo. Inoltre il suo sistema *doganale* liberissimo, per il quale molti articoli sono esenti da dazio, vi ha grandemente favorito il commercio di speculazione di essi e di altri. I *paesi* con cui l'Olanda ha le sue maggiori relazioni commerciali erano, prima della guerra, anzitutto la Germania che assorbiva da sola due quinti del commercio complessivo, poi l'Inghilterra, il Belgio, le Indie Orientali Neerlandesi e gli Stati Uniti. Esistono Camere di commercio, dette « ghilde » dei mercanti, anche nei centri principali dell'estero. Venne istituita a Utrecht una fiera campionaria. La *moneta* è il fiorino d'argento (o guilder) che vale qualche cosa più di 2 lire (2,08).

(1) Nel 1913 fu di 7 miliardi, nel 1914 di 5.400 milioni, nel 1915 di 3.900 milioni, nel 1916 di 4.300 milioni.

Le **relazioni coll'Italia**, regolate dal trattato commerciale del 1864, scaduto nel 1874 e mantenuto in vigore d'anno in anno per tacita proroga, oscillano dai 20 ai 30 milioni di fiorini. I numerosi vapori olandesi che esercitano il servizio delle Indie orientali, fanno scalo a taluni porti italiani. Nel 1893 venne istituita ad Amsterdam una Agenzia commerciale italiana.

Emigrazione e colonie.

L'*emigrazione* dall'Olanda è poco considerevole, perchè oscilla da 2500 a 4000 persone all'anno. Eppure questo paese occupa uno dei primi posti fra le nazioni *coloniali*, cosicchè i suoi possedimenti d'oltre mare superano enormemente il territorio patrio in superficie e in popolazione. Si dividono in due gruppi di cui il minore, quello delle « Indie Occidentali » comprende la Guiana e le Antille in America, l'altro molto maggiore detto delle « Indie Orientali », Giava, Sumatra, Celebes, le Molucche e molte altre isole circostanti o frazioni di isole (Borneo e Nuova Guinea) nell'Asia meridionale e in Oceania.

Porti e città principali.

La capitale politica è *L'Aja* che è per popolazione la terza città del regno (334.000 ab. al 31 dicembre 1916) ma non ha si può dire alcuna vita economica. La città principale, per industria, per commercio e anche per popolazione (628.000 ab.

nel 1916), è *Amsterdam*, la vera capitale morale dell'Olanda. Il suo magnifico porto, situato in fondo allo Zuiderzee, nel golfo dell'Y, comprende il così detto « Scalo del Commercio » dove approdano le navi delle principali Compagnie di navigazione e una quantità di bacini sparsi fra il golfo dell'Y e l'interno della città che ricorda lontanamente la nostra Venezia. Vi sorgono molti stabilimenti industriali, un grande bacino galleggiante e un colossale porto franco. Nel 1913 vi erano arrivate tante navi per 12.300.000 tonn. *Rotterdam*, la seconda città del regno per popolazione (487.000 ab.) ne è diventata, da parecchi anni, per attività marinaresca, la prima. Il suo porto, sparpagliato fra i canali e i bacini che percorrono e separano in ogni senso la città e in comunicazione diretta col mare del Nord a mezzo della Nuova Mosa (*Nieuwe Maas*) recentemente allargata e approfondita così da permettere il passaggio ai nuovi giganti del mare, dovette il suo rapido vertiginoso sviluppo di questi ultimi anni, in cui è diventato il secondo o il terzo porto del continente europeo (dopo *Amburgo* e talvolta dopo *Anversa*), all'aumento rapidissimo ed intenso del commercio col ricco e vasto bacino Renano, di cui *Rotterdam* si è fatta il centro principale di alimentazione e di sbocco (1). L'articolo principale che vi arriva per via di mare per essere fatto inoltrare nell'interno sono i ce-

(1) Dice un proverbio olandese che a *Rotterdam* si guadagna il denaro, ad *Amsterdam* lo si fa valere, e all'*Aja* lo si spende.

reali per il commercio dei quali sono sorti alcuni « silos » colossali. *Hoek van Holland* è l'avamposto di Rotterdam. Seguono, per importanza, il porto di *Groninga* e la città interna di *Utrecht*.

Paesi Scandinavi.

Uniti fra di loro nei diversi periodi della loro storia ora a tre, ora a due soltanto, la Danimarca, la Svezia e la Norvegia, pure avendo molte affinità nei loro costumi e nei loro linguaggio non hanno ora più di praticamente comune che la moneta, cioè la corona, che vale L. 1,39.

Danimarca.

Monarchia costituzionale con due camere, il Landsling o senato e il Folketing o camera dei deputati. — A non parlare dell'aggiunta dello Schleswig decretata dal Consiglio della Pace e la quale avrà luogo, previo plebiscito, in 3 periodi successivi, la *superficie* è di 40.368 km². — *Popolazione* (colla stessa riserva) 2.920.000 ab. (al 1° febbraio 1916), di cui quasi nessuno analfabeta, quasi tutti di religione luterana e caratterizzati da una scarsa mortalità. — *Configurazione fisica* prevalentemente piana: una penisola (l'Jutland) e molte isole (Seeland, Fionia, Laaland) separate fra di loro e dai vicini continenti per mezzo degli Stretti (piccolo Belt, gran Belt e Sund) che fanno comunicare il Baltico col Cattegat, collo Skagerrak e quindi col mare del Nord. — *Clima* umido e più mite di quanto non farebbe presumere la latitudine.

Questo piccolo Paese, superiore in superficie al Belgio e all'Olanda, ma di loro tanto inferiore per popolazione, era caduto quasi in rovina verso il 1870; quando venne a redimerlo l'agricoltura re-

staurata su nuove basi a merito del celebre Grundt-wig e soprattutto il commercio fiorentissimo delle uova e del latte.

Prodotti naturali.

Paese eminentemente agricolo la Danimarca è ricca anzitutto di *foraggi*, poi di *cereali* (specie avena, orzo, segale e frumento), di patate, di legumi, di barbabietole da zucchero e di colza, ed alleva in gran quantità il *bestiame*, specie le vacche e le pecore da latte, i suini e i cavalli. Anzi, relativamente alla popolazione, può dirsi il primo del mondo per numero di bovini e di equini. Meritano speciale menzione i « poneys » dell'Islanda. L'avicoltura fiorentissima fornisce in gran numero le *uova* la cui esportazione, che si dirige specialmente verso l'Inghilterra, è mirabilmente organizzata. Si vendono a ventine (snesc). Nell'Islanda si raccolgono le uova e le penne di « eider ». Nonostante lo sviluppo delle coste non vi ha molta importanza la *pesca marittima* (aringhe, anguille, rodspætter), la quale però è in continuo aumento, specie nei mari delle isole Färöer e della lontana Islanda dove si prendono in grande quantità merluzzi squisiti. Nel Lijmfiord si allevano le ostriche. E fanno difetto quasi assoluto i **minerali**, all'infuori dell'argilla e della sabbia che sono sparse dovunque.

Industrie.

Il carattere agricolo del Paese si afferma anche nelle industrie, fra le quali infatti occupa il primo

posto il *caseificio*, specie in quanto attende alla fabbricazione del burro che costituisce, in valore, il primo articolo di esportazione, e dopo del quale vengono la crema ed il formaggio. In Inghilterra parimenti si fa grande esportazione di *prosciutti* (celebre « danish bacon »). Nè va dimenticata la estrazione dello *zucchero* dalla barbabietola che è superiore ai bisogni del consumo nazionale, la preparazione delle *carni conservate*, la estrazione dello *spirito* del quale si fa in Paese un grande consumo. Le altre industrie di ogni genere hanno per lo più il loro centro a Copenhaghen. L'energia elettrica vi è convogliata dalla Svezia attraverso il Sund. Rimane invece per lo più inoperosa quella che sarebbe pur tanto abbondante in Islanda.

Comunicazioni.

Tengono tra esse un posto considerevole le *ferrovie* le quali hanno uno sviluppo (al 1° gennaio 1916) di km. 4.000 circa, di cui oltre 2 mila appartengono allo Stato. Oltre alla rete peninsulare che, procedendo dai confini della Germania (Vamdrup) percorre tutto l'Jutland fino al porto di Frederickshavn e dalla quale, a Fredericia, a mezzo di ferry-boat attraverso il piccolo Belt, si collega la ferrovia dell'isola di Fünen sino al porto di Nyborg, bisogna ricordare la rete insulare, costituita dalle linee che percorrono le isole di Laaland, di Falster e di Seeland e che sono riunite fra di loro da un servizio regolare di ferry-boats. Questa anzi dei « ferry-boats » costituisce la grande caratteri-

stica delle ferrovie danesi. Ed è col loro mezzo che esse comunicano anche colle ferrovie svedesi (da Elsinour a Helsingborg e da Copenhagen a Malmoe) e colle tedesche (da Giedser a sud di Falster a Warnemunde nel Meklemburgo).

Posta e telegrafo sono monopolio dello Stato, mentre vengono esercitati in parte da questo e in parte dai privati i *telefoni* che sono diffusi ed usati in Danimarca assai più che in molte altre parti d'Europa. Degna di nota è la compagnia «Store Nordiske» la quale ha immesso molti cavi telegrafici sottomarini non soltanto in Europa fra la Danimarca e i Paesi contermini, ma anche nell'estremo Oriente asiatico. Nella parte settentrionale dell'Jutland è notevole il *Lijmsfjòrd*, serie di espansioni lacustri congiunte fra di loro da canali artificiali, così da costituire una linea d'acqua ininterrotta fra il mare del Nord e il Cattegat, la quale per altro non è accessibile che alle imbarcazioni di piccola portata.

Attesa la configurazione fisica del paese è attivissima la *navigazione marittima*, la quale costituiva, prima della guerra, un movimento (in arrivo) di oltre 5 milioni di tonn. all'anno, senza contare naturalmente il passaggio per il Sund delle migliaia di navi che si recano dal mar del Nord al mar Baltico e viceversa, passaggio divenuto assai più frequente dopo il 1857, da quando cioè la Danimarca tolse (dietro compenso degli Stati interessati) il pedaggio che lo gravava, ma diminuito dal 1885, in seguito all'apertura del canale di Kiel. La *marina mercantile*, mentre dimi-

nuisce gradatamente di numero, aumenta costantemente in tonnellaggio, per la sostituzione alle piccole navi a vela di navi a vapore sempre più grandi. Prima della guerra essa era costituita da 3600 navi con una portata di 550.000 tonn. per circa $\frac{4}{5}$ a vapore. Il numero maggiore di piroscafi apparteneva alla « Compagnia riunita dei vapori » (« Det Forenede Dampskibsselskab ») la quale esercitava una quantità di linee regolari coi porti del Baltico e del mar del Nord e con quelli del Levante; ma più poderosa era la compagnia « Est Asiatica » (« Det Ostasiatiske ») colle sue grandi linee regolari per i porti dell'Estremo Oriente.

Commercio.

Relativamente alla esiguità della sua superficie e soprattutto alla scarsità della sua popolazione, la Danimarca esercita un attivissimo commercio col'estero, poichè esso ascendeva, prima della guerra, a oltre un miliardo e mezzo di corone (oltre 2 miliardi di lire), più 300 milioni circa di transito. Principali *esportazioni* sono il burro, la carne, gli animali, le uova, le pelli, i pesci; principali *importazioni* i cereali, i metalli e lavori metallici, il carbon fossile, i pannelli oleosi, i tessuti, il caffè, il legname. I *paesi* con cui la Danimarca aveva prima della guerra e conserva forse ancora le sue maggiori relazioni commerciali sono: la Inghilterra che ne assorbiva oltre un terzo, la Germania che ne prendeva quasi un altro terzo, poi gli Stati Uniti, la Russia e la Svezia.

Le **relazioni coll'Italia**, regolate col trattato di commercio del 1864, scaduto nel 1874, e poscia rinnova'o d'anno in anno per tacito consenso delle parti contraenti, erano ben poca cosa prima della guerra (circa 3 milioni di corone) e si facevano per buona parte coll'intermezzo della Germania, quantunque le due maggiori Compagnie danesi di navigazione toccassero regolarmente porti italiani.

Emigrazione e colonie.

Dopo l'attività manifestata dal 1885 al 1893 in cui raggiunse in qualche anno perfino le 12.000 persone, la *emigrazione* è ritornata ben poca cosa in Danimarca ove oscillava, prima della guerra, dalle 5 alle 8 mila persone, le quali si dirigevano di preferenza agli Stati Uniti.

Le *colonie*, o, come vengono chiamate ufficialmente le « Dipendenze » sono costituite soltanto dalle isole Färoer nel mar del Nord, e dall'Islanda e dalla Gronelandia nei mari Artici, dopo che le 3 Antille danesi vennero vendute nel 1916 agli Stati Uniti.

Porti e città principali.

Nell'Jutland i centri più importanti sono: *Aarhus* sulla costa orientale, che è la seconda città per popolazione e il secondo porto della Danimarca, e *Esbjerg* sulla costa di SO che ne è diventato il terzo; mentre nell'isola di Fionia emerge *Odense*. Ma la città e porto principale è, senza

confronti, *Copenhagen* che accentra in sè quasi tutta la attività marinaresca e commerciale del regno di cui rappresenta un settimo della popolazione (606.000 ab. nel 1916). Situata in parte sulla grande isola di Seeland e in parte sulla vicina isoletta di Amager, sul tratto più meridionale del Sund, « *Kiöpenhavn* » che significa appunto « Porto dei Mercanti », doveva divenire, come divenne infatti, da tempo remoto, il convegno dei mercanti che trafficano tra il mar del Nord ed il Baltico, fra la Scandinavia e la Germania. Quando venne aperto il canale marittimo Guglielmo I^o permettente il transito alle navi dal mar Baltico al mar del Nord e viceversa senza passare per *Kiöpenhavn*, questa aveva già provveduto al riparo istituendo, a grandi spese, ciò che fu detto un porto-franco ma che è effettivamente un punto franco vastissimo, il quale comprende tutta una parte della città, con docks, stazioni ferroviarie, immensi magazzini specialmente del carbon fossile e del grano (sylos) e nuovi grandiosi stabilimenti industriali i quali vi possono esplicare la loro attività all'infuori di qualsiasi legame o gravame doganale. Così, mentre il canale di Kiel ha dato risultati inferiori ai previsti, almeno dal punto di vista mercantile, il movimento commerciale di *Copenhagen*, anziché diminuire è aumentato tanto da giungere, prima della guerra, a oltre 3 milioni e $\frac{1}{2}$ di tonn. (in arrivo).

Nell'**Islanda** (l'an'ica Thule), notevole per l'allevamento delle pecore e dei « poneys », per le sue numerose cascate di cui va crescendo la utilizza-

zione elettrica a scopo industriale, ma più ancora per la ricchissima pesca marina, la città principale è *Reykiavik*.

Penisola Scandinava.

Comprende i due regni di *Svezia* (Sverige) e di *Norvegia* (Norge) i quali, congiunti dal vincolo dell'unione personale fino al 1905, si sono in quell'anno completamente separati con due dinastie. Nella Svezia il potere legislativo viene esercitato dal Re insieme a due camere, dette la Prima e la Seconda, entrambe elettive, che costituiscono la Dieta (Riksdag). Nella Norvegia il Re legifera in unione a una sola camera elettiva, detta lo Storting, la quale nomina nel suo seno i membri del Lagting o camera alta. — La *superficie* è di 447.900 km.² in Svezia e di 323.000 in Norvegia. Però quest'ultima si è aumentata delle isole Spitzberg che le furono attribuite dalla Conferenza della Pace. — La *popolazione* ammonta nella prima a 5.758.000 ab. (nel 1916) e nella seconda a 2.390.000 (nel 1910). In entrambe è diffusissima l'istruzione e predomina la religione protestante. — La *configurazione fisica* è quella di una grande penisola percorsa da nord a sud da una serie di catene montuose designate col nome complessivo di Alpi Scandinave. — Ne discendono, soprattutto nel versante orientale o svedese che è assai più largo, molti *fiumi* i quali tutti attraversano una catena più o meno lunga di *laghi*. Di questi ultimi i principali sono: il Wenern che ha per emissario il Gotha, il Wetteren che ha per emissario il Motala, il Miösen il cui emissario si getta nel Glommen che è il fiume principale della Norvegia, e infine il lago Mälär su cui sorge Stoccolma. — Mentre le *coste* della Svezia, specie sul Baltico, sono generalmente basse e paludose, quelle della Norvegia sono caratterizzate dai fiordi, insenature bizzarre e frastagliate che penetrano profondamente e tortuosamente entro terra fra le montagne a picco. — Delle *isole* che orlano la Svezia le principali sono quelle di Gotland e Oland nel Baltico; di quelle che costeggiano la Norvegia le isole Lofoden, e, più al nord, l'isola Mageroe, dalla quale si protende

il capo Nord. — Il suolo è più fertile che altrove nella pianura che si distende a SE della Svezia. — Il clima in generale, ma soprattutto nella Norvegia, è assai meno freddo di quanto si potrebbe presumere dalla latitudine. Tanto è vero che ad Hammerfest, situata tanto a nord da esservi due mesi ininterrotti di notte e altrettanti di giorno, il mare non gela mai. Ciò è dovuto evidentemente all'influenza benefica della corrente del Golfo che lambe le coste della Norvegia.

Geografia economica della Svezia.

Le principali caratteristiche economiche della Svezia sono l'agricoltura, la silvicoltura, la mineraria e l'industria.

La prima fornisce in copia i *cereali*, primissima l'avena che domanda una minor quantità di calore ed entra per larga parte nella alimentazione degli abitanti, poi l'orzo e la segale, i *legumi* (piselli e fagioli), le *patate* in quantità superiore all'avena, e il cui raccolto chiude l'anno agricolo, pochi *frutti* (ciliege, mele, pere), la *barbabietola da zucchero* e copiosi *foraggi*, i quali ultimi permettono un considerevole allevamento **animale**, particolarmente *bovino*, poi *ovino*, *suino* ed *equino*, senza contare le *renne* della Lapponia. Per quanto importante la *pesca*, specie di mare, la quale però non basta ai bisogni del consumo nazionale, essa è sempre, senza confronti, assai meno fiorente che in Norvegia. Dalle immense *foreste*, ricoprenti specialmente le pendici orientali dei monti, si trae una gran quantità di legname, il quale, oltre a servire da materia prima a molte industrie fiorenti, primissime quelle della pasta di legno e della cellu-

losa, costituisce con queste il primo articolo di esportazione.

Dei prodotti **minerali** il principale è il *ferro* ottenuto non in grande quantità ma di qualità eccellente (talvolta perfino il 70% di ferro puro) così da essere considerato uno dei migliori del mondo, nella regione dei grandi laghi, specialmente intorno ad Örebro, ma più ancora in quella regione gelata della Lapponia svedese che si stende presso Kirunavara e Gellivare e a cui servono di sbocco tanto il porto svedese di Lulea sul Baltico quanto il porto norvegese di Narwik sull'Atlantico. I minerali di ferro costituivano prima della guerra il secondo articolo d'esportazione la quale si dirigeva principalmente in Germania e in Inghilterra. Da tempo però si facevano pratiche perchè venissero fusi interamente negli alti forni nazionali. Altri prodotti naturali sono il *carbon fossile* della Scania, i celebri *graniti* colorati, i *fosfati* di Gellivare e i minerali di *rame* del Kopparberg (Fahlun).

L'**industria**, la quale ha tratto un grande profitto dall'utilizzazione dell'energia elettrica, ivi ottenuta, come in Norvegia, a più buon mercato che altrove, attende: alla lavorazione del latte per farne *burri* e *formaggi* i quali vengono ottenuti anche dalla lavorazione degli olii di seme (margarina) e costituivano in valore, prima della guerra, il terzo articolo di esportazione; alla estrazione ed alla raffinazione dello *zucchero* recentemente accentrate in un potente consorzio (Svenska Sokerfabrik); alla estrazione e rettificazione degli *spiriti*, la cui vendita venne accordata in monopolio ad

una grande Società che ne impiega le entrate a combattere l'alcoolismo; alla segatura ed alla lavorazione successiva del *legno*, che è la principale industria svedese anche per quella parte di legno che alimenta la fabbricazione fiorentissima così della *cellulosa* (o pasta chimica) che viene quasi tutta esportata, come della *pasta meccanica* la quale viene adoperata per due terzi in Paese nell'industria molto importante della *carta* e che alimenta essa pure una notevole esportazione; la fabbricazione dei *fiammiferi*, specialmente di legno, altra industria classica della Svezia e la quale ha il suo centro principale nel distretto di Skaraborg fra i laghi di Wenern e di Wetteren dove sorge lo stabilimento Vulcan che è la prima fabbrica di fiammiferi del mondo; all'industria fiorente del *carburo di calcio*; alla fabbricazione di *macchine* elettriche ed agricole, di motori Diesel, di apparecchi a gas acetilene, di scrematrici, di apparecchi telefonici, di coltelli e rasoi e di molti altri articoli in ferro e in acciaio, compresi i cannoni, le corazze, le rotaie, i ponti sospesi, per cui ha acquistato una grande rinomanza lo stabilimento Nordenfeldt presso Stoccolma; la estrazione dell'*alluminio* in un grande stabilimento azionato dalla celebre cascata di Trollhättan; alla filatura e tessitura del *colone* e della *lana*; e infine alla lavorazione delle *pelli* che ha per centro Malmöe, dove se ne fanno anche vestiti.

Abbastanza sviluppate sono le **comunicazioni**. Per i *telefoni*, ad es. Stoccolma è, relativamente, la prima città d'Europa se non forse del mondo.

Le ferrovie, sviluppatissime relativamente alla popolazione, sono più numerose nelle regioni più popolate e più ricche del centro e del sud. La linea principale è quella che va da Malmö a Stoccolma e riceve, nella regione dei laghi, l'altra grande linea che proviene da Göteborg, mentre da Stoccolma proseguono insieme verso nord fino a Gellivare, donde un ramo va fino al porto norvegese di Narvik sull'Atlantico e l'altro fino al porto svedese di Haparanda, all'estremità settentrionale del Baltico, di fronte al porto finlandese di Tornea. Questa comunicazione pressochè unica coi paesi dell'ex impero Russo, ebbe una grande importanza durante la guerra. Al principio del 1916 erano 14.900 km. per $\frac{1}{3}$ di proprietà dello Stato e per quasi la metà ridotte a trazione elettrica. Oltre ai ferry-boats già ricordati colla Danimarca funziona quello di Trelleborg con Sassnitz in Germania. Quasi tutti i laghi sono animati, nella buona stagione, da una attiva *navigazione* a vapore. L'antico celebre canale di Gotha, il quale unisce il Cattegat al mar Baltico attraverso i laghi di Wenern e di Wetteren, venne ultimamente perfezionato coll'aggiunta, nel 1916, di un nuovo canale a chiuse, lungo 84 km. il quale, superando il dislivello di 45 m. esistente fra il mare e il lago Wenern (cascata celebre di Trollhättan), ha reso questo accessibile anche ai bastimenti marittimi di 1400 tonn. di carico. La *navigazione marittima*, già molto attiva prima della guerra poichè oscillava dai 9 ai 10 milioni di tonn. (in arrivo), è andata crescendo durante e a motivo della medesima. Nel 1915 era

salita ad oltre 14 milioni, di cui quasi la metà con bandiera svedese. Anche la *marina mercantile* ha guadagnato durante la guerra. Inferiore prima, e di molto, al milione di tonn. ne aveva 1.150.000 (nel 1916) delle quali solamente 150.000 a vela. Principali imprese di navigazione a vapore sono: lo « Svenska Lloyd » o « Svea », la « Svedese-Asiatica », la « Svedese-Americana » e il « Neptun ».

Anche il **commercio** ha molto guadagnato in conseguenza della guerra. Mentre oscillava prima da 1500 a 1700 milioni di corone, lo vediamo salire nel 1917 a 2800 milioni. Prima della guerra erano articoli principali d'*importazione* (e torneranno probabilmente anche dopo) il carbon fossile, i cereali, le macchine, il petrolio, il caffè, il cotone, la lana, lo zucchero, il sego, le lanerie, gli olj vegetali; ed erano articoli d'*esportazione* principalmente il legname, la cellulosa, il ferro, il burro, la carta, i fiammiferi.

I *paesi* con cui la Svezia aveva le sue maggiori relazioni commerciali erano anzitutto la Germania e l'Inghilterra che assorbivano da sole $\frac{2}{3}$ del commercio complessivo, poi la Danimarca, gli Stati Uniti, la Norvegia, la Russia.

Le **relazioni coll'Italia**, le quali sono regolate dal trattato del 1862, scaduto nel 1872 e prorogato poscia d'anno in anno per tacito consenso, figurano, per una cifra che varia annualmente dai 7 agli 8 milioni di corone all'anno, (dei quali $\frac{2}{3}$ di merci italiane importate in Svezia quali lo zolfo, le mandorle, gli aranci, i limoni), ma devono essere realmente di più per il fatto che molta parte

del commercio italo-svedese passava attraverso la Germania e l'Inghilterra. Di fronte a una **emigrazione** la quale oscilla, in condizioni normali, intorno a 20.000 persone e si dirige per lo più agli Stati Uniti, stà una immigrazione di quasi la metà.

Città capitale è *Stoccolma* che sorge in parte sopra una baja frastaglia issima del Baltico e in parte sopra il vicino lago Mälär ed è la prima del regno per popolazione (409.000 ab. al principio del 1917) e per attività mercantile e bancaria, ma la seconda per movimento marittimo essendochè il suo porto è superato in importanza da quello di *Göteborg* che occupa in popolazione il secondo posto (192.000 ab. nel 1917). Seguono per importanza i porti industriali e mercantili di *Malmöe* e *Söderköping*, situati alle due estremità del canale di Gothia, sul mar del Nord e sul Baltico.

Geografia economica della Norvegia.

Le principali forme dell'attività economica di questo Paese sono la pesca, la navigazione marittima e la silvicoltura, a cui è andata aggiungendosi ultimamente anche l'industria. Specialmente importante è la pesca dei *merluzzi* (*skrei*) che si esercita in due epoche successive; la prima dal marzo all'aprile nei paraggi delle isole Lofoten, e allora vi accorrono dai 15 ai 20 mila pescatori da ogni parte della Norvegia; la seconda dall'aprile al maggio, al di là del capo Nord (*Vardò*) e vi prendono parte dalle 10 alle 12 mila persone. L'avvicini-

narsi, il distendersi, il proseguire dei banchi di merluzzo viene reso pubblico col mezzo di apposito servizio telegrafico. I merluzzi, dopo toltane la testa che serve a fare concime o mangime pel bestiame, e il fegato da cui si estrae l'olio, vengono o salati o disseccati, d'onde le due varietà principali con cui sono posti in commercio e le quali vengono designate con nomi diversi (stoccofisso, baccalà, bertagnino) che si confondono talvolta fra di loro nell'uso delle varie parlate italiane. Se ne prendono annualmente circa 60 milioni e costituiscono, in valore, il primo articolo d'esportazione, unitamente alle uova che si adoperano in Francia come esca per la pesca delle sardine, e insieme alle *aringhe* (affumicate, marinate o altrimenti conservate) le quali gareggiano in numero coi merluzzi e talvolta li superano. Nè conviene dimenticare gli *sgombri* (mackerel), gli *astici* e gli *sprat* (specie di sardine) coi quali si prepara quella conserva salmonata così conosciuta in Germania ed altrove col nome di acciughe di Norvegia. Nè mancano i *gamberi* e le *ostriche* alla pesca marittima, così come le *trote* e i *salmoni* formano oggetto di una attivissima pesca fluviale. Da Tromsøe si pratica ancora su larga scala la caccia alle balene, alle foche, agli orsi polari.

Fra gli altri prodotti animali, oltre alle *pecore*, ai *bovini*, ai *cavalli*, alle *renne* e ai *maiali*, è degna di nota la finissima peluria delle oche selvatiche (*eider*).

Attesa la natura prevalentemente montuosa e marittima del Paese, vi ha importanza secondaria

l'**agricoltura**, fuorchè nei brevi piani che circondano i fiordi, specie quello di Cris'iania, dove si raccolgono in copia avena, orzo e segale e quel singolare « blandkorn », misto di orzo e di avena, il quale entra per larga parte nell'alimentazione degli abitanti. Ma il prodotto vegetale più cospicuo rimane sempre il *legname*, il quale è fornito in gran copia dalle estese foreste, generalmente di pini e di larici (legno rosso), che costituisce in valore il secondo articolo di esportazione, ed hanno Drammen per emporio principale.

La Norvegia non è affatto paese minerario, se se ne tolgono alcuni *materiali da costruzione* (granito, sienite), le *piriti solforose*, il *felspato*, pochi *minerali metallici*, e il *sale* che si è cominciato ad estrarre, con processi idro-elettrici, in misura sempre crescente, dalle acque del mare (fra Stavanger e Bergen).

E non era neppure paese industriale, fino a quando il trasporto dell'energia elettrica a distanza le ha permesso di utilizzare a buon mercato le cascate d'acqua di cui è forse la terra più ricca d'Europa. D'onde il sorgere e lo svilupparsi di sempre nuove **industrie**, fra cui emergono quelle molteplici del *legno* (navi, utensili, ca'rame, cellulosa), il *caseificio*, e infine i recentissimi impianti per la estrazione e la fissazione dell'*azoto* atmosferico (salnitro artificiale o nitrato di calce, acido nitrico, calcio-cianamide).

Paese marinaresco per eccellenza, la Norvegia è il primo del mondo in via relativa (come ne è il quarto in via assoluta) per il suo *naviglio a vela*.

Quasi dimezzato dalla guerra (1) e poi ricostituito, esso conserva sempre la sua superiorità a motivo dell'attività e dell'abilità e della sobrietà dei suoi capitani che sono ad un tempo proprietari ed armatori delle navi da loro comandate. Pare siasi accresciuta la importanza del *naviglio a vapore e a motore* (imprese, « Bergensk, « Scandinavo-Americana », « Arlessund », « Nordenfjelske »). Gode molta autorità il registro nautico « Norske Veritas ». La marina nazionale occupa un posto prevalente nella attivissima *navigazione marittima* per la quale emergono i porti di Cristiània, Bergen e Trondhjem (2). La grande attività del cabotaggio e la configurazione del suolo spiegano la scarsità delle *ferrovie* (3200 km. nel 1918) per $\frac{7}{8}$ di proprietà dello Stato e da esso esercitate. Oltre alla linea principale da Cristiània a Bergen, bisogna ricordare il tronco che, partendo da Narvik, di fronte alle isole Lofoden, si collega alla ferrovia svedese di Gellivare e Luleå. Anche in Norvegia sono sviluppatissimi i *telefoni*.

Il **commercio**, il quale era già notevole prima della guerra quando oscillava intorno a un miliardo di corone, si è quasi raddoppiato durante la

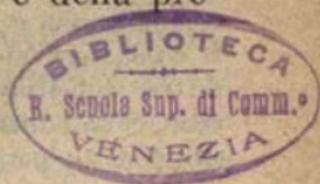
(1) Prima della guerra 2.600.000 tonn.; perdute circa 1 milione che venne interamente sostituite con nuove costruzioni ed acquisti.

(2) Sono norvegesi taluni fra i più arditi navigatori contemporanei, come Nansen, che si era avvicinato prima e meglio di ogni altro al polo Nord prima che questo fosse scoperto dall'americano Peary, e Amundsen lo scopritore del polo Sud,

medesima. Ne sono articoli principali d'*importazione* i cereali, i tessuti, i coloniali, il carbon fossile, gli oggetti metallici e gli olii; di *esportazione* anzitutto il pesce secco e salato, poi il legname, i lavori in legno e le pelli.

Le **relazioni coll'Italia**, regolate dal medesimo trattato che disciplina i rapporti colla Svezia, sono molto più attive poichè numerose navi norvegesi vengono a portarci anzitutto merluzzi, poi catrame, cellulosa ed altri prodotti del legno e ne riportano specialmente sale, canapa, agrumi, olio d'oliva, zolfo e conserve vegetali.

Città principale è *Cristiània* che sorge in fondo al fertile fiordo dello stesso nome, conta 242.000 ab. (nel 1910) ed è il principale centro marittimo, mentre vengono al secondo e al terzo posto, rispettivamente, *Bergen* e *Trondjem*, che sono con *Stavanger* i principali centri della pesca e della preparazione dei pesci.



Penisola Iberica.

Superficie complessiva quasi 600.000 km.² di cui 504.500 per la *Spagna* e 91.900 per il *Portogallo*, senza contare la piccola repubblica di *Andorra* e il possedimento di *Gibilterra*. Nel regno di Spagna i corpi legislativi sono il Senato e la Camera (Congresso) dei deputati; nel Portogallo, dove la monarchia (dei Braganza) venne sostituita, nel 1910, in seguito a una rivoluzione, dalla repubblica, unico corpo legislativo è la Camera dei deputati. — La *popolazione* ascende nei due paesi a oltre 25 milioni di ab. dei quali 20.800.000 in Spagna (1916) e 5.600.000 in Portogallo (1911). Benchè affini di razza, spagnuoli e portoghesi diversificano nella lingua, nel tipo e nel

carattere, ma sono separati anche da uno spiccato antagonismo. Religione dominante è la cattolica. Nella Spagna più della metà, nel Portogallo oltre $\frac{3}{4}$ sono ancora analfabeti. — L'aspetto fisico della penisola è quello di un grande altipiano, sostenuto a nord dai Pirenei (che continuano verso ponente coi Cantabrici), e a sud dalla sierra Nevada (dove si eleva il Mulhacen che è il picco culminante), e interrotto nel centro da Sierre parallele alle catene precedenti. Più ripido verso il Mediterraneo, esso va degradando lentamente verso l'Atlantico. — Laonde a questo appartengono i fiumi principali della penisola, quali il Minho, il Douro, il Tago che è il primo di tutti, la Guadiana e il Guadalquivir, mentre nel Mediterraneo non si getta d'importante che l'Ebro. — Le coste, frastagliatissime a nord, sull'Atlantico, dove sono interrotte da profonde insenature dette « rias » appaiono del resto in generale basse e uniformi, specialmente sul Mediterraneo dove sono orlate da lagune (mar Menor di Cartagena e albufera di Valenza). — Delle isole che costeggiano la penisola non sono notevoli che le Baleari nel Mediterraneo e l'isoletta di Tarifa, all'ingresso dell'Atlantico. Le appartengono però amministrativamente anche le lontane isole Azzorre, Madera e Canarie. — Il suolo, poco fertile sull'altipiano centrale, è invece fertilissimo nelle « vegas » del Guadalquivir e negli « huertas » delle pianure mediterranee. — Il clima, prevalentemente mite, assume a mezzogiorno un carattere sub-tropicale. La pioggia, scarsa in generale, cade invece copiosamente nella regione di NO intorno a Santiago che è detta perciò « el orinal de España ».

Geografia economica della Spagna.

Nonostante i progressi conseguiti nelle industrie, nelle comunicazioni e nei traffici durante la guerra, la principale caratteristica economica della Spagna rimangono pur sempre i suoi ricchi prodotti naturali.

Tra i vegetali, mentre servono di base all'agricoltura i cereali (frumento, orzo, mais, segale,

riso) (1) e i *legumi* (ceci o garbanzos, fave e fagioli) hanno grande importanza le piante fruttifere, gli olivi e il sughero. Emergono tra i *frutti* gli agrumi (aranci) la cui coltura ha fatto enormi progressi e il cui emporio principale è Valenza, le carrube, le mandorle, i fichi, le nocciuoie, le prugne, le castagne, ma, più che tutto la *vite*, nella cui coltura la Spagna è il terzo paese del mondo e la cui produzione (maggiore che altrove in Catalogna), oltrechè alla fabbricazione del vino serve al consumo diretto sotto forma di uva passa (Malaga) e di uva conservata allo stato fresco nella polvere di sughero (Almeria). Nella coltura degli *olivi* la Spagna occupa il secondo posto nel mondo subito dopo l'Italia sebbene, come in questa, con grandi oscillazioni che vanno dai 7 ai 16 milioni di quintali di frutti. Ne è centro principale l'Andalusia. Molte olive vengono conservate in salamoja. La Spagna gode il primato, così per qualità come per quantità (70% della produzione mondiale) nella produzione del *sughero*, il quale è ottenuto specialmente nelle regioni meridionali ed orientali, compresa la Catalogna, ed alimenta una forte esportazione. Sono infine degni di nota gli *ortaggi* (cipolle, pomodoro), la *liquirizia*, la *canna* e la *barbabietola da zucchero*, le *arachidi*, la *colza*, lo *zafferano*, il *tabacco* e lo *sparto*, il quale ultimo viene in buona parte esportato (Inghilterra). La meraviglia

(1) Il riso, nella cui produzione la Spagna occupa il secondo posto in Europa dopo l'Italia, viene ottenuto in maggior quantità e di qualità migliore a Valenza.

dell'**agricoltura** spagnuola sono le « huertas » rese fertilissime dai canali d'irrigazione che risalgono all'epoca dei Mori. Ultimamente vennero costruiti, con grandi dighe di sbarramento, a scopo d'irrigazione, dei laghi artificiali. A somiglianza dei nostri Monti frumentari si è recentemente rammodernato il vecchio istituto dei « Positos ». Mentre la proprietà è molto frazionata nelle provincie settentrionali, esistono nelle meridionali i latifondi che ora si sono cominciati a spezzare.

Mentre scarseggiano le *foreste*, le quali non occupano che il 20% dell'intera superficie, e forniscono, fra altro, una certa quantità di resina, abbondano i *pascoli* i quali permettono un cospicuo allevamento **animale** (ganaderia). Emergono per numero le *pecore*, in gran parte di quella famosa razza « merino » che ha servito a migliorare tutte le razze laniere, i *bovini* che sono più che altro animali da lavoro e da carne, i *muli* e gli *asini* che sono di eccellente qualità e superiori di numero ai *cavalli*, i *suini* che abbondano particolarmente nell'Estremadura e nell'Andalusia, ricche di ghiande, le *capre* e il *pollame*, quest'ultimo in continuo progresso cosicchè è cominciata anche dalla Spagna la esportazione delle uova. Benchè combattuto dall'agricoltura che va facendosi per ogni dove intensiva, persiste quel costume di nomadismo pastorale fra l'altipiano di Castiglia ed Estremadura e la valle dell'Andalusia che è conosciuto col nome di « mesta ». La *bachicoltura* si esercita di preferenza nelle regioni di Murcia, di Valenza e di Aragona. Discreta è la *pescia* marit-

tima (specie delle sardine, delle acciughe, delle aurate) in Galizia (Vigo) e nel golfo di Biscaglia e dei tonni sulle coste dell'Andalusia. Nè manca l'allevamento artificiale del pesce nelle lagune di Albufera e del mar Menor.

La Spagna è ricchissima di **minerali**, specialmente metallici, quali il *ferro* che abbonda soprattutto nelle provincie Basche ed alimenta una forte esportazione (da Bilbao), il *rame* che si scava in molti luoghi, ma specialmente nella provincia di Huelva in Andalusia, dove sorge una delle più ricche miniere del mondo (Rio Tinto) in cui sono anche tracce notevoli d'oro e d'argento; il *piombo*, fornito esso pure per metà dall'Andalusia (Linares e Tharsis in provincia di Jaen), con tracce d'argento (specie a Ciudad Real) e nella cui produzione la Spagna occupa il secondo posto nel mondo dopo gli Stati Uniti, il *mercurio* nella grande miniera di Almaden (nella Mancia) che è la prima d'Europa, anzi del mondo, lo *zinco* e il *wolframio*, le *piriti* di ferro e di rame, la *bauxite* (Catalogna) e il *platino*.

Ma sono importanti anche: il *carbon fossile* di quella regione geologicamente antichissima che è la Meseta, soprattutto della sua parte settentrionale, verso il golfo di Guascogna, dove si lavorano le ricche miniere di Oviedo (Mieres e Sama) con una produzione complessiva di 5 milioni di tonn. di poco inferiore oramai ai bisogni del consumo; i *fosfati* di Caceres nell'Estremadura; il *nitro* e i *nitrati* della Mancia e dell'Andalusia; lo *zolfo* nella cui produzione, benchè mescolata a sostanze bituminose, la Spagna viene in Europa (però a

grande distanza) subito dopo l'Italia; le numerose *sorgenti minerali e termali*; il sale fornito in copia dalle sorgenti delle provincie Basche, dalle miniere (salgemma) della Catalogna (Cardona) ma soprattutto dalle saline marittime fra cui emergono quelle di Cadice.

Le **industrie**, benchè in ritardo in confronto delle altre nazioni d'Europa, avevano già cominciato ad accrescersi rapidamente prima della guerra, cosicchè molte di esse soddisfacevano già, più o meno completamente, ai bisogni del consumo e alcune perfino alimen'avano una certa esportazione, specie verso i paesi di lingua spagnuola dell'America meridionale e centrale. Durante la guerra si sono accresciute e si è fatta una maggiore applicazione delle energie idro-elettriche. Tra le *industrie alimentari* primeggia il *vino* che costituisce col *olio d'oliva* il primo articolo d'esportazione. Un tempo erano soprattutto vini da taglio che venivano spediti di preferenza verso la Francia. Ora sono invece, per lo più, vini da pasto che si spediscono anche altrove, senza contare i vini liquorosi di fama mondiale, quali il Malaga e il Xerès, il quale ultimo è molto consumato in Inghilterra, quando sia invecchiato, col nome di « Sherry ». Nelle provincie Basche si consumano il *sidro* e la *birra*. L'olio d'oliva, fabbricato per oltre la metà in Andalusia, ha fatto di recente grandi progressi. Si fabbrica dovunque il « chorizo », specie di saliccia che costituisce uno degli ingredienti del « puchero » che è il piatto nazionale. *Formaggio* tipo è il pecorino o manchego. Alimenta una forte

crescente esportazione la salsa di pomodoro (non il concentrato o conserva).

Fra le *industrie tessili* ha raggiunto la maggiore importanza, ora specialmente, quella del *cotone*, che rappresenta da sola circa la metà dei prodotti manifatturati del paese, e si esercita specialmente nella Catalogna, intorno a Barcellona, che può dirsi ad un tempo la Manchester e la Liverpool della Spagna. Mentre il cotone greggio è diventato il primo articolo d'importazione, le cotonate costituiscono uno dei primi articoli d'esportazione. Nella Catalogna parimenti (a Sabadell presso Barcellona) ha il suo centro principale l'industria della *lana*, mentre nell'Andalusia e in Galizia si producono su larga scala i *merletti* (blonde) e nella provincia di Valenza si accentrano le filande della *seta*, le quali appartengono per lo più a ditte francesi. Nelle Canarie si producono *ricami*.

Nelle *industrie minerali* ha conquistato il primato la *siderurgica*, specialmente cogli « altos hornos de Vizcaya » (Bilbao) e in quelli che un'altra società ancora più potente ha fatto sorgere recentemente a Sagunto, e inoltre la lavorazione successiva del ferro e dell'acciaio per farne macchine (Oviedo) e armi (Toledo). L'arte *vetraria* si è così rapidamente sviluppata (nelle Asturie e nella Castiglia) da determinare per alcuni articoli (lastre) il fenomeno della sovrapproduzione. Industria antichissima è quella delle piastrelle colorate (*azulejos*), mentre sono industrie recenti quelle dei superfosfati, della soda caustica, dell'acido solforico, del solfato di rame, del carburo di calcio, e dell'e-

strazione elettrica dell'azoto dall'atmosfera che hanno il loro centro principale a Barcellona.

Fra le *industrie diverse* ricordiamo quelle dei *ventagli* (nella Valenza), della *carta* (nella Catalogna), degli *alpargatas* o sandali (nelle provincie Basche), e dei turaccioli di *sughero* (a Barcellona, e a Siviglia).

I progressi delle **comunicazioni** hanno preceduto ed accompagnato i progressi degli altri rami dell'attività economica. Già uno dei paesi più poveri di *ferrovie* la Spagna ne possiede attualmente (1919) 16.000 km. dei quali però 4000 sono a scartamento ridotto. Appartengono per lo più a Compagnie francesi e sono da esse esercitate. Due linee, a destra e a sinistra dei Pirenei, congiungono le reti della Francia e del resto d'Europa alla penisola Iberica. Si è progettato di congiungere questa all'Africa a mezzo di un tunnel sotto lo stretto di Gibilterra, per cui si potrebbe andare in 3 giorni da Parigi a Dackar, d'onde ne basterebbero altrettanti per giungere al Brasile.

I *fiumi*, scarsamente navigabili, sono anche poco navigati, se si eccettuano i corsi inferiori del Guadalquivir, del Tago e del Douro, i quali ultimi due interessano di preferenza il Portogallo. Abbastanza attiva è la *navigazione marittima*, la quale rappresentava, prima della guerra, un movimento annuo, in arrivo, di oltre 21 milioni di tonn. (lungo corso), mentre altri 16 milioni erano rappresentati dal cabotaggio. La *marina mercantile*, rapidamente cresciuta negli ultimi anni prima della guerra, era salita a 800.000 tonn., cifra che si è poi mantenuta

stazionaria ed è costituita, nella quasi totalità, di navi a vapore. Imprese principali sono: la compagnia « Transatlantica » (già « Lopez e Co. ») che risiede a Barellona, la « Sota y Azuar » di Bilbao, la « Pinillos Izquierdo » di Cadice, la « Sevillana » e la « Valenciana ».

Indice misuratore dei progressi economici della Spagna è il suo **commercio** il quale dal 1850 all'anno della guerra si era più che quintuplicato così da superare i 2 miliardi di pesetas. Poi, durante la guerra e a motivo della medesima, si è ancora quasi raddoppiato. Emergono all'*importazione* il cotone, il carbon fossile, il legname, le macchine, il frumento, il tabacco, i prodotti chimici, il merluzzo, il cacao, il caffè; all'*esportazione*, i vini, il piombo, il rame, gli agrumi, l'olio d'oliva, le cotonate, il sughero, i frutti (uva), i minerali di ferro. La circolazione *monetaria*, non più inquinata dal corso forzoso ma divenuta ottima durante la guerra, ha per unità la peseta (L. 1). Nelle *dogane* è prevalso il protezionismo, appena temperato da trattati ed altri accordi commerciali. I *paesi* con cui la Spagna ha le sue maggiori relazioni sono, anzitutto l'Inghilterra e la Francia le quali assorbivano da sole, prima della guerra, quasi la metà del commercio spagnuolo, poi gli Stati Uniti, la Germania, l'Argentina, le Antille ex-spagnuole e il Portogallo.

Le **relazioni coll'Italia** sono assai meno importanti di quanto potrebbe far supporre l'affinità etnografica e la vicinanza geografica. Oscillavano in passato da 80 a 90 milioni di lire all'anno, ma

diminuiro no dopo che non venne più rinnovato il trattato di commercio scaduto nel 1904 e venne respinto il « modus vivendi » stipulato nel 1905. Nel 1910 non furono che di 47 milioni. Nel 1914 venne stipulata fra i due paesi una nuova convenzione di commercio e navigazione, ma essa non potè ancora far sentire efficacemente i suoi effetti a motivo della guerra. Ad ogni modo gli articoli principali che la Spagna manda in Italia sono il tonno ed altri pesci variamente preparati, i rottami di ferro e la ghisa, i minerali di rame, i turaccioli di sughero, l'uva passa e fresca, e le piume da letto; quelli che l'Italia manda in Ispagna il carbone di legna, i legumi, la canapa, il marmo, lo zolfo, le seterie. Funziona a Barcellona una Camera di commercio italiana.

L'emigrazione, la quale variava in passato da 50 a 60 mila persone ogni anno, è salita, dal 1905, a oltre 125 mila, cifra che è andata poi continuamente crescendo negli anni successivi fino alla guerra, quantunque fosse neutralizzata da un numero considerevole di rimpatrii (da 70 a 100 mila). Meta preferita continuavano ad essere tutti gli Stati dell'America centrale e meridionale, ad eccezione del Brasile, i quali vennero colonizzati dagli spagnuoli e dove lo spagnuolo è ancora la lingua ufficiale.

Però dell'immenso impero coloniale che la Spagna aveva nelle Americhe, già per gran parte sgretolato al principio del secolo XIX^o, non è rimasto più nulla, in seguito alla perdita di Cuba e di Portorico, con cui però si sono continuate a man-

tenere attive relazioni commerciali. E poichè vennero perdute anche le isole Filippine, Mariane e Caroline in Oceania, così non sono rimaste alla Spagna che i possedimenti africani fra cui hanno acquistato recentemente una notevole importanza quelli del Marocco settentrionale, dagli antichi « Presidios », ai porti di Ceuta e di Larash, dopo la divisione avvenuta, fra essa e la Francia, delle rispettive zone d'influenza.

Città principale è *Madrid*, la capitale, che conta quasi 700.000 ab. (nel 1918) ed è il primo centro ferroviario; ma la più importante, dal punto di vista economico, è *Barcellona* di poco inferiore alla precedente in popolazione (650.000) ma ben più cospicua per attività industriale, mercantile e marinaresca. Il suo porto infatti è il primo della Spagna e uno dei primi del Mediterraneo. L'antico porto, diviso dai moli di Spagna, dei Pescatori e delle Baleari nei 3 bacini o darsene dell'Industria, del Commercio e Nazionale, venne recentemente allargato coll'aggiunta di un grande avamposto, ridotto in parte a bacino e capace di accogliere e riparare le navi maggiori. Gareggia con Barcellona il porto di *Bilbao* (Portugalete), la città del ferro e del carbone, rapidamente cresciuta in questi ultimi anni, così da superare perfino Barcellona nell'esportazione, così come l'ha superata nel naviglio mercantile. E un grande rapido sviluppo ebbe anche *Huelva*, nell'Andalusia, a motivo soprattutto dei minerali di rame che ivi affluiscono dalla vicina Rio Tinto. Seguono: *Valenza* col vicino *El Grao* che le serve da porto,

Siviglia, primo porto fluviale dell'Andalusia, così come *Cadice* ne è il primo porto marittimo, *Malaga*, *Cartagena* ed *Almeria*, altri porti del sud, *Santander*, *Oviedo* e *Passages* porti principali del nord.

Nelle isole **Canarie**, le cui risorse principali sono costituite dalle banane, dai pomodoro, dalle patate e dai ricami, sono frequentatissimi i porti franchi di *Las Palmas* e *Santa Cruz*, dove i bastimenti che traversano l'Atlantico usano rifornirsi di carbone e di viveri freschi.

Geografia economica del Portogallo.

Assai meno esteso e popolato della Spagna, il Portogallo le è inferiore anche in tutte le manifestazioni della vita economica. Nella sua qualità di paese eminentemente agricolo, le sue risorse principali sono costituite: dai *cereali*, primissimo il granoturco che viene coltivato di preferenza nelle provincie settentrionali; dai *frutti*, specie gli aranci (chi sa perchè in Italia si dicono «portogalli»?), dagli *olivi* onde si ottiene ancora un olio molto scadente; dagli *ortaggi*, specie i pomodoro e le cipolle; dal *sughero* che si ottiene in gran copia nelle provincie centrali e meridionali ed è diventato, in valore, il secondo articolo d'esportazione; e finalmente dalle *viti* che ne costituiscono la più ricca caratteristica, specialmente nella valle del Douro e nella regione fra Douro e Minho che vengono designate col nome di «Paiz do vinho» ed hanno per emporio principale O Porto, d'onde è spedito per la massima parte in Inghilterra quel

vino che ivi è conosciuto col nome di « portwine » (1). Inoltre, come paese prevalentemente marittimo, vi hanno importanza, assai più degli altri prodotti **animali**, i *pesci*, specie le sardine e i tonni, che costituiscono, salati o sott'olio, il terzo articolo d'esportazione.

Infine, tra i prodotti **minerali**, vanno ricordati solamente parecchie varietà di *marmi* ed altri materiali da costruzione, l'uranio di Beira da cui si trae il *radio*, le piriti di *zolfo*, e, soprattutto il *sale marino* (Setubal).

Le **industrie**, le quali erano da tempo quasi scomparse, in seguito alla stipulazione (nel 1703) del trattato di Methuen che, vincolando il paese all'Inghilterra per il commercio reciproco delle cotoneate e dei vini, aveva fatto divenire il Portogallo un po' alla volta una fattoria inglese, cominciarono a risorgere, benchè molto lentamente, a cominciare, non dal 1835 in cui quel trattato venne abolito, ma dal 1892 in cui venne adottata una politica doganale protezionista. Però, nonostante il notevole sviluppo di alcune di esse, quali le *conserven alimentari* (sardine e tonno sott'olio), i *biscotti* tipo inglese, il *cotonificio*, l'*oreficeria*, i *coltelli*, la *ceramica*, gli *ombrelli*, ecc., che hanno i loro centri principali a Lisbona e ad O Porto, i prodotti manifatturati occupano sempre un posto prevalente nelle importazioni.

(1) Produzione media del vino 6 milioni di Hl. Molti vigneti e moltissime cantine appartengono ad inglesi.

Per la sua natura prevalentemente marittima il Portogallo ha dato un tardo e scarso sviluppo alle **comunicazioni ferroviarie**. Non aveva infatti, prima della guerra, che 3000 km. di linee, delle quali 1500 di proprietà dello Stato. La principale è quella, proveniente da Parigi, che, attraverso la Francia, la Spagna e il Portogallo, mette capo a Lisbona ed è percorsa dai treni diretti, per servizio della posta e dei passeggeri (Sud-Express), che vanno ad imbarcarsi a quell'estremo sud-ovest del continente europeo, regolarmente e frequentemente toccato dai transatlantici inglesi, francesi, belgi, tedeschi che si dirigono all'Africa occidentale ed all'America meridionale. A Lisbona infatti si accentra gran parte della *navigazione marittima* del Portogallo la quale oscillava, prima della guerra, intorno a 20 milioni di tonn. (in arrivo). La *flotta commerciale*, assai ridotta in confronto di un tempo, aveva però sempre, prima della guerra, una portata complessiva di 425.000 tonn. di cui oltre due quinti a vapore; e ne erano imprese principali la « Companhia General Portugueza » e la « Empresa Nacional de Navegação », la quale ultima attende specialmente alle comunicazioni colle Colonie. Una certa quantità di quelle navi vennero silurate e non furono ancora sostituite.

Abbastanza importante è il **commercio**, certo più importante di quanto non figuri nei registri della Dogana, poichè non vi ha forse altro paese d'Europa in cui il contrabbando (colla Spagna) sia così attivo e così bene organizzato. Quasi tri-

plicatosi nella seconda metà del secolo scorso, esso è andato continuamente crescendo nei primi anni del secolo attuale e oscillava, prima della guerra, dai 120 ai 150 milioni di scudi. I principali articoli d'*esportazione* sono il vino che ne rappresenta da solo oltre $\frac{1}{3}$, il sughero, i pesci, le cotonate, i frutti; i principali articoli d'*importazione* i cereali, il cotone, il ferro, lo zucchero, il carbon fossile, le droghe, i tessuti di seta, le macchine. *Moneta* corrente è lo scudo (antico milreis) che vale L. 4,50. I *paesi* con cui il Portogallo ha le sue maggiori relazioni commerciali sono, o meglio erano prima della guerra, anzitutto l'Inghilterra, poi la Germania, la Francia, la Spagna e il Brasile.

Coll'*Italia* esse hanno pochissima importanza e vengono regolate dal «modus vivendi» del 1911. Noi mandiamo al Portogallo specialmente legumi secchi e ne ritiriamo pesci e conserve.

Ricco di vasti **possedimenti coloniali**, fra cui emergono quelli di Angola e di Mozambico, nell'Africa australe, il Portogallo non ha saputo trarne mai grandi vantaggi economici. L'**emigrazione** oscillava, prima della guerra, fra le 20 e le 40 mila persone all'anno ed era in continuo aumento.

Lisbona, città capitale e porto principale, contava, prima della guerra, 450.000 ab. Sorge sopra quella espansione lacustre formata dal Tago, nel suo corso inferiore, poco prima di gettarsi nell'Atlantico, la quale è detta «mar della Paglia» e venne di recente molto ingrandita. È uno degli scali più frequentati della navigazione oceanica.

Segue *O Porto* (200.000 ab.) che sorge sul corso inferiore navigabile del Douro ed è l'emporio principale del fiorente commercio vinicolo.

Nell'isola di *Madera*, così reputata per i suoi vigneti che la fillossera aveva distrutto e che ora vennero ricostituiti e per il famoso vino che se ne ricava sottoponendolo a una specie di cottura e mescolandolo coll'alcool della canna da zucchero, altro grande prodotto dell'isola, è frequentatissimo il porto di *Funchal*. Nelle *Azzorre*, dove si è diffusa recentemente, fra le altre, la coltura degli ananas, emerge *Ponta Delgada*.

Gibilterra non è soltanto una fortezza formidabile per mezzo della quale gli inglesi che la possiedono hanno in mano le chiavi del Mediterraneo ma anche un porto frequentatissimo dalle navi mercantili che vanno a farvi carbone e a ricevervi ordini.

I paesi degli ex imperi austro-ungarico e russo e della penisola Balcanica in Europa e tutti i paesi dell'Asia, dell'Oceania e dell'Africa verranno trattati nella II^a Parte in corso di pubblicazione.

AMERICA

Mentre i due paesi più settentrionali, il Canada e gli Stati Uniti, dove sono pressochè scomparsi gli indigeni, hanno raggiunto uno sviluppo così grande e così intenso da gareggiare oramai, per importanza economica e politica, coll'Europa, tutto il resto dell'America, dove prevale l'elemento latino, per lo più di origine spagnuola, e sono ancora numerosi gli indigeni e i meticci, si trova in condizione di manifesta inferiorità politica ed economica, dalla quale hanno cominciato a rilevarsi, con una maggiore stabilità negli ordinamenti politici e con uno sfruttamento più razionale delle ricchezze naturali, l'Argentina, il Brasile, l'Uruguay, il Cile e il Messico.

Superficie 38.480.000 km.², di cui 19.929.000 nell'America del Nord, 547.000 nell'America centrale, 243.000 nelle Antille e 17.752.000 nell'America del Sud. — *Popolazione*: quasi 200 milioni di abitanti (secondo gli ultimi dati pubblicati dallo *State-man's Year-Book*).

Canada e Terranova.

Il **Dominio del Canada** è una *confederazione* di 9 Colonie (dette Province) e di alcuni Territori. Mentre le prime sono perfettamente autonome nella loro interna amministrazione, non lo sono i secondi che, per essere ancora troppo scarsamente popolati, dipendono dal Governo federale il quale dirige gli

interessi generali del Dominio con assoluta indipendenza verso la madre patria, che interviene solamente colla nomina, che è fatta dal Governo inglese, del Governatore generale, una specie di Vice-Re che è a capo del potere esecutivo. — Ha una *superficie*, comprese le isole artiche, di 9.659.000 km.², ed una *popolazione*, nel 1917, di 8.700.000 ab. per la massima parte di origine inglese e di religione protestante, in parte minore di origine francese e di religione cattolica. Gli aborigeni (Indiani), circa 100.000 sono in continua diminuzione. — La maggior parte del Dominio è un succedersi di *pianure* fino alle montagne *Rocciose* che si distendono parallele al Pacifico. — Non vi ha altro paese che lo agguagli per copia di *fiumi* e di *laghi*, principali il Mackenzie (col laghi Atabasca, dello Schiavo e dell'Orso), il Nelson (col lago Winnipeg), e il S. Lorenzo che serve da emissario ai 4 grandi laghi che il Canada ha in comune cogli Stati Uniti (Superiore, Huron, Eriè, Ontario). — Nelle *coste*, frastagliatissime, emergono la baja d'Hudson, il golfo del S. Lorenzo (colle isole Principe Edoardo e Capo Bretone), e la penisola della Nuova Scozia. — Il suolo è molto fertile nel bacino del S. Lorenzo e dei Grandi Laghi di cui è l'emissario, e nelle regioni contermini. — Il *clima*, generalmente freddo, presenta a sud quel prolungarsi delle calde giornate autunnali che è conosciuto col nome di « estate indiana », e la quale permette, a latitudine relativamente elevata, la maturazione delle messi.

Terranova forma col *Labrador* una colonia inglese separata e distinta dal Dominio, con una *superficie* di km.² 128.670 ed una *popolazione* di 260.000 ab. (nel 1912), di cui soltanto 4000 nel Labrador che è un altipiano roccioso, rigido e desolato.

Il Dominio del Canada, paese abbastanza ricco per spontanea liberalità della natura, va estendendo e sviluppando le sue risorse col crescere e moltiplicarsi della popolazione e dei capitali.

L'**agricoltura** ha raggiunto una grande importanza nelle terre vergini che si stendono a NO dei grandi Laghi, dove sono sorte, una dopo l'altra, le nuove colonie eminentemente agricole del Ma-

nitoba, del Saskatchewan, dell'Yukon e dell'Alberta. Ed ora i cereali, soprattutto il frumento e l'avena, sono prodotti in così grande quantità da costituire la maggiore ricchezza del Paese e uno dei suoi principali articoli di esportazione. Numerosi « elevators », sparsi per ogni dove ma specialmente lungo le ferrovie, fanno capo ai grandi « terminal elevators » di Port Arthur e di Port William (Ontario). Notevole e in continuo aumento è la coltura delle patate. Si raccolgono in gran quantità anche i frutti, specie le mele, delle quali parimenti si fa esportazione. Va sempre più estendendosi la coltura della barbabietola da zucchero. Nè va dimenticato il lino il quale però vi si coltiva esclusivamente per il seme. La regione delle praterie è ricchissima di erbe grasse, ottime per l'allevamento del bestiame. Nonostante però il continuo estendersi e intensificarsi della coltura del suolo e dei terreni destinati al pascolo, il Paese conserva ancora quel prevalente carattere *forestale* che esso aveva in passato, a motivo dei boschi fittissimi di pini, di abeti, di aceri che abbondano specialmente nelle provincie di Quebec, Ontario e Colombia dove ricoprono immense estensioni e forniscono in quantità grandissima quel legname che gareggia nell'esportazione coi cereali. Viene spedito talvolta sotto forma di zatteroni trascinati da piroscafi.

Per quanto ha riguardo alla produzione **animale**, un tempo il Canada aveva importanza solamente per gli animali da *pelliccia* (orsi bianchi, castori, ermellini, topi muschiati, volpi nere, azzurre, ar-

gentine, ecc.) nella caccia dei quali essa era il primo paese del mondo. Quantunque il loro numero sia molto diminuito e alcune varietà perfino siano scomparse, pur tuttavia le rimane questo primato a merito della potente Compagnia inglese della Baja d'Hudson, la quale si serve, a tale scopo, dell'opera anche di « trappers » indiani.

Ma di mano in mano che è andata progredendo la conquista agricola, è proceduto di pari passo, a integrazione della medesima, lo sviluppo dell'allevamento animale il quale viene praticato per lo più in grandi mandrie allo stato libero, nei così detti « ranches ». Primeggiano i bovini (fra cui in numero sempre crescente le vacche lattiere), i cavalli, le pecore e i maiali. Le acque interne e marittime abbondano di pesci, i quali, mentre sono una fonte di ricchezza per il Canada, costituiscono la principale caratteristica economica dell'isola di Terranova, soprattutto a causa di quel celebre Banco sottomarino che le si stende a SO e sul quale vengono ad abbattersi periodicamente schiere innumerevoli di merluzzi e di altri animali marini, così da farvi accorrere (dall'estate all'autunno) ben 100.000 pescatori, non soltanto di Terranova e del Canada, ma benanco d'Inghilterra, di Francia e degli Stati Uniti.

Una parte sempre maggiore della pesca viene spedita allo stato fresco agli S. U., coll'aiuto di barche frigorifere, mentre il resto, disseccato e salato, continua ad essere smerciato in Brasile e negli Stati cattolici dell'Europa, col nome di stocco-fisso o baccalà.

La produzione **minerale**, rivelatasi ultima al Canadà, vi è andata acquistando una importanza sempre maggiore. Tra i *combustibili fossili* emergono: il carbone, specialmente nell'isola Vancouver sul Pacifico e nella penisola di Capo Breton sull'Atlantico, il petrolio nella regione che si estende fra i laghi Huron e Eriè, e il gaz naturale presso il S. Lorenzo. Fra i *minerali non metallici* occupa il primo posto l'amianto nella cui produzione il Canadà è, senza confronti, il primo paese del mondo (80% della produzione totale), dopo cui vengono il sale, la cromite e i materiali da costruzione. Infine tra i *minerali metallici* e i *metalli* vanno ricordati il ferro, lo stagno, il rame, l'argento, il nicel, il cobalto (per il quale ultimo la produzione canadese, sebbene piccola, è la prima del mondo) e infine l'oro della Columbia britannica e del Klondyke (regione rigidissima che confina col territorio di Alaska). Però quest'ultima produzione, salita rapidamente a grande altezza negli ultimi anni, ha cominciato ora a decrescere così da ridursi a $\frac{1}{4}$ di quello che era stata nel 1900.

In questi ultimi anni si è parimente rivelata come un ricco paese minerario anche Terranova, soprattutto per alcuni giacimenti di ferro che figurano tra i più ricchi non solo ma anche tra i più facilmente accessibili.

Sono ancora poco sviluppate le **industrie** quantunque però per alcune di esse il Canadà abbia cominciato ad emanciparsi, almeno parzialmente, dalla dipendenza assoluta in cui si trovava prima verso la madre patria e verso gli Stati Uniti, aiu-

tato da un'alta tariffa doganale e dall'utilizzazione sempre più intensa ed estesa delle cascate d'acqua (Niagara). Così fra le *industrie alimentari* si è molto sviluppata la macinazione dei cereali, donde una esportazione di farine che è in continuo aumento, il caseificio che alimenta esso pure una forte e crescente esportazione di formaggio (in Inghilterra) e infine la raffinazione dello zucchero e la preparazione di molte conserve vegetali e animali. Fra le *industrie minerali* emergono quelle molteplici del ferro, soprattutto a motivo degli alti forni e delle acciaierie colossali che sono sorte a Sydney nell'isola del Capo Bretoné e ad Hamilton sul lago Ontario. Va notata altresì la fabbricazione, superiore al consumo, del cloruro di calce. Però l'industria più caratteristica e più ricca rimane sempre la lavorazione del legno, soprattutto per le costruzioni navali e la preparazione della pasta o polpa di legno, la quale ultima, oltre ad alimentare una forte esportazione, fornisce la materia prima all'industria non meno fiorente della carta (colossale fabbrica Laurentide a Sault St. Marie sul lago Superiore).

Lo sviluppo economico del Canada è andato di pari passo collo sviluppo delle **comunicazioni**, specialmente delle *ferrovie*, le quali, in molti luoghi e in moltissimi casi, lo hanno provocato e sospinto. Colla sua rete (nel 1917) di 45.000 km. (quasi interamente ad esercizio privato) il Canada, relativamente alla sua scarsa popolazione, occupa il primo posto nel mondo. Più importante fra tutte è la « Canadian Pacific R. R. » lunga 7130 km., la

quale va virtualmente da Montreal (che si può considerare situata sull'Atlantico), fino a Vancouver che giace sul Pacifico, linea la quale non solo ha portato la vita e la fortuna alle regioni che attraversa, ma ha introdotto una vera rivoluzione nelle grandi comunicazioni internazionali, abbreviando la via fra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente asiatico. Anima di questa impresa colossale è stato quel celebre « self made man » Donald Smith, che doveva più tardi essere considerato e glorificato, col nome di lord Strathcona, come il secondo fonda'ore del Canada. La rete del « Grand Trunk », la seconda del paese, si distende fra i grandi Laghi e il S. Lorenzo. Si deve alla sua iniziativa la costruzione (ultimata nel 1914) di un'altra linea transcontinentale, parallela alla « Canadian », dai 400 ai 600 km. a nord della medesima, e la quale ha assunto il nome di « Canadian Northern Pacific R. R. » o anche di « Newtranscontinental ». Essa si distacca a Port Arthur sul lago Superiore dalla vecchia « Canadian » e sbocca nella Colombia britannica, a Prince Rupert, di fronte all'estremo nord dell'isola Queen Carlotta. E poichè il « Grand Trunk », che ha assunto l'esercizio della nuova linea, aveva di già anche quello da Port Arthur ad Halifax, così si è istituito (dal 1916) un nuovo servizio ininterrotto dall'Atlantico (Halifax) al Pacifico (Prince Rupert). Se ne staccherà a nord una diramazione per Dawson city, la metropoli aurifera dell'Alaska.

Da Port Nelson sulla baia d'Hudson, è in costruzione una linea per Winnipeg, che sarà il tronco

più settentrionale di quella grande ferrovia « Pan-americana », per gran parte ormai costruita, la quale dovrà andare fino a Buenos Ayres con uno sviluppo complessivo di circa 18.000 km.

Anche a Terranova venne costruita di recente una rete ferroviaria di oltre 1000 km.

Importanti e abbondantissime sono le vie d'acqua nell'interno del Canada e per le quali questo paese non ha chi lo eguagli, almeno nella buona stagione, in tutto il resto del mondo. Bas' i ricordare i grandi Laghi che esso ha in comune cogli Stati Uniti e i quali sono animati da una intensa navigazione a vapore a mezzo del S. Lorenzo che coi nomi di Sault St. Marie e di Detroit unisce il lago Superiore all'Huron e questo all'Eriè, mentre la cascata del Niagara con cui lo stesso fiume passa dal lago Eriè al lago On'ario è orlata, nel territorio canadese, dal canale navigabile Welland e, d'altra parte, il canale Richelieu mette il S. Lorenzo in comunicazione col lago Champlain e con New York. Si sta ultimando un gran canale da Montreal a Ottawa e al lago Huron, e un altro se ne è progettato, di più modeste dimensioni, fra il lago Huron e il lago Ontario. Il movimento dei fiumi, dei laghi, dei canali, sulla grande via da essi tracciata, che va dal S. Lorenzo al lago Superiore, gareggia con quello del canale di Suez, se non forse lo supera.

La navigazione marittima oscillava prima della guerra intorno a 12 milioni di tonn. di stazza (in arrivo) ed era fatta, per oltre $\frac{2}{3}$, da navi inglesi e canadesi.

Queste ultime costituiscono una *flotta mercantile* di oltre 900.000 tonn. (1917) fra cui oltre 500.000 a vapore. Ne sono imprese principali la « Dominion line », la « Quebec and Gulf Ports Co. », la « Canadian Steam ship line » già ricordata, la quale aveva istituito anche un servizio regolare diretto coll'Europa attraverso l'Atlantico, e la « Glen line » che da Tacoma in fondo al Puget Sound faceva prima della guerra un servizio regolare coll'Inghilterra passando per Manilla, Singapore e Suez.

Il **commercio** del Canada, divenuto già molto cospicuo prima della guerra, oscillava annualmente intorno al miliardo di dollari (il dollaro vale, alla pari, L. 5,18) ed era assorbito per $\frac{3}{4}$ dagli Stati Uniti (che ne avevano la parte maggiore) e dall'Inghilterra, si è durante la guerra, e a motivo della medesima, più che raddoppiato.

Le *importazioni* consistono principalmente di ferro e oggetti metallici, carbon fossile, tessuti di lana e di cotone, zucchero, cotone greggio, thè, frutti e prodotti chimici, spirito, caucciù, sete e seterie, articoli di cuoio, tabacco.

Principali articoli di *esportazione* sono i cereali e le farine, il legname, gli animali e i prodotti animali (formaggio, carne, burro, pesci, pelli, pellicce), i minerali metallici, i frutti e le sementi, la pasta e i lavori di legno, e ultimamente anche il ferro e l'acciaio e i loro prodotti.

Paese fortemente protezionista, il Canada ha adottato alcuni temperamenti nella sua politica doganale, giacchè ha istituito una tariffa preferen-

ziale a favore delle provenienze inglesi, senza richiedere nessun corrispettivo dello stesso genere dalla madre patria, ed ha stipulato un unico trattato a tariffe ridotte colla Francia che viene considerata quasi come una seconda metropoli, mentre ad altri pochi Stati ha accordato solamente la clausola della « nazione più favorita ».

Nonostante le lusinghe e le pressioni della madre patria, la *moneta* del Canada rimane sempre il dollaro che è dello stesso tipo, lega e valore del dollaro americano.

La **colonizzazione**, favorita dall'istituto dello « home stead » per cui le famiglie immigrate di agricoltori possono diventare facilmente e in termini brevi proprietarie di appezzamenti di terreno concessi dal Governo, ricevette un impulso vigoroso dalla *emigrazione*, che da 50.000 persone, quante erano nel 1900, è salita negli anni successivi a oltre 300.000. Nel 1912-13 fu di 402.000 provenienti per quasi la metà dagli Stati Uniti e per oltre $\frac{1}{3}$ dall'Inghilterra.

Pochissime sono state finora le **relazioni coll'Italia**. Soltanto negli ultimi anni prima della guerra i nostri emigranti avevano cominciato a dirigersi verso il Canada. Cosicché allora gli italiani ivi residenti ammontavano a 50.000 all'incirca. La linea diretta marittima, tante volte inutilmente auspica'ta fra i 2 paesi, era stata finalmente istituita nel 1913 (Genova-Napoli-Montreal), ma per essere sospesa poco dopo. Niente perciò di più naturale che, nonostante l'accordo stipulato fra i 2 paesi, ben piccoli ancora siano i rapporti com-

merciali diretti fra i medesimi. Dall'Italia andavano principalmente paste alimentari, olio d'oliva, formaggio, agrumi, zolfo, vino, seta, e venivano in Italia specialmente grani, pasta di legno, amianto, pellicce.

Capitale della Federazione è la nuova città di *Ottawa* situata sul fiume omonimo affluente di sinistra del S. Lorenzo, ma la città principale è *Montreal* che sorge sulla riva sinistra di questo fiume laddove esso comincia ad essere navigabile dai maggiori bastimenti. Recentemente allargato ed approfondito il suo porto può dirsi il primo del Dominio di cui è ad un tempo il principale centro ferroviario e mercantile. Attende soprattutto all'esportazione dei grani e possiede a tale scopo enormi « elevatori ». Conta oltre mezzo milione di ab. (nel 1917). Seguono: *Toronto*, sul lago Ontario, la seconda città per popolazione (400.000) e il primo centro mercantile della ricchissima regione dei Laghi; *Quebec*, alla foce e sulla sinistra del S. Lorenzo e secondo porto marittimo; *Hamilton* primo centro industriale sul lago Ontario e detta la « smokeless manufacturing city » perchè tutte le sue industrie sono mosse dalla energia elettrica; *Winnipeg* il grande emporio dei cereali del Manitoba, oramai la terza città del Canada e destinata a diventare una delle prime dell'America del Nord; *Halifax* nella Nuova Scozia, con un buon porto sempre libero dai ghiacci e quindi affollatissimo in inverno quando le acque del S. Lorenzo essendo rapprese, sono chiusi i porti di Montreal e di Quebec; *Vancouver* porto princi-

pale sul Pacifico; *St. John* capitale della colonia di Terranova ed emporio principale della dissecazione e della salagione del merluzzo.

Presso l'isola di Terranova i francesi possiedono le 2 isolette di *St. Pierre e Miquelon* le quali non hanno importanza che per la pesca sul vicino Banco di Terranova. Il diritto che essi avevano di servirsi, per uso di pesca, di quella costa occidentale dell'isola di Terranova, detta « French shore » o « Treaty coast », che ha formato argomento di secolari litigi coll'Inghilterra, venne a questa recentemente ceduto.

Groenlandia.

Grande terra della regione Artica, all'estremità NE del continente americano, che viene considerata come la più grande isola del mondo (2.170.000 km.²) benchè sia tra le meno popolate (13.000 ab. per gran parte Eschimesi).

Appartiene alla Danimarca e le sue poche risorse sono costituite dalle foche, dagli orsi bianchi, dalle volpi e dagli altri animali da olio e da pelliccia che formano oggetto di caccia e da alcune cave di criolite, di grafite (Upernavick, Holsteinborg) e di carbon fossile. Il poco traffico, che ha luogo esclusivamente con Copenhagen, è diventato, per forza d'abitudine più che per forza di legge, monopolio esclusivo della così detta « Compagnia reale ».

Capoluogo e porto principale è *Godhavn* nell'isola Disko.

Stati Uniti dell'America del Nord

(U. S. N. A.).

Confederazione di 48 Stati, 2 Territori (Alaska e Hawai) e 1 Distretto federale (che racchiude la capitale). — *Potere centrale*: legislativo (Congresso composto della Camera dei rappresentanti e del Senato, quest'ultimo con 96 membri, 2 per ogni Stato); esecutivo (Presidente eletto ogni 4 anni dal popolo con elezione di secondo grado); giudiziario (per gran parte elettivo). Due partiti si alternano al potere, il repubblicano (i cui candidati vengono proclamati nella « convenzione » di Chicago) e il democratico (« convenzione » di Baltimora). — *Superficie*: 7.839.000 km.² i quali però diventano 9.386.100, cioè di poco inferiore a quella dell'Europa, se vi si comprendono Alaska e Hawai. — *Popolazione*: oltre 100 milioni di ab. (nel 1917); si raddoppia in media ogni 25 anni per merito soprattutto della considerevole immigrazione (italiana, austro-ungarica, russa, inglese, tedesca, scandinava, ecc.), riassunto e sintesi di quasi tutte le famiglie d'Europa fuse in un tipo nuovo (yankee, uncle Sam). Dal 1821 al 1913 fu di 30 milioni. Oltre agli abitanti di razza bianca vi sono rappresentanti si può dire di tutte le altre razze. I negri e i mulatti, numerosissimi specialmente negli Stati del Sud (Carolina meridionale, Luigiana, Texas), costituiscono quasi un decimo della popolazione complessiva (8.900.000). Invece gli aborigeni indiani (Pelli rosse) sono quasi scomparsi (266.000, per lo più aggruppati in « riserve »). Lungo il Pacifico (California) vivono parecchie migliaia di giapponesi (73.000) e di cinesi (72.000). — *Configurazione fisica*: dall'Atlantico al Pacifico si seguono le seguenti zone: litoral District, monti Appalachi (o Alleghani), bacino del Mississippi, monti Rocciosi, altipiano interno, sierra Nevada, litoral District. — *Fiumi principali*: Mississippi, col'affluente Missouri, il primo del mondo per lunghezza di corso (6730 km.) sboccante nel golfo del Messico; Delaware e Hudson nell'Atlantico; Colorado, Sacramento e Oregon (Columbia) nel Pacifico. — *Laghi* più importanti: Michigan esclusivo agli Stati Uniti, Superiore, Huron, Eriè, Ontario in comune col Canada. aventi tutti per emissario comune il S. Lorenzo; gran Lago sa-

lato dell'altipiano interno. — *Coste* alte e frastagliate nella parte settentrionale sull'Atlantico; basse e paludose a Sud dove terminano colla penisola della Florida e si inflettono nel golfo del Messico; alte ma uniformi sul Pacifico dove terminano a Nord collo stretto di Juan de Fuca che le separa dall'isola canadese di Vancouver. — *Suolo* feracissimo nel bacino del Mississippi e a Nord di questo verso i grandi Laghi. — *Clima* molto vario; quasi tropicale sul golfo del Messico, è a NE più freddo che non lo comporti la latitudine. New York, allo stesso parallelo di Napoli, ha inverni molto più rigidi, ma, in compenso, estati molto più calde. Eccellente è il clima della California.

Benchè non contino ancora un secolo e mezzo di vita gli Stati Uniti, colla loro immensa superficie per cui sono di poco inferiori all'Europa, e colla loro enorme popolazione che va così rapidamente crescendo col contributo degli elementi più vigorosi di tutte le altre, hanno raggiunto un tale sviluppo da imporsi da soli alla vita economica mondiale, colla esuberanza delle loro ricche produzioni naturali, col vigore delle loro industrie, colla estensione delle loro comunicazioni, e colla imponenza dei loro traffici. Della teoria proclamata da James Monroe (nel 1823) « l'America degli Americani » la quale era intesa ad impedire ogni ulteriore acquisto coloniale degli Europei in America, ed integra a successivamente dalla teoria di Drago secondo cui rimane vietata qualsiasi azione coattiva a base di occupazione territoriale, sia pure temporanea, a danno di Stati americani insolventi, gli Stati Uniti hanno fatto la propria bandiera nell'intento di assicurare a sè medesimi l'egemonia sopra tutto il Continente americano. Quella teoria è venuta così a signifi-

care « l'America agli Stati Uniti », e « i 2 Oceani all'America ». Per tal modo è sorto e si è ingigantito il « Panamericanismo » che, a somiglianza del « pericolo giallo » del « pericolo slavo », del « pangermanesimo », ha costituito, volta a volta, una delle più gravi preoccupazioni internazionali.

Prodotti vegetali.

Sono ricchissimi. Per i *cereali* degli Stati del Nord e del Centro, quelli sopra tutto delle antiche praterie del Far-West stendentisi nel bacino superiore del Mississippi, gli Stati Uniti sono divenuti il primo Paese del mondo e il granaio dell'Europa, alla quale essi mandano specialmente *frumento* e farine, e poi *mais* che è prodotto in quantità maggiore del frumento ma alimenta una esportazione minore (per quanto considerevole e in continuo aumento) a motivo del grande consumo che se ne fa in paese per l'alimentazione e l'ingrasso degli animali, specialmente suini, per l'estrazione dell'olio, della fecola, del glucosio, e per la distillazione dello spirito. Sono centri principali di produzione del frumento il Minnesota, il Kansas, i due Dakota; del mais, l'Illinois, l'Iowa, il Missouri, il Nebraska.

Seguono: l'*avena* nella cui produzione, la quale primeggia a NE, gli S. U. occupano il primo posto nel mondo, e l'*orzo* per cui vengono al secondo dopo la Russia.

Nè va dimenticato il *riso* che, per quanto ristretto a pochi Stati (Carolina, Luigiana), gareggia ormai in quantità assoluta colla produzione italiana.

Cereali e farine costituiscono in valore il terzo e talvolta il secondo articolo di esportazione.

Nel commercio dei grani hanno assunto una capitale importanza gli « elevatori » o « silos ».

Patate, legumi, ortaggi vanno sempre più estendendosi. Come va pure estendendosi (in California e nell'Arizona) la coltura degli *olivi*, soprattutto per il consumo diretto delle olive.

E lo stesso dicasi dei *frutti*, specialmente nella California dove, fra altro, hanno acquistato una grande importanza le pesche, le albicocche, le prugne, le mele e gli aranci, a merito specialmente delle grandi imprese cooperative (« California Fruit Growers Exchange »). E così pure in California si è largamente diffusa la coltura delle *viti* a merito soprattutto degli emigranti d'origine latina.

Da notarsi la enorme importazione che gli S. U. fanno di banane (per circa 20 milioni di dollari all'anno).

Di piante *zuccherine* si coltivano, benchè su scala modesta, la canna negli Stati Uniti del Sud (Luigiana), e la barbabietola in quelli del Nord (Colorado, Michigan, California). Ma lo zucchero costituisce però sempre uno dei primi articoli di importazione.

La coltura del *cotone*, introdotta negli S. U. alla fine del secolo XVIII, salita a grande importanza verso la metà del secolo successivo, abbandonata o quasi durante la guerra di secessione fra gli Stati del Sud e quelli del Nord a proposito della schiavitù dal 1861 al 1865, è ridivenuta la prima del mondo, con una produzione che oscil-

lava, prima della guerra, intorno ai 16 milioni di balle, sopra i 22 e più milioni rappresentanti la produzione mondiale. Sono balle di 500 libbre lorde ciascuna, cioè di 227 kg. (al netto 217). Questa coltura, che comprende i terreni più fertili del bacino inferiore del Mississippi, si è alquanto arrestata, nel suo movimento ascensionale, a motivo della stanchezza del suolo e della diffusione di un insetto (boll weevil), ma rimane pur sempre la principale risorsa degli S. U. a cui fornisce, in valore, il primo articolo di esportazione.

Principali Stati cotonieri sono il Texas, dove prevalgono come coltivatori i bianchi, per buona parte italiani, le Georgia, l'Alabama e il Mississippi, dove la coltura ne è in mano, per lo più, a liberi contadini negri. Però, mentre l'europeo riesce a ricavare una balla di cotone da un acre di sabbia, il negro arriva difficilmente a produrne mezza negli acri più fertili. « Midling upland » dicesi la varietà media la quale costituisce la quasi totalità della produzione; ma sono degne di nota anche l'« upland » che si ottiene di preferenza nella valle alta del Mississippi, e il « sea island », la varietà più fine, che si ottiene quasi esclusivamente negli Stati lungo l'Atlantico (Georgia, Florida, Carolina). « Linter » è chiamata la qualità più scadente, che aderisce ai semi. Per la separazione di questi dalla fibra esistono dovunque grandi stabilimenti detti « gin ». Il seme alimenta poi l'industria fiorentissima dell'« olio di cotone », che ha il suo centro principale a News Orleans.

Negli Stati dell'Ovest si coltiva il *lino*, su scala

abbastanza larga, ma per averne solamente il seme, nella cui produzione gli S. U. sino diventati il terzo paese del mondo subito dopo l'Argentina, la Russia e l'India.

Gli S. U. occupano parimenti il primo posto nel mondo rispetto alla coltura del *tabacco* che ha per centri più notevoli il Kentucky, la Carolina del Nord e le 2 Virginie.

Diffusissime le *erbe* e i *foraggi*, specialmente nel bacino del Mississippi, lo sono altrettanto le *foreste*, specialmente sulle montagne che prospettano il Pacifico, mentre negli Stati di NE verso l'Atlantico abbondano i pini che forniscono in gran copia la resina e sul golfo del Messico il «pitch pine» che alimentano ancora una ricca esportazione (Pensacola). Il disboscamento è diventato però così eccessivo che, nonostante le enormi ricchezze forestali, si cominciano già ad escogitare, da parte del Governo, alcune disposizioni restrittive intese a difendere, insieme alle foreste, anche la piovosità nei riguardi della irrigazione.

Carattere prevalente dello sfruttamento del suolo è stato, fino ad ora, la grande **agricoltura** estensiva, coll'uso quasi generale delle macchine agricole, che gli S. U. dovevano poi diffondere, coll'eloquenza dell'esempio e coll'attrattiva del buon mercato, in tutti gli altri Paesi. Ma oramai, in seguito alla diminuzione delle terre vergini disponibili, all'esaurimento della fertilità naturale di quelle che vengono da troppo tempo sfruttate, all'aumento della popolazione in ricerca di nuove terre da sfruttare, alla richiesta sempre maggiore dei

prodotti, l'agricoltura non sembra più rimunerativa, senza l'impiego della *irrigazione*, sebbene da lungo tempo quegli agricoltori siano diventati maestri in quella agricoltura asciutta o « *dry-farming* » i cui procedimenti vanno diffondendosi anche altrove. Ad ogni modo è verso l'irrigazione che si rivolgono da tempo gli sforzi dei privati e del Governo, specialmente colla costruzione di dighe di sbarramento, alcune delle quali gareggiano colle famose dighe di Assuan che vennero costruite in Egitto.

Si sono fatti parimenti dei grandi progressi negli *emendamenti* e nelle *concimazioni*, si sono eseguite e si vanno eseguendo delle grandi *bonifiche*, si va diffondendo l'*istruzione agraria*, e infine si sono iniziati dei provvedimenti per facilitare il *credito* agli agricoltori

Prodotti animali.

Fiorentissimo è l'*allevamento del bestiame*, specialmente degli animali da carne, come i bovini (in special modo prevalenti negli Stati del NE, e per i quali gli S. U. occupano il primo posto nel mondo), le pecore (per cui gli S. U. vengono veramente dopo l'Australia, l'Africa australe e i Paesi del Plata) e i maiali (per cui essi sono in via assoluta il primo Paese) Cosicchè, oltre al soddisfare al bisogno grandissimo di una popolazione molto numerosa e prevalentemente carnivora, la carne costituisce, in valore, il terzo o il secondo articolo di esportazione. Per numero di cavalli gli S. U.

vengono secondi nel mondo dopo la Russia, ma cosa curiosa, sono ad essa e a qualunque altro Paese superiori nel numero dei muli quantunque vi sia piccolissimo quello degli asini. Mentre nelle regioni vastissime del Far-West a coltura estensiva si pratica ancora l'allevamento in grandi mandrie all'aperto (nei cosiddetti «ranches»), va però sempre guadagnando terreno l'allevamento più razionale che si pratica nei recinti chiusi («farms»). Benchè paese eminentemente granifero, gli S. U. allevano ancora poco *pollame*, fuorchè negli Stati di NE dove è diventata prevalente la coltura intensiva. *Bachicoltura* e *apicoltura* vanno lentamente diffondendosi soprattutto in California per opera degli emigranti di razza latina. Specialmente di miele si è cominciato a fare esportazione. Abbondano gli storioni nei fiumi che si gettano nell'Atlantico, ma più ancora i salmoni nei fiumi che si gettano nel Pacifico, onde avviene che California, Oregon, Washington ed Alaska, dove i pescatori sono in gran numero italiani, facciano una grandissima esportazione di questi pesci variamente conservati. Ma più fiorente ancora è la *pesca* marittima la quale si spinge da una parte fino al banco di Terranova, oggetto di secolari contese coll'Inghilterra, e dall'altra fino al mare di Behring. Ne formano oggetto specialmente i merluzzi, gli sgombri e quella varietà di aringhe che sono conosciute volgarmente col nome di sardelle americane e di cui è centro principale Eastport nel Maine. Vi si fa pure una grande pesca di *ostriche* di cui gli S. U. sono forse i primi allevatori, certo

i più grandi consumatori del mondo. Presso le coste del territorio di Alaska (isole Pribiloff) si fa alle *foche* una caccia così spietata che esse sarebbero state completamente distrutte se non fosse intervenuto fra gli S. U., l'Inghilterra, il Canada e il Giappone una convenzione in difesa della razza (1911). Gli americani sono inoltre arditi cacciatori di *balene* nel mari Artici. Alcuni emigranti greci delle isole Sporadi hanno iniziato con successo la pesca delle *spugne* lungo le coste della Florida.

Prodotti minerali.

Gli S. U. hanno conquistato il primo posto nel mondo per la produzione dei **combustibili fossili**. Mentre sono sempre stati il primo riguardo al petrolio fin da quando, verso la metà del secolo XIX, spargendo ovunque la esuberanza della loro produzione salita improvvisamente a grande altezza, ne fecero il mezzo d'illuminazione più a buon mercato e più diffuso e ne utilizzarono come combustibili per macchine i residui solidi (mazut) e i liquidi (lucilina) e ne ricavarono ultimamente un elemento importantissimo di energia (la benzina), hanno poi superato l'Inghilterra nella produzione del carbon fossile e dell'antracite diventando anche a loro riguardo il primo Paese del mondo.

Mentre la produzione mondiale del *petrolio* greggio o nafta oscilla intorno a 40 milioni di tonn. quasi 25 sono dati dagli S. U. dove però alla Pennsylvania che ne fu per oltre mezzo secolo il prin-

cipale Stato produttore si è sostituita la California che rappresenta da sola $\frac{1}{3}$ della produzione Nordamericana mentre dopo di essa, insieme alla Pensilvania, vengono il Texas, l'Oklahoma, l'Illinois, l'Ohio e il Kansas. Non più la sua estrazione, la sua raffinazione e il suo commercio sono accentrati e diretti dalla potentissima « Standard Oil Co. » dopo che questo « trust » fu disciolto nel 1911 e la sua attività venne divisa fra una trentina di Compagnie minori.

La produzione del *carbon fossile*, salita a oltre 500 milioni di tonn. all'anno, rappresenta da sola circa $\frac{1}{3}$ della produzione mondiale ed ha il suo centro principale nella Pensilvania e negli altri Stati contermini ad essa (Illinois, Virginia ecc., Ohio), sui fianchi e nelle viscere degli Appalachi. Coll'aiuto di noli molto più bassi gli Stati Uniti hanno organizzato, per il dopo guerra, un piano gigantesco di concorrenza ai carbon fossili inglesi per modo da togliere ad essi anzitutto i paesi dell'America del Centro e del Sud e poi, mano mano, anche gli altri, a cominciare da quelli dell'Europa.

In Pensilvania parimenti ha il suo centro principale la produzione dell'*antracite*.

E ivi esclusivamente viene utilizzata (specie a Pittsburg) quella produzione di *gaz naturale* per cui gli S. U. hanno sempre avuto il primato nel mondo.

Fra i **minerali non metallici** tengono il primo posto gli innumerevoli *materiali da costruzione*, quali i marmi (quelli del Vermont ad es. gareggiano coi marmi di Carrara), l'argilla che supera in

valore la produzione del petrolio, l'asfalto, la lavagna, e le pietre da calce, da gesso, da cemento. Una grande importanza hanno i *fosfati minerali* (Florida, Tennessee, Carolina del Sud) nella cui esportazione gli S. U. occupano il primo posto nel mondo. Nè bisogna dimenticare lo *zolfo* i cui giacimenti ricchissimi lungo il golfo del Messico, ai confini della Luigiana col Texas (lake Charles), lavorati col singolare processo Frash, per opera della potente « Union Sulphur Co. » fanno ormai una forte concorrenza allo zolfo italiano. Vanno infine ricordati il *sale* (saline del golfo del Messico e del Pacifico, Gran Lago salato) la cui produzione però non copre che $\frac{1}{4}$ del consumo, l'*acido borico* della California, l'*amianto* del Vermont e della Georgia, la *grafite* dell'Alabama e infine il *talco* e la *steatite* nella cui produzione gli S. U. sono da molto tempo alla testa del mondo.

Una grandissima importanza hanno agli S. U. i **minerali metallici** e i **metalli**, a cominciare dal ferro, dal rame e dall'alluminio in cui hanno conquistato il primato, e continuando coi metalli preziosi, col mercurio, collo zinco, col nikel, col manganese per cui tengono il secondo posto. Le miniere di *ferro* (ematite rossa), che costituiscono una delle maggiori ricchezze dell'Unione Nordamericana, non hanno più il loro centro principale, come per lo passato, in Pensilvania, bensì nel Minnesota (Missabe, Hibing, Duluth) presso il lago Superiore.

Parimenti intorno al lago Superiore (Michigan), nel Montana (Aneconda, Butte), nell'Arizona, nel-

l'Alaska, ha i suoi centri principali quella produzione dei minerali di *rame* la quale rappresenta oltre la metà della produzione mondiale.

La produzione del *piombo*, che eguaglia quelle riunite della Spagna e della Germania, che sono cogli S. U. i primi produttori nel mondo, ha il suo centro principale nelle gole dei monti Rocciosi (Leadville).

In seguito alla scoperta di ricchi giacimenti di quell'ossido di *alluminio* che è conosciuto col nome di « corindone », gli S. U. sono diventati ultimamente il primo paese del mondo anche nella produzione dell'alluminio di cui forniscono da soli quasi la metà.

E lo stesso dicasi del *nikel* e dello *zinco* per cui sono riusciti ultimamente a superare la stessa Germania che aveva avuto in quei metalli costantemente il primato.

Viceversa gli S. U. hanno perduto il primato da essi goduto per lungo tempo rispetto ai *metalli preziosi*. Così nella produzione dell'*oro* non più occupano il primo posto che essi avevano conquistato nel 1848-49 in seguito alla scoperta dei famosi « placers » nei piani e nelle valli della California, ma rimangono pur sempre il secondo Paese, dopo l'Africa australe, per le ricchissime miniere di quarzo aurifero del Colorado (Cripple Creek) e della California mon'uosa, per i « placers » (che ora si vanno rapidamente esaurendo) dell'Alaska, e infine per le terre di alluvione della California di cui si è ripresa ultimamente la lavorazione col mezzo di draghe.

Parimenti nella produzione dell'argento gli S. U. tennero il primo posto fino a che questo metallo mantenne nel suo valore quel rapporto coll'oro da 15 e $\frac{1}{2}$ ad 1 sul quale (essendosi mantenuto per lungo tempo costante) si sono imperniati alcuni sistemi monetarij, quelli ad es. dell'Italia, della Francia e degli altri Paesi che appartengono alla Lega monetaria Latina. Ma quando, a cominciare dal 1876, il prezzo del metallo bianco diminuì grado grado fino a ridursi a poco più di $\frac{1}{3}$, gli S. U. i quali avevano ostacolato con ogni mezzo tale deprezzamento (Bland bill) dovettero chiudere le miniere meno redditizie perchè di minerale meno ricco di argento. Ma quando, a partire dal 1909, il suo prezzo tornò a salire, fu ripresa con tale intensità la lavorazione anche delle miniere abbandonate che ora gli S. U. hanno rioccupato il primo posto anche sopra il Messico che li aveva superati. Centri principali ne sono gli Stati montuosi di NO (Montana, Colorado, Nebraska, Utah).

Anche per il *mercurio* gli S. U. occupano uno dei primi posti nel mondo (dopo la Spagna e l'Italia) colle ricche miniere di New Almaden e New Idria in California.

Industrie.

Benchè di data relativamente recente, le industrie hanno conseguito un prodigioso sviluppo agli S. U. i quali, da paese prevalentemente agricolo, pastorale e minerario, si sono incamminati a diventare un paese prevalentemente manifatturiero,

tenendo testa, anche in ciò, alla vecchia Europa, benchè le industrie di questa, specie le più raffinate, meno però le meccaniche, continuino ad annoverare gli S. U. fra i loro clienti più importanti e più ricchi. La evoluzione industriale degli S. U. ha avuto principio, si può dire, nel 1866, vale a dire dopo la guerra di Secessione. Prima d'allora quasi tutta l'attività economica vi era assorbita dallo sfruttamento diretto delle ricchezze naturali, nè la scarsa mano d'opera avrebbe trovato margine utile per dedicarsi alle industrie, nè i capitali ancora insufficienti avrebbero avuto convenienza a impiegarsi nelle medesime. D'altronde il libero scambio, fino allora prevalente nel sistema doganale americano, non avrebbe dato alcun ausilio di protezione alle eventuali industrie nascenti contro la concorrenza delle più mature e più agguerrite industrie europee. Ma quando, alla fine della disastrosa guerra civile, gli Stati del NE che avevano avuto il sopravvento ed erano gli unici che avessero cominciato prima d'allora a dedicarsi alle industrie, trassero argomento dalle profligate condizioni dell'erario nazionale per imporre gravi tasse sulla introduzione degli articoli manifatturati provenienti dall'estero, sorsero all'ombra delle medesime nuove industrie, e queste andarono estendendosi e moltiplicandosi di mano in mano che il nuovo sistema doganale, introdotto da prima a scopo prevalentemente fiscale, andava affermando sempre più il suo carattere protettivo, coll'adozione di tariffe sempre più elevate, le quali dovevano raggiungere il massimo nel 1890, colla celebre ta-

riffa Mac-Kinley, successivamente inasprita col Dingley-bill. Assicurate per tal modo contro la concorrenza estera, tutte le industrie crebbero e si ingigantirono, ma soprattutto quelle meccaniche le quali meglio si confacevano all'indole economica di quel Paese nuovo, ricco di energie ma scarso di mano d'opera, cosicchè esse riuscirono a sopperire alla maggior parte dei bisogni del consumo nazionale. Si fu allora che parecchie industrie nazionali, diventate padrone assolute del mercato interno, si posero a sfruttarlo senza ritegno, collegandosi fra di loro in quei formidabili «trust» che dovevano diventare la caratteristica prevalente degli S. U. Delle economie per tal modo realizzate e dei vantaggi conseguiti da una più accorta divisione del lavoro e da una tecnica sempre più perfezionata non trassero beneficio di regola che i «trusts». Il consumo interno non ne rimase che sempre più aggravato. E quando le sue richieste furono saturate, i «trusts», lungi dal diminuire i prezzi di vendita all'interno ovvero di restringere la produzione, trovarono più conveniente di estendere il commercio all'estero, anche a costo di vendere ivi ad un prezzo molto più basso di quello altissimo che veniva praticato all'interno, e vendere senza guadagno e vendere perfino in perdita. Gli è ciò che dal verbo «to dump» che significa «versare a piene mani» fu detto «dumping». I grandi guadagni resi possibili dalla vendita all'interno difesa contro la concorrenza interna dai «trusts» e contro la concorrenza estera dal sistema protezionista ad oltranza, permettevano di sopportare agevolmente

le perdite derivanti dal sistema del « dumping ». Venne un momento in cui i consumatori si stancarono di pagare le spese di questa formidabile organizzazione a base di monopolio e ne venne quel movimento contro i « trusts » che doveva costituire uno degli elementi della piattaforma con cui il partito democratico ha riconquistato, nel 1912, il potere. I « trusts » aboliti, vennero sostituiti da « companies » o « corporations ». Il partito democratico, di conformità al suo programma, ha inoltre ridotto, e di molto, le tariffe doganali, allo scopo di togliere ad esse quel carattere eccessivamente protezionista che esse avevano raggiunto. Ne venne naturalmente un restringimento nella attività manifatturiera, di quella soprattutto che aveva una natura artificiosa e si reggeva solamente a base di protezione e di « trust ». Ne riuscirono invece consolidate le altre, quali ad es. le industrie meccaniche, come quelle che meglio rispondevano e rispondono al bisogno di risparmiare quanto più sia possibile della mano d'opera che, nonostante la continua crescente immigrazione, si mantiene di regola sempre più cara che altrove.

Nelle *industrie alimentari* emergono: la *macinazione* eseguita in quei grandi molini meccanici che dovevano poi diffondersi dovunque col nome che essi portano ancora di molini « americani » e che forniscono non solo tutta la farina richiesta dal consumo nazionale, ma alimentano una esportazione (un tempo in barili di legno ora in sacchi) che rappresenta oramai una parte considerevole di quella

esuberanza di grano che viene mandata all'estero (centri principali Minneapolis, Duluth, Milwaukee, New York, Cincinnati); l'industria dei *salumi*, delle *carni conservate* (corn-beef, tongues) e delle altre *conserve alimentari* (lardo, prosciutto, strutto, estratto di carne), la quale viene esercitata soprattutto nei colossali ammazza'oi (packing houses) di Chicago (Armour), di Cincinnati, di St. Louis e negli stabilimenti mondiali di Baltimora (ortaggi, legumi, frutti, pesci, ostriche); la raffinazione dello *zucchero* per opera specialmente dell' « American sugar Combination » che possiede grandi officine a Filadelfia, a Boston e nelle isole Filippine ed Hawaii, senza contare la estrazione e la raffinazione dello zucchero nazionale di barbabie'ola; il *caseificio* che ha i suoi centri principali negli Stati di Iowa e New York e viene integrato da grandi fabbriche di margarina, di burro di arachide e simili; l'industria del *cioccolato* per cui gli S. U. occupano, almeno in quantità, il primo posto nel mondo, se almeno si deve giudicare dal fatto che sono il Paese il quale fa la maggiore importazione di cacao; la fabbricazione del *ghiaccio artificiale* e dell'*acqua di selz* (soda wa'er), di cui sono, in via assoluta e in via relativa, i più grandi consumatori del mondo; la estrazione dell'*olio di cotone*, che ha parimenti agli S. U. il suo primo centro mondiale (specialmente negli Stati di Texas e Tennessee), ed alimenta una esportazione sempre crescente di olio, fra cui emerge quello fabbricato in inverno (winter oil), e di pannelli; la estrazione eziandio di altri oli, fra cui ha acquistato di recente una

grandissima importanza l'olio di *mais* (dall'embrione); la fabbricazione della *birra* cresciuta siffattamente, specie negli Stati tedeschi del Nord (Wisconsin col grande centro di Milwaukee e i 2 Dakota) che ora gli S. U. hanno superato in quantità assoluta perfino la Germania; e infine la estrazione dell'*acquavite* (whisky) e degli altri spiriti che ha il suo centro principale nell'Illinois (Chicago) e la fabbricazione del *vino*, così naturale (specialmente in California), come artificiale, uso « Champagne » (soprattutto a New York). Allo scopo di promuovere l'esportazione dei suoi vini sui mercati dell'Est, specie a New York, la California ne ha iniziato il trasporto a mezzo di navicisterna (a opera della « California Wine Association »), colle quali viene realizzata una economia del 40% sulle spese di trasporto. Dopo una vittoriosa propaganda antialcoolica venne promulgata nel 1919 una legge (« dry ») la quale implica la proibizione così dell'importazione come del consumo di tutte le bevande alcoliche. Sulle industrie alimentari e sul commercio dei prodotti alimentari venne istituito il controllo governativo a mezzo della « pure food law » (1907) la cui applicazione è diventata ultimamente sempre più rigorosa.

Fra le *industrie tessili* tiene il primo posto il *cotonificio* che viene secondo per importanza nel mondo dopo l'inglese. Mentre, verso il 1870, esso consumava solamente l'8% del prodotto nazionale di cotone greggio, ed i cotonifici erano limitati agli Stati del NE o della Nuova Inghilterra, specie

a quello di Massachussetts dove la città di Lowell meritava di essere chiamata la « Manchester » americana, più tardi esso riusciva ad assorbire quasi la metà del prodotto greggio, quantunque questo fosse straordinariamente cresciuto rispetto al 1870, mentre andava sempre più estendendosi verso gli Stati di produzione del greggio, come le 2 Caroline, la Georgia e soprattutto il Texas, che sono diventati così i primi Stati cotonieri dell'Unione. Quivi si fabbricano specialmente quei tessuti grossolani, molto resistenti e molto a buon mercato che, col nome di « merikani », o « abugerid », hanno conquistato tanti mercati africani.

Il *lanificio*, ancora molto inferiore, benchè gagreggi in attività e in invadenza coll'industria precedente, ed oltre a tutta la lana prodotta in paese ne impieghi una quantità quasi eguale importata dall'estero, viene esercitato soprattutto negli Stati di Massachussetts (Boston), di New York, della Pensilvania, e di Rhode Island.

Molto sviluppata è anche l'industria della *seta* che ha il suo centro principale nello Stato di New Jersey (Patterson), ed adopera, in quantità sempre crescente, le sete gregge dell'Estremo Oriente asiatico, dell'Italia (che ha negli S. U. il suo cliente più ricco) e della Francia.

Si vanno introducendo e estendendo le industrie dei *merletti* e dei *ricami a macchina*, la confezione dei *vestiti* e degli articoli di *moda*, e la fabbricazione delle *maglie*, dei *tappeti* e delle *coperte*, quantunque in questi articoli gli S. U. dipendano ancora moltissimo dall'Europa. Essi sono invece il primo

Paese del mondo nella fabbricazione delle *tele ce-
rate* e del *linòleum*.

Fra le *industrie minerali* emergono le *siderur-
giche* e *metalliche* e fra esse quelle molteplici del
ferro, il grande sviluppo delle quali, dovuto in ori-
gine, come in Inghilterra, alla situazione delle mi-
niere nella vicinanza dei grandi giacimenti carbo-
niferi, trae ora alimento dalla enorme ricchezza
di questi e di quelli, e dallo sviluppo enorme delle
comunicazioni, ciò che permette di superare age-
volmente la distanza che li separa. Così dal 1890
gli Stati Uniti sono diventati il primo Paese del
mondo, superando la stessa Inghilterra, nella pro-
duzione della ghisa e dell'acciaio. Il maggiore
Stato siderurgico è la Pensilvania. Ivi sorgono, fra
altri, quegli alti forni di Vally forge e Cornwall,
quelle acciaierie di Trenton e Johnston, quelle
officine di Bethlehem e di Cleveland che hanno una
fama universale. E essi hanno parimenti acquistato
il primato mondiale in molte industrie successive,
quali la fabbricazione delle rotaie d'acciaio, delle
macchine (agricole, da cucire (1), da scrivere, da
conti, da cassa), delle macchine-strumenti, delle
locomotive, dei vagoni ferroviari, delle automobili,
delle biciclette, delle motociclette, delle corazze,
dei freni automatici, dei revolvers, delle mitraglia-

(1) La « Singer Sewing Machine Co. » di Bridgeport nel Con-
necticut possiede 10 colossali stabilimenti che producono 1.500.000
macchine all'anno. Emergono fra essi quello americano di
Elizabethport nella New Jersey e quello europeo di Clydebank
presso Glasgow, il maggiore del mondo.

trici, dei fucili, e via dicendo. Ne sono centri principali: la Pensilvania (Pittsburg, colle acciaierie della Carnegie steel, e la fabbrica Westinghouse di freni automatici e Filadelfia colla Midwale Steel Co. (corazze), e le Baldwin locomotive works); l'Illinois (Chicago); il Connecticut (Hartford e la fabbricazione delle biciclette e dei revolver), New-haven e le grandi fabbriche di armi; l'Ohio (Cleveland); l'Alabama; lo Stato di New York colla grande fabbrica Remington dei fucili; il Michigan (Detroit e la colossale fabbrica Ford di automobili). Nel 1901 erasi formato, col nome di « United States Steel Corporation » un colossale « trust » del ferro e dell'acciaio, la più potente impresa del genere che esistesse nel mondo. Gli S. U. hanno conquistato il primo posto anche nell'industria della *latta*. Dicasi altrettanto di quella dell'*alluminio*, imperniata già ad un « trust », l'« International Harvester Co. ». L'*orologeria* vi è stata portata in pochi anni, coll'uso di ingegnosi e potenti meccanismi, a un così alto sviluppo, da poter fornire a molto buon mercato, orologi solidissimi, eccellenti. Centro principale ne è lo Stato di Connecticut dove, a New Haven, sorge la grande fabbrica « Adanson » che è la prima dell'Unione. Gli S. U. sono diventati il primo Paese del mondo nella produzione elettrolitica del *rame*, Alcuni stabilimenti colossali presso New York ne producono 50 vagoni al giorno.

Fra le industrie *minerali non metalliche* vanno ricordate: la fabbricazione dei *cementi*, oramai emancipata dall'Europa (celebre la colossale Al-

pha Portland Cement Co. del Maine, la quale ne produce 50.000 barili al giorno), della *calce*, dei *laterizi* (centro principale la Pensilvania), e della *ceramica*; la *vetraria* specie quella d'uso comune, favorita dalla grande abbondanza dei combustibili fossili ed esercitate perciò su scala maggiore nei paesi ricchi di carbone, di antracite o di petrolio; l'industria della *polvere pirica* e degli *esplosivi* la quale ha ricevuto un impulso colossale durante la guerra attuale, se pure è destinata a scomparire colla fine della medesima. Ci basti dire che, ad opera della grande Compagnia della polvere, è sorta in poco tempo, nella Virginia, quasi ad opera d'incanto, la nuova città di Hopewall. Un grande impulso parimenti ha ricevuto la fabbricazione dei *prodotti chimici*, specie dei colori di anilina e dei vari prodotti sintetici per cui gli S. U. erano dipendenti dalla Germania, del solfato di rame e degli acidi minerali per cui erano tributari dell'Inghilterra.

Così gli S. U. sono il primo Paese del mondo nella produzione del *coke* a uso siderurgico, specie nei forni colossali di Pittsburg.

Fra le *industrie diverse* vanno ricordate: quelle molteplici del *caucciù* la cui materia greggia costituisce in valore il secondo o il terzo articolo d'importazione e le quali hanno il loro centro principale nello Stato di New Jersey; le differenti industrie del *legno*, che hanno il loro centro principale nello Stato di Washington sul Pacifico; l'arte della *carta* in cui ha conquistato una posizione preminente l'« International Paper Co. » di New York; l'estrazione

della *trementina* che ha il suo centro principale nelle Caroline; la lavorazione del *tabacco* quasi interamente imperniata alla «American Tobacco Co.» un «trust» colossale che ha sempre distribuito grassi dividendi; le varie industrie delle *pelli* (costituenti in valore uno dei primi articoli d'importazione), principalissima la *calzoleria* in cui gli S. U. tengono il primo posto nel mondo; e infine la fabbricazione dei *concimi artificiali*, compresa la calciocianamide nella cui produzione gli S. U. occupano il primo posto nel mondo colle fabbriche del Tennessee e soprattutto con quella grandissima dello Stato di New York che è azionata dalle cascate del Niagara.

Benchè gli Americani viaggino di preferenza in Europa e in altre parti del mondo, ha cominciato a sorgere e si va rapidamente sviluppando anche agli S. U., l'industria del *forestiero*, ivi attirato da alcune grandi bellezze naturali quali il Parco nazionale, le «Niagara falls», la California, ecc.

Cumunicazioni.

Il loro sviluppo è andato di pari passo coll'aumento della popolazione, coi progressi dell'agricoltura e collo sviluppo delle industrie, di cui furono anzi uno dei coefficienti principali.

Poste e telegrafi sono perfettamente organizzati; però, mentre le prime sono monopolio dello Stato, i secondi appartengono a imprese private, prima fra tutte la «Western Union Telegraph Co.» la

quale possiede da sola quasi il decuplo delle linee e dei fili del regno d'Italia.

I *telefoni*, nati agli S. U. sono ivi più diffusi che in tutto il resto del mondo.

E ivi parimenti ha avuto una grande applicazione la *radiotelegrafia*.

Le *strade ordinarie* sono generalmente scarsissime e di secondaria importanza. Solamente in questi ultimi anni si crearono nuove grandi strade per uso delle automobili.

Invece le strade per eccellenza dell'Unione Nord-Americana sono le *ferrovie*. Poichè il paese ha raggiunto il suo maggiore sviluppo appunto nell'era ferroviaria, era naturale che dovendosi costruire delle vie nuove, queste si facessero senz'altro di ferro, limitando le strade ordinarie ai brevi tratti allaccianti fra di loro i minori centri di popolazione. Si può dire che alle ferrovie metta capo tutta la vita economica dell'Unione. Col loro sviluppo complessivo (nel 1918) di oltre 550.000 km. esse superano oramai di $\frac{1}{3}$ tutta la rete europea e rappresentano la metà dell'intera rete mondiale.

Appartengono interamente a Compagnie private e vengono da esse esercitate, non esistendo in alcuna parte dell'Unione la più piccola traccia di servizio di Stato (1). Morgan, Harriman, Gould, Vanderbilt, James Hill, sono i grandi magnati delle ferrovie americane. Quantunque diffuse in tutti gli

(1) Per motivi di interesse superiore ma temporaneo, in dipendenza della guerra, l'esercizio delle ferrovie venne assunto nel 1917 dallo Stato federale.

Stati, esse sono più numerose e più importanti nelle regioni di NE e di N come le più industriali e le più fittamente popolate. Meritano una speciale menzione le grandi linee trasversali o del « Pacifico » che sono oramai in numero di 12, ma fra le quali emergono: la « Central Pacific and Union R. R. » che va virtualmente da New York a S. Francisco; la « Northern Pacific R. R. » che va dall'alto Mississippi e dalla regione dei Laghi (Chicago), a Portland sul Pacifico; e la « Southern Pacific R. R. » che va da New Orleans a Los Angeles, parimenti sul Pacifico.

Con tutti i loro vantaggi però queste imprese colosali hanno l'inconveniente di aver legato tutta l'Unione al carro dei propri interessi. È la loro coalizione che ha ostacolato sempre lo sviluppo della marina mercantile, che si è opposta, finchè ha potuto, alla grande impresa nazionale del canale di Panamá, che ha fatto decadere le grandi linee naturali dell'interna navigazione. Meravigliosi sono i progressi tecnici da loro conseguiti assai più presto che altrove allo scopo soprattutto di aumentare il reddito netto colla diminuzione relativa delle spese di esercizio. Furono prime le ferrovie americane a sostituire sulle grandi linee le locomotive da 100 e i vagoni da 8 a 10 tonn. E furono desse a provvedere le stazioni di comodi e potenti meccanismi per il carico e lo scarico delle merci, a rendere più celere e sicuro il movimento dei treni con apparecchi speciali di segnalamento, e a fornire del maggiore possibile « comfort » i treni dei viaggiatori, special-

mente quelli destinati a percorrere grandi distanze. Il maggior centro ferroviario dell'Unione N. A. è Chicago dove mettono capo 38 linee ferroviarie le cui stazioni circondano la città a guisa di una cerchia di fortezze per la vita economica. Fra l'estremità meridionale della penisola di Florida e le isole di Key West venne costruita in pieno mare, sopra una serie di viadotti in cemento armato, una ferrovia arditissima che si spinge di fronte al porto di Avana nell'isola di Cuba.

Una grandissima importanza hanno sempre avuto agli S. U. le *vie navigabili interne*. Esse appartengono a 3 grandi sistemi: quello dei Grandi Laghi che sbocca da una parte nel S. Lorenzo (Canadà) e dall'altra nel fiume Hudson per mezzo del gran canale Eriè (dal lago Eriè all'Hudson) che è il primo dell'Unione e uno dei primi del mondo, quantunque ora abbia molto perduto della sua antica importanza; il sistema dei Fiumi che sboccano nell'Atlantico, e fra i quali emergono l'Hudson, il Delaware e il Potomac; e il grande sistema del Mississippi e dei suoi affluenti, il quale però essendo stato molto trascurato in seguito alla concorrenza delle ferrovie, ha un movimento molto inferiore al suo grande sviluppo chilometrico ed alla grande portata dei fiumi e dei canali che lo costituiscono. Ad es. venne superato in movimento dal sistema navigabile del Reno che ha una portata e uno sviluppo di tanto inferiori. Una delle sue arterie più attive è costituita dall'affluente di sinistra, l'Illinois, che un canale congiunge ai grandi laghi (a Chicago sul Michigan). Alcuni

porti situati sui laghi hanno un movimento superiore a quello dei maggiori porti marittimi del mondo, così come i canali che li riuniscono (ad es. i due canali St. Mary fra il lago Superiore e il lago Huron e il canale Detroit, attraverso il lago di questo nome, fra l'Huron e l'Erie), hanno un movimento molto superiore a quello del canale di Suez.

Un canale aperto recentemente, e il quale però ha natura e importanza esclusivamente marittima, è il « Cape Cod canal » che ha abbreviato e resa più sicura la strada alle navi sulla costa NE dell'Unione.

Molto attiva è la *navigazione marittima*, poichè oscilla annualmente dai 50 ai 60 milioni di stazza (in arrivo), ed è costituita, anzitutto da navi estere, fra cui tengono il primo posto le inglesi (dopo le quali venivano, prima della guerra, le navi tedesche, poi le norvegesi e le francesi). Alle navi americane che hanno (o almeno avevano prima della guerra) una parte molto scarsa nella navigazione internazionale, appartiene però esclusivamente la navigazione di cabotaggio, ciò che viene a determinare a favore di esse un movimento complessivo abbastanza cospicuo.

Porti principali sono, in ordine decrescente: New York, Boston, Filadelfia, Baltimora, New Orleans e San Francisco.

La *marina mercantile*, esclusa quella che attende alla navigazione interna e la quale ha una portata di oltre 3 milioni di tonn. costituiva prima della guerra un naviglio di oltre 4 milioni e $\frac{1}{2}$ di tonn.

di cui 3 e $\frac{1}{2}$ iscritti nei porti dell'Atlantico. E poichè il più gran numero di esso era assorbito dalla navigazione di cabotaggio che le leggi dell'Unione riservano esclusivamente alla bandiera nazionale, la maggior parte del movimento marittimo internazionale era fatto da navi estere soprattutto inglesi. Pur di tanto superiori all'Inghilterra per popolazione e per prodotti, gli Stati Uniti venivano per la loro marina a grande distanza dopo di essa ed erano stati ultimamente raggiun' i dalla Germania. Ma ora le cose stanno per cambiare. Già durante la guerra molte navi vennero acquistate all'estero e molte confiscate, e si è dato soprattutto un vigorosissimo impulso alle costruzioni navali per mezzo della «Emergency Fleet Corporation» (E. F. C.), che può dirsi il grande stato maggiore dello «Shipping Board» a cui disposizione furono messi dal governo 5 miliardi di dollari. Si tratta, secondo un grandioso progetto approvato dal Congresso, di costruire tante navi diverse (da passeggeri, da carico, frigorifere, petroliere, ecc.) da 5 a 12 mila tonn. ciascuna, per una portata complessiva, a programma ultimo, di 25 milioni di tonn. Si calcola intanto che alla fine del 1919 la marina mercantile americana arriverà a 10 milioni di tonn. e sarà di già superiore alla metà della marina inglese della quale costituiva soltan' o un quarto prima della guerra. Rimaneva però sempre la inferiorità dipendente dalla legislazione americana (Seamen's Act) che prescrive alte paghe e lauto trattamento agli equipaggi e tabelle costosissime d'armamento, onde la gestione di una nave mercantile nordameri-

cana costava circa il doppio di una nave norvegese, o greca, o anche britannica. Ma anche tale ostacolo, venne tolto col « sussidio d'armamento » agli armatori recentemente decretato. Cosicché la marina americana potrà attuare fra breve, sotto le direzioni della « Emergency Fleet Corporation » che rimane in vita anche dopo la guerra, il suo ambizioso programma di fare direttamente il servizio con tutti i paesi del mondo che abbiano rapporti commerciali cogli Stati Uniti. Di fronte a questo prossimo imponente avvenire perdono ogni interesse le nozioni che si avevano intorno al naviglio esistente prima della guerra ed alle principali imprese di navigazione a vapore, le quali sono destinate a fondersi con altre imprese che vanno ora febbrilmente sorgendo. Ricordiamo solamente, per la storia, la « International Mercantile Co. » che è quanto rimaneva prima della guerra del « trust Oceanico » fondato nel 1901 dal miliardario Morgan, fondendo insieme diverse linee americane con alcune linee inglesi.

Commercio.

A non parlare del commercio *interno*, il quale è sviluppatissimo, in conformità della vastità del territorio e della grande varietà delle sue condizioni economiche, molto importante è il commercio *esteriore*, il quale è andato rapidamente crescendo col rapido sviluppo di tutte le altre manifestazioni della vita economica.

Prima della guerra oscillava (esclusi i metalli

preziosi ed il transito) dai 3200 ai 3500 milioni di dollari, che è quanto dire dai 16 ai 18 miliardi di franchi. Ma si è accresciuto enormemente durante e a motivo della guerra.

Le *esportazioni*, le quali superavano ordinariamente di circa $\frac{1}{2}$ miliardo di dollari le importazioni, erano costituite (e lo sono anche adesso) soprattutto di cotone greggio, cereali e farine, carne e conserve alimentari, rame, petrolio, macchine, ferro e acciaio e articoli relativi, legname, cotoneate, carbon fossile e tabacco. L'eccedenza delle esportazioni veniva allora saldata cogli interessi che andavano in Europa per i capitali da questa investiti in ferrovie, miniere ed altre imprese americane, col denaro che gli Americani spendevano nei loro viaggi in Europa, coi noli marittimi e colle rimesse degli immigrati.

L'*importazione* constava (e consta anche adesso) soprattutto di coloniali (caffè, zucchero, thè, cacao), di pelli e lavori di pelle, di caucciù, di tessuti (di lana, cotone, seta, lino e juta), di prodotti chimici, di seta greggia, di altre fibre tessili, di frutti, di pietre preziose e di oggetti d'arte.

I *paesi* con cui gli S. U. avevano, prima della guerra, le più importanti relazioni commerciali erano: l'Inghilterra, che ne assorbiva da sola quasi $\frac{1}{4}$, poi la Germania ($\frac{1}{8}$), il Canadà, la Francia, Cuba, il Giappone, il Brasile, il Messico, l'Olanda, l'Italia. Nel 1916 si è costituita, con un capitale di 50 milioni di dollari, la « American International Corporation » allo scopo di finanziare il commercio estero degli S. U. aiutando lo sviluppo industriale

dei paesi di grandi risorse e pochi mezzi. Per il dopo guerra vennero posti a disposizione del commercio coll'estero, sotto forma di sovvenzioni, gli ingenti capitali residuati alla « War Finance Corporation » (oltre un miliardo di dollari).

La circolazione si collega al *credito* anche a mezzo delle numerosissime Banche nazionali (6650 nel 1907) le quali tutte hanno facoltà di emettere biglietti di carta dietro deposito di quantità corrispondenti di titoli del debito pubblico. Vengono poi emessi dal Governo i biglietti del Tesoro, i « golden » e i « silver certificates ». Ne risulta una circolazione viziata benchè il Governo possieda la più forte riserva aurea del mondo.

Base della *moneta* è il « dollaro » che vale poco di più di 5 lire (L. 5,18) e il cui uso va estendendosi nei Paesi contermini dell'America centrale e anche in alcuni Paesi situati al di qua, sull'Atlantico, o al di là sul Pacifico.

Il commercio è ancora imperniato a un sistema *doganale* protezionista, quantunque dopo l'avvento al potere del partito democratico, cioè dal 1912, siansi abbassate molte tariffe. Nei trattati di commercio coi Paesi esteri gli S. U. hanno introdotto la clausola della nazione più favorita ma condizionale, cioè gratuita se il vantaggio accordato lo fu senza compenso, e onerosa nel caso inverso.

Meritano una speciale considerazione le imprese di *assicurazioni*, specialmente sulla vita, alcune delle quali veramente colossali (« Equitable », « Mutual Life », « New York ») lavorano si può dire in quasi tutti i Paesi del mondo.

Relazioni coll'Italia.

Tali relazioni sono molto importanti nei riguardi del commercio fra i due Paesi, ma più ancora rispetto alla corrente migratoria che si dirige dall'Italia agli S. U. ed alla numerosa colonia italiana che si è andata ivi formando.

Incominciata dopo la costituzione del Regno e divenuta alquanto considerevole dopo il 1870, l'emigrazione italiana non doveva acquistare grande importanza che a partire dal 1881. Ma fu dopo il 1890 che essa divenne numericamente la prima, superando la inglese e la tedesca che vi avevano avuto, una dopo l'altra, successivamente il primato. Negli ultimi anni però prima della guerra anche l'Italia aveva cominciato ad essere sorpassata alla sua volta dalla Russia e dall'Austria-Ungheria.

Nel 1910 si calcolavano a circa 2 milioni le persone, di origine italiana, residenti agli S. U., specialmente negli Stati di New York, New Jersey, Pensilvania, Massachussets, Illinois, Luigiana e California, nei quali due ultimi Stati, gli italiani hanno nelle loro mani specialmente il commercio dei frutti. Nella California inoltre, pesca, viticoltura, frutticoltura e orticoltura costituiscono, si può dire, un monopolio italiano.

Si valuta a 300 milioni di lire le rimesse che gli italiani, residenti agli S. U., facevano annualmente alla madre patria, prima della guerra.

Per proteggere e dirigere i nostri emigranti sono

sorte recentemente alcune ottime istituzioni a New York.

Le comunicazioni coll'Italia sono mantenute da molte linee regolari di piroscafi, di cui 5 italiane (parliamo sempre prima della guerra), le quali mettono capo in Italia ai porti di Genova e di Napoli, e in America ai porti di New York e Boston.

Il commercio fra i due Paesi, favorito da un accordo stipulato nel 1900 per il quale vengono concesse reciproche riduzioni di tariffe doganali, oscillava, prima della guerra, fra i 500 e i 600 milioni di lire. Era costituito per $\frac{3}{5}$ da articoli italiani che venivano mandati agli S. U. come seta greggia, limoni, marmi, vini, olio d'oliva, paste alimentari, formaggio, canapa, tartaro e feccia di vino, ortaggi e legumi in conserva, trecce e cappelli di paglia, essenze di agrumi, citrato di calce, guanti, pelli greggie, sommacco, frutti secchi (specie nocciuole) e oggetti d'arte; e per altri $\frac{2}{5}$ di merci americane introdotte in Italia, cioè cotone greggio, frumento, tabacco, lardo, petrolio, olio di cotone, resina, strutto ed altre conserve animali, fosfati.

Per facilitare i rapporti commerciali fra i due Paesi vennero istituite 4 Camere di commercio italiane (a New York, a Boston, a Chicago, a San Francisco), e 2 Camere di commercio americane (a Napoli e a Milano).

A stringere ancora più i rapporti fra i due Paesi contribuiscono efficacemente anche i numerosi turisti americani che visitano periodicamente l'Italia.

Immigrazione, emigrazione e colonie.

Si è già visto come gli Stati Uniti debbano gran parte dell'aumento straordinario della loro popolazione all'*immigrazione* che vi ha porta'o e vi apporta da ogni dove un flutto costante e crescente di energie che, allevate a spese dei paesi d'origine, vanno a dare i loro frutti migliori in questa terra di elezione, la quale perciò riassume e sintetizza tutte le genti principali del vecchio mondo in quanto esse abbiano di più fattivo, di più vigoroso e di più fecondo. A partire, soltanto dal 1821 si può dire che siano giun'ti agli Stati Uniti, fino a tutto il 1913, ben 31 milioni di emigranti; per lo passato in prevalenza inglesi, poi tedeschi, successivamente i'aliani, finchè negli ultimi anni questi cominciarono ad essere superati alla loro volta dagli slavi provenienti dalla Russia e dall'Austria-Ungheria. Da qualche tempo, prima della guerra, il numero degli immigranti oscillava intorno a un milione all'anno. Nel 1913 fu di 1.198.000. Vi son però i rimpatrianti o quelli che riemigrano altrove e il cui numero oscilla da 200 a 400 mila.

Paese classico di colonizzazione, gli Stati Uniti, a non parlare dell'Alaska da essi comperata dalla Russia nel 1867 ma per molto tempo trascurata, hanno comincia'o a diventare alla loro volta paese colonizzatore, accettando prima la volontaria dedizione della repubblica delle isole Hawai che entrò poscia a far parte integrale dell'Unione, e poi conquistando sulla Spagna le isole di Cuba e Portorico

nelle Antille, comperando dalla medesima in Oceania le isole Filippine e l'isola Guam delle Caroline, occupando, d'accordo colla Germania, una parte delle isole Samoa, e acquistando infine le Antille danesi e una striscia di terra lungo il costruito canale di Panamà nell'America centrale. Di guisa che ora gli Stati Uniti, anche dopo di aver accordata l'autonomia a Cuba, che si ritiene per altro destinata a diventare un altro degli Stati federati, possiede un impero coloniale di 307.500 km.² con una popolazione di quasi 10 milioni di abitanti.

Porti e città principali.

La capitale della Federazione è *Washington*, con 350.000 ab., ma la città più importante è *New York*, la quale, con Brooklyn e gli altri sobborghi, conta 5.800.000 ab. (nel 1917) ed è quindi la prima città dell'America e la seconda del mondo. Essa sorge sul corso inferiore del fiume Hudson, in parte sull'isola Manhattan che ne forma il nucleo più antico e più caratteristico intorno a Wall-Street la sede delle Banche e della Borsa, e in parte nei territorj contermini, ed è il primo centro industriale e ferroviario dell'Unione, con vie ferrate sotterranee (subways) ed elevate (elevated R. R.), e con un'immensa stazione aperta nel 1913, la prima del mondo. È inoltre il primo centro mercantile e bancario degli S. U. e il primo loro porto di alimentazione e di sbocco, anzi uno dei primi porti del mondo (il terzo dopo Londra e Hong-Kong per mo-

vimento di navi, dopo Londra e Liverpool per valore di merci). Si può dire che passi per New York $\frac{1}{3}$ del movimento commerciale marittimo di tutta l'Unione. Sono celebri i suoi skyscrapers (grattacieli) edifici colossali in ferro, in granito e in cemento che elevano al cielo i loro innumerevoli piani. Per giungere a New York i treni della Pensilvania R. R. passano sotto il fiume Hudson entro tunnel situati a 100 m. sotto il letto del fiume. New York è forse il primo mercato del mondo per i grani, le farine, le carni variamente conservate, il tabacco, lo zucchero greggio, il caucciù.

Sull'Atlantico, verso cui gravita ancora la parte più economicamente importante dell'Unione, sorgono parimenti: *Filadelfia*, la terza città per popolazione con 1.800.000 ab. (nel 1917) e il secondo porto commerciale, *Boston* il cui porto è in più frequente relazione con Liverpool a cui è più prossimo, e infine *Baltimora* che appartiene come le precedenti a quel primo nucleo della Federazione che è designato ancora adesso col vecchio nome coloniale di New England. All'interno si succedono *St. Louis*, la quarta città per popolazione con oltre 800.000 ab., alla confluenza del Mississippi col Missouri, *Cleveland*, *Pittsburg*, *Detroit*, *Buffalo*, *Millwaukee*, *Cincinnati*, *Newark*, *Minneapolis*, che hanno tutte una popolazione superiore ai 300.000 abitanti e soprattutto *Chicago*, che da misero villaggio, quale era mezzo secolo fa, è salita, con rapidità vertiginosa, fino a diventare, per popolazione, la seconda città dell'Unione con oltre 2 milioni di ab. (2.600.000 nel 1917) ed uno dei suoi

principali centri manifatturieri, ferroviarij, di navigazione lacuale (per il Michigan) e commerciali. Essa emerge soprattutto per le sue grandi segherie del legname, per i suoi numerosi molini dei grani, per i suoi imponenti « mattatoi » del bestiame e i relativi stabilimenti colossali di conserve animali, per la grandiosa fabbrica Pullmann degli « sleeping-cars », per le fabbriche numerose di macchine agricole, ecc., e infine per gli immensi « elevatori » ove si accumula il grano delle regioni fertilissime del Far-West di cui Chicago venne a ragione, chiamata la « regina ». Essa occupa uno spazio più grande di New York e di Londra. Una sua via è lunga 44 km.

Notiamo ancora: sul golfo del Messico, *New Orleans* emporio principale della valle inferiore del Mississippi, *Galveston* uno degli imbarchi principali del cotone e il vicino *Freeport* di recente creazione, e destinato senza dubbio a un grande avvenire; mentre sul Pacifico si seguono, da sud a nord, *Los Angeles* salita rapidamente in questi ultimi anni fino a diventare, per popolazione, una delle prime città della Confederazione (con oltre 400.000 abitanti) e *San Francisco* (detta più comunemente *Frisco*) di poco superiore per abitanti alla precedente ma assai più importante, specialmente per l'attività del suo magnifico porto situato nell'insenatura di una baja ampia e profonda e sicurissima a cui serve da ingresso la così detta « porta d'oro » (golden gate), e il quale è già il primo dell'America del Pacifico ma è destinato a diventare, in seguito all'apertura del canale di Panamá,

uno dei primi del mondo. Distrutta quasi completamente da un terremoto venne rifatta più bella (dopo il 1900).

Viene infine a nord *Seattle* (pron. Siatl) che sorge in fondo ad una mirabile insenatura dello Stato di Washington ed ha avuto durante la guerra un aumento così rapido da superare perfino San Francisco in movimento commerciale, così come lo supera da tempo nell'industria dei salmoni e nell'esportazione del legname.

Messico.

Repubblica federale di 27 Stati, 3 Territori e 1 Distretto per la capitale. Km.² 1.987.200 e 15.160.000 ab. (nel 1910), in grande maggioranza meticci, d'origine e di lingua spagnuoli. Delle 3 grandi zone geografiche in cui si divide il Paese a seconda dell'altitudine, le « *tierras calientes* », le « *tierras templadas* » e le « *tierras frias* », la più popolata è la seconda dove, ad un'altezza che varia dai 2000 ai 2500 m. vivono oltre i $\frac{2}{3}$ degli abitanti. A differenza degli altri Paesi americani di colonizzazione spagnuola con prevalente popolazione meticcia il Messico, acquistata la stabilità del Governo sotto la lunga dittatura del presidente Porfirio Diaz, aveva conseguito grandissimi vantaggi nel campo economico e civile, quando, quella abbattuta dalla rivoluzione (di Madero) nel 1912, si riaperse la era delle guerre civili, e il Paese è piombato di nuovo nell'anarchia e nella miseria. Non per molto però, giacchè come è entrato già da tempo nella sfera dell'influenza economica dei capitalisti americani, così è destinato ad entrare, in un periodo, più o meno breve, nella sfera d'influenza politica degli Stati Uniti.

Paese eminentemente minerario ed agricolo, il Messico emerge anzitutto nella produzione dei

metalli preziosi i quali rappresentano da soli quasi la metà del suo commercio d'esportazione. Le miniere argentifere di Pachuca nello Stato di Chihuahua (regione centrale del Nord), sono le più ricche del globo. Esse hanno eclissato quelle un tempo celeberrime di Zacatecas, specialmente dopo che si cominciarono a trattare utilmente anche minerali meno ricchi col processo della cianurazione. Nella produzione assai meno importante dell'oro emerge la miniera Esperanza situata nello Stato del Messico. Altri prodotti minerali sono: il *rame* per cui il Messico occupa uno dei primi posti nel mondo e il quale costituisce altro dei suoi principali articoli di commercio, il *piombo* per cui il Messico viene secondo in America, benchè a grande distanza, dopo gli Stati Uniti, e l'*antimonio* di cui fa parimenti esportazione. Fra i minerali non metallici emergono le *onici*, il *sale*, la *grafite*, lo *zolfo*, i *materiali da costruzione*, e infine, tra i combustibili fossili, il *carbon fossile*, ma soprattutto il *petrolio* nella cui produzione il Messico, colle ricchissime sorgenti di Tuxpan presso il porto di Tampico, che sono forse le più ricche del mondo, gareggia quasi cogli Stati Uniti (1). Da Tuxpan un

(1) Nel 1912 si ottennero 16.500.000 barili di nafta (pari a 2.500.000 tonn). Se ne sarebbero ottenuti circa 30 milioni, se non fosse intervenuta a danneggiare gravemente la produzione la guerra civile. Ristabilito l'ordine la produzione è salita nel 1918 a 60 milioni di barili, pari a 8 milioni e $\frac{1}{2}$ di tonn. Le fonti appartengono per lo più alla società anglo-americana « Mexican Petroleum Co. ».

grande « oleoduc » trasporta buona parte della nafta alle raffinerie e al porto d'imbarco di Coatzacoalcos (Puerto Mexico).

L'**agricoltura**, favorita dalla grande varietà dei climi a breve distanza di territorio, per cui ad es. da Vera Cruz alla città di Messico si passa in poche ore dalla « tierra caliente » alla « templada » e da questa alla « fria », fornisce una quantità copiosa e soprattutto svariaticissima di prodotti.

Dal *mais* nella cui produzione il Messico viene secondo in America dopo gli Stati Uniti mentre ne è ad essi superiore nel consumo (se ne fa la nazionale « tortilla »), dal *frizol* specie di fava nerastra la quale fornisce agli indigeni la maggior parte del loro alimento e dai *ceci* che sono preferiti dai coloni d'origine spagnuola, si passa per importanza alla fibra d'agave o *hennequin* (detta anche *sisal*) che ha fatto la fortuna dello Stato di Yucatan e del porto di Progreso insieme alle altre innumerevoli fibre tessili (ixtle, cotone, pita, ramiè maguay) che costituiscono, per così dire, la gloria del Messico di cui sono diventate, dopo i metalli, la prima sorgente di ricchezza. Va soprattutto crescendo la coltura e il commercio del cotone.

Molto importante nei riguardi commerciali è diventata la produzione del *caucciù* la quale è andata rapidamente aumentando nelle « tierras calientes » degli Stati di Chapas e Oaxaca (verso il Pacifico). E altrettanto può dirsi del *caffè* che garraggia in importanza commerciale col precedente e si coltiva di preferenza nello Stato di Vera Cruz.

Altri prodotti vegetali degni di nota sono: i

frutti abbondanti e squisiti (banani, mangi, crisoliti, pesche, aranci), la *vainiglia* la cui coltura però è in decadenza, il *tabacco* ottenuto in gran copia e il quale gareggia in bontà con quello di Cuba e degli Stati Uniti, la *canna da zucchero* e il *cacao* di cui va estendendosi la coltura a scopo di esportazione, e quella varietà di *aloe*, conosciuta col nome di « *maguay manzo* » da cui si estrae il « *pulque* », liquido denso, lattiginoso, che può dirsi la bibita nazionale messicana (numerossime le botteghe di vendita dette « *pulquerie* »), insieme al « *mezcal* » che è una specie di acquavite ottenuta dalla distillazione di un'altra varietà di agave.

Vanno ancora ricordati i *medicinali* diversi, come la gialappa, il copaive e la corteccia di china, le piante *tintorie* fra cui emerge il campeggio che è prodotto specialmente nello Stato del medesimo nome, il *zacaton* la cui radice detta « *trebbia* » serve a far spazzole in paese e all'estero, e finalmente le *foreste* le quali circondano a guisa di fosca cintura l'altipiano centrale e alimentano una notevole esportazione di legni fini da ebanisteria e anche da costruzione e inoltre di talune resine fra cui emerge il « *chicle* », la sostanza con la quale si prepara quella gomma da masticare di cui il mondo anglo-sassone conta oltre 10 milioni di consumatori.

L'*allevamento animale*, introdotto nel Messico dopo la conquista spagnuola, si è specialmente diffuso nelle vaste praterie dell'altipiano settentrionale, verso gli Stati Uniti, dove si allevano a man-

drie specialmente i *cavalli*, i *bovini* e le *pecore*, e d'onde si fa una notevole esportazione di pelli e di animali vivi.

È ora in decadenza l'allevamento della *cocciniglia*, insetto che vive sulle foglie del cacto-nopale (specialmente nello Stato di Oaxaca) e fornisce una tinta un tempo ricercatissima.

Si raccoglie il *guano* in alcune isolette del Pacifico, mentre presso La Paz, nella penisola di California, si pescano *perle* e *madreperle* molto apprezzate in Europa. Anche di *miele* si fa esportazione in Europa.

Le **industrie**, uscite testè quasi di colpo dall'infanzia, sono andate rapidamente sviluppandosi all'ombra di un'altissima tariffa doganale e col l'aiuto della forza motrice fornita abbondantemente dalle numerose cascate d'acqua, dei capitali introdotti in larga copia dagli Stati Uniti, degli aiuti e incoraggiamenti governativi e infine del basso prezzo della mano d'opera. L'industria che si è maggiormente sviluppata è quella del *cotone* coi grandiosi stabilimenti di Orizaba (Vera Cruz), Atlixco (Puebla) e Querétaro (Messico).

Ma sono fiorenti altresì molte altre industrie: *testili* (specie quella della juta); *minerali* soprattutto quella del ferro a Monterey e quella dell'argento nelle grandi zecche di Zacatecas e di Guadalajara che hanno coniato per secoli a milioni le piastre e le coniano ancora per uso e consumo non solo proprio ma anche di altri Paesi; e infine le industrie *diverse*, specie quelle del tabacco e delle calzature che alimentano una certa esportazione.

Le vie principali di **comunicazione** sono le *ferrovie*, le quali hanno raggiunto uno sviluppo (nel 1913) di 25.500 km. Tre sono le linee principali, di cui 2 trasversali, dall'oceano Atlantico al Pacifico, e una longitudinale, nel senso cioè della maggiore lunghezza, da nord verso sud. Quest'ultima, che attraversa, a guisa di spina dorsale, tutto il Messico, da Paso del Norte negli Stati Uniti (sulla Southern Pacific R. R.) fino a Guatemala, passando per la città di Messico, fa parte della grande ferrovia « Transamericana » che dovrà andare dal Canada all'Argentina.

Delle 2 Transcontinentali la più breve e la più antica appartiene agli inglesi e va da Puerto Mexico, sul golfo di questo nome, attraverso l'istmo di Tehuantepec, fino a Salina Cruz sul Pacifico, ed ha già fatto la fortuna di questi 2 giovani porti. L'altra è costituita, per una parte, dalla ferrovia che dal porto di Vera Cruz sull'Atlantico si arrampica, attraverso il succedersi meraviglioso di zone climatiche molto diverse e per una serie non interrotta di grandiose opere d'arte che fanno di essa una delle ferrovie più ricercate dai « turisti », fino alla capitale; e per l'altra da una linea di recente costruzione, che, partendo dalla capitale, mette capo al porto di Manzanillo sul Pacifico.

La *navigazione marittima*, la quale oscilla annualmente dai 3 ai 4 milioni di tonn. di stazza (in arrivo), è costituita quasi interamente da bastimenti a vapore, nella maggior parte esteri (inglesi, americani, tedeschi, francesi, spagnuoli, ecc.).

La *marina mercantile* messicana non ha che una

ottantina di navi, con 25.000 tonn. (nel 1913) di cui oltre $\frac{2}{3}$ a vapore (« Compagnia del Pacifico »).

Il **commercio** oscilla dai 400 ai 500 milioni di piastre, ed era assorbito, prima della guerra, per $\frac{2}{3}$ dagli Stati Uniti e per il resto dall'Inghilterra, dalla Germania e dalla Francia. Le *importazioni* sono inferiori, generalmente, di almeno un terzo, in valore, alle *esportazioni*.

Alle antiche piastre d'argento, dette anche dollari messicani, le quali avevano da secoli conquistato i mercati principali del Pacifico, ma che si erano molto rinvilite or fa un ventennio in seguito al grande deprezzamento dell'argento, il Messico ha sostituito (almeno come *moneta* interna giacchè le antiche piastre sono rimaste in circolazione all'estero) una nuova piastra (a tipo oro) che vale mezzo dollaro americano, cioè da L. 2,50 a L. 2,60.

Le **relazioni coll'Italia**, regolate dal trattato di commercio del 1891, scaduto nel 1902 e poscia mantenuto in vigore per tacito consenso delle parti contraenti, si conservano ancora poco importanti, quantunque si siano triplicate nell'ultimo decennio, mentre invece sarebbero suscettibili di un aumento molto maggiore, anche perchè al Messico esistevano, prima dell'ultima rivoluzione, alcune fiorenti colonie e numerosi ed agiati coloni italiani. Quella che manca ancora, benchè da lungo tempo unanimemente richiesta, è una linea diretta di navigazione a vapore coll'Italia. Prima della guerra le comunicazioni si facevano, o via New York a mezzo della « Ward line », o via Amburgo a mezzo della « Hamburg A. G. », oppure via

St. Nazaire a mezzo della « Transatlantique » francese. La « Transatlantica » spagnuola, pur facendo scalo a Genova, non aveva quasi mai posto disponibile per le merci italiane.

Messico, la città capitale con quasi mezzo milione di ab. è situata nell'interno, in mezzo alla parte più popolosa e più ricca dell'altipiano, all'incrocio delle 2 maggiori ferrovie.

A Vera Cruz, il porto principale, succedono sulla medesima costa orientale del golfo del Messico, Progreso e Puerto Mexico, mentre sul Pacifico occupano il primo posto quelli di Salina Cruz e Manzanillo. Sono città notevoli nell'interno Guadaluajara, seconda per popolazione e uno dei principali centri ferroviarij, Puebla, Monterey e San Luis de Potosì.

America centrale.

Comprende le 6 repubblicette di Guatemala, Honduras, Salvador (1), Nicaragua, Costa Rica e Panamá, e una colonia europea, l'Honduras britannico, ed ha quindi una superficie complessiva di 548.326 km.² e una popolazione di 5.176.000 ab. per gran parte meticci (mestizos) e indigeni (indios), mentre la minoranza più ricca e più evoluta che ha nelle sue mani la direzione della cosa pubblica è costituita da « ladinos » o creoli (criolles) d'origine spagnuola. — D'aspetto montuoso, di natura vulcanica, di clima tropicale, con 2 sole stagioni (l'estate e l'inverno o stagione piovosa che va dalla metà di maggio all'ottobre), infestata dal

(1) Nel 1919 Honduras e Salvador si sono riunite in una repubblica sola che, stendendosi senza interruzione fra i due Oceani, equilibra quelle di Guatemala e Nicaragua fra cui è situata.

paludismo e dalla febbre gialla, questa regione che, con una superficie che è il doppio di quella dell'Italia, ha una popolazione che non arriva neppure ad un sesto, non ha saputo ancora valorizzare le sue grandi ricchezze naturali, a motivo soprattutto delle lotte civili e fratricide da cui venne quasi sempre dilaniata, dall'epoca della conquistata indipendenza verso la Spagna.

Servono di base all'alimentazione degli abitanti il *mais*, i *fagioli* e le *banane*, queste ultime prodotte in così grande quantità da potersene fare considerevole esportazione, per lo più verso gli Stati Uniti (New Orleans, New York). Intere flotte di velieri e di vapori, principale fra tutte la « United Fram Co. » di New Orleans, attendono a questo commercio, che si estende anche alle Antille (Giamaica) e va diventando, d'anno in anno sempre più importante. Le banane di Costa Rica (Puerto Limon) vengono considerate le migliori, ma sono notevoli anche quelle di Honduras e di Panamá, dei quali Paesi costituiscono anzi la principale risorsa:

Ma importanza commerciale maggiore hanno altri **vegetali**, quali: il *caffè* che costituisce il principale articolo di esportazione delle repubbliche di Guatemala, Nicaragua e Salvador, ed è uno dei più cospicui delle altre 3 (specie di Costa Rica), laonde il suo deprezzamento prodottosi negli ultimi anni prima della guerra era stato causa principale di una crisi gravissima, ora felicemente superata; il *tabacco* che è dato in quantità dal Salvador e dall'Honduras e gareggia in bontà con quello di Cuba; le *noci di cocco* che formano per

l'Honduras e per il Panamá uno dei principali articoli di commercio; il *cacao* che è prodotto speciale nel Panamá, nel Nicaragua e nel Guatemala; la *pita*, quella fibra tessile ottenuta dall'«*arbol desela*» colla quale si confezionano i celebri «*capelli di Panamá*»; il *corozo* o *chaucho* che, specialmente nel Panamá, fornisce il così detto «*avorio vegetale*»; l'*indaco* che costituisce ancora, nonostant'è il suo deprezzamento per la concorrenza vittoriosa dell'indaco sintetico, una delle principali caratteristiche del Salvador; il *balsamo del Perù*, medicinale che, nonostante il suo nome, viene fornito quasi esclusivamente dal Salvador; il *caucciù* che si ottiene quasi dovunque dalla «*castilloa elastica*»; gli *ananas*, la *canna da zucchero*, e il *colone*, tre colture tanto diverse fra loro ma che pure vanno estendendosi con pari fortuna; e, finalmente, i *legnami* da costruzione e da ebanisteria (mogano, cedro, mora) i quali costituiscono soprattutto la grande risorsa dell'Honduras britannico.

Nelle «*haciendas*» *agricole*, dove generalmente la proprietà è molto divisa, si pratica anche l'allevamento **animale**, il quale però non ha importanza commerciale che per l'Honduras, il Guatemala, il Costa Rica e il Panamá, d'onde si esportano pelli e bestiame. Presso le coste di Costa Rica e di Panamá si raccolgono *perle* e *madreperle* di tutti i colori.

Di prodotti **minerali** non hanno importanza finora che l'*argento* nell'Honduras (a Tegucigalpa), di cui costituisce il secondo articolo di esporta-

zione (dopo le banane), e l'oro, nel Salvador e nel Nicaragua, dove occupa parimenti il secondo posto, dopo il caffè.

Parimenti, all'infuori della confezione dei cappelli di Panamá, di alcune segherie di legname, di alcune conce di pelli, e della estrazione dell'aguardiente dalla canna da zucchero, si può dire che manchino completamente le **industrie**. Non si esercitano cioè che i piccoli mestieri che sono richiesti dai bisogni immediati della popolazione. Tutto il resto viene introdotto dall'Estero. Altra cosa sarà se, come pare, per iniziativa e coll'aiuto di capitali esteri, verranno utilizzate le cascate d'acqua, come quella (più che una cascata è una forte rapida) che forma l'emissario del lago di Managua prima di gettarsi nel lago di Nicaragua.

L'America centrale, destinata per la sua configurazione a fungere da intermediaria fra l'oceano Atlantico e il Pacifico, non ha finora esercitato tali funzioni che in parte, a mezzo della *ferrovia* di 76 km. appartenente ora al Governo nord-americano, la quale va dal porto di Colon a quello di Panamá.

Due altre ferrovie trascontinentali, però assai meno comode, meno frequentate e, ad ogni modo, più recenti, sono quelle che vanno, l'una da Puerto Limon sul mare delle Antille a Punta Arenas sul Pacifico, attraverso la repubblica di Costarica; l'altra da Puerto Barrios sul mar delle Antille a S. José sul Pacifico attraverso la repubblica del Guatemala. Quest'ultima linea, è vero, ha acquistato molto maggiore importanza dopo che, per

opera d'una impresa nord-americana, venne congiunta con altra linea alla rete del Messico e degli Stati Uniti, contribuendo così alla esecuzione parziale di quella grande linea Panamericana, che dovrà andare senza interruzione dal Canada all'Argentina. Nelle altre repubbliche non vi sono che tronchi più o meno lunghi di ferrovia i quali si avanzano timidamente dai porti della costa verso l'interno. Merita però fra essi una particolare menzione la ferrovia la quale va dal porto di Corinto (sul Pacifico) fino all'estremità occidentale del lago di Nicaragua (Grenada), mentre è in costruzione una linea minore la quale da S. Miguelito (all'estremità orientale del medesimo lago) andrà a finire a Monkey Point sul mare delle Antille. Una volta questa ultimata, le due ferrovie, congiunte ed integrate da un servizio regolare di navigazione a vapore sul lago Nicaragua, verranno a costituire un altro servizio trascontinentale attraverso la repubblica dello stesso nome.

Ad ogni modo quello che manca a questa come a tutte le altre repubbliche dell'America centrale, all'infuori di quella del Panamá, sono i *porti* marittimi, ampi, sicuri, ben riparati, e, soprattutto, bene arredati, senza di che a nulla giovano le ferrovie trascontinentali che ivi mettono capo. Mancano poi quasi tutte di propria *marina mercantile*.

Certo si è che l'ideale delle comunicazioni dirette fra i 2 Oceani, attraverso le terre che li separano, è sempre stato ed è diventato ora più che mai un **canale interoceanico**, del quale parleremo più avanti.

Gli abitanti dell'America centrale, essendo in generale, indolenti e poco istruiti, il **commercio** coll'estero è quasi tutto nelle mani degli stranieri, specialmente americani (del Nord), inglesi, francesi e tedeschi. Ed era cogli S. U. anzitutto e poi coll'Inghilterra, colla Germania e colla Francia, che i Paesi dell'America Centrale avevano, prima della guerra, le loro maggiori relazioni commerciali.

Sul Pacifico esse erano specialmente mantenute dai vapori americani (Southern Pacific), inglesi (« Pacific Mail ») e tedeschi (« Kosmos ») in regolari relazioni coi porti europei. (La « Kosmos » toccava anche Genova). Queste Compagnie avevano già modifica' o i loro itinerari per usufruire nel miglior modo possibile del canale di Panamá. Sull'Atlantico i porti erano toccati da una quantità di linee euro-americane, fra cui l'*italiana* « Veloce », che faceva un servizio mensile, sovvenzionato, da Genova a Colon e Puerto Limon.

Misure e monete, di nome e di valore diverso, vanno sempre avvicinandosi a quelle degli S. U. ed equiparandosi e fondendosi con esse, in quell'opera di attrazione che sta esercitando su quei piccoli Paesi la grande repubblica Nord-americana.

Guatemala, capitale della repubblica omonima, è la città principale dell'America Centrale di cui si vanta la « Parigi ».

Seguono: *Leon* centro principale e *Managua* capitale del Nicaragua, *San Salvador* capitale della repubblica omonima, *San Josè* che è la capitale della Costa Rica, e *Tegucigalpa* che lo è dell'Honduras. Sono tutte situa' e (meno S. Salvador che

è porto di mare sul Pacifico) sull'altipiano interno, e tutte, meno Tegucigalpa, congiunte, per mezzo di ferrovia, ai porti più vicini dell'Atlantico (*Limon*) o del Pacifico (*Punta Arenas*, *Brito*, *Corinto*, *Acajutla*, *San José de Guatemala*). Da ricordarsi ancora i porti di *Bluefieldes* e *Greytown* del Nicaragua sul mare dei Caraibi.

Sul mare sono entrambe le città principali dello Stato di Panamá, quella di *Colon*, presso l'imboccatura del gran Canale nel mar dei Caraibi, col suo sobborgo più moderno di « *Cristobal* » sorto più entro terra ad opera dei lavori del Canale e dove sorgono alcuni impianti grandiosi capaci di scaricare fino a 1000 tonn. di carbone all'ora; e *Panamà* che sorge all'altra estremità, sul Pacifico, col bacino « *Balboa* » e col sobborgo di « *Ancon* » sorto esso pure ultimamente per opera del Canale, e popola'o quasi interamente di stranieri. Mentre Panamá è la capitale della repubblica dello stesso nome, Ancon può essere considerata il capoluogo della « *Canal Zone* ».

Canali interoceanici.

Da quando Nuñez de Balboa, nel 1513, attraversò quell'is'mo che doveva chiamarsi di Panamá, e scoperse quella immensa distesa di mare che egli chiamò del Sud e che doveva dirsi più tardi Oceano Pacifico, si cominciarono a progettare dei Canali, che, attraversando in questo o in quel pun'o l'America cen'rale, permettessero alle navi di passare direttamente da un Oceano

all'altro senza fare il lungo giro del capo Horn o dello stretto di Magellano. Di tali progetti innumerevoli, due erano rimasti ultimamente a contendersi il primato, quello di Panamà e quello di Nicaragua. Secondo quest'ultimo (come era stato concretato agli Stati Uniti dall'ingegnere cubano Menocal) il canale di **Nicaragua** avrebbe avuto una lunghezza complessiva di 280 km. divisi in 3 parti: la prima un canale artificiale dal nuovo porto di America sul golfo del Messico fino a Ochoa sul corso medio del fiume San Juan emissario del lago di Nicaragua; la seconda questo medesimo lago, artificialmente dilatato fino ad Ochoa per mezzo di una potentissima diga costruita attraverso il corso del fiume; la terza un ultimo tratto di canale fra il lago suddetto e il porto di Brito sul Pacifico. Ma il progetto venne abbandonato quando gli Stati Uniti poterono sostituirsi interamente ai francesi nella fallita impresa del canale di **Panamà**.

Quest'opera grandiosa, già auspicata da Bolivar e da Humboldt, della quale aveva dato la prima idea pratica Napoleone Garella e a cui avevano impresso l'impulso più vigoroso Bonaparte Wyse e Reclus, parve possibile quando se ne mise alla testa Ferdinando di Lesseps che aveva già condotto a termine felicemente il canale di Suez. Ottenuta dalla Colombia la relativa concessione, la « Compagnie universelle du Canal Interocéanique » costituitasi con capitali quasi interamente francesi, (300 milioni di fr. in 600.000 azioni da 500 fr. ciascuna) incominciò i lavori nel 1882, col proposito

ambizioso di scavare un canale e livello, come quello di Suez. Ma in seguito alle gravissime difficoltà incontrate nel taglio del colle della Culebra che costituisce la spina dorsale dell'istmo e nella regolarizzazione dei torrenti impetuosi che ne discendono nella stagione delle piogge tropicali, primissimo il rio Chagres, si dovette sostituirgli, nel 1887, il progetto più modesto di un canale a chiuse. Con che per altro non erasi risolto che in parte il gravissimo problema, reso difficilissimo dalla terribile mortalità del clima (febbre gialla, paludismo, cachessia, malaria, ecc.) che decimava a gara operai e dirigenti, rendendo sempre più difficile e più dispendioso il reclutamento del personale, mentre il risparmio francese, che aveva già aggiunto al capitale azionario, altre centinaia di milioni di fr. in obbligazioni, si mostrava restio a concedere un ulteriore concorso. Nonostante l'opera di corruzione svoltasi nel Parlamento francese per ottenere la emissione di un prestito a premi, questa non ebbe il risultato che se ne sperava e l'impresa, nel 1888, fu costretta a dichiarare il fallimento. Fra azioni ed obbligazioni si erano raccolti 1400 milioni di fr. Per iniziativa dell'amministratore giudiziario, si procedette, nel 1894, alla costituzione, con un capitale di 65 milioni di fr. (di cui 5 vennero dati alla Colombia per ottenerne la rinnovazione della concessione fino al 1904), della « Compagnie Nouvelle du Canal de Panama » allo scopo di conservare i diritti acquisiti e i lavori già eseguiti. E con essa non fu difficile agli Stati Uniti di intendersi mediante il

pagamento di 40 milioni di dollari. Le difficoltà venivano invece dalle eccessive pretese dello Stato concessionario che era la Colombia il cui contratto scadeva appunto in quell'anno. Se non ch , una rivoluzione, incoraggiata e sostenuta di sottomano dagli Stati Uniti, avendo staccato dalla Colombia, nel 1913, il dipartimento di Panam , e questo essendosi dichiarato indipendente, e la sua indipendenza venendo subito riconosciuta dagli Stati Uniti, questi stipulavano colla nuova repubblica, nel 1904, il trattato (Hay-Bunau Varilla), che accordava le pi  ampie concessioni per la costruzione del Canale, dietro un compenso immediato di 10 milioni di dollari, e il pagamento, a perpetuit , di una annualit  di 250.000 dollari, a cominciare dal 1912. Erano press'a poco gli stessi vantaggi che la Colombia aveva rifiutato. Ma gli Stati Uniti ottennero inoltre la concessione, a perpetuit , di una striscia di terreno di cinque miglia (8 km.) a destra e di altrettante a sinistra del Canale, che si disse la « Canal Zone », pi  una quantit  di altri vantaggi, per cui essi si possono reputare oramai come i padroni veri della repubblica di Panam . I tentativi escogitati dalla Colombia per riassoggettare il Panam  essendo miseramente falliti, essa si rassegn  a riconoscere i fatti compiuti, ricevendone in cambio pi  tardi dagli Stati Uniti (nel 1914) un compenso di 25 milioni di dollari e il passaggio gratuito a perpetuit  delle sue navi attraverso il canale interoceanico.

Assun' i direttamen' e dal Governo americano, a mezzo di una Commissione detta del « Canale

istmico » e fornita di pieni poteri, i nuovi lavori, veramente colossali, durarono 10 anni e costarono 350 milioni di dollari che, aggiunti ai 1100 milioni di fr. inghiottiti senza rifusione a carico del risparmio francese, fanno ascendere a circa 3 miliardi di fr. la spesa complessiva del canale, almeno fino al momento della sua inaugurazione, la quale è avvenuta ufficialmente il 1° marzo 1915. Diresse i lavori il colonnello Goethals, il quale, avendo avuto la fortuna di condurli a compimento, ha legato il suo nome all'impresa memoranda che aveva logorato e quasi distrutto la fama di Lesseps.

La prima e più aspra battaglia fu combattuta e vinta contro il clima micidiale mediante la spesa colossale di quasi 100 milioni di dollari. Alle migliaia di lavoratori negri delle Antille e alle poche centinaia di cinesi, che soli o quasi potevano resistere prima d'allora e il cui numero venne gradatamente aumentando, si poterono, da quel momento, aggiungere migliaia di bianchi, il cui lavoro produce il doppio di quello dei negri. In breve apparvero occupati nei lavori del canale, sotto la guida di un esercito di ingegneri, 60.000 operai d'ogni parte del mondo, fra cui 10.000 bianchi (e fra essi un migliaio d'italiani). Essendosi confermato il proposito di costruire, non un canale a livello, ma un canale a chiuse, il lavoro di escavazione attraverso la Culebra della grande trincea per cui doveva passare il canale, venne integrato da un complesso di lavori non meno colossali intesi a far sorgere, a cavallo di essa, in mezzo all'istmo, un lago artificiale il quale fosse

alimentato dal rio Chagres e dal rio Grande e fosse sostenuto verso il Pacifico, ma soprattutto verso il mar dei Caraibi, da giganteschi muraglioni serventi ad un tempo da chiuse per il passaggio delle navi e da sfogatoi per l'acqua esuberante nell'epoca delle piene.

Il *Canale*, che ha una lunghezza complessiva di 80 km. (50 miglia), comprende 5 parti, e cioè: il grande lago artificiale detto di Bohio o di Gatun, situato nel mezzo, a un'altezza di 26 m. sopra il livello dei due mari, i due contigui canali che vanno dai piedi del lago fino all'orlo dell'altipiano per altri 13 km., due sistemi di conche che superano il dislivello di questo, e infine altri due canali scavati nelle baie di Colon e di Panamá, per una lunghezza complessiva di altri 15 km. fino a raggiungere le acque profonde dei due Oceani. Mentre verso il Pacifico il lago è sostenuto dalle due dighe successive di Pedro Miguel e Miraflores, la prima con una e la seconda con due conche, verso il mare dei Caraibi lo è dal colossale muraglione (dam) di Gatun, il quale è costituito da una triplice coppia di conche successive, quali gradini giganteschi della nuova meravigliosa scala acqua per cui le maggiori navi potranno salire e discendere attraverso quel singolare gigantesco ponte d'acqua gettato dagli uomini attraverso l'istmo. Anche le conche di Pedro Miguel e Miraflores sono duplici ed accoppiate, onde permettere il contemporaneo movimento delle navi nelle due direzioni. Alle conche furono dati 350 m. di lunghezza, 34 di larghezza e 20 di profondità. Esse potranno

accogliere perciò, non solo i più grandi bastimenti attuali, ma ben anche le navi maggiori che si potranno costruire in seguito, purchè possano entrare nel porto di New York. Alla esuberanza delle acque del lago Bohio nel periodo delle piene viene assicurato uno sfogo per mezzo degli sfiatatoi (spillways) giganteschi di Gatun, dall'azione meccanica dei quali si è ricavata l'energia elettrica per illuminare il canale ed azionarne i numerosi meccanismi. Nel suo sviluppo curvilineo, il canale non si dirige da est a ovest, come si sarebbe indotti a supporre dal pensiero che esso congiunge il mare dei Caraibi, e per esso l'Atlantico che si distende a mattina dell'America, col Pacifico che si distende a sera del continente Americano, bensì da nordest a sudovest, per la ragione che ivi l'istmo fa un gomito, onde avviene che Colon non sia ad est bensì a nordest di Panamà e si veda il sole levare dall'oceano a Panamà e tramontare nel mare a Colon. Grandi dighe frangiflutti difendono le imboccature del Canale nel Pacifico e nel mare dei Caraibi. La traversata dura da 10 a 12 ore. Alle due estremità del canale sono sorti i due porti di *Cristobal* sull'Atlantico e di *Balboa* sul Pacifico e vennero entrambi provveduti di grandi magazzini per deposito di carbone, capaci per il primo di 350.000 e per il secondo di 150.000 tonn. A Cristobal, sopra un unico molo sporgente gettato nel mezzo del porto, sorgono 4 elevatori che scaricano ogni ora 1000 tonn. di carbone dai piroscafi in arrivo dagli Stati Uniti mentre altri elevatori possono caricarne complessivamente 2000 all'ora sopra le navi di passaggio per il canale.

La *tariffa (pedaggio)* per le navi passanti attraverso il canale venne fissata nella misura di dollari 1,25 per ogni tonn. di stazza netta. Però le navi da guerra e da diporto, e quelle in zavorra e senza passeggeri, pagheranno meno (1).

Il *vantaggio principale* dell'apertura del grande Canale interoceanico sarà la soppressione di quella barriera che l'America centrale ha sempre opposto fra i Paesi bagnati dall'Atlantico e quelli situati sul Pacifico. Il canale metterà soprattutto in facile e rapido rapporto i centri industriali del vecchio Mondo e dell'America di Nordest coi paesi agricoli, pastorali e minerari dell'America occidentale nei due emisferi.

Ma i *vantaggi maggiori* li otterranno gli Stati Uniti, i quali, oltre all'aumento della loro potenza militare in conseguenza della possibilità di far passare rapidamente le loro navi da guerra dall'Atlantico al Pacifico e viceversa, e oltre all'aumento dei traffici marittimi dei loro porti situati sull'Atlantico coi Paesi bagnati dal Pacifico e dei loro porti situati sul Pacifico coi Paesi bagnati dall'Atlantico, avranno aumentata la loro influenza economica e politica sopra l'America centrale e meridionale.

(1) Se in zavorra senza passeggeri 0,75, se da guerra 0,50.

Gli Stati Uniti avevano tentato di esonerare (col Panama bill) dal pagamento del pedaggio le navi americane esercitanti il cabotaggio; ma vi si opposero vittoriosamente gli inglesi richiamando l'Unione Nord Americana al rispetto del trattato Hay-Pauncefote del 1911 che garantiva a tutte le navi lo stesso trattamento.

Il *movimento* del Canale, che era stato previsto da Lesseps intorno a 7 milioni di tonn. e dalla Commissione americana intorno a 10 nei primi dieci anni, salvo ad aumentare progressivamente nei decenni successivi, non fu che di 2 e $\frac{1}{2}$ nei primi due anni d'esercizio. Gli è vero però che furono due anni di guerra mondiale e che inoltre la via del canale venne sbarrata, per un periodo abbastanza lungo, da una di quelle frane che costituiscono, insieme ai terremoti, il pericolo maggiore che sovrasta continuamente a quell'opera gigantesca. Il canale è capace di un movimento annuo di 50 milioni di tonn.

Antille.

Con questo nome che si collega all'oscura leggenda di un'isola Antilia, collocata in fondo all'Atlantico dai portolani del medio Evo, si comprende tutto quel vasto arcipelago che si estende per 243.000 km². parallelamente all'America centrale e che gli inglesi chiamano ancora col nome di *Indie occidentali*. Si divide in 3 gruppi: le *Lucaje* o *Bahama*, le *Grandi Antille* (Cuba, Haiti, Giamaica, Portorico) e le *Piccole Antille* (isole Sopravento che sono le più e le maggiori fino alla Dominica, e isole Sottovento tutte le altre). — La *popolazione* è costituita per tre quarti da negri e da mulatti, il resto da bianchi di origine europea, e quelli vanno sempre aumentando a scapito di questi. Politicamente esse dipendono, quali dall'Inghilterra, e sono in maggior numero, quali dalla Francia, quali dall'Olanda, e quali ancora, come Portorico e le ex-Antille danesi, dagli Stati Uniti. Ma ve ne sono ancora due indipendenti, almeno nominalmente, cioè l'isola di Cuba che gli Stati Uniti hanno sottratto colla guerra al dominio della Spagna (1900) per farne uno Stato indipendente, e l'isola di Haiti, popolata interamente di negri

discendenti dagli schiavi ivi introdotti quando l'isola era per metà colonia francese e per metà colonia spagnuola, e che comprende le due repubbliche di Haiti (i cui abitanti parlano il francese) e di S. Domingo (la cui popolazione parla spagnuolo), destinate però esse pure ad entrare nella sfera d'influenza della grande Confederazione americana del Nord, la quale ha già messo le mani sulla repubblica Domenicana, assumendo il controllo, a mezzo della Dogana, delle sue finanze dissestate.

La proverbiale floridezza delle Antille è dovuta alla grande ricchezza dei loro prodotti **vegetali**. A non parlare del *mais*, della *manioca*, dell'*igname*, delle *patate*, delle *banane* che, specie queste ultime, formano oggetto di un commercio sempre più vivo. ma in parte maggiore servono di base in paese all'alimentazione degli abitanti, i vegetali economicamente più notevoli sono: il *caffè* che è la fortuna dell'isola di Haiti (dove alligna specialmente la qualità robusta conosciuta in commercio col nome di S. Domingo), dell'isola di Portorico (colla varietà di questo nome, più delicata e più fina, di color verde), e delle isole di Guadelupa, di Martinica e di Giamaica, nella quale ultima anzi esso si è quasi completamente sostituito alla canna; la *canna da zucchero*, soprattutto in diverse parti di Haiti e in tutta l'isola di Cuba che hanno presentato il fenomeno inverso a Giamaica colla sostituzione dei « canaveral » ai « cafetal » onde lo zucchero vi è diventato, come a Cuba, il principale articolo di esportazione la quale si dirige principalmente agli Stati Uniti; il *cacao* che è prodotto in gran quantità in molte isole, specialmente in quella di Trinidad, di cui è diventato il principale prodotto

agricolo, e nell'isola di Haiti, specie nella repubblica Domenicana dove ha già superato e di gran lunga la esportazione del caffè diventandovi il primo articolo di commercio; il *cotone* di Haiti e di Cuba; gli *aranci* che formano ora una grande risorsa di Giamaica; i *limoni* della Dominica e di Montserrat dove si prepara anche l'agro cotto a somiglianza della Sicilia; e il *tabacco* che si coltiva su larga scala anche a S. Domingo, ma costituisce specialmente la gloria di Cuba dove la varietà che si coltiva nella Vuelta de Abajo e che si esporta da Avana gode la fama di essere la migliore del mondo. Degli altri prodotti naturali non hanno vera importanza economica che gli *ananas* di cui si fa un commercio sempre più attivo, l'*hennequen* di cui si va estendendo la coltura nelle isole di Bahama, il *pimento* o pepe garofanato di Giamaica, l'*arrowroot* la cui coltura emerge nell'isola inglese di St. Vincent, il *legname* specialmente della repubblica Domenicana dove $\frac{1}{5}$ del territorio sono ancora coperti di boschi (pini, mogano, legni da tinta), le *api* le quali sono allevate specialmente ad Haiti dove forniscono cera abbondante e miele aromatico, le *tartarughe* di cui è celebre la pesca a S. Domingo e nell'isola Cajman presso Giamaica, le *spugne* la cui pesca presso S. Domingo e nelle isole Bahama ricevette un forte impulso dalla immigrazione dei greci delle Sporadi, il *guano* naturale di cui esistono alcuni banchi nella repubblica Domenicana, e infine l'*asfalto* e il *petrolio*, i quali costituiscono la principale caratteristica dell'isola Trinidad.

Delle **industrie** non sono notevoli che i sigari dell'Avana, lo zucchero, il rhum e il tafià di quasi tutte le isole. Giamaica è sempre celebre per il suo rhum.

A non parlare delle *ferrovie*, le quali hanno uno sviluppo notevole solamente nell'isola di Cuba, mentre ad es. mancano affatto nell'isola di Haiti, le **comunicazioni** delle Antille sono principalmente, anzi per molte di esse esclusivamente *marittime*. Merita di essere ricordata quella via rapida di comunicazioni la quale venne istituita, a mezzo di « ferry-boats », fra l'Avana e Key West, isolotto congiunto, per mezzo di una diga gigantesca alternata di ponti, colla estremità meridionale della penisola della Florida negli Stati Uniti. Quantunque nessuna delle Antille possenga una propria *marina mercantile*, pure esse sono toccate dalle navi di molti altri paesi. Uno dei centri maggiori della *navigazione marittima* è l'isoletta americana di S. Tomaso la quale domina il canale di Andegada, l'unica via accessibile alla grande navigazione del canale di Panamá. Ma non di questa isola solamente, bensì di tutte le altre Antille si sono allargati, approfonditi e migliorati i porti in vista della grande via internazionale che venne aperta nel 1915. Pertanto toccano le Antille molte linee di navigazione di tutte le parti del mondo.

Il **commercio** estérno è attivissimo, a motivo della gran copia di prodotti naturali e della mancanza quasi assoluta delle industrie, ma ha già cominciato a diventare molto più grande dopo l'apertura del canale di Panamá. Pochissime erano le

relazioni delle Antille coll'Italia prima della guerra, ma si spera acquisteranno importanza in seguito alla istituzione di linee regolari di navigazione attraverso il canale.

Nell'isola di **Haiti**, la più antica Antilla indipendente, i centri principali sono: *Port au Prince* e *Cap Haitien* nella repubblica di Haiti, e *San Domingo* nella repubblica Domenicana.

Superiore in superficie, in popolazione e in importanza economica e politica alla precedente, è **Cuba**, detta per la sua fertilità la « perla delle Antille », e la cui città principale è *Avana*, detta la « regina » delle Antille, la quale conta 300.000 ab. e possiede un nuovo porto recentemente costruitovi a cura della compagnia dei « Docks e Entrepôts ». Segue per importanza *Santiago*.

Sono **Antille americane**, cioè degli Stati Uniti, l'isola di *Portorico*, conquistata alla Spagna e dove le città più notevoli sono *Ponce* porto marittimo e *San Juan* capitale, e isole comperate nel 1916 dalla Danimarca, ribattezzate col nome di *Virgin Islands*, e delle quali la più importante è *S. Tomaso*.

Nelle **Antille inglesi** sono notevoli: *Kingston* e *Port Royal* nell'isola di Giamaica, destinati a diventare quello uno scalo attivissimo e questo una grande stazione carboniera sulla via del canale di Panamá; *Port of Spain* nell'isola di Trinidad, grande emporio della regione dell'Orenoco; *Bridgetown* porto attivissimo nell'isola di Barbados; *Portsmouth* (nella rada di Roseau) nella Dominica; *St. John* nell'isola di Antigua, con uno dei

migliori porti dell'arcipelago; *Castries* che gareggia col precedente nell'isola di *S. Lucia*, rinomata e frequentata per il suo clima eccellente e per i suoi incantevoli paesaggi.

Nelle **Antille francesi** primeggiano la *Guadelupa* col buon porto omonimo e la *Martinica* col porto di S.^t. Pierre; nelle **Antille olandesi** l'isola di *Curaçau* col porto di Santa Ana, tradizionale rifugio delle navi durante le tempeste che si scatenano frequenti e furiose nel mare dei Caraibi.

Colombia.

Repubblica unitaria, divisa in 14 Dipartimenti e alcune fra Intendenze e Commissariati, con una *superficie* di circa 1.200.000 km.² e una *popolazione* di 5.100.000 ab. (nel 1913).

Questo paese, il quale non solo ha perduto in superficie e in popolazione ma ben anche in importanza economica e politica in seguito alla perdita della repubblica di Panamá coll'istmo e col canale relativo, attraversa da qualche tempo un periodo di depressione economica e finanziaria che appare manifesta dai traffici coll'estero grandemente diminuiti e dal rinvilimento della moneta (di carta), il « peso », che dal valore nominale di 5 lire è disceso al valore corrente di 5 centesimi, valore divenuto oramai così stabile che si è andata imperniando sullo stesso tutta la vita economica del paese. Sua principale risorsa è il *caffè*, la cui produzione, molto rapidamente cresciuta negli ultimi

anni, rappresenta da sola oltre la metà del commercio d'esportazione. Vi hanno però una grande importanza anche i *metalli preziosi*, cioè l'oro, l'argento ed il platino, i quali vengono prodotti per lo più nella regione montuosa che si estende fra il corso medio del rio Magdalena e quello del suo affluente di sinistra il Cauca. L'oro, greggio o monetato, costituisce in valore il secondo articolo d'esportazione, mentre nella produzione del platino, per gran parte spettante a una grande impresa aurifera dell'Africa australe, la Colombia occupa il secondo posto nel mondo subito dopo la Russia. Occupa invece il primo nella produzione degli *smeraldi*, le cui cave, nel dipartimento di Boyaca, appartengono quasi interamente allo Stato. Parimenti sono monopolio governativo e sorgente cospicua di entrata le miniere di *sal gemma* di Zipaquirà (al nord di Bogotà), mentre vengono esercitate dall'industria privata le numerose saline disseminate lungo il mare dei Caraibi. Il terreno, per gran parte fertile ma poco coltivato, produce *colone* in quantità sempre crescente, *tabacco* il quale veniva spedito, prima della guerra, quasi interamente in Germania, *canna da zucchero*, *cacao*, *avorio vegetale* (tagua), *frumento*, *mais* e, sopra'utto *banane*, nella cui coltura, specialmente nel bacino inferiore del Magdalena, lungo il mare dei Caraibi, presso Santa Marta, sono investiti molti capitali americani, mentre la produzione, in continuo aumento, alimenta già una forte esportazione (la terza in importanza). Nelle foreste si raccolgono *legni* da tinta e da eba-

nisteria, *gomma* e *medicinali* (balsamo tolu e co-paive). L'allevamento **animale**, che il Governo ha cercato di favorire coi suoi deboli mezzi, fornisce al commercio in copia notevole le pelli. La « Standard Oil Co. » di New York ha iniziato, con successo, la estrazione del *petrolio*. Colle foglie della « carlodovica palma'a » si fabbricano in quantità i cappelli detti di « Panamà » i quali vengono spediti per la massima parte agli Sta'i Uniti.

Le vie di **comunicazione** si imperniano quasi interamente sul rio Magdalena che è il fiume principale della repubblica, il quale è navigabile da Honda sul corso medio a Calamare e Barranquilla sul corso inferiore, mentre da Calamare il canal Dique lo congiunge al porto di Cartagena, e da Barranquilla una *ferrovia* lo unisce al porto di Sabanilla (Puerto Colombia). Da Honda una piccola ferrovia, orlante le ca'eratte, conduce al corso immedia'amente superiore del gran fiume nazionale, il quale ri'orna navigabile fino a Firardot, dove comincia la ferrovia che si arrampica fino alla capitale, Bogotà. Un'altra ferrovia va da Puerto Berrios sul Magdalena fino al grande centro minerario di Medellin. Sono in totale (nel 1917) oltre 2000 km. di ferrovie, quasi tutte però a scartamento ridotto. Altra via di comunicazione è costituita dal rio Meta, affluente di sinistra dell'Orenoco, navigabile fino quasi ai piedi delle Ande di Bogotà.

Il **commercio** es'ero, il quale era disceso, al principio del secolo, a poco più di 20 milioni di pesos, si è rialzato ultimamente fino a oltre 50 (1915),

ed è fatto anzitutto coll'Inghilterra e cogli Stati Uniti. Veniva al terzo posto prima della guerra la Germania la quale era in trattative per ottenere una stazione carbonifera a servizio delle sue nuove linee di navigazione per il canale di Panamá.

Scarsissime sono le **relazioni coll'Italia**, specialmente e dopo che, in seguito ai danni sofferti da un nostro connazionale in una delle ultime guerre civili, è sorta con quel paese una grave questione diplomatica che venne risolta, alcuni anni or sono, coll'arbitrato degli Stati Uniti.

Santa Fè di Bogotà, la capitale della repubblica, sorge nell'interno, sull'altipiano, e, quantunque sia la prima per popolazione (120.000 ab. nel 1917), ne è poco importante per commercio, attesa la difficoltà, l'alto costo e la lentezza dei mezzi di trasporto. Seconda città per popolazione è *Medellin* nell'interno. Però i principali centri commerciali sono sul mar delle Antille o sul corso inferiore del Magdalena, quali, *Barranquilla*, *Sabanilla* o *Puerto Colombia*, *Cartagena* e *Santa Marta*.

Venezuela.

Repubblica federale con 20 Stati, 1 Distretto federale, e 2 Territori. Km.² 942.300. Ab. 2.813.000, nel 1915. Mentre a nord il paese ha un aspetto accidentato, si distende a sud il vasto piano uniforme (llanos) percorso dall'Orenoco.

Nella zona **agricola** che si distende a nord lungo il mar delle Antille ha conquistato un posto pre-

valente il *caffè*, divenuto da tempo la principale risorsa del paese, di cui assorbe da sola quasi la metà dell'esportazione. Oltre al *mais*, alla *manioca* e ai *fagioli* che servono all'alimentazione, emergono: il *cacao* che è reputato il migliore del mondo e costituisce in valore il secondo articolo d'esportazione, la *canna da zucchero* che cresce molto facilmente e dà un largo prodotto, e il *colone* di cui si va estendendo la coltura; mentre nella zona forestale che si estende nel bacino dell'alto Orenoco, si ottengono il *caucciù*, la gomma *balata*, le *essenze* da concia e da tinta, il *legname* da costruzione e da ebanisteria, la *sabadilla* (in spagnolo cebadilla) i cui semi vennero largamente adoperati nell'ultima guerra, per la produzione dei gas asfissianti, il *copaive* ed altri medicinali.

Infine, nella zona pastorale, lungo il corso medio e inferiore dell'Orenoco, si alleva in quantità crescente il **bestiame** (bovini, capre, maiali, cavalli, pecore) che alimentano una notevole esportazione di pelli, mentre lungo il fiume formicolano le *tartarughe* le quali forniscono al consumo, specialmente degli indigeni, il grasso detto « manteiga » e dovunque si cacciano gli *aironi* i quali offrono alla moda di Parigi le celebri « aigrettes » che sono oramai divenute rare e carissime. Nei mari contermini (isola Margarita) si pescano le *perle* e le *madreperle* (bianche, rosa, gialle, perfino nere).

Tra i prodotti **minerali**, abbas'anza importanti, occupa il primo posto l'*oro* che è es'atto dalle ricche miniere, ora però in gran parte esaurite,

che sono situate sul corso superiore del fiume Cuyuni, nella Guiana venezueliana (a El Callao nel territorio del suo affluente Yuruari). Seguono: l'*asfalto* e il *petrolio* verso Maracaibo, che hanno superato qualche volta nell'esportazione il valore dell'oro, il *carbon fossile* parimenti verso il golfo di Maracaibo e alcune miniere del quale furono esercitate per qualche tempo da una impresa italiana, il *rame* presso Aroa dove venne riaperta di recente una miniera da un sindacato inglese, il *sal gemma* le cui varie miniere sono ora lavorate direttamente dal Governo.

All'infuori di alcune *ferrovie* (circa un migliaio di km. nel 1917) che si avanzano più o meno arditamente dai porti della costa verso l'interno, e di cui la principale va dalla Guayra a Caràcas, d'onde poi irradia tutta una rete ferroviaria sull'altipiano, ferrovie le quali appartengono per oltre la metà a compagnie straniere, la via nazionale di **comunicazione** è ancora il grande fiume Orinoco il quale è navigabile, coi suoi affluen' i (Meta), fino ai piedi delle Ande e costituisce una rete *navigabile* di quasi 18.000 km. dove impera la « *Compañia Venezolana de Navegacion* » la quale esercita anche la navigazione della laguna di Maracaibo. Delle numerose aperture del delta dell'Orinoco, per la sola « *Boca de navios* » passano i vapori che fanno servizio fra Ciudad Bolivar e Port of Spain nell'isola Trinidad, dove trovano la coincidenza con una quan'ità di linee marittime di navigazione che ivi mettono capo. Però la *navigazione marittima* propria della Venezuela mette

capo principalmente alla Guayra ed agli altri porti situati sul mare delle Antille. Quasi insignificante è la *marina mercantile* (8000 tonn. di cui $\frac{2}{3}$ a vapore). Recentemente hanno fatto molti progressi le *strade ordinarie*. Appartengono a una compagnia francese i cavi *telegrafici* sottomarini.

Il **commercio**, il quale oscilla dai 175 ai 200 milioni di bolivares (franchi), è fatto soprattutto cogli Stati Uniti, poi nell'*importazione* coll'Inghilterra, nell'*esportazione* colla Francia. Prima della guerra era grande importatrice anche la Germania. Grande articolo di commercio sono i « drills » o rigatini di cotone a buon mercato per abiti.

Le **relazioni coll'Italia**, le quali sono rette ancora dal trattato del 1862 scaduto nel 67 e rinnovato d'anno in anno per tacito consenso, torneranno a riprendere dopo la guerra se verrà ristabilita la linea di navigazione esistente prima di quella, dal porto di Genova ai vari paesi bagnati dal mar delle Antille.

A *Caràcas* che è la capitale e conta (nel 1917) 87 mila ab. serve da porto *La Guayra* che è la prima piazza commerciale della repubblica. A *Valenza*, secondo centro commerciale, serve di sbocco *Puerto Cabello*. Notevole importanza e cospicuo avvenire ha *Ciudad Bolivar*, situata sul corso medio, perfettamente navigabile dell'Orenoco, di cui può dirsi l'emporio. Nel porto di *Maracaibo*, posto all'ingresso della laguna dello stesso nome, si fa un attivo commercio di transito per la Colombia.

Guiane.

Sono tre appartenenti a Stati europei (altre 2 appartengono alla Venezuela e al Brasile) e cioè l'inglese, l'olandese e la francese. A motivo del clima tropicale, generalmente insalubre, esse vengono sfruttate coll'aiuto di hindù, di negri delle Antille e di deportati. Alla produzione continuamente decrescente dell'oro che ne costituiva un tempo la principale risorsa, vanno sostituendosi i prodotti vegetali, quali lo zucchero di canna, il rum, il melasso, il caffè, il cacao, il caucciù, la gomma balata, il legname da ebanisteria e da tinta, il riso, il mais, la manioca, le noci di cocco, il molascuit (ingrasso per il bestiame) e il pepe di Cajenna.

Della Guiana inglese il porto principale è *Georgetown*, sul fiume Demerara; della Guiana olandese è *Paramaribo* alla sinistra del Surinam; della Guiana francese è *Cayenna*.

Brasile.

Gli Stati Uniti del Brasile, i quali hanno quasi la metà dell'area (8.525.000 km.²) e circa un terzo della popolazione dell'America del Sud (quasi 26 milioni nel 1913) furono gli ultimi ad abolire la schiavitù (nel 1888) e a diventare repubblica (nel 1890). Sono venti Stati, un Distretto federale (dove ha sede la capitale) e un territorio (Acre) acquistato dalla Bolivia nel 1902 per 50 milioni di franchi. Gli abitanti sono costituiti per $\frac{4}{5}$ di bianchi (figli del paese o di recente immigrati) e per il resto di

sangue-misti (mulatti e metieci), negri (discendenti degli schiavi) e indiani, dei quali più di 500.000 sono ancora quasi selvaggi. — *Fisicamente* considerato il paese apparisce diviso nelle seguenti regioni: a nord il vasto bacino delle Amazzoni coperto di foreste (silvas); nel centro e verso la costa una serie di pianori interrotti da monti e intersecati da fiumi, primo fra tutti il S. Francisco; e a SO i bacini superiori dei fiumi Paraguay, Paranà e Uruguay, che formano il rio della Plata. — Le coste, nel loro complesso sviluppo angolare, col vertice costituito dal capo Bianco che è la punta più orientale dell'America del Sud, terminano a nord coll'isola di Maraxo nell'estuario dell'Amazzoni, e a sud colle lagune di Patos e di Mirim ai confini coll'Uruguay. — Una gran parte del paese, quella che fu ed è ancora occupata da foreste, è coperta da un suolo nero fertilissimo che non accenna ad esaurirsi anche sotto l'azione delle più dimagranti colture. — Il clima è molto vario a cagione dell'immensa estensione del paese, ma, in complesso, è caldissimo, umido, e, sulle coste, anche malsano. Ivi infierisce, fino ai 100 m. la terribile febbre gialla (vomito negro).

Rimasto si può dire fra gli ultimi paesi dell'America fino al 1888, il Brasile incominciò una nuova vita economica a partire solamente da quell'anno, in cui, in seguito all'abolizione della schiavitù, si comprese e si applicò la massima che nei paesi fertili ma deserti « governare significa popolare » (1). Richiamata a grandi spese dall'Europa, la immigrazione, la quale aveva oscillato fino allora intorno a 20.000 persone, salì nell'89 a 150.000 e rimase oscillante per un decennio dalle 100 alle 120 mila. Col 1900 si ebbe un arresto, determinato dalla duplice crisi prima della moneta e poi sopra-

(1) Lo ha detto il generale Mitre per l'Argentina: « gobernar es poblar la tierra ».

tutto del caffè; ma era poi salita di nuovo oltre le 80 mila quando scoppiò la grande guerra che doveva ridurla a piccole proporzioni. A guerra finita la immigrazione è destinata a riprendere con rinnovata energia in ragione del bisogno di braccia sempre crescente per lo sfruttamento delle inesauribili risorse del paese il quale sembra avviato al più brillante avvenire economico.

La principale risorsa brasiliana è costituita dal caffè. Dei 23 milioni di sacchi (60 kg) a cui ascendeva in media la produzione di questo coloniale nel mondo prima della guerra, ben 19 milioni erano dati dal solo Brasile, le cui terre vergini, disboscate coll'incendio e ingrassate dalla cenere che ne risulta, si prestano meravigliosamente bene a siffatta coltura. Ne sono centri principali, anzitutto lo Stato di S. Paulo (specie tra S. Paulo e Campinas), d'onde si esporta la varietà Santos, poi quelli di Rio Janeiro, Bahia, Espirito Santo e Minas Geraes. Per un lungo periodo il caffè ha rappresentato in valore i $\frac{3}{4}$ del commercio d'esportazione. Poi l'eccesso della produzione (23 milioni di fronte a un consumo di 17) avendo determinato un soverchio ribasso nei prezzi, ne risultò quella gravissima crisi che, dopo di aver infierito per circa un decennio, potè venire risolta mediante quell'ardita speculazione al rialzo, organizzata su larga scala ad opera diretta degli Stati interessati (1), primissimo quello

(1) Al famoso « Convenio di Taubatè » del 25-2 1906 sono intervenuti i rappresentanti degli stati di S. Paulo, Rio Janeiro e Bahia.

23
1390

di S. Paolo, ma colla garanzia del Governo federale, la quale venne designata col nome di « valorizzazione del caffè ». Si posero ostacoli alle nuove colture, si impose alla esportazione un forte dazio in natura che era naturalmente pagato colle qualità più scadenti le quali venivano distrutte, ma vennero soprattutto riscattati i $\frac{9}{10}$ degli 11 milioni di sacchi di caffè che gravavano allora sul mercato ed erano distribuiti in Europa (le Havre, Amburgo, Anversa, Brema, Londra, Rotterdam, Trieste, Marsiglia, Genova) e in America (New York) e riaffidati in consegna a grandi Ditte europee ed americane, fino a che non fosse raggiunto un prezzo determinato. Quest'ò avveniva nel 1906 quando il prezzo del caffè era disceso in Brasile a 47 fr. al sacco. E già nel 1912 il prezzo era salito a quasi 100 fr. e lo stok vincolato era disceso a 5.100.000 sacchi, mentre veniva ammortizzato per oltre un terzo il prestito che era stato emesso a tale scopo di 15 milioni di sterline. Cosicchè la singolare e quasi temeraria operazione poteva dirsi prossima alla sua felice riuscita quando scoppiò la guerra mondiale la quale travolse anche il Brasile. Non ne venne per quest'ò arrestata la valorizzazione del caffè per essersi il prezzo di questo continuamente elevato, mentre ne diminuiva la produzione (1). L'ultima sua fase è stata la vendita in blocco alla Francia di 2 milioni di sacchi, da trasportarsi nel biennio 1918-19 colle navi tedesche sequestrate dal Brasile.

(1) Nel 1916-17 fu di 9.811.000 sacchi.

Un altro coloniale abbastanza coltivato, specialmente negli Stati marittimi a nord di Rio Janeiro (Pernambuco, Sergipé), è la *canna da zucchero*, cosicchè lo zucchero greggio costituisce, in valore, uno dei primi articoli d'esportazione. Ma più importanti sono il *cacao* che si ottiene a Bahia e fra questa e il bacino delle Amazzoni e nella cui produzione il Brasile è diventato, almeno per quantità, uno dei primi paesi del mondo, e il *mattè* la cui coltura è pressochè esclusiva agli Stati del sud (Rio Grande do Sul, Santa Catharina, Paraná e Matto Grosso).

Manioca, *mais* e *fagiuoli* (neri) servono di base all'alimentazione degli abitanti insieme alla carne disseccata (*xarque*) o salata, ma vengono coltivati anche il *frumento*, la *segala* e soprattutto il *riso*, del quale ultimo si è cominciata a fare anche una certa esportazione. Nel Bahia è molto coltivata la *piassava*. Ovunque servono allo s'esso uso mangereccio dei carciofi le *palmiti* o germogli di palme. Ad un grande avvenire sembra destinata la produzione dei *frutti*, di quelli specialmente delle zone temperate, per il fatto che ivi vengono a maturanza in un'epoca (inverno e primavera) in cui mancano affatto nell'emisfero boreale. Meritano fra essi speciale menzione gli aranci, e la vite la cui coltura promette di riuscire importante negli Stati più meridionali (Rio Grande e Santa Catharina) dove venne diffusa da coloni italiani e tedeschi. Delle piante tessili la principale è il *colone* che viene coltivato di preferenza negli Stati del NE e costituisce un importante articolo d'esportazione, nonostante che

una parte sempre maggiore ne venga assorbita dall'industria nazionale in continuo progresso. Negli Stati di Bahia e contermini verso NE e ultimamente anche nel Rio Grande do Sul si coltiva su larga scala il *tabacco* il quale era esportato, prima della guerra, in Germania e in Francia.

La principale caratteristica naturale del Brasile sono le *foreste* vergini o « *silvas* » le quali, malgrado il continuo disboscamento, vi occupano ancora oltre i $\frac{3}{4}$ dell'intera superficie. Esse forniscono al commercio, non solo una gran quantità di legname da costruzione e da ebanisteria e di legni da tinta (compreso il « *pao brazil* » di color rosso vivo che diede nome al paese e che venne sostituito nell'industria dal campeggio), la vaniglia e parecchi medicinali, come l'ipecaquana e il cubebe dell'Amazzoni, la cascara sagrada e la salsapariglia del suo grande affluente di sinistra il rio Negro, ma soprattutto il *caucciù* che costituisce la seconda risorsa economica del Brasile e il suo secondo articolo d'esportazione dopo il caffè, e nella cui produzione esso occupava, fino a pochi anni or sono, il primo posto nel mondo, mentre ora viene secondo, a grande distanza, dall'Asia. Fornito quasi interamente, mediante incisioni, da quella pianta arborea (*hevea brasiliensis*) che gli indigeni chiamano « *borracha* » o « *seringa* » e cresce spontanea in gran quantità nel bacino delle Amazzoni, il suo prodotto, il più fino che si conosca, viene posto in commercio col nome di « *para* », dalla città di Parà o Belem dove esso per gran parte si accumula, ma si è cominciato ad

ottenere anche altrove, come ad es. dal «manicoba» o «manihot» del Cearà e dalla «manga-beira» dello Stato di S. Paolo. In seguito alla concorrenza degli altri paesi produttori, ma specialmente delle piantagioni dell'Indocina e dell'arcipelago Asiatico (1) ed ai procedimenti sempre più perfezionati per l'estrazione del prodotto sintetico, il caucciù, la cui produzione è diventata più difficile e più dispendiosa per essersi ridotta a regioni sempre più interne, più malagevoli e più malsane, attraversa da qualche anno una crisi (diminuita produzione e prezzi più bassi) che soltanto gli alti prezzi dipendenti dal suo crescente consumo hanno permesso di superare durante la guerra, ma per affrontare la quale erasi pensato di provvedere prima di essa, come erasi fatto per il caffè, alla «valorizzazione». Nello Stato di Bahia si raccoglie in quantità la gomma *copale*.

Esercitata nelle cosiddette «fazendas» sotto la direzione e per conto dei «fazendeiros», l'**agricoltura** ha generalmente il carattere di grande coltura spogliatrice.

Da qualche tempo ha assunto una grande importanza l'allevamento **animale**, specie dei *bovini*, per il numero dei quali (30 milioni nel 1917) il Brasile gareggia ormai coll'Argentina e qualche volta la supera. Emergono specialmente gli Stati di Matto Grosso, Minas Geraes, Paranà e Rio

(1) Nel 1917 la produzione mondiale fu di circa 300.000 tonn. di cui 40.000 nel Brasile e oltre 220.000 nelle piantagioni dell'Indocina e dell'arcipelago Olandese.

Grande do Sul, d'onde i bovini vengono condotti a mandrie negli Stati della Plata per esservi macellati, quando non vengano esportati direttamente allo stato di carne congelata, oppure non servano direttamente in paese alla preparazione del « xarque ». Specialmente il Matto Grosso sembra destinato a diventare uno dei primi centri mondiali d'allevamento animale. Mentre l'allevamento delle pecore (7 milioni), eguagliato in numero da quello delle capre, rimane sempre inferiore a quello dell'Argentina, il Brasile è diventato a questa molto superiore nei riguardi dei maiali (17 milioni), specialmente negli Stati meridionali, d'onde si fa una grande esportazione di strutto (« banha »). Da qualche tempo è diventato considerevole anche l'allevamento dei cavalli e dei muli. Dovunque formano oggetto di caccia gli uccelli dalle penne variopinte. Nello Stato di Santa Catherina si è cominciato l'allevamento dei bachi da seta. Le acque dei fiumi sono ricchissime di pesci. Nel bacino delle Amazzoni si prendono in quantità le tartarughe colle cui uova si prepara quel condimento grasso che è conosciuto col nome di « manteiga ».

Quantunque non sia paese minerario il Brasile non manca di prodotti minerali. La produzione dei diamanti, divenuta ricchissima nel secolo XVIII^o così da superare quella antichissima delle Indie, è poscia diminuita, fino a che venne superata e di molto, da quella recente dell'Africa australe. Sono suoi centri principali i due Diamantino negli Stati di Minas Geraes e di Matto Grosso. In questi ed altri Stati si raccolgono tormaline ed altre pietre

ornamentali. La produzione dell'oro, importante essa pure nel secolo XVIII^o, poi molto decaduta, è tornata a rialzarsi alla fine del secolo XIX^o e al principio dell'attuale. Ne è centro principale Ouro Preto nel Minas le cui miniere (Morro Velho) sono sfruttate da inglesi. Altro metallo importante è il *ferro*, che viene ottenuto parimenti in maggior quantità nello Stato di Minas, ma del quale è notevole anche la miniera governativa di S. Giovanni Ipanema nello Stato di S. Paulo. Egualmente nel Minas, così come in altri Stati, si lavorano quei ricchi giacimenti di *manganese*, per cui il Brasile è uno dei primi paesi del mondo, così come ne è diventato il primo (specialmente negli Stati di Bahia e di Espirito Santo) nella raccolta della *monazite*, specie di sabbia d'onde si estrae l'ossido di torio che serve alla fabbricazione delle retine per le lampade a incandescenza. Il *sale* è fornito in abbondanza da numerose saline. Abbondano acque *minerali* e *termali* ma sono poco sfruttate. Mentre nello Stato di Bahia si estrae lo *schisto bituminoso*, che è una specie di petrolio solidificato, negli Stati del sud si lavorano alcuni giacimenti di *carbon fossile* scadente.

Al pari di quasi tutti gli altri paesi dell'America latina il Brasile non è ancora abbastanza ricco di capitali, di mano d'opera e di coltura per potersi dedicare efficacemente su larga scala alle **industrie**. Le poche manifatture che vi sono sorte hanno una importanza ancora limitata, cosicchè il commercio d'importazione è costituito ancora, per gran parte, dei prodotti manifatturati che vengono dal-

l'estero. Ricordiamo, ad ogni modo, la estrazione dello *zucchero* e di quell'acquavite di canna detta *pinga* o «cachaka» che costituisce la bevanda nazionale, industrie che hanno il loro centro principale a Pernambuco; l'estrazione della *birra* per opera specialmente dei tedeschi, numerosissimi a S. Catherina; la confezione della *tapioca* (dalla manioca) per cui il Brasile è il primo paese del mondo; il *caseificio* di Minas, Rio, S. Catherina, che provvede il resto del Brasile di burro e formaggio; la *macinazione* dei grani e la fabbricazione delle paste alimentari a Rio Janeiro e S. Paulo; i numerosissimi *ammazzatoi* («xarqueados») che attendono alla preparazione della carne disseccata e della carne congelata, la esportazione della quale ultima va continuamente crescendo verso l'Europa; lo stabilimento *siderurgico* di S. Giovanni Ipanema; la grande fabbrica di *fiammiferi* di Nitcheroy presso Rio Janeiro; i diversi *cotonifici* sparsi da Pernambuco a S. Paulo e i quali fabbricano specialmente tessuti ordinari; e infine le *industrie nascenti* della lana, della juta (sacchi di imballaggio), della ceramica, della vetraria, dei laterizi, delle calzature, del tabacco, ecc. Gli è per aiutare queste industrie nascenti che il Governo ha adottato quella politica doganale protezionista onde è venuto un generale e notevole aumento nei prezzi della vita. I dazi gravissimi hanno determinato un incrudimento del contrabbando.

Negli ultimi tempi il Brasile ha consacrato gran parte della sua attività allo sviluppo delle **comunicazioni**, le quali, se sono ancora assolutamente

sproporzionate alla vastità del paese, hanno però raggiunto un considerevole sviluppo relativamente alla popolazione. Molti cavi *telegrafici* sottomarini, appartenenti a compagnie inglesi e francesi, congiungono le coste brasiliane colla Plata, col Senegal, con Lisbona e colle An'ille. Scarseggiano le *strade ordinarie*, ma esiste in compenso una importante rete di *ferrovie* (25.000 km. alla fine del 1916, dei quali 5000 di proprietà e in esercizio del Governo). Peccato che esse siano in gran parte a scartamento ridotto! La linea principale è la « estrada de ferro do Norte » la quale va da Rio Janeiro a S. Paulo, e venne recentemente prolungata fino a Porto Esperanza, nel Matto Grosso, primo tronco di una grande linea intercontinentale che dovrebbe sboccare sul Pacifico. Altra linea importante è quella che va dal porto di Recife sino alla cascata di Paulo Alfonso sul rio S. Francisco. Attivissima infine è la linea inglese che unisce S. Paulo a Santos, e la quale, attraverso le montagne della serra do Mar, è costituita, in gran parte, da un sistema imponente di funicolari. Gran parte del Brasile è percorsa da una rete poderosa di fiumi *navigabili*, primissimo fra tutti, coi suoi numerosi affluenti, il rio delle Amazzoni, il quale presenta nel suo corso inferiore l'aspetto di un mare, come quello che ha la maggior portata d'acqua di tutti i fiumi del mondo e può essere risalito da bastimenti marittimi fino a Iquitos nel Perù. Pertanto la sua navigazione, aperta dal 1867 a tutte le bandiere, viene esercitata regolarmente, con viaggi periodici, da diverse compagnie fra cui una inglese (« The

Amazõnas River S. N. Co. »). Oltre al Parahyba, che ha un discreto movimento, e al S. Francisco, la cui navigazione è interrotta dalla cascata di Paulo Alfonso, hanno grande importanza commerciale gli affluenti del rio della Plata, specialmente il Paranà col suo affluente Paranaíba. Anche le lagune del Sud sono fornite di navigazione regolare a vapore. La *navigazione marittima*, compresa quella parte di essa che nel bacino delle Amazzoni si fonde e si confonde colla navigazione fluviale, è ancora inferiore al grande sviluppo delle coste, ma va continuamente crescendo. Nel 1913 era salita a 27 milioni di tonn. (in arrivo). Discese naturalmente in conseguenza della guerra. Nel 1916 fu di poco superiore ai 17 milioni. Poca cosa è ancora la *marina mercantile*, quantunque sia cresciuta di un terzo durante e a motivo della guerra. Nel 1916 aveva una stazza complessiva di 350.000 tonni. di cui 290.000 a vapore, le quali attendono di preferenza alla navigazione di cabotaggio che la legge riserva alle navi brasiliane. Però il « Lloyd brasileiro » mantiene anche un servizio mensile fra Rio de Janeiro e New York ed ha istituito di recente anche un servizio con Lisbona e con Liverpool. Anche Pernambuco ha una compagnia propria di navigazione a vapore.

Il **commercio** esteriore, il quale oscillava prima della guerra dai 1500 ai 2000 milioni di milreis, è disceso di un buon quarto, durante e a motivo della medesima. Le *esportazioni*, le quali superano ancora di regola le importazioni dai 300 ai 500 milioni di milreis, sono costituite principalmente

dal caffè, dal caucciù, dalle pelli, dal mate, dal cotone, dal cacao, dal tabacco, dallo zucchero e dai minerali diversi. I primi articoli d'importazione sono i prodotti manifatturati e il carbon fossile (1) provenienti dall'Europa e dagli Stati Uniti. Questi ultimi sono il paese con cui il Brasile aveva ed ha le sue maggiori relazioni commerciali anche per conseguenza delle grandi agevolazioni doganali a loro accordate (riduzione dei dazi dal 20 al 30%) come compenso per il piccolo dazio da cui viene colpito colà il caffè brasiliano. Prima della guerra venivano dopo di essi l'Inghilterra, la Germania, la Francia e l'Argentina. Nel 1912 si è istituita a Rio de Janeiro una Camera di commercio internazionale.

Dazi doganali sempre più gravosi colpiscono le importazioni, specialmente dei prodotti manifatturati, ma vengono accordate delle facilitazioni di compenso ai paesi che ribassano il dazio sul caffè. Moneta corrente è il milreis (mille volte il piccolo real che valeva $\frac{1}{4}$ di centesimo alla pari) il quale, mentre nel 1888 era ancora alla pari (27 pence=L. 2,70) è andato poi discendendo negli anni successivi colla emissione eccessiva della carta moneta (papel) fino a 5 pence (50 centesimi). Poi, in seguito a un assieme di provvedimenti opportuni, fra cui la istituzione di una Cassa di Conver-

(1) In passato per gran parte d'origine inglese e trasportato ad ogni modo da navi inglesi il carbon fossile adoperato in Brasile dopo la guerra sarà prevalentemente americano e verrà trasportato con navi americane.

sione e l'incenerimento periodico di una certa quantità di carta-moneta, il valore del milreis si era andato rialzando e consolidandosi prima della guerra intorno ai 16 pence (L. 1,60) Nel 1919 ne valeva 18.

Dal 1820 al 1913 l'**emigrazione** ha fornito al Brasile oltre 3 milioni di persone, per metà di origine italiana, Divenuto il Brasile, dal 1889, il paese verso cui si dirigeva la maggior parte della nostra emigrazione permanente attrattavi dalla seduzione del viaggio interamen' e pagato dalla più vicina stazione ferroviaria fino a Genova e di lì a Rio Janeiro, a Santos, a S Paulo, gli emigran' i italiani salirono in breve a oltre 140 000 ogni anno, per lo più di origine veneta Ed è a loro, per dichiarazione degli stessi brasiliani, che si deve se la coltura del caffè venne salvata non solo ma venne avviata a maggiore ed insperata fortuna. Eppure quanti di essi, ingannati dai sensali di collocamento, pur troppo nel maggior numero italiani, trassero vita faticosa e stentata nelle grandi fazende, lontane da ogni centro abitato e i cui conduttori li trattavano poco meglio di quanto non avessero trattati prima d'allora i loro schiavi negri! Molti altri invece furono più fortunati fino ad accumulare dei crediti più o meno notevoli verso i loro padroni. Ma venne la crisi del caffè e molti fazendeiros furono tratti in rovina ed i coloni italiani perdettero anche i loro crediti. E poichè il Governo non volle accedere alla domanda dell'Italia che i credi' i dei nostri lavoratori fossero privilegiati venne emanato il 31 dicembre 1902

il decreto Prinetti (allora ministro degli Esteri) che proibiva la emigrazione a viaggio gratuito per il Brasile. E tale proibizione non venne più tolta (1); di guisa che l'emigrazione italiana verso il Brasile discese da quell'anno a poche decine di migliaia di persone. Ciò però non toglie che vi siano ancora al Brasile circa un milione di connazionali, dei quali 700 mila nel solo Stato di S. Paulo. Molti di essi, diretti in origine alle colonie governative o appoggiati a parenti od amici, si sono creati una eccellente posizione, tanto nelle fattorie di cui sono divenuti un po' alla volta proprietari, quanto nelle città e nelle borgate dove esercitano generalmente la piccola mercatura, o dove hanno impiantato, specie a S. Paulo, industrie numerose e fiorenti (Matarazzo). Pur troppo, nonostante il gran numero dei nostri connazionali e le linee frequenti di navigazione a vapore che congiungevano il Brasile all'Italia prima della guerra, i rapporti commerciali fra i due paesi erano sempre poco rilevanti poichè oscillavano dai 35 ai 50 milioni di franchi all'anno soltanto. Ciò dipendeva in parte dal fatto che le linee nazionali di navigazione attendevano di preferenza al trasporto degli emigranti con spazio limitatissimo riservato alle merci, il commercio delle quali era forzatamente abbandonato

(1) Un tentativo fatto nel 1912 per girare l'ostacolo mediante sovvenzioni da accordarsi ad alcune Compagnie italiane che assumessero il trasporto a prezzo ridotto degli emigranti, venne sventato dal Governo italiano nel 1913 col togliere a quelle imprese la patente di « vettore ».

alle scarse linee estere le quali fanno naturalmente condizioni meno favorevoli alle merci italiane. Inoltre gli italiani colà residenti riproducono e spesso anche contraffanno molte manifatture italiane e soprattutto i generi alimentari. Nel 1917 venne creata a Genova una Camera di commercio italo-brasiliana, mentre funziona da tempo una Camera di commercio italiana a S. Paulo.

In attesa che, in omaggio a una deliberazione del Congresso del 1891, gli Stati Uniti del Brasile facciano sorgere la nuova capitale federale sull'altipiano saluberrimo di Goyaz, rimane sempre capitale, nell'omonimo distretto federale, la grande città di *Rio de Janeiro* la prima dell'Unione, così per popolazione (1.300.000 ab. nel 1917), come per attività ferroviaria e mercantile e per movimento marittimo. La magnifica baia in fondo a cui è situata potrebbe accogliere al riparo tutte le flotte del mondo. Segue *S. Paulo* (con 450.000 ab.) che è la capitale dello Stato floridissimo dello stesso nome e alla quale serve da porto *Santos*, il secondo del Brasile per il movimento delle navi ma il primo di tutti nell'esportazione del caffè.

Vengono poscia: *Victoria* porto principale dello Stato di Espiritu Santo e destinato a diventare lo sbocco di quello di Minas e il terzo porto del Brasile; *Bahia* (o S. Salvador) che dal suo nuovo porto attende soprattutto all'esportazione del caffè, del cacao e del tabacco; *Pernambuco* (o Recife) il cui porto, di recente parimenti ingrandito con costosi lavori, esporta specialmen'te zucchero e cotone; *Belem* (o Para) anch'esso recentemente miglio-

rato, e porto per eccellenza del caucciù; *Porto Alegre*, che è il primo centro commerciale e marittimo degli Stati del Sud ed è destinato ad un grande avvenire, specialmente se verrà congiunto col mare (a Torres) più brevemente e più facilmente di quanto non lo sia fino ad ora per mezzo dei lunghi contorti canali che percorrono la laguna di los Patos in fondo a cui il porto è situato.

Paraguay.

Repubblica di 253.100 km.² con una *popolazione* di un milione circa di ab. (nel 1917) per oltre la metà indiani civilizzati, di razza guarany, e per il resto coloni d'origine spagnuola e sangue misti diversi, oltre a 60.000 stranieri (per metà argentini e per un quarto italiani). Gli abitanti sono detti paraguaggi. — Il *clima* è eccellente.

La più singolare caratteristica economica di questo piccolo paese è la *yerba mate* o « the del Paraguay » che vi cresce spontaneamente nelle foreste e la cui polvere, ottenuta dai detriti dei rami ma soprattutto dalle foglie, è usata come bevanda (che si sorbisce colla « bombilla ») nell'Argentina e in molti altri paesi dell'America del Sud. Nonostante il grande consumo interno esso rappresenta in valore il secondo articolo d'esportazione. Concepcion ne è il centro principale. A non parlare del *mais*, della *manioca*, del *sorgo* e dei *fagioli* che servono di base al'alimen'azione degli abitanti, ricordiamo i *frutti* di ogni genere di cui il

paese è ricchissimo (aranci, limoni, banane, mandorle) e che vengono largamente esportati, gli *ortaggi* specie i pomodoro, le *arachidi* ed altre piante oleifere, il *tabacco* la cui esportazione si dirigeva prima della guerra in Germania, un olio essenziale tratto dalle foglie di un arancio selvatico, la *canna da zucchero*, e, sopra tutto i prodotti delle innumerevoli foreste i quali vanno dalle diverse varietà di *legname*, alcune delle quali eccellenti per le costruzioni navali, al *quebracho* (conciante e tintorio) che viene parimenti esportato. Ma la maggiore risorsa del paese è diventato, da qualche tempo, l'allevamento **animale**, specie dei bovini, la cui carne disseccata («*tasà*») entra per larga parte nell'alimentazione, mentre le pelli salate e disseccate costituiscono, in valore, il primo articolo d'esportazione. Numerosissime mandrie alleva nell'alto Paraguay l'impresa Liebig. Le acque del fiume pullulano di *pesci*. Dal quebracho si estrae la *quebrachina* che viene parimenti esportata. Dovunque si fabbricano «*hamacas*» e si intessono merletti bellissimi detti «*nandutas*».

Alle **comunicazioni** serve da spina dorsale il fiume maestoso che ha dato il nome al paese e per il quale questo è in rapporti regolari e frequenti tanto col Brasile (Cuyaba), quanto coll'Argentina (Buenos Ayres) e coll'Uruguay (Montevideo). Primeggiano a tale riguardo le numerose imbarcazioni a vapore della compagnia inglese «*Nicola Mihanovich*» di Buenos Ayres. La *ferrovia*, che va da Asuncion sul Paraguay a Encarnacion sul Paranà, venne ultimamente congiunta, a mezzo di ferry-boats at-

traverso questo fiume, alle ferrovie argentine (Posadas), per cui si può giungere direttamente a Buenos Ayres in 36 ore, mentre prima il viaggio fra le due capitali richiedeva, coi più rapidi vapori, 6 giorni in salita e 4 in discesa. Il **commercio**, che oscillava prima della guerra dai 10 ai 15 milioni di dollari (calcolati in oro, cioè a L. 5) ed era fatto specialmente coll'Argentina, colla Germania e coll'Inghilterra, ora è disceso di un terzo. Ne hanno ricevuto un colpo rilevante le finanze del paese le quali sono costituite per gran parte dalle entrate doganali. Col nostro paese il Paraguay ha stipulato fin dal 1864 un trattato di commercio colla clausola della nazione più favorita, ma i rapporti commerciali effettivi sono pochissimi, quantunque gli italiani costituiscano il nucleo straniero più numeroso dopo l'argentino. Sono in circolazione esclusivamente i dollari o pesos di carta il cui valore, molto oscillante, era disceso nel 1914 a 25 centesimi di lira. La capitale, *Asuncion*, contava, nel 1917, 120.000 ab. mentre il suo porto, il primo della repubblica, aveva un movimento (in arrivo) di 280.000 tonn.

Uruguay (*Republica Oriental*).

Area 186.900 km.². Abitanti 1.400.000 (1917) di cui 180.000 forestieri, per un terzo italiani.

La principale caratteristica economica di questa piccola repubblica è l'allevamento **animale**, spe-

cialmente ovino e bovino. Le pecore infatti, le quali salivano nel 1913 a circa 20 milioni di capi, quasi tutte di razza « merinos », fornivano annualmente oltre 600.000 quintali di lana di qualità superiore la quale costituiva da sola oltre $\frac{1}{3}$ del commercio d'esportazione. Seguono i bovini (7 milioni) per il numero dei quali, relativamente alla superficie ed alla popolazione, l'Uruguay viene considerato il primo paese del mondo. A Fray Ben'òs, sul fiume Uruguay, esiste uno dei maggiori stabilimenti (esercitato dalla compagnia « Liebig ») per la preparazione dell'*estratto* di carne, il quale costituisce, colla carne fresca, o congelata o variamente conservata, colle pelli, col sego, colle corna, coi peli, ecc., un altro dei maggiori articoli di commercio. Ha una certa importanza anche l'allevamento dei cavalli. Nelle fertili regioni situate presso la capitale ha fatto e fa continui progressi l'**agricoltura**, onde la produzione del frumento, divenuta oramai superiore ai bisogni del consumo locale, alimenta una certa esportazione. Così vanno diffondendosi la viticoltura e la coltivazione del tabacco e degli olivi. Nella regione settentrionale, ai confini col Brasile, si lavorano alcune miniere di quarzo *aurifero*, mentre in alcuni luoghi dell'interno si raccolgono le *agate*. Scarse sono le **industrie** a motivo dell'alto prezzo della mano d'opera e dei capitali.

Da Montevideo irradiano, a guisa di ventaglio, molte *ferrovie* le quali hanno uno sviluppo (nel 1916) di 3800 km. di cui 1600 a scartamento ridotto. La linea principale è quella che partendo da Monte-

video, attraverso tutto il paese, va a Paysandù sull'Uruguay, d'onde poi prosegue, parallela a questo fiume, sino a S. Rosa e di lì al Brasile dove si congiunge alle ferrovie di Rio Grande do Sul.

Attivissima è la *navigazione*, così interna per l'Uruguay, come esterna o marittima per il Rio de la Plata, specialmente a Montevideo che è il primo porto della repubblica e uno dei più attivi dell'America meridionale. Però, verso la fine del secolo XIX^o, esso aveva molto perduto in seguito alla costruzione dei porti molto più comodi e più sicuri di Plata e di Buenos Ayres, cosicchè il suo movimento era disceso a meno di 3 milioni di tonn. Ma dopo che venne costruito anche a Montevideo, nel 1909, con grandissima spesa, un nuovo porto ampio e sicuro, collegato mediante un canale alle acque profonde del Rio de la Plata e fornito di magazzini per le lane, di silos pei grani, di depositi per il carbone, di banchine, di gru elettriche, ecc. ed amministrato saviamente con un ordinamento simile a quello del porto di Genova, ha ripreso il movimento ascensionale, cosicchè, nel 1916, nonostante la guerra, vi arrivarono tante navi per oltre 5 milioni e $\frac{1}{2}$ di tonn. quasi tutte estere, giacchè la *marina* nazionale conta appena un centinaio di navi con 50.000 tonn., di cui 20.000 a vapore. Il **commercio** è discretamente attivo giacchè oscilla intorno ai 100 milioni di « pesos nacionales », cifra la quale è rimasta pressochè stazionaria anche durante la guerra, ed era fatto, prima di questa, principalmente con l'Inghilterra, la Germania, la Francia e l'Argentina. Le *dogane* costi-

tuiscono le rendite principali dello Stato. Titolo d'onore per l'Uruguay è di essersi sempre mantenuto immune dal flagello della carta moneta. L'unità corrente del suo tipo *monetario* aureo è il peso d'argento che vale L. 5,44. L'emissione dei biglietti è monopolio della « Banca della Repubblica ». L'Italia occupa un posto secondario nel commercio dell'Uruguay, quantunque vi risiedano oltre 60.000 dei suoi figli e nonostante le numerose linee di navigazione colleganti (prima della guerra) il porto di Genova a quello di Montevideo. Gli è che non vi può essere un forte commercio se importazioni ed esportazioni non si sorreggono a vicenda e l'Italia, che potrebbe e dovrebbe mandare all'Uruguay una quantità molto maggiore dei suoi prodotti specialmente manifatturati, non lo fa o non lo ha fatto finora per aver attinto sempre in piccola misura alle lane ed agli altri prodotti animali che costituiscono la risorsa principale e pressochè esclusiva di quel paese. Il trattato commerciale del 1886, scaduto nel 1894, continua ad esistere per tacito consenso dei due paesi. A Montevideo venne istituita una Camera di commercio italiana e a Genova una Camera di commercio Italo-uruguayana. *Montevideo*, che è la città capitale ed il principale centro ferroviario, marittimo e mercantile, conta (nel 1917) 376.000 ab. ed è in continuo sviluppo.

Argentina.

Repubblica federale composta di 14 Province autonome, di un Territorio federalizzato che racchiude la capitale e di 10 Territori, con una *superficie* complessiva di 2.806.400 km.² e una *popolazione* (nel 1918) di 8.900.000 ab., di cui $\frac{3}{4}$ argentini e il resto stranieri (italiani, spagnuoli) e indiani. La *immigrazione*, la quale oscillava annualmente, prima della guerra, intorno alle 300.000 persone, veniva normalmente ridotta alla metà o ai $\frac{2}{3}$ dalla *riemigrazione*. — Nell'*aspetto* del paese tiene un posto prevalente la immensa monotona pianura la quale prende in buona parte il carattere stepposo e il nome di « pampa » ed è sostenuta a ponente da un'alta catena di monti (la Cordigliera delle Ande.) — *Fiume* principale è il Rio della Plata formato dall'unione del Paranà coll'Uruguay, immenso estuario che raggiunge verso la foce una larghezza di 180 km. Dei suoi affluenti è notevole l'Iguazue le cui cascate figurano tra le prime del mondo. — Le *coste* sono abbastanza frastagliate e terminano a sud collo stretto di Magellano il quale, per altro, appartiene interamente al Cile, mentre questo divide coll'Argentina la successiva più meridionale Terra del Fuoco. — Il *clima*, molto vario a motivo della immensa estensione in latitudine (caldissimo nelle Missioni e nel Chaco, rigidissimo nella Terra del Fuoco) è però in prevalenza temperato nella regione mediana che è anche la più popolosa e la più intensamente sfruttata. Vi spira turbinoso ma sano il pampero. Lo affligge di sovente il flagello delle cavallette.

Un grande avvenire è riservato a questo paese nel quale sopra 50 milioni di ettari coltivabili, 18 soltanto sono coltivati, mentre una superficie ancora più vasta apparisce disponibile per l'allevamento animale, e non mancano le risorse minerali, e si affaccia la prospettiva più o meno remota di una grande attività industriale. Popolato ora da 9 milioni di abitanti lo si giudica capace di man-

tenerne 60. Mentre i capitali gli vennero forniti fino ad ora principalmente dagli inglesi, le braccia gli sono venute in maggior parte dall'Italia.

La principale ricchezza era costituita, fino a poco tempo fa, dall'allevamento **animale** (ganadèria), praticato prima liberamente, sopra immense estensioni di territorio (haciendas), poscia ristretto in più angusti confini, entro recinti chiusi da reticolati di ferro (estancias), però sempre sotto la custodia di quegli instancabili cavalatori meticci che sono detti « gauchos ». L'allevamento venne reso più intenso e più proficuo dalla maggiore estensione data alla coltura dell'alfalfa (erba medica) e degli altri foraggi (festuca). Sopra una superficie molto più piccola si alleva ora un numero molto più grande di animali. Per numero di *pecore*, oscillante da 60 a 80 milioni di capi, l'Argentina occupa il primo posto in America e uno dei primi del mondo, cosicchè la lana vi costituisce uno dei principali articoli di commercio (da 2 a 3 milioni di quintali), mentre si sono cominciate ad utilizzarne più razionalmente le carni e le pelli. Ma nei riguardi della produzione e del commercio della carne hanno acquistato maggiore importanza i *bovini*, rispetto ai quali (30 milioni nel 1916) l'Argentina venne bensì raggiunta quantitativamente dal Brasile, ma gli è rimasta superiore per grossezza e per qualità. Oltre alla preparazione della carne disseccata e salata ed all'estratto di canre l'Argentina attende, in quantità sempre maggiore, all'esportazione, verso l'Europa, a mezzo di vapori frigoriferi, della carne congelata. Mentre l'al-

levamento dei bovini si pratica in quantità sempre crescente di preferenza nelle regioni agricole del centro, la pastorizia, o allevamento delle pecore, tende a dirigersi di preferenza verso la Patagonia e le Ande. Inoltre l'Argentina è il secondo paese d'America nell'allevamento dei *cavalli* (quasi 10 milioni nel 1916) che sono ivi indispensabili a motivo delle grandi distanze. Vengono finalmente *capre, maiali, muli, struzzi*.

Da parecchi anni però ha fatto così grandi progressi l'**agricoltura**, specialmente nelle provincie di Buenos Ayres, Santa Fè, Cordoba e Entre Rios, che l'Argentina, un tempo paese prevalentemente pastorale, si è incamminata a diventare paese prevalentemente agricolo, specialmente nella produzione del *frumento* (trigo), del *mais*, dell'*avena* e del *lino* (1), il quale ultimo è coltivato esclusivamente per averne il seme rispetto al quale l'Argentina, superando la Russia e l'India, è già diventata il primo paese del mondo. Oramai la esportazione di questi grani, negli anni favorevoli, segue per importanza quella degli animali e dei prodotti animali, e l'Argentina si incammina a diventare il più ricco granaio del mondo. Pur troppo la produzione vi è molto spesso insidiata dalla siccità e dalle cavallette. Seguono per importanza le *viti* la cui coltura va estendendosi nelle provincie occidentali (Mendoza e S. Juan), la *canna da zucchero*

(1) Frumento da 60 a 70 milioni di Ql., mais da 30 a 40, avena da 15 a 20, semelino da 7 a 12 (negli ultimi anni prima della guerra),

a cui deve l'attuale sua prosperità la provincia di Tucuman, detta il « giardino dell'Argentina », il *colone* che sembra destinato a un grande avvenire specialmente nei territori caldi delle Missioni, di Formosa e del Chaco, la *manioca*, i *fagioli* ed altri legumi che si coltivano dovunque, l'*arachide*, il *ricino* di cui si va estendendo la coltura nel Chaco, l'*olivo* quasi esclusivamente per il frutto che si consuma direttamente (in salamoia), il *tabacco* la cui coltivazione va estendendosi di preferenza nelle provincie del Centro, il *mate* (yerba) che si raccoglie quasi esclusivamente nelle Missioni, ma in quantità di gran lunga inferiore ai bisogni del consumo nazionale, e finalmente il *quebracho* che costituisce la maggiore ricchezza dei boschi estesissimi del Chaco e serve su larga scala in Europa alla concia delle pelli. Sono di ostacolo a un più rapido e più intenso sviluppo dell'agricoltura i numerosi e vasti latifondi. Si vanno moltiplicando gli sbarramenti dei corsi d'acqua a scopo di *irrigazione* (esempio il Neuquen nel bacino superiore del rio Negro).

In seguito al febbrile disboscamento praticato nei luoghi più prossimi ai centri di abitazione, ai fiumi ed al mare, l'Argentina, che pure non manca di *foreste*, specialmente nei territori del Chaco e delle Missioni e sulle pendici delle Ande, deve ricorrere all'estero, in misura cospicua, per il legname da costruzione.

Pochissima importanza hanno finora i prodotti **minerali** (*marmi, granito, sale, acque minerali, borati di soda e di potassa, volframio, rame, ecc.*) a

eccezione del *petrolio* che ha il suo centro principale a Rivadeira, sulla costa atlantica della Patagonia, e la cui produzione, monopolizzata dal governo, va rapidamente crescendo (nel 1911 - 1900 tonn., nel 1916 - 180.000).

Lungi dall'essere un paese industriale, l'Argentina trae e trarrà ancora per un pezzo dall'Europa e dagli Stati Uniti quasi tutti i prodotti manufatturati dei quali ha bisogno. Però vi sono sorte alcune **industrie** le quali provvedono già in gran parte al bisogno nazionale, e alcune gli sono diventate esuberanti e possono mandare all'estero l'eccesso della loro produzione. Emergono fra queste ultime le **industrie alimentari**. Così la macinazione produce oramai oltre il doppio delle farine che sono richieste dal consumo nazionale ed esporta al Brasile e in Europa la sua crescente eccedenza. E così è divenuta oramai sufficiente la fabbricazione delle paste alimentari esercitata per lo più da case italiane. Fra i numerosi « saladeros », disseminati nelle provincie di Buenos Ayres e di Entre Rios, si deve ricordare quello di S. Elena presso la Paz sul Paraná, appartenente alla compagnia « Liebig » e nel quale si prepara su larga scala l'estratto di carne. Lo zucchero greggio, che si ottiene nei numerosi « ingenios » della provincia di Tucuman, quando non venga consumato direttamente dalla popolazione più povera, è sottoposto all'ultima elaborazione nella « Refineria Argentina » di Rosario. Col'aiuto di premi governativi si era iniziata, prima della guerra, la esportazione dello zucchero raffinato, ad es. nell'Uruguay. Il caseificio, che pare

siasi molto sviluppato in questi anni di guerra, mentre va emancipando il paese dalla importazione dei formaggi dall'Europa, ha intensificato la esportazione già iniziata dei suoi burri in Inghilterra. Dalla canna da zucchero e dal mais si estrae in quantità sempre crescente lo spirito, ciò che non ha vietato, finora, una notevole importazione di liquori. Invece il paese si è in gran parte emancipato dalla importazione dei vini, specialmente di quelli comuni da pasto (Mendoza, S. Juan) (1) e della birra.

Delle scarse *industrie tessili* la più importante è quella della lana, specie per la fabbricazione dei tessuti grossolani che sono ancora in grande uso nel paese, mentre la fabbricazione dei cappelli, industria per gran parte italiana, ha cominciato una certa esportazione. Invece, nonostante gli incoraggiamenti governativi, se pure si è diffusa abbastanza la tessitura del cotone, che rimane però sempre inferiore ai bisogni, specie per quanto ha riguardo agli articoli più fini, è invece molto scarsa e imperfetta la filatura che si limita alla produzione dei numeri bassi. Tra i tessuti emergono le maglierie la cui produzione, almeno per certi articoli, è divenuta perfino superiore al consumo.

Fra le *industrie minerali*, molte delle quali mancano affatto oppure sono soltanto nell'infanzia, bisogna ricordare alcuni stabilimenti meccanici per la lavorazione del ferro e degli altri metalli.

(1) Produzione annua dai 4 ai 5 milioni di hl.

Nelle *industrie miste* va prendendo rapidamente il posto che le spetta la concia delle pelli la quale era prima della guerra pochissimo sviluppata, nonostante che il paese facesse esportazione oltre che di pelli salate e seccate, esportazione che continuerà anche dopo la guerra per la loro esuberante produzione, anche di quella materia eminentemente conciante che è il quebracho. Cesserà così il fenomeno singolare della grande importazione che si faceva in Argentina di pelli e di cuoi variamente conciati mentre vi riceveranno un maggiore impulso le industrie successive della lavorazione, quali la selleria (*talabarterias*) che ha il suo centro principale a Buenos Ayres, e la calzoleria che si esercita su larga scala in questa città e a Cordoba. Notiamo finalmente la fabbricazione della carta, generalmente da impacco, la lavorazione del tabacco (fra cui una grande fabbrica italiana di sigari toscani), le industrie delle materie grasse (*stearina, oleina, margarina, candele, saponi*), e diverse fabbriche di fiammiferi di cui una grandissima a Barrancas do Sul appartenente a una compagnia per gran parte italiana.

Se si confrontano colla grande estensione territoriale dell'Argentina, le **comunicazioni** lasciano ancora molto a desiderare, laddove invece si possono ritenere sufficienti se si paragonano colla scarsa popolazione. Le *ferrovie*, salite alla fine del 1917 a oltre 35.000 km. dei quali 9.200 di proprietà dello Stato, furono forse il fattore principale dei grandi progressi economici del paese, soprattutto nei riguardi agricoli. Da Buenos Ayres, che

ne è il centro principale, irradiano, a guisa di ventaglio, oltre dieci linee, fra cui emergono: quella del Nord che, integrata da due ferry-boats attraverso il Paranà inferiore e superiore, si spinge fino al Paraguay; la linea del Nordovest che per Rosario e Cordoba arriva a Tucuman e Jujuy, d'onde proseguirà, da una parte fino a Sucre in Bolivia e dall'altra attraverso il Cile fino al Pacifico; la ferrovia dell'Ovest che, passando per S. Luiz e Mendoza, arriva fino alla Cordigliera, dove continua colla ferrovia Transandina che per l'Aconcagua, attraverso la galleria di Caracoles (1), si congiunge (a S. Rosa de los Andes) alle ferrovie del Cile, con un intero percorso (in parte a cremagliera), da Buenos Ayres a Valparaiso, di 1400 km. e con un servizio direttissimo (Express internacional) con «dormitorios» e «comedos», (vagoni letto e ristoran'i), il quale riduce a poco più di 30 ore quel viaggio che un tempo richiedeva da 5 a 6 giorni attraverso i pericoli dello stretto di Magellano; e infine la linea del Sud che passando per Bahia Blanca volge poi a ponente verso il bacino del rio Negro che risale fino alla confluenza del Neuquen col Limay e dovrà essere continuata fino al porto cileno di Concepcion sul Pacifico. È in progetto una terza Transandina dal porto di S. Antonio (nel golfo Matias) a Valdivia nel Cile.

(1) Essendo questa a 3188 m. le sue linee d'accesso sono molto spesso interrotte dalla neve in inverno. Vi sono tre treni la settimana in estate e due in inverno. La durata del viaggio, da Buenos Ayres a Valparaiso, è di 32 ore.

Del resto tutte le « pampas » sono percorse in ogni senso da ferrovie le quali, essendo di facile e poco costosa costruzione a motivo della natura pianeggiante del suolo, si avanzano e si distendono rapidamente, precedendo, accompagnando e integrando quel suo meraviglioso sfruttamento pastorale ed agricolo. La *navigazione interna*, attivissima specialmente sul Paranà e nel Rio de la Plata, si fonde ivi e si confonde colla *navigazione marittima* la quale oscillava prima della guerra intorno ai 10 milioni di tonn. (in arrivo) ed era salita, nell'anno 1915, a oltre il doppio, ma decadde poi negli anni successivi, concentrandosi però sempre, pressochè interamente, nell'unico grande porto di Buenos Ayres. Scarsa essendo la *marina mercantile* nazionale (400 navi con 240.000 tonn. all'incirca, di cui 180.000 a vapore nel 1917) (1), quasi tutto quel movimento viene fatto da navi estere inglesi, francesi, italiane, e, prima della guerra, tedesche, il posto delle quali venne preso in gran parte da navi americane.

Attivissimo è il **commercio**, il quale oscillava prima della guerra fra i 4 e i 5 miliardi di lire nostre, e, dopo un breve periodo di arresto, è salito a quasi 6 miliardi. Era fatto allora, per quasi $\frac{2}{3}$, con 6 paesi, l'Inghilterra, la Germania, la Francia, gli Stati Uniti, il Belgio e l'Italia; viene fatto ora, oltrechè coll'Inghilterra, cogli Stati Uniti i quali hanno preso il posto della Germania, e poi colla

(1) Degna di nota è la nuova compagnia « Lloyd americano », sorta nel 1917.

Francia, ecc., ma si prevede che gli Stati Uniti vi conseguiranno fra breve il primo posto. L'*esportazione*, che superava l'importazione prima della guerra per 300 milioni di lire all'anno mentre ora la sorpassa di quasi un miliardo, è costituita principalmente di animali e prodotti animali, e di cereali, semelino ed altri prodotti agricoli, mentre gli articoli principali d'*importazione* sono i tessuti di cotone, gli articoli di ferro, le stoffe di lana, il carbon fossile, le tele, i prodotti chimici, il mate, il vino, il legname, i vestiti, la carta.

Principale istituto di credito è il « Banco de la Nacion Argentina », ma è molto importante anche il « Banco ipotecario Nazionale ». Unità *monetaria* è il « peso » nacional, il quale se è d'argento vale 5 fr., se d'oro (l'« argentino ») vale quasi una sterlina, ma è ordinariamente di carta, essendo il paese da molto tempo sotto il regime del corso forzoso dal quale stà ora per uscire in conseguenza dei forti guadagni realizzati durante la guerra. Prima di questa il valore di cambio del peso di carta si era consolidato intorno al 44% (L. 2,29).

Attivissime prima della guerra le **relazioni col- l'Italia**, cosicchè questa occupava il quinto o il sesto posto nel commercio complessivo dell'Argentina, sono diminuite bensì durante la guerra, ma poichè nello stesso tempo sono diminuite assai più quelle di altri paesi, l'Italia è salita al terzo posto (almeno nel 1916). Oscillanti dai 40 ai 50 milioni di pesos (oro), di cui circa 35 introdotti dall'Italia i traffici italo-argentini potrebbero essere molto maggiori quando si pensi che gli italiani residenti

in quel paese ammontavano (prima della guerra) a oltre 600 mila e in molti luoghi avevano il monopolio del piccolo commercio e della navigazione. Erano quasi 200 mila nella sola città di Buenos Ayres. Colonie agricole prettamente o prevalentemente italiane sono sorte in gran numero nella provincia di Santa Fè. Negli ultimi anni aveva raggiunto una grande importanza la emigrazione temporanea di migliaia e migliaia di nostri connazionali, specialmente delle provincie Meridionali, che si recavano in Argentina solamente per la stagione dei raccolti, che corrisponde al nostro inverno, per fare poi periodicamente ritorno in Italia (come le «rondinelle»). L'Argentina si è dimostrata finora uno dei paesi più favorevoli alla nostra emigrazione, certamente quello in cui i nostri connazionali sono meglio considerati ed hanno una migliore posizione. Parecchie linee regolari di navigazione a vapore congiungono Buenos Ayres e Rosario ai porti di Napoli e di Genova. Ci lega all'Argentina il trattato di commercio del 1861, scaduto nell'81 e sempre rinnovato per tacito consenso delle parti. Per facilitare e rendere più intensi i nostri rapporti commerciali con quel paese, vennero istituite due Camere di commercio italiane a Buenos Ayres e a Rosario e una Camera di commercio argentina a Genova e venne nominato un addetto commerciale presso quella nostra Legazione.

Buenos Ayres, col suo milione e mezzo di ab. (1916), non è soltanto la prima città dell'America meridionale, della quale ama di esser detta la

Parigi, ma rappresenta da sola oltre $\frac{1}{5}$ dell'intera popolazione dell'Argentina, la quale venne paragonata per questo motivo a un esile corpo fornito di un enorme testone. Oltre ad essere il massimo centro ferroviario, industriale, mercantile e bancario, Buenos Ayres è altresì il primo porto fluviale del paese e uno dei più attivi porti marittimi del mondo, specialmente dopo il grande aumento avuto nei primi anni della guerra. Questo enorme progresso fu reso possibile dalla esecuzione di quei lavori giganteschi che hanno reso il nuovo porto accostabile ai maggiori bastimenti. Ricordiamo le numerose banchine riccamente attrezzate, e ornate da immensi elevatori per il grano, da vasti magazzini per la lana e per le carni e da comode tettoie per il carbone. La Boca de Riachuelo, che si stende intorno alla parte più antica del porto, è abitata in gran parte da genovesi. Per la sua posizione e per la sua importanza, Buenos Ayres meritò di essere chiamata la « Regina della Pampa ».

Capitale della provincia di Buenos Ayres è la città di *La Plata*, la quale conta poco più di mezzo secolo di vita e quasi 100 mila ab. Il secondo emporio fluviale e marittimo è *Rosario*, capitale della provincia agricola di Santa Fè, a destra del Paranà e seconda città per popolazione (222.000 abitanti). Nell'interno emergono *Cordoba*, terza città, *Salta* sulla strada della Bolivia e del Perù e destinata perciò a un brillante avvenire quando vi sarà costruita la ferrovia, e poi *Tucuman* e *Mendoza*, mentre a sud primeggia il porto mercantile e militare di *Bahia Blanca*, recentemente migliorato con capitale francese.

Negli arcipelaghi inglesi delle **Falkland**, della **Georgia del Sud** e delle **Shetland meridionali**, situati a levante e a sudest dello stretto di Magellano e della Terra del Fuoco, sono risorse principali la pastorizia, la pesca marittima e, soprattutto, la caccia alla balena. Anzi essi sono il primo paese del mondo nella produzione dell'olio di balena.

Cile.

Repubblica unitaria con 763.000 km.² e 3.900.000 ab. (nel 1917) per gran parte meticci e 100.000 indigeni (araucani) nella zona meridionale i quali tendono a scomparire. Striscia lunghissima di territori racchiusa e quasi strozzata fra la Cordigliera delle Ande (Aconcagua, il picco più elevato della Cordigliera) e il Pacifico, d'onde quel singolare suo aspetto di paese montuoso e marittimo ad un tempo che ricorda molto la Norvegia. Il calore della zona sub-tropicale del nord è temperato, lungo la costa, dalla corrente fredda di Humboldt. Le piogge, scarse a nord, cadono invece copiosissime a sud, specialmente verso lo stretto di Magellano.

Delle tre zone in cui si divide naturalmente il paese, la arida al nord (1), la agricola nel centro e la forestale nel sud, la più importante è la prima per le grandi ricchezze **minerali** ivi contenute e di cui la principale è il *nitro* (salnitro o nitrato di soda), la cui estrazione, che occupa circa 50.000 persone,

(1) Delle provincie settentrionali, Atacama e Antofagasta furono conquistate sulla Bolivia, Tarapaca e Arica sul Perù. La qualità migliore di nitro viene da Tocopilla (Antofagasta).

salita prima della guerra a 2.800.000 tonn. e rimasta poi pressochè stazionaria negli anni successivi, è la prima e più caratteristica risorsa del Cile di cui costituisce oltre i $\frac{3}{5}$ del commercio d'esportazione e fornisce, col dazio da cui questa è gravata, il 40% degli introiti dell'erario. « Combinacion salitrera » chiamasi il trust che ne ha accentuato e ne dirige il commercio. Estratto dai « calicheras » (o « calichales ») specialmente delle provincie di Tarapaca e Antofagasta, il nitro greggio, detto « caliche », viene polverizzato, sciolto in acqua calda e cristallizzato, e serve, negli Stati Uniti e in Europa, dove maggiormente si dirige, anzitutto alla concimazione, specialmente dei terreni coltivati a frumento, poi alla fabbricazione di svariati prodotti chimici. Durante la guerra ha servito alla fabbricazione, su larga scala, degli esplosivi. Dalle acque madri che vi rimangono dopo la ebollizione della crosta salnitrosa si estrae l'iodio nella cui produzione il Cile è il primo paese del mondo, così come è il primo in quella, molto affine, del borato di calce (specialmente dalla boratera di Chilcaya). I porti principali d'imbarco sono Iquique, Taltal, Pisagna, Antofagasta. I paesi che ne importavano di più prima della guerra erano l'Inghilterra, gli Stati Uniti e la Germania. Una volta aveva maggiore importanza, sia in queste provincie come in alcune altre del centro e del sud, la produzione del rame, che rimane pur sempre il primo dei metalli cileni. Seguono per importanza: l'argento e l'oro dei contrafforti andini; il ferro di cui esistono giacimenti ricchissimi non ancora sfruttati; e il

manganese di Coquimbo (in prov. di Atacama). Ricordiamo infine: il *carbon fossile* che è prodotto in notevole quantità (dai 2 ai 3 milioni di tonn.) nello stretto di Magellano (Loreto); lo *zolfo* ottenuto in crescente quantità a Tacna; e il *sale* che, oltre ad essere estratto direttamente dalle acque del mare, costituisce, al pari dell'iodio e del borato di calce, uno dei sottoprodotti della raffinazione del « caliche ».

Come paese **agricolo** il Cile emerge soprattutto nella produzione dei *cereali*, primissimo fra tutti il frumento che è diventato superiore e di molto ai bisogni del consumo nazionale e costituiva, prima della guerra, il terzo articolo d'esportazione. Molto coltivati sono i *fagiuoli* e gli altri legumi e le *patate* (isola di Chiloè) che costituiscono coi grani il principale alimento della popolazione. Abbondano le piante *fruttifere*, specie la vite che oltre alla « chicha » o mosto di uva cotta che è proprio del paese, e al « chacol » o vino di uva verde, produce forse i vini migliori dell'America del Sud, arieggianti i vini francesi, spagnuoli e portoghesi più rinomati. Va estendendosi, favorita da premi governativi, la coltura del *lino* e della *canapa*. Si è già fatto parecchio, ma si progetta di fare molto di più nei riguardi della *irrigazione*, specialmente nella zona mediana che è la più favorevole all'agricoltura. Così, per quanto molto siasi fatto, moltissimo ancora rimane da fare, per deficienza di comunicazioni, nello sfruttamento della ricca regione *forestale* del sud, tantochè si fa importazione di legname.

L'allevamento **animale** (ganadèria), ha conseguito un grande sviluppo nella zona media in seguito alla diffusione dell'alfalfa (erba medica), e nella zona meridionale per quella del trifoglio, ma più ancora per lo sfruttamento dei pascoli naturali della Terra del Fuoco e delle contigue regioni australi del continente a nord dello stretto di Magellano, dove emerge nella produzione della lana, delle carni e del grasso la potente « Sociedad Exploradora de Tierra del Fuego ». Oltre alle *pecore*, ai *bovini*, alle *capre*, agli *equini* ed ai *maiali*, si allevano i *lama* (vigogna, alpagas, guanacos) che sono gli elementi più caratteristici della fauna andina e forniscono al commercio la così detta lana di alpagà, mentre si vanno diffondendo l'allevamento del *pollame*, quello delle *api* e la *pesca*. Si sfruttano ancora a nord i residui dei ricchi giacimenti di *guano* conquistati sul Perù.

Favorite da un'altissima tariffa doganale le **industrie**, fino a qualche anno or sono pressochè bambine, provvedono oramai a circa $\frac{1}{3}$ del consumo nazionale. Vanno ricordate la macinazione del frumento, la fabbricazione della birra e delle conserve, il cotonificio, la concia e la lavorazione successiva delle pelli, le fonderie del rame.

Delle **ferrovie**, che hanno uno sviluppo complessivo di 8000 km. (nel 1917), e delle quali circa la metà appartengono allo Stato, la linea principale è quella che percorre tutta la parte centrale della regione marittima in senso longitudinale, parallelamente al Pacifico, a nord e a sud della capitale Santiago, e dalla quale si distacca da una parte

il tronco che va al porto di Valparaiso che è il più animato di tutti e dall'altra la ferrovia Transandina che va nell'Argentina a Buenos Ayres (1). È in progetto un'altra Transandina da Valdivia al golfo argentino di Matias sull'Atlantico. La regione mineraria è percorsa dalle numerose «ferrocarriles salitreros» a scartamento ridotto (2). Hanno importanza internazionale, benchè anch'esse a scartamento ridotto, così la linea che va dal porto di Antofagasta sul Pacifico alla città di Ascolan dove si congiunge alle ferrovie della Bolivia e fu per molto tempo l'unica via relativamente rapida di comunicazione di quel paese coll'estero, come la linea, di costruzione molto più recente e dal percorso più breve e più rapido che, dalla capitale boliviana di La Paz, mette al porto cileno di Arica, dove il Cile ha permesso alla Bolivia di istituire un proprio ufficio doganale. A queste linee si va aggiungendo una terza rotaia per portarne lo scartamento a un metro. Alle numerose *tramvie* sono addette generalmente le donne. La *navigazione marittima*, la quale aveva un movimento annuo, prima della guerra, di 25 milioni di tonn. (in arrivo), è molto diminuita in conseguenza della medesima (15 milioni nel 1917). Le sono venute a mancare, fra le altre, le navi tedesche che vi avevano conquistato il secondo posto subito dopo le

(1) Vedi *Argentina* a pag. 426.

(2) Lo scartamento di queste ferrovie economiche è di 76 cm. Ma anche le ferrovie ordinarie sono a scartamento ridotto (un metro).

inglesi. Continua sempre a mantenersi una grande importanza, per la configurazione particolare del paese, il cabotaggio, tanto più che sono scarsissime e deficienti le *strade comuni*. Nella scarsa *marina mercantile* del Cile (75.000 tonn. nel 1917, di cui $\frac{2}{3}$ a vapore) sono degne di nota le Compagnie « Sud-americana », « Cilena » e « Nacional ».

Anche il **commercio** ha molto perduto in conseguenza della guerra. Mentre nel 1913 era salito a oltre 700 milioni di pesos, lo vediamo discendere nel 1917 a poco più di 400. Sembra però essersi rilevato di nuovo negli anni successivi; ma è destinato a guadagnare moltissimo in seguito all'apertura del canale di Panamá. Prima della guerra il primo posto era tenuto dall'Inghilterra e dalla Germania; ora invece lo è dall'Inghilterra (che ha raccolto e conserva nelle sue mani quasi tutto il commercio del nitro), e poi dagli Stati Uniti e dalla Francia. Nonostante l'adozione (nel 1895) del tipo monometallico aureo, il Cile è ancora sotto il regime del corso forzoso della carta *moneta*, la cui unità è il peso o piastra del valore nominale di 2 lire ma che ne vale ordinariamente poco più di 1. Istituto principale di credito è la « Banca do Chile ». Misura di *peso* è il quintale metrico spagnuolo che vale 46 kg.

Dei pochi stranieri d'origine europea i quali vivono nel Cile gli **italiani** vengono per numero dopo gli spagnuoli, ma sono ad essi superiori per la loro multiforme attività, specialmente nel piccolo commercio e nelle industrie. Eppure il commercio diretto coll'Italia, quantunque fosse molto

cresciuto prima della guerra, soprattutto a motivo della linea diretta fra Genova e i porti cileni istituita dalla compagnia tedesca « Kosmos », aveva di poco superato i 10 milioni di piastre all'anno. Era però molto maggiore il commercio indiretto. Così ad es. nel 1913, noi figuravamo esportatori dal Cile di soli 104.000 Ql. di salnitro mentre ne avevamo introdotti effettivamente 674.000. È sorta a Valparaiso una Camera di commercio italiana. Alla ripresa degli affari dopo la guerra essi verranno molto favoriti dall'apertura di nuove linee attraverso il canale di Panamá (« Transatlantica italiana », « Veloce » e « Società nazionale di navigazione »).

Santiago, città capitale, con 400.000 ab. (nel 1916), è il principale centro ferroviario e commerciale dell'interno, così come *Valparaiso* (con oltre 200.000) ne è il principale emporio marittimo, anzi il primo porto dell'America meridionale sul Pacifico, ma che è destinato a un migliore avvenire dopo che verranno condotti a termine i grandiosi lavori che vi furono iniziati da anni. Seguono: a nord i porti salnitrieri di *Iquique* (che è il secondo del Cile), e *Antofagasta*, quest'ultimo anche importante come emporio della Bolivia; a sud il nuovo grandioso porto di *S. Antonio* in costruzione, il buon porto di *Talcahuano* nella magnifica baia di Concepcion destinato ad esser congiunto mediante una ferrovia transandina al bacino argentino del Rio Negro, il centro coloniale di *Valdivia* congiunto per mezzo di un fiume navigabile al suo avamporto di *Corral* e destinato a un brillante avvenire quando verrà congiunto

all'Argentina con una nuova ferrovia transandina, e infine *Punta Arenas*, porto di rilascio molto frequentato sullo stretto di Magellano.

Perù.

Repubblica unitaria con 1. 137.000 km.² e 4.560.000 ab. (nel 1916), più 350.000 indiani non civilizzati.

Paese un tempo eminentemente **minerario**, il Perù era famoso specialmente per le sue meravigliose miniere d'*argento* (del Cerro de Pasco), la cui ricchezza era diventata proverbiale in Europa. E quando esse accennarono ad esaurirsi, apparvero e vennero sfruttati per molto tempo i ricchi depositi di *guano* formati dagli escrementi di uccelli marini accumulatisi per secoli, a strati profondi, nelle isole costantemente asciutte di Chinchas, situate lungo il litorale del Pacifico a sud del Callao, e più ancora i ricchissimi giacimenti di salnitro delle provincie meridionali di Tacna, Arica e Tarapaca. Ma dopo che gli uni e gli altri vennero ceduti al Cile in seguito al trattato di Ancon del 1883, più non rimasero al Perù, insieme ai residui delle vecchie miniere d'argento, che alcune ricche miniere di *rame* al Cerro de Pasco, qualche giacimento *aurifero* e le nuove miniere di *vanadio* e di *tungsteno* (parimenti nel Cerro de Pasco) che hanno conseguito una grande importanza a motivo della guerra, oltre a qualche giacimen'to di *carbon fossile* e ad alcuni ricchi pozzi di *petrolio*, onde

questo combustibile liquido è salito al secondo posto, negli ultimi anni, subito dopo la produzione del rame.

Ma oramai il Perù si è incamminato a diventare paese eminentemente **agricolo**, specialmente nella così detta « Sierra » che si estende, a notevole altitudine, fra la Cordigliera delle Ande e la catena marittima, e nella pianura, larga una cinquantina di km., che si stende fra questa ed il Pacifico. Sono regioni queste nelle quali si può dire non piove mai e dove la coltura è possibile non solo ma anche feconda in quanto sia aiutata dall'irrigazione, resa ivi possibile e anche rela' ivamen' e facile dai corsi d'acqua perenni che discendono dalle Ande. Dall'altra parte invece della Cordigliera, verso il bacino del Rio delle Amazzoni, si stende la regione eminentemente boscosa, conosciuta col nome di « montaña », e nella quale piove moltissimo. Oltre al mais, al riso ed altri *cereali*, ai fagiuoli ed altri *legumi*, alla *manioca* ed alle *patate* (1) onde si trae il cibo nazionale detto « chumo », che servono di base all'alimentazione degli abitanti, i principali prodotti agricoli sono il *cotone*, il *caffè* e la *canna da zucchero*. Coltivato di preferenza nella regione centrale il *cotone*, il quale gareggia in bontà, in alcune parti, col « sea island » degli Stati Uniti e col « mitafifi » egiziano, promette di diventare la risorsa principale, come ne è già il secondo o il

(1) Le patate sono indigene dal Perù e di altri paesi contermini dell'America meridionale.

terzo articolo di esportazione. Il primo posto però fra le colture agricole, nei riguardi dell'esportazione, è tenuto ancora dalla *canna da zucchero* la cui esuberante produzione si dirige di preferenza ai paesi americani bagnati dal Pacifico. Il caffè viene coltivato di preferenza nella Montaña e nella Sierra. Formano oggetto di coltura crescente il *cacao*, alcuni *frutti* (fra cui la vite onde si trae un vino discreto) e il *tabacco*, mentre costituiscono una ricca produzione spontanea della zona forestale, oltre ai *legnami* di vario genere i quali sono scarsamente sfruttati a motivo delle grandi distanze, i grossi semi del tagua (corozo o *avorio vegetale*), il *caucciù* la cui esportazione per la via dell'Amazzoni, divenuta prima della guerra una delle prime, è ora molto diminuita, la *china* che è detta peruviana perchè costituiva un tempo il monopolio naturale delle foreste di questo paese ma che ha perduto molto della sua importanza per la concorrenza che è venuto a fare al Perù, la coltura artificiale di Giava e dell'Indocina, la *coca* il cui commercio costituiva prima della guerra un monopolio dei tedeschi i quali ne estraevano la cocaina, e infine il *balsamo* detto del Perù, l'*ipecacuana* ed altri medicinali.

L'allevamento sempre più attivo delle *pecore* e degli *alpacca*, e la caccia alle *vigogne* ed ai *guanachi*, permette una esportazione sempre crescente di lana e di pelli, mentre dai *maiali* si ricava specialmente lo strutto, e i *bovini* e le *capre* forniscono la carne e il latte. **Animali** da soma sono specialmente i *lama* (llamas) i quali possono sopportare

la rarefazione di quegli altipiani elevatissimi e contentarsi dell'erba secca e dura che ne costituisce l'unica produzione foraggera.

Le **comunicazioni** sono per gran parte nelle mani della « Peruvian Corporation », una potente Compagnia inglese, la quale, essendo venuta in aiuto del Perù, nel 1884, dopo la stipulazione del trattato di pace col Cile, ne ha ottenuto in compenso una quantità di concessioni, così nei riguardi dello sfruttamento delle risorse naturali come e più specialmente rispetto alle comunicazioni e ai traffici. Le *ferrovie*, le quali hanno uno sviluppo (nel 1916) di 2.800 km. quasi tutti a scartamento normale (che per quei paesi è di 1 metro), quasi i $\frac{2}{3}$ sono esercitati dalla Corporazione. Principale fra tutti è il « ferro-carril Central » che va, a scartamento cosiddetto normale, dal porto del Callao alla capitale Lima, ma poi si arrampica, a scartamento ancora più ridotto, sulla Cordigliera delle Ande, fino ad Oroya e al Cerro de Pasco, e costituisce, dopo quella di Oroya nella Bolivia, la ferrovia più elevata del mondo, giacchè col suo tunnel di Caldera (lungo 2400 m.) arriva all'altezza di 4780 m. ed è ad un tempo una delle più pittoresche per la grande varietà dei paesaggi che attraversa, dal clima tropicale alle nevi perpetue. Segue la ferrovia Transandina la quale, dal porto di Mollendo, si arrampica, per Arequipa, fino a Puno sul lago Titicaca e si spinge di lì fino a Cuzco. Il lago Titicaca, che il Perù ha in comune colla Bolivia, è fornito di un piccolo servizio di *navigazione* a vapore per cura della « Peruvian Corpo-

ration». Il rio delle Amazzoni vien risalito regolarmente dai vapori fino al porto peruviano di Iquitos. La *navigazione marittima* si concentra per la massima parte nel porto del Callao, uno dei principali dell'America del Sud sopra il Pacifico, il quale ha un movimento annuo (in arrivo) di oltre un milione di tonn. di stazza. Il *naviglio* nazionale è una quantità pressochè trascurabile (nel 1916 - 28.000 tonn. di cui 12.000 a vapore).

Nè molto importante è il **commercio** il quale oscillava, prima della guerra, intorno ai 15 milioni di lire peruviane (pari alle lire sterline inglesi) ma che si è molto aumentato durante la medesima (a 25 milioni nel 1916). Era prima assorbito, per quasi la metà, dalla sola Inghilterra, dopo cui venivano gli Stati Uniti e la Germania. Benchè gli italiani figurassero, prima della guerra, fra gli europei più numerosi che vivevano al Perù (circa 12.000) e vi occupassero una posizione migliore che in tutto il resto dell'America latina, circondati, come non avveniva altrove, dalla simpatia e dal rispetto pressochè universali, pur tuttavia il commercio coll'**Italia** non era ancora giunto ai 5 milioni di fr. all'anno, costituiti per lo più dalla introduzione di merci italiane. I vapori della compagnia « Kosmos » facenti il servizio dei porti tedeschi con quelli del Pacifico toccavano allora regolarmente anche il porto di Genova. Ora verranno toccati alternativamente dai vapori della « Transatlantica » italiana e dalla « Società nazionale di navigazione » nel loro ciclo dall'America meridionale per il canale di Panamá. Il vecchio

trattato italo-peruviano del 1888 è mantenuto in vita per tacita proroga dei contraenti.

Lima, capitale, con 150.000 ab. (nel 1917), è il principale centro commerciale e ferroviario dell'interno, così come *El Callao* (35.000) ne è il primo porto marittimo. Seguono per importanza *Arequipa* e *Tuzco*.

Bolivia.

Repubblica unitaria con 1.470.000 km.² e 2.900.000 ab. (nel 1915) non compresi 250.000 indiani selvaggi.

Le principali risorse economiche di questo Stato completamente territoriale, di questa specie di Svizzera dell'America del Sud, sono anzitutto i prodotti **minerali**, primissimo fra tutti la barilla o minerale di *stagno* che viene ottenuto in grande quantità nei territori di Potosì, di La Paz, di Oruro, così da costituire da solo quasi la metà del commercio d'esportazione il quale si dirigeva, prima della guerra, per gran parte in Germania. Seguono i minerali di *rame* del quale sono celebri le miniere di Corocoro, il *bismuto* nella cui produzione la Bolivia occupa il secondo posto nel mondo, l'*antimonio* salito a grande importanza durante la guerra e finalmente l'*argento* del quale però sono pressochè esaurite le miniere di Huanchaca, come si erano esaurite in passato quelle più celebri di Potosì. Una grande importanza ha conseguito la produzione del *caucciù* per il quale la Bolivia è

ancora il secondo paese dell'America, subito dopo il Brasile, nonostante che sia stata costretta a cedere a questo, sia pure dietro un forte compenso in denaro (50 milioni di fr.), il territorio eminentemente gommifero dell'Acre sul bacino superiore dell'Amazzoni. Emporio della produzione boliviana è Villa Bella sul Madeira superiore. Vengono inoltre il *caffè*, il *cacao*, la *coca* detta boliviana perchè viene di preferenza in Bolivia e la corteccia di *china*. L'allevamento **animale**, specialmente dei lama e degli alpaca, che sono le bestie da soma per eccellenza di quegli elevati altipiani, fornisce al commercio una certa quantità di lana e di pelli, mentre il loro sterco disseccato (ataquia) serve ivi da combustibile. Però sono più numerose le pecore la cui carne, fresca o disseccata (chalonga), costituisce, col mais, colle patate e coi legumi, l'alimentazione principale degli abitanti.

Paese povero, quale è, la Bolivia ha anche scarse e imperfette **comunicazioni**. Le *ferrovie* (oltre 2.000 km. nel 1917) sono tutte a scartamento ridotto. La linea principale va dalla capitale, La Paz, attraverso la regione occidentale, per Oruro e Uyuri, fino al confine cileno, dove prosegue sino al porto di Antofagasta sul Pacifico (1), mentre dall'altra parte una linea più moderna, più breve e più rapida mette egualmente in comunicazione La Paz col porto cileno di Arica sul Pacifico. In-

(1) Questa ferrovia è forse la più alta del mondo giacchè raggiunge, a Oruro, i 4880 m.

fine da La Paz parte una piccola linea che va a Chililaya (Puerto Perez) sul lago Titicaca. La linea La Paz-Uyuri farà parte della grande ferrovia Panamericana, quando verrà prolungata verso sud, fino a congiungersi, a la Quinea, colle ferrovie argentine. Si è progettata la costruzione di altre ferrovie le quali dal cuore del paese (Sucre) andranno, a nord fino al corso superiore e navigabile del Madeira (1), e a sud fino al corso superiore e navigabile del Paraguay, per mezzo dei quali fiumi la Bolivia potrebbe comunicare, sia pure indirettamente, coll'Atlantico. I vapori del lago Titicaca risalgono il suo affluente Desaguadero fino alla celebre miniera di Corocoro.

Benchè le condizioni non gli siano troppo favorevoli, pure il **commercio** è andato aumentando fino a raggiungere, prima della guerra, i 250 milioni di « bolivianes » (che valgono circa 2 lire) ed era fatto soprattutto cogli Stati Uniti, col Cile e coll'Inghilterra. Una posizione molto importante vi aveva conquistato anche la Germania.

Quantunque i poteri dello stato risiedano alternativamente anche a *Sucre*, cha ha perciò essa pure il titolo di capitale, però questo rango spetta meglio a *La Paz* che è d'altronde la prima città per popolazione, con oltre 100 mila ab. (nel 1915). Vengono, dopo di essa, *Cochabamba*, *Potosì* e *Oruro*.

(1) Un primo tronco lungo la cascata dell'alto Madeira era già in esecuzione prima della guerra.

Equatore.

Repubblica unitaria con 307.422 km.² comprese le isole Gallapagos (o Colon) date recentemente agli Stati Uniti in garanzia di un prestito, e con 2 milioni ab. all'incirca (nel 1917) oltre a 200.000 indiani selvaggi.

Questo paese, il quale è, insieme alla Colombia, al Paraguay e alla Bolivia, tra i più arretrati dell'America meridionale, costituisce si può dire una sola grande *foresta*, fuorchè sull'altipiano interandino dove il clima temperato e costante, che si può dire un'eterna primavera (la latitudine essendovi corretta dalla altitudine), permette la coltura dei cereali e dei legumi come in Europa, e nelle pianure marittime e sul corso inferiore dei fiumi dove si coltivano i prodotti equatoriali, primissimo fra essi il *cacao*, nella cui produzione l'Equatore è diventato uno dei primi paesi del mondo. Seguono il *caffè*, il *caucciù*, la *tagua* o avorio vegetale, il *tabacco*, la *canna da zucchero*, il *mais* colla farina del quale, mista a banane, si prepara quel piatto nazionale che è conosciuto col nome di « *chicha moscada* », i *frutti* (banane, ananas), e il *kapok* che si ottiene dalla saiba e serve per l'imbottitura delle trapunte. Non mancano i prodotti **minerali** quali il sale marino, la polvere d'oro nei fiumi, il bitume petroliifero e lo zolfo (nel distretto del vulcano Chimborazo) e vi si pratica un discreto allevamento **animale**, d'onde una certa esportazione di pelli. Le isole Gallapagos sono ricche di tartarughe. Colla « *paja toquilla* » o « *mocara* » che si raccoglie solamente in alcune parti

dell'Equatore, questo paese fabbrica ed esporta in gran numero i così detti « cappelli di Panamá » i cui centri principali sono Monticristo, Jipijapa e Cuenca. Con una specie di *alga* (cabuya) si fabbricano corde.

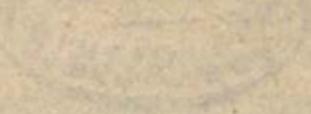
Nelle *ferrovie* in esercizio primeggia quella di 560 km. che da Duran, in faccia a Guayaquil, si arrampica, nella regione interandina, fino a Quito.

Ben poca cosa è il **commercio**, giacchè oscilla dai 40 ai 50 milioni di sucres (moneta d'argento che vale ora circa L. 2,50) ed è fatto soprattutto cogli Stati Uniti, coll'Inghilterra e colla Francia, coi quali paesi era entrata in concorrenza efficace, prima della guerra, anche la Germania. Circa 700 italiani vivono all'Equatore, in gran parte nel porto di Guayaquil dove costituiscono $\frac{1}{3}$ della popolazione europea, ma i rapporti commerciali coll'**Italia** sono pressochè trascurabili. Hanno ricevuto però impulso ultimamente dall'istituzione delle linee alternative dirette, ad opera di compagnie italiane, passanti per il canale di Panamá.

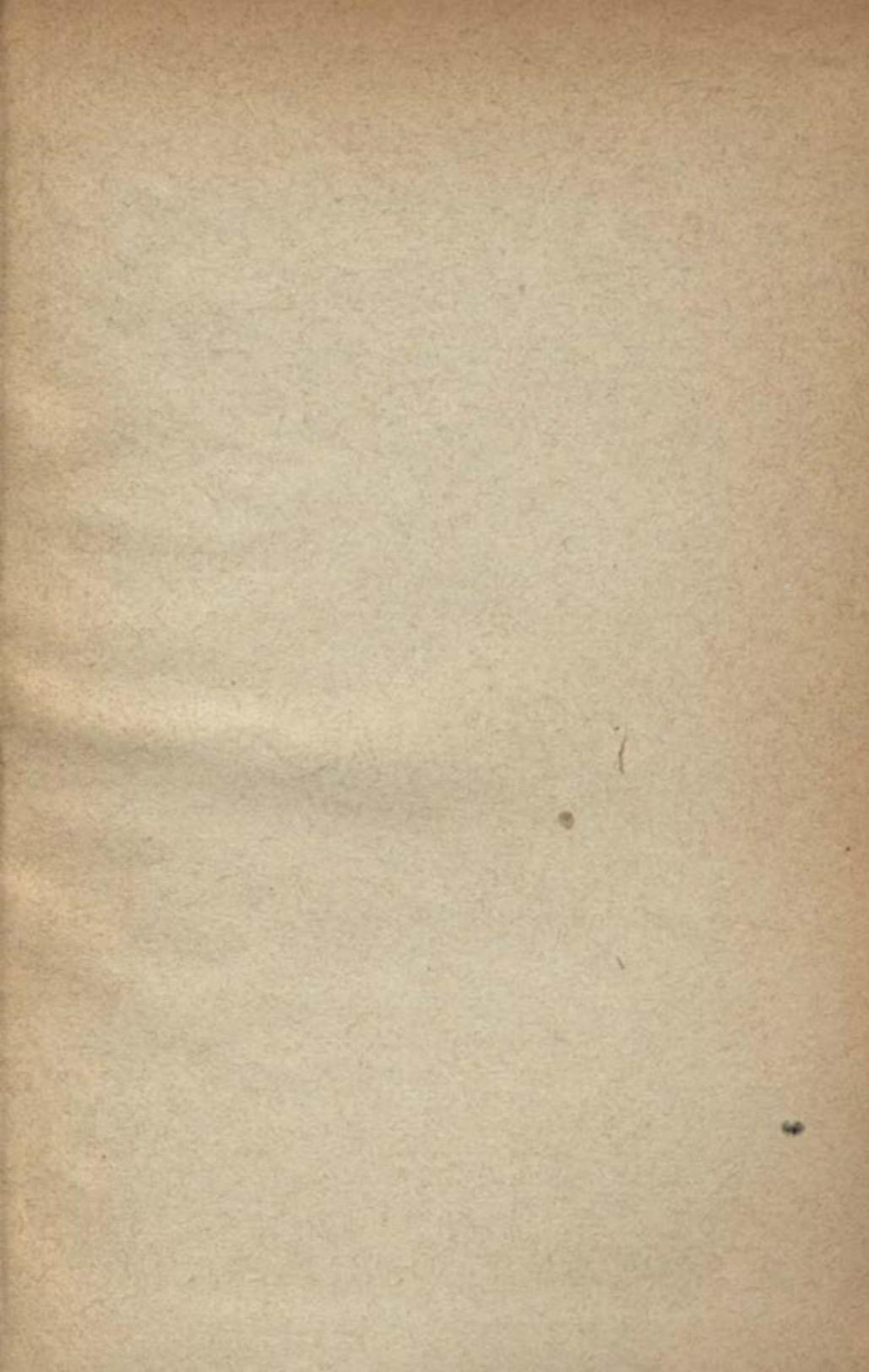
Più di *Quito*, la capitale, che sorge sull'altipiano in ammirabile posizione, allietata da un'eterna primavera e conta 70.000 ab. (nel 1917), ha importanza economica *Guayaquil* situata sul corso inferiore del Guayas, a 48 km. dalla sua foce nel golfo di Guayaquil e a 125 km. dal Pacifico, la quale è la prima per popolazione (105.000 ab., in buona parte americani del nord) ed è il principale porto marittimo. Nell'interno emerge *Cuenca*, centro principale dell'industria dei cappelli di panamá.



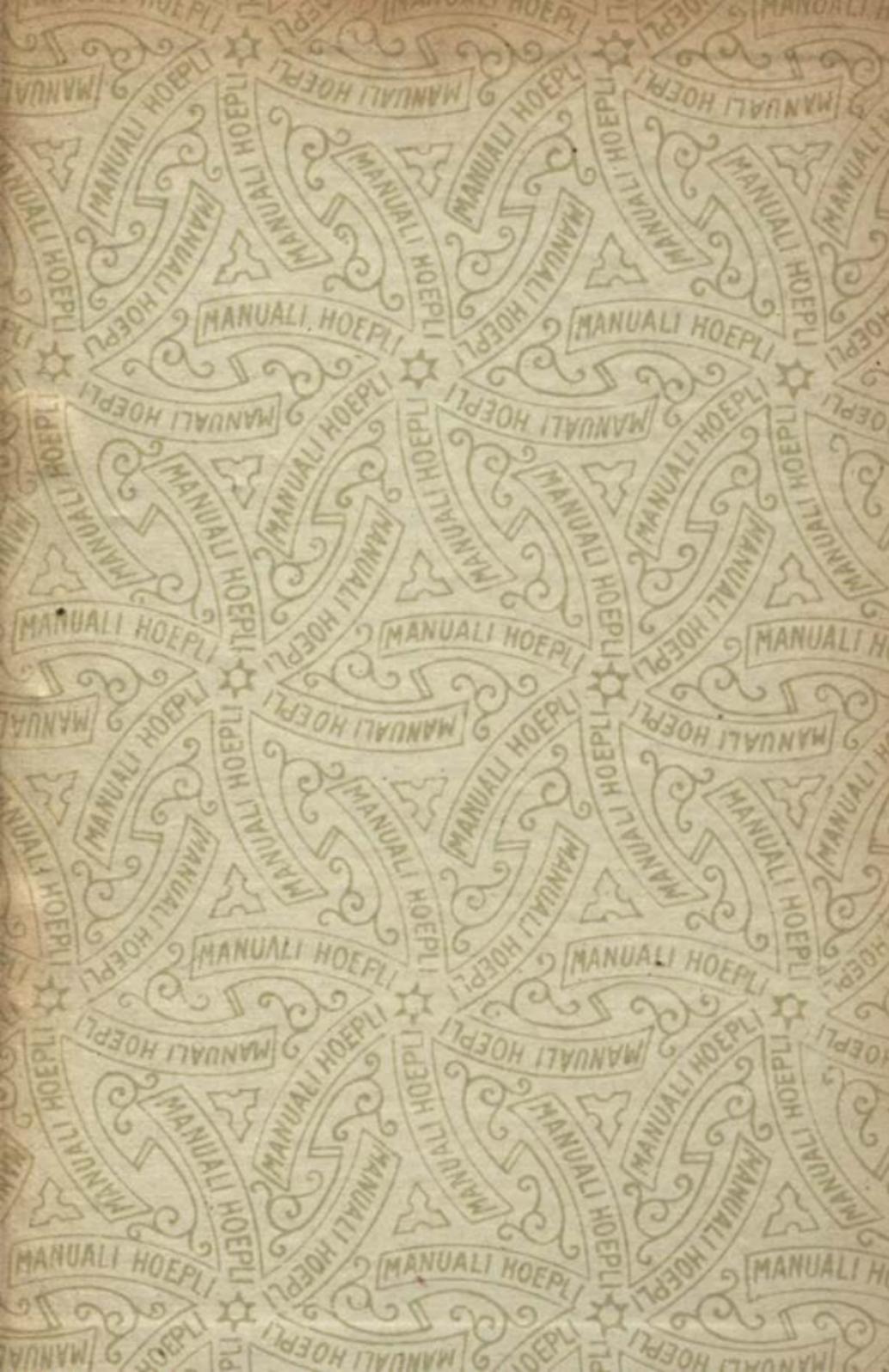
2912



5018







UNIVERSITÀ CA' FOSCARI DI VENEZIA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE



8 030 00027877

BIBLIOTECA

MANUAL EGYP

P. LANZONI

GEOGRAFIA
ECONOMICA
COMMERCIALE
UNIVERSALE

10
EUROPA
E

BIBLIOTECA

SCUOLA SUPER

10

7

1.0.00