

"L'ITALIA NUOVA"

QUADERNI DI COLTURA

PUBBLICATI

DALL'UNIONE GENERALE INSEGNANTI ITALIANI  
COMITATO LOMBARDO

N. 1.

PROF. MARIO BARATTA

PER IL DIRITTO DI FIUME

Con una carta topografica  
del territorio del Corpo separato di Fiume  
e sue adiacenze al 40.000

1920

MILANO

UNIONE GENERALE INSEGNANTI ITALIANI  
COMITATO LOMBARDO



iv-e-71

PROF. MARIO BARATTA

# PER IL DIRITTO DI FIUME

---

---



MILANO

UNIONE GENERALE DEGLI INSEGNANTI ITALIANI

COMITATO LOMBARDO

1920

---

*Divieto di riproduzione*

---

---

Riconfermate il diritto italiano  
dichiarando cittadini eguali e li-  
beri quanti nascono e nacquero tra  
l'Alpi e il mare.

MAZZINI.

I.

La questione di Fiume, che tanto appassiona gli animi degli italiani e che dolorosamente ha spezzato la solidarietà fra gli Alleati cementata dal sangue sparso nella lunga terribile guerra, ci ha procurato lo sdegno di Wilson, ma viceversa ha infirmato la posizione morale di colui che volle erigersi arbitro supremo per l'assetto politico della nuova Europa, mettendone a nudo la mediocre coltura politica e rivelandone la mente tutt'altro che superiore.

La questione di Fiume è una questione di diritto: di diritto di autodecisione, che costituisce il postulato fondamentale della dottrina mazziniana, per il quale i popoli soli possono disporre della propria sorte; di diritto storico, per il quale nessuno può sopprimere le conquiste civili faticosamente acquisite con lunghe lotte tenaci; di diritto naturale, che ritrae i fondamenti nelle condizioni geografiche dello spazio entro il quale un popolo si è in-

sediato e che con intelligente operosità è riuscito a valorizzare, rendendolo atto a servire di dimora, a fornire all'uomo ciò che è necessario per la esistenza ed a dargli eziandio agiatezza e godimenti intellettuali.

Nessuno può negare che Fiume sorga al di qua della cornice montuosa delle Giulie, estrema sezione di quelle Alpi che la tradizione e la storia hanno additato e la scienza ha confermato confini d'Italia. Nessuno può negare che Fiume sia italiana, anzi costituisca l'estrema vedetta dell'italianità sopra il Quarnaro, come già Tarsatica sua progenitrice, posta contro la testata meridionale del vallo liburnico, lo fu della latinità, allorquando con le aquile gloriose Roma estese l'illuminato suo dominio fino alle Alpi e più oltre ancora. Nessuno può infirmare che la maggioranza della sua popolazione, sebbene si tratti di un emporio commerciale, sia stata e sia attualmente (62.5 %) italiana e che la nazionalità, la quale si riflette potentemente sul suo spirito e sul suo diritto, abbia come è noto, costantemente e virilmente sempre difesa.

Ma pure secondo il nuovo diritto dei popoli, in base al quale i rappresentanti degli stati ritenuti tradizionalmente i veri araldi della democrazia e della libertà, si sono accinti all'assetto della nuova carta politica dell'Europa, Fiume che in una lotta plurisecolare ha sempre combattuto per mantenere integri quei diritti che gli Asburgo stessi le hanno riconosciuti e solennemente confermati; Fiume che in mezzo a molteplici e spesso dolorose vicende è riuscita a conservare i privilegi statuari di libero comune e l'uso della lingua italiana; Fiume che prima fra le città irredente, allorquando lo sfasciamento dello impero austro-ungarico era imminente, innalzò il

tricolore e manifestò con solenne plebiscito il suo volere; la piccola Fiume infine, che con sacrificio di sè stessa ha sostenuto il suo buon diritto, insidiato spietatamente dalla coalizione della plutocrazia internazionale che le prometteva ricchezze se avesse rinnegato i santi suoi principi, non può venir attribuita all'Italia, perchè, secondo Wilson, « Fiume deve essere l'egresso e l'ingresso per i » commerci non dell'Italia, ma delle terre a settentrione » e a nord-est di quel porto, cioè dell'Ungheria, della » Boemia, della Romania e degli stati del gruppo jugoslavo. » Assegnare Fiume all'Italia creerebbe la convinzione che » il porto dal quale dipendono principalmente quei paesi » per il loro sbocco nel Mediterraneo, fosse stato da noi » di proposito consegnato ad una potenza della quale non » faceva parte integrale e la cui sovranità, se fosse ivi » riconosciuta, non potrebbe non sembrare straniera, nè » identificata con la vita commerciale e industriale di » quelle regioni cui detto porto dovrà servire ».

Questa concezione è in perfetta antitesi con l'originale pensiero ripetutamente espresso dal Presidente degli S. U. nei messaggi e discorsi pronunciati dopo l'intervento dell'America nella grande guerra: principii che, sebbene non nuovi, hanno fatto rinascere nell'animo dei popoli doloranti per la terribile guerra la speranza di un più lieto avvenire:

« Nessuna pace può durare che non riconosca e non » accetti il principio che i governi traggono il loro po- » tere dal consenso di coloro che sono governati e che » non esiste il minimo diritto di far passare di mano in » mano da potentato a potentato, i piccoli, come se essi » costituissero un patrimonio ». (*Messaggio al Senato americano*: 1897, gennaio 22).

« Nessun popolo può essere costretto ad accettare una »  
 » sovranità che respinge, nessun territorio potrà cambiare »  
 » di mani se non allo scopo di procurare al popolo che »  
 » l'abita probabilità di sviluppo e libertà ». (*Nota al Go-*  
*verno russo*: 1917, giugno 17).

« Tutte le aspirazioni nazionali ben definite devono »  
 » essere soddisfatte nel modo più semplice possibile, senza »  
 » introdurre nuovi o perpetuare vecchi elementi di di- »  
 » scordia o di antagonismo, suscettibili di provocare even- »  
 » tualmente la fine della pace in Europa e per conse- »  
 » guenza nel mondo ». (*Messaggio al Congresso*: 1918, feb-  
 braio 12).

« Nessun interesse speciale o separato di qualsiasi »  
 » nazione o gruppo di nazioni deve essere la base di qual- »  
 » siasi parte del trattato [di pace], se non sia consono al- »  
 » l'interesse comune di tutti ». (*Discorso per il IV pre-*  
*stito*: 1918, settembre 18).

Ciò premesso dirò che nello svolgimento della spinosa questione fiumana Wilson, con la tacita acquiescenza di Francia ed Inghilterra, pur mostrandosi irriducibile avversario alla soluzione che appagasse la plebiscitaria volontà liberamente e ripetutamente espressa dai fiumani ed il sentimento degli italiani tutti: l'unione diretta della città con la madre patria; pur cercando di ostacolare con ogni mezzo le varie soluzioni progettate per risolvere l'omai tormentosa situazione che impedisce al popolo italiano di fruire dei benefici della vittoria; pur essendo riuscito con la complicità altrui a deformare l'infelice concezione di Tardieu, di far cioè, di Fiume uno stato cuscinetto, ingrandendone a dismisura il territorio per annegare la città martire, ribelle ai suoi imperativi nell'iroso mare slavo

— non ha potuto a meno di riconoscerne l'italianità. Ma della italianità della regina del Quarnaro la mente semplicista di Wilson, malgrado l'imparaticcio dei suoi *esperti*, riuscì ad una concezione sulla quale giova insistere brevemente. Allorquando egli venne in mezzo a noi, Roma con la maestà delle rovine radiose di gloria eterna, con il fulgore delle inclite sue memorie, con gli splendori dell'arte immortale non gli suggerì uno spunto per celebrare la grande vittoria militare per la quale non solo l'esercito austriaco era stato da noi vinto, ma l'impero degli Asburgo — nemico secolare dell'Italia — disfatto e cancellato dalla carta dell'Europa: per glorificare il grandioso avvenimento della conquista della impervia barriera alpina come confine: sogno, aspirazione, martirio di parecchie generazioni di italiani. Alle dimostrazioni calde di entusiasmo del popolo plaudente, assiepato intorno a lui festeggiato come un *restitutor orbis*, non ebbe una nota che partisse dal cuore, ma attraverso a gelide frasi convenzionali, non misconoscendo lo sforzo immane sostenuto dal nostro paese nella impari lotta, credette bene di ricordarci l'assoluta necessità di mostrare « una purezza d'intenti, ed un *disinteresse* quale il mondo non ha mai veduto prima d'ora nei consessi delle Nazioni ». Inoltre nel discorso fatto alla rappresentanza della stampa così si è espresso: « A Nuova York vivono più italiani che credo in qualsiasi città d'Italia: (*ed ha soggiunto con un sorriso*) questa non sarà mai una ragione per cui l'Italia vorrà avanzare pretese verso Nuova York ». Ora nei discorsi di propaganda tenuti in varie città degli S. U. per richiamare l'attenzione del popolo americano sul trattato di Versàglia e per difendere l'opera sua politica, l'uno e l'altra validamente contra-

stati dal senato, prospettando la questione di Fiume, per la quale fu indotto a fare il « gran rifiuto », svolse l'identico concetto, concludendo « che Fiume non può essere data all'Italia perchè altrimenti anche Nuova York dovrebbe essere data all'Italia ». Ognuno comprende la vacuità di sì fatta argomentazione: Nuova York è città d'America, sebbene un gran numero de' suoi abitanti siano italiani: questi però non sono elemento indigeno, ma degli ospiti, i quali anche raggiungessero la proporzione del 99<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, rimarrebbero sempre tali. Fiume invece è stata prima città romana, poi italiana; dei suoi abitanti gli italiani sono in numero preponderantissimo ed hanno sempre costituito l'elemento fattivo e direttivo della vita cittadina; gli altri, gli ospiti, purtroppo sono stati sempre nemici implacabili dei primi. Ma v'ha di più: Wilson pervaso dalla più acuta jugoslavofilia, nemmeno si è dimostrato propenso a rispettare quanto gli stessi Asburgo non avevano osato toccare: i diritti speciali di libero comune del corpo separato di Fiume. Ma... ricordiamo l'antico motto « quos vult perdere Jupiter dementat ».

## II.

Armando Hödnig, Attilio e Guido De Poli, Attilio Tamaro, Edoardo Susmel hanno illustrato il diritto storico del « corpo separato » di Fiume, il cui contenuto giuridico è stato messo in chiara evidenza da Vittorio Scialoja. Ma quale ne è la estensione territoriale: quali ne sono i confini?

Il corpo separato di Fiume è un territorio di forma rozzamente triangolare, la cui base si stende lungo il mare

dall'antico sbocco della Tàrsia o Fiumara, ai pressi di Cantrida. Il cateto occidentale ha appunto inizio di fianco il molo prospiciente la fabbrica di prodotti chimici che ivi sorge: di qui, circuito verso settentrione il gruppo di fabbricati industriali, volge decisamente a nord per tagliare quindi l'alta valle di Scurigna, e in seguito con bruschi salti, sempre tendendo a nord, ma nel contempo piegando verso oriente, passa al di là del Monte Luban (m. 499) e raggiunge la valle della Tàrsia, sotto Sebastiani, località posta contro il vertice del nostro triangolo; l'altro lato del quale segue detto corso d'acqua nei numerosi suoi meandri e l'accompagna, come dianzi ho accennato, fino all'antica sua foce.

Il territorio così delimitato ha una estensione di 20.56 Km.<sup>2</sup> e comprende la città di Fiume con i sottocomuni, ossia le frazioni di Cosala, sviluppata alle spalle della città; di Drenova, che si svolge al vertice del nostro triangolo e di Plasse, distesa ad occidente del concentrico urbano, fra questo e il confine ex austriaco. Inutile dire che di sì fatto minuscolo spazio politico la città di Fiume è sempre stata riguardata come il nocciolo fondamentale e per la sua importanza economica e politica, e perchè ha sempre diretto lo speciale movimento rivolto a sostenere l'autonomia tradizionale del libero comune e l'uso della lingua italiana.

Se noi con animo sereno consideriamo lo sviluppo della città nell'epoca storica, la vediamo sorgere dalle più umili origini: poche case presso la foce della Fiumara raggruppate attorno alla modesta chiesuola di S. Vito, ricordata in documenti riguardanti il secolo XIII, sul sedime della quale fu innalzata nel 1638 la grandiosa

chiesa che tuttora si ammira : di qui il suo primo nome di *terra flumini Sancti Viti*, italianamente di poi chiamata *San Vito*, oppure *Fiume di San Vito*... ed in seguito semplicemente *Fiume*. Il nostro abitato ebbe da prima un processo d'ingrandimento ostacolato dalla pirateria su larga scala esercitata da slavi e da narentani ; in seguito, resi sicuri i mari, data la sua situazione lungo la grande inter-comunicante Trieste-Segna, ed in un importante crocicchio di strade, non tardarono i commerci, le costruzioni marittime e l'industria del legname a procurare al comune prettamente italiano un vero stato di floridezza : di qui probabilmente l'ostilità non larvata di Venezia verso la piccola concorrente, che ebbe a sperimentare, e non una volta sola, l'avversione della Dominante.

I tempi calamitosi per le continue guerre fecero in- tristire i commerci specie verso la seconda metà del secolo XV, e giunsero a paralizzarli quasi totalmente nel successivo ; in seguito l'imperatore Carlo VI intese con saggi provvedimenti a risollevarle le depresse condizioni economiche dell'impero, ed avendo nel 1713 dichiarato Trieste e Fiume porti franchi, la città del Quarnaro fu destinata a risorgere a nuova vita, tanto più che per facilitare le comunicazioni del porto con le regioni finitime vennero costrutti alcuni tronchi di strada e rettificati altri preesistenti. Ma ciò che ha contribuito in modo speciale allo sviluppo commerciale di Fiume fu l'apertura (1723) della via « Carolina », che da Hreljin per i valichi di Berdo (m. 913) e di Vrata (m. 790) arriva a Carlovaz nella valle della Culpa.

Pur tuttavia data la creazione (1748) della provincia mercantile, con il litorale da Aquileja a Carlopago, alla

quale nel 1752 venne aggregata Fiume, i provvedimenti presi non portarono tutti i benefici effetti sperati. Fu solo con l'annessione di Fiume (1779) come « corpo separato » alla corona di S. Stefano, e con altre facilitazioni accordate da Maria Teresa — in modo speciale l'estensione del porto franco a tutto il territorio (1769), ed un più razionale coordinamento della rete stradale — che lo sviluppo di Fiume divenne veramente imponente. Non solo le industrie marittime ebbero allora incremento notevolissimo, ma ne sorsero varie nuove ed altre parecchie aumentarono la loro potenzialità. Medesimamente la città per il cresciuto benessere andò sempre più popolandosi e trasformando il suo impianto urbano; abbattute le mura rinserranti la « città vecchia » fu possibile la fusione di questa con il nuovo sobborgo, nel quale sorsero altri quartieri con case più vaste e divisi da vie spaziose e regolari.

Con la bufera della rivoluzione francese e di Napoleone subentrò un breve ma notevole periodo di decadimento perdurato eziandio dopo cessato il dominio francese: allora Fiume, già esausta per gli enormi contributi di guerra imposti, venne incorporata all'Austria e con la perdita dell'indipendenza, che aveva per il passato saputo sempre conservare, scemò pure di importanza, essendosi i suoi commerci ridotti in modo veramente impressionante.

In seguito però ritornata ancora (1822) con l'Ungheria, con la riacquistata libertà riprese il moto ascensionale dei traffici: in questo tempo venne fondato anche un grande cantiere navale, ed il movimento portuale assunse proporzioni non prima raggiunte. In tale periodo fu aperta la strada « Ludovicea » (1809), che seguendo la

Tàrsia, e fiancheggiando il campo di Grobnico, per Gellegne raggiunge al valico di Rauno Podolje l'altitudine massima di 929 m., donde scende a Locve, a Delnizza e per la valle della Culpa e Dobra arriva a Carlovaz: questa strada, giustamente osserva Guido De Poli, costituì il fattore massimo dell'incremento di Fiume fino alla costruzione delle ferrovie.

Già fin dal 1820 per ovviare ai gravi inconvenienti che presentavano gli interrimenti continuamente causati dalle torbide trascinate dalle acque della Fiumara, era stato proposto lo scavo di un canale derivato dall'ultimo tronco di detto corso di acqua; lavoro compiuto poi nel 1855. Nello stesso tempo però altri, che nutrivano la più grande fiducia nel sicuro avvenire commerciale di Fiume, accarezzavano un progetto più grandioso e complesso: la costruzione di un nuovo porto di fronte la città, prolungando l'esistente molo marino (lungo 75 m. circa) e facendone divergere il braccio verso occidente. La municipalità nel 1821 edificò a proprie spese la scogliera che costò fiorini 20.000 ed il governo ne curò il rivestimento interno, spendendone altri 16.000: nel 1841 fu pure decisa la costruzione del braccio trasversale, i cui lavori vennero intrapresi nel 1846.

Altro periodo di decadenza subentrò con la dominazione croata instaurata nel 1848, allorquando cioè l'Ungheria rivoluzionaria insorse contro l'Austria; periodo doloroso non solo per le sofferenze dei fiumani, e per le gravi offese recate alla tradizionale autonomia cittadina, ma anche perchè in quel tempo languirono i commerci e le industrie locali. Ma, ripristinato il preesistente nesso con l'Ungheria (1868), che garantì nel proprio costituito

— ad onta delle proteste croate — i diritti del corpo separato, Fiume ridivenne nuovamente un grande emporio commerciale ed industriale.

Se con l'antica vela era possibile con piccoli mezzi creare condizioni sufficienti per costituire dei centri anche importanti di commercio marittimo, con la introduzione del vapore le cose cambiarono ed il porto di Fiume non adatto ai nuovi metodi di traffico e non appoggiato ad una flotta mercantile propria, attraversò un nuovo periodo di stasi: il governo ungherese per superare la grave crisi che travagliava la città, fu largo di aiuti; dal 1875 al 1908 furono spesi in lavori portuali 81 milioni di fiorini ed altri 4 successivamente. Oltre a ciò il porto venne (1873) riunito ferroviariamente a S. Pietro, innestando il tronco fiumano con la linea delle Meridionali Vienna-Trieste, costruita nel 1857, e nello stesso anno (23 ottobre '73) fu aperta all'esercizio la meravigliosa linea dovuta a capitali ungheresi, che da Fiume per Zagabria mette a Budapest. In questo tempo ebbero pure vita potenti società di navigazione, fattori di primaria importanza per il commercio fiumano e sorsero eziandio i grandi suoi stabilimenti industriali: l'attività commerciale ritornò così a fiorire non solo con vantaggio dell'Ungheria, ma arricchendo gli abitanti della città e del territorio circostante.

Le fortunate condizioni economiche, come è naturale, hanno avuto potenti riflessi sopra lo sviluppo demografico della città: Fiume sul cadere del 1600 contava circa 3000 abitanti; nel 1777 la sua popolazione era salita a 5132 ed a 6764 nel 1794; nel 1869 risulta più che raddoppiata e

nei censimenti successivi andò sempre in modo rapido crescendo, come mostrano i dati qui sotto riportati :

1869	abitanti	17.844
1880	»	20.981
1890	»	29.494
1900	»	38.955
1910	»	49.492

L'aumento dal 1869 al 1910 raggiunse il 171.1 % : valore veramente cospicuo.

Al di là della Fiumara fino alla seconda metà del secolo XVIII non esisteva che un ospizio, la casetta per il gabelliere e la cappella di S. Lorenzo : la regione non aveva nemmeno nome particolare, essendo così designata generalmente negli atti pubblici : « oltre la Fiumara presso Tersatto » oppure « oltre il ponte della Fiumara ». Il toponimo di Süssag si trova, secondo Giovanni Kobler, per la prima volta ricordato nella seconda metà del secolo XVIII ed ufficialmente solo nel 1801, anno in cui cominciò a sorgere qualche edificio ; nel 1819 vi esistevano 16 case con 146 abitanti, saliti a 225 nel 1829 : i censimenti offrono le seguenti risultanze :

1869	abitanti	6.224
1880	»	6.293
1890	»	8.327
1900	»	11.033
1910	»	13.170

ossia dal 1869 al 1910 l'incremento è riuscito pari al 111.6 %, valore grande, ma inferiore a quello riscontrato per Fiume. Dai dati dianzi riportati risulta che l'abitato di cui parliamo si è venuto sviluppando in questi ultimi anni ; anzi il suo ingrandimento si può dire sia corso parallelo allo sviluppo industriale e marittimo di Fiume.

Siccome questa città è un' isola italiana in mezzo al mare croato, ne venne che con il fiorire delle industrie e con i cresciuti traffici portuali, una parte della popolazione della campagna circostante (di scarso valore produttivo per la natura carsica del suolo e per la copertura a bosco) fu attratta verso la città, nella quale trovò sia negli opifici, sia nelle operazioni portuali e ferroviarie, sia infine come basso personale dei pubblici uffizi lavoro più continuativo e remunerativo. Questa popolazione, data la mancanza di adatte aree fabbricabili nell' ambito del concentrico urbano già densamente abitato, si stabilì nei suoi pressi, al di là della Fiumara, facendo sorgere ed ingrandire il sobborgo, appena separato dalla città a mezzo della Tàrsia, sulla quale fin dal 1640 era stato gettato un ponte. Si noti però che Sùssag, benchè figlia di Fiume, è da questa politicamente ed amministrativamente indipendente, essendo pertinenza della Croazia e perciò è anche retta da leggi diverse.

I brevi cenni intorno alla storia di Fiume dimostrano chiaramente che lo stato di floridezza della città — come è naturale — si è sempre mostrato in stretto rapporto con lo sviluppo dei traffici marittimi e con quelli a questi connessi: che con l' unione all' Ungheria, essendo stata estesa la zona di competenza del suo porto ad una regione ricca, l' ascensione fu rapidissima: di ciò troviamo una riprova considerando i periodi intermedi durante i quali venne aggregata all' Austria: in questi, sia per la concorrenza di Trieste, sia perchè venne a restringersi notevolmente l' *hinterland* fiumano, limitato ad una zona ad economia povera, la città attraversò periodi di crisi molto gravi.

Per concludere dirò che il mare ha avuto in passato, ha tuttora ed avrà eziandio nell'avvenire una funzione sovrana nell'economia di Fiume, costituendo l'unica sua sorgente di ricchezza.

Il porto di Fiume, come mettono in evidenza le statistiche del traffico, è stato sempre in prevalenza uno scalo di transito: esso non è dovuto alla speciale conformazione della costa od allo sbarramento di una insenatura a mezzo di un ostacolo naturale....; ma, se si prescinde dalla foce della Tàrsia, la quale si può riguardare come un breve prolungamento del mare entro la terra ferma, ma che ha perduto gran parte del valore che in altri tempi aveva, lo possiamo classificare fra i porti essenzialmente artificiali, dovuti, cioè, all'ingegno ed all'opera dell'uomo.

La importanza economica del porto stesso è in parte legata alla sua posizione geografica, ed in parte alle condizioni economiche del retroterra. È noto che il traffico marittimo ha naturale tendenza di penetrare per via d'acqua quanto più è possibile entro la massa continentale, perciò i grandi porti mercantili si aprono di preferenza nelle più interne sezioni dei golfi, negli estuari ecc.: ed in sì fatte condizioni si trova appunto Fiume, che sorge sul fondo del Quarnaro. La zona circostante al porto poi è in gran parte ammantata da bosco, oppure ricoperta da prato, il resto in massima risulta una landa, per la natura càrsica del suolo, ben poco redditizia. Solo nell'interno troviamo regioni agricole feraci, ma ancora oggidi con scarsa produzione industriale.

I fiumani costituiscono un tipico esempio di quelle popolazioni state costrette dalle condizioni dell'ambiente

per svilupparsi a rivolgersi al mare, offrendo ben poche risorse il territorio circostante — e quindi ad usufruire della costa, qualunque ne fosse il valore economico. — E questo per sè stesso è assai scarso, non solo perchè priva di quelle condizioni naturali che facilitano l'accesso al mare, ma anche perchè la cornice montuosa alpina serra da presso la zona litoranea e rende difficile e costosa l'apertura di comode vie di comunicazione.

Il contrasto fra la popolazione costiera e quella del retroterra già fin dai tempi passati deve essere stato grande, anche per la marcata differenza etnica e di cultura. I croati allorquando nella seconda metà del secolo VII irrupero attraverso il Vallo liburnico non più difeso dalle vigili scolte romane, forti della loro rozzezza e del numero, cercarono di sovrapporsi ai pacifici indigeni latinizzati da Roma; nella resistenza opposta da questi, per la irremovibile loro volontà di conservare i privilegi di una civiltà superiore, ebbe origine la lotta che, come vedremo costituiti sempre il perno della storia di Fiume, e che già fin da principio culminò in una fase violenta, alla quale con tutta probabilità si deve la stessa distruzione di Tarsatica romana ravvolta nel mistero. E solo per una fallace interpretazione di poche notizie contenute nelle vecchie cronache che fu attribuita la rovina della città alla vendetta di Carlomagno: racconto accolto dallo storico del Friuli Palladio degli Ulivi (secolo XVII), il quale l'abbellì di fantastici particolari, e ripetuto in seguito dagli scrittori posteriori. Tarsatica non ebbe sorte diversa da quella toccata a Salona, la progenitrice di Spalato, stata verso la metà del secolo VII messa a ferro e fuoco dagli slavi. Nel febbraio 1914 per la demolizione di al-

cune vetuste case al limite esteriore del vecchio concentrico fiumano furono messi in luce avanzi di mura e di case della città romana che mostravano evidenti i segni della distruzione violenta e dello incendio patito.

Il contrasto dianzi accennato andò in seguito sempre maggiormente accentuandosi, quanto più crebbe lo sviluppo e la prosperità della nuova città, giacchè — come si è detto — la sua floridezza esercitò un potente richiamo fra le popolazioni povere e rozze dei dintorni. E siccome a poco a poco la costa intera del piccolo comune venne occupata dagli impianti portuali, questo contrasto non potendo determinarsi che entro la limitata zona litoranea, gli attriti che si originarono riuscirono di estrema violenza.

Si fatto contrasto fu poi il fulcro degli avvenimenti della storia moderna di Fiume, la quale si può definir la risultante della lotta ingaggiata dagli abitanti del retroterra sopra la zona costiera gelosamente custodita e difesa dai naturali possessori, i quali con una enorme somma di secolari lavori, sacrifici ed audacie, l'avevano valorizzata; e e ciò non solo per partecipare ai pacifici traffici, ma essenzialmente per togliere ai possessori di diritto il monopolio dei medesimi e sostituirli eziandio nel reggimento della libera città portuale. In ciò ripeto sta la ragione prima della lotta secolare contro i croati, divenuta per i fiumani non solo lotta nazionale, ma anche lotta per la esistenza, per la propria conservazione; in ciò sta pure la ragione del movimento antimagiario negli ultimi anni violentemente esploso. Fiumani ed Ungheresi quando questi erano popolo oppresso dall'elemento tedesco dell'impero degli Asburgo, vissero in buon accordo: ma quando i

magiari per il compromesso del 1867, che trasformò in dualistica la monarchia, ebbero gli stessi diritti dei tedeschi, vale a dire divennero il popolo egemonico nel regno di Santo Stefano, imitarono l'esempio di quelli. Il governo di Budapest abilmente soccorso dalla plutocrazia magiara, riuscito a legare l'intera attività commerciale ed industriale di Fiume ad istituti di credito ed a società ungheresi, ingaggiò una lotta a coltello per la conquista della città, che cercò anzitutto di magiarizzare con le più ignobili arti, con le più raffinate persecuzioni. Gli Ungheresi — che in Fiume nel 1910 erano soli 6400 — per disporre a lor talento del porto avevano bisogno di scalzare il diritto, da loro stessi sempre riconosciuto, del libero e democratico comune italiano, il quale riprese la lotta per salvaguardare i proprii privilegi: vera lotta di difesa del patrio suolo, che al mare attinge la ricchezza. Per l'energica azione spiegata da questo minuscolo organismo statale, vennero disciplinate tutte le attività dei cittadini, indirizzate verso la meta tracciata dalla storia e difese dai ripetuti e violenti attacchi sferrati da chi aveva interesse a deviarle: così si impedì che Fiume fosse attratta, a mezzo delle influenze economiche, nell'orbita della nazione dominatrice.

### III.

Wilson non essendo riuscito a far assegnare Fiume alla Jugoslavia, insieme alla Francia e all'Inghilterra si era proposto di organizzare un piccolo stato, che l'affarismo sta tuttora covando: ma per il porto e gli impianti ferroviari, seguendo i metodi croati e magiari, volle at-

tentare alla sovranità ed all' autorità del corpo separato, attribuendoli alla Società delle Nazioni, la quale divenendo un ente nel nuovo diritto instaurato dalla plutocrazia, avrebbe la facoltà di far regolamenti, di eseguire opere, di acquistare immobili per i propri servizi: e tutto ciò indipendentemente dallo stato che l' ospita.

La costa, è noto, costituisce una speciale modalità di *confine*, anzi il confine più naturale fra quanti se ne possono trovare: la costa, linea matematica di separazione fra il mare e la terra rappresenta una concezione scientifica omai superata; intendendosi invece una striscia, una specie di nastro più o meno largo, dovuto in massima al lavoro diurno del mare sopra la terra, e sul quale si esplica l' attività umana.

Ma v' ha di più: anche prescindendo dal fatto che fisicamente è impossibile segnare una netta delimitazione fra la terra ferma ed il dominio del mare, giova tener presente come sia universalmente ammesso che la sovranità di uno stato non possa arrestarsi al limite, sia pure indeciso, fra i due elementi: lo stato ne risentirebbe evidenti svantaggi non solo per la difesa della costa, e per la polizia marittima, ma eziandio perchè vedrebbe paralizzata la sua azione di tutela delle persone che dalle acque che bagnano il territorio sul quale abitano, traggono i mezzi di sussistenza: di qui la concezione della striscia di mare più o meno espansa che si trova in contatto con la terra, ossia il « mare territoriale », il quale è l' integrazione naturale del territorio nazionale dello stato marittimo. Così mentre il diritto internazionale allarga, e giustamente, la frontiera di questo, portandola non solo idealmente, ma anche di fatto ad una certa distanza dalla

così detta « linea di spiaggia » fino al mare « libero », Wilson in nome « dei diritti sacri dei popoli degli stati nuovi ed antichi...., del diritto del mondo alla pace e ad una sistemazione di tutti gli interessi tale da rendere la pace duratura » vuole privare i fiumani della zona costiera limite del loro territorio, togliendo loro anche il porto che posseggono di buon diritto dal di che risorta la città sulle arse rovine di Tarsatica, gli abitanti suoi al mare hanno dedicata — come abbiamo visto — intera la loro attività, ed hanno profuso le loro ricchezze per dare al porto un assetto conforme alle esigenze dei traffici e dei commerci.

Il mare costituisce una delle fonti di ricchezza naturale che la posizione geografica ha conferito ad un paese, come le risorse minerarie sono sorgenti di ricchezza che le condizioni geologiche hanno attribuito ad altri. Se nella concezione antica il mare rappresentava esclusivamente una fonte di ricchezza per l'alimentazione umana (pesca) e per alcune industrie estrattive (la più comune ed antica è la fabbricazione del sal marino), con il progresso del tempo, per l'audacia dell'uomo e per il perfezionamento della navigazione, è diventato una sorgente di ricchezza e di potenza come mezzo di comunicazione. Il mare è la grandiosa semplice via universale libera ed aperta a tutti i popoli, appartengano all'uno od all'altro stato in cui si trovano ripartiti i continenti, all'uno od all'altro emisfero. E di ciò hanno intuiva l'importanza anche le prime genti che, affacciate da prima pavidie al lido flagellato dalle onde tumultuanti, furono tosto attratte ad avventurarsi sopra fragili schifi, movendo a terre non lontane, perfettamente visibili dalla spiaggia da loro abitata: quindi,

vincendo il senso di timore che produce l'ignoto, si sono lanciati sopra i grandi mari, e gli oceani senza confini, scoprendo nuove terre, trovando nuovi popoli, attivando con loro scambi, venendo in possesso di altre ricchezze. Alla funzione del mare, come via di comunicazione, dobbiamo i benefici rapporti internazionali per i quali i popoli della terra si sono uniti con una rete di interessi materiali, intellettuali che insieme li affratella.

La storia ci insegna che piccoli spazii politici sul mare sono riusciti a conseguire potenza grandissima, estendendo la loro influenza sopra una zona incomparabilmente più vasta del loro territorio. Basterà ricordare le gloriose nostre repubbliche marinare, la storia delle quali pure ci dimostra come le città costiere possano assurgere anche a grande potenza politica e sviluppare in modo meraviglioso i loro commerci senza la sovranità sopra le zone che servono; anzi appunto per la libertà della quale vengono a fruire, si trasformano in strumenti sempre più sensibili, agili e perfezionati degli scambi, sviluppando in modo mirabile con un massimo rendimento economico, la loro attività: il che offre le maggiori facilitazioni alla zona di competenza che loro è propria.

Bisogna però convenire che il valore economico del mare quale mezzo di comunicazione è dato in massima dalla striscia detta « territoriale » come quella che circonda la fascia costiera, nella quale si trovano quelle intaccature o quegli oggetti naturali, o speciali costruzioni innalzate dall'uomo che chiamansi *porti*; sono questi i punti di convergenza delle linee di comunicazioni mondiali, e nel tempo stesso centri fecondi di scambi e di distribuzione delle merci che vi affluiscono sia per mare che per terra.

Come le grandi miniere di ferro a nulla servirebbero se non esistessero officine siderurgiche che, con speciale trattamento tecnico del minerale estratto dai reconditi ipogei, ricavano il metallo e questo lavorano, oppure apprestano per il lavoro; così avviene per il mare; i grandi porti, con lo sviluppo delle loro banchine e moli e con i multiformi ed ogni dì sempre più perfezionati arredamenti meccanici costituiscono le vere officine che valorizzano il mare. Ora i porti si trovano secondo il diritto naturale ed internazionale inclusi necessariamente nei limiti del territorio dello stato, entro le cui coste si aprono: tale diritto è una logica derivazione della posizione geografica e per nulla lede quello degli altri stati relativo al libero uso dei porti stessi per i pacifici commerci.

Il privare Fiume del suo porto significa, per concludere, togliere a questa città sovrana l'unica sua fonte di ricchezza naturale.

Ma oggidì il porto non è solo il luogo nel quale si effettua lo scambio delle mercanzie fra le navi di grande tonnellaggio che recano i prodotti di regioni lontane, ed i carri ferroviari che le portano nell'interno o viceversa; questo scambio non si compie come nei tempi passati a mezzo di un semplice trasbordo, ma per le nuove condizioni dei traffici sono necessari magazzini che facilitino la sosta in franchigia, la divisione e la conservazione delle mercanzie: industrie che puliscano, oppure trasformino almeno in parte i prodotti, affine di poter soddisfare nel miglior modo le richieste di ciascun stato importatore; sono inoltre indispensabili officine che riparinò le navi, istituti di credito che facilitino le transazioni commer-

ciali: istituti di assicurazione che garantiscano il valore delle merci durante il viaggio e la sosta nel porto, ecc.

Fiume è una città eminentemente industriale, ma delle industrie che nella perla del Quarnaro fioriscono alcune sono connesse direttamente al mare, come il grande cantiere « Danubius » ora tramutato in istituto italiano, che impiegava prima della guerra 4387 operai: così di casi della fonderia in seguito trasformatasi nel silurificio Whitehead con 981 operai; altre invece trattano le materie prime importate a mezzo del mare e che, lavorate, in parte distribuiscono al retroterra ed in parte riesportano altrove. Fra queste ricorderò le maggiori: la Pilatura del riso ed Amideria (operai 593) che produceva in media Q.li 400.000 di riso pilato e 30.000 di amido; la fabbrica dei tabacchi che impiegava 2042 persone; la raffineria del petrolio sorta con lo scopo di lavorare quelli grezzi di Russia e di America, mentre invece si dedicò al trattamento degli olii galiziani (383), con una produzione di 500.000 quintali di petroli, 100.000 di olii lubrificanti, 500 di paraffine ed altri prodotti; i due oleifici con 123 e 103 operai; lo stabilimento per i prodotti tannici con 119, quello dei prodotti chimici con 115, la fabbrica « Union » per l'acido acetico con 69: la torrefazione del caffè con 99: la cartiera, la fabbrica di cioccolato etc.

Il traffico marittimo di un porto è sempre in correlazione con l'attività e l'organizzazione economica e industriale dello stato cui appartiene. Per questo non è possibile isolare Fiume dal suo scalo e dalla sua stazione ferroviaria che costituiscono un tutto inscindibile, anzi per ottenere il massimo rendimento è necessario che lo stato conscio della sua delicata funzione adotti un pro-

gramma organico, fermo e coerente per il quale sia possibile l'utilizzazione più rapida, più intensa del porto stesso, ossia la sua massima valorizzazione. Per ciò la tutela degli interessi economici dei vari popoli che sono situati entro la zona di competenza di un porto qualsiasi in rapporto all'accesso al mare, non riuscirà efficace se il porto non sarà sotto la sovranità di uno stato libero e che offra sotto ogni aspetto la più completa garanzia per tutti i suoi clienti, a qualunque aggruppamento politico appartengano.

#### IV.

Secondo i geografi tedeschi l'acquisto di un libero accesso al mare costituisce una delle finalità alla quale tendono irresistibilmente tutti gli stati. Tale postulato è una naturale derivazione del principio posto dal Ratzel a fondamento della sua concezione geografico-politica: *la lotta per la conquista dello spazio*, la quale, come la « lotta per la esistenza », imperiosa legge della vita animale, dominerebbe tutta la storia della diffusione dell'uomo nel campo economico e politico. Si fatto principio, giova tener presente, per l'alta autorità del suo assertore diffuso con la scuola, ha contribuito non poco a determinare nei tedeschi quello stato d'animo che fu la causa precipua dell'immane conflitto europeo. In virtù del principio dianzi esposto i diversi popoli tenderebbero a mettersi in condizioni di aver tutto quanto loro abbisogna per lo sviluppo delle industrie e dei commerci, perchè quanto manca, si cerca altrove, estendendo il territorio a danno necessariamente di altri popoli.

Ma forse meglio che una derivazione, la ritenuta indispensabilità dell'accesso al mare costituisce una estensione del principio stesso, perchè lo spazio più grande che l'uomo possa dominare è il mare, la cui estensione in cifra tonda risulta tre volte maggiore di quella delle terre; il mare che non ha confini, come non ha interruzioni, giacchè i vari bacini nei quali scolasticamente si suole dividere la massa equorea sono intercomunicanti. Il mare sebbene non si possa occupare, lo si domina, e lo si domina sia politicamente, sia commercialmente con le flotte da guerra e mercantili, con il possesso di punti strategici, con i porti, con le stazioni carboniere, con gli empori.

Ora mentre il diritto d'accesso al mare anche per i popoli continentali fu reclamato da Wilson, sebbene con una certa limitazione — infatti nel messaggio al senato americano del 1897, genn. 22 scriveva: « con un giusto comitato di controllo nessuna nazione deve essere privata del libero accesso alle vie aperte del commercio mondiale e le strade del mare debbono essere libere in diritto e in fatto al tempo stesso » — il Presidente filosofo ha voluto, impedendo all'Austria tedesca di riunirsi, come era naturale, alla Germania, farne uno stato prettamente continentale; e stati pure interni sono risultati la Ceco-slovacchia, e l'Ungheria. Però sebbene la risorta Polonia raggiungesse nei confini assegnati sulla sinistra della Vístola il Bàltico con una striscia costiera abitata da polacchi e cassubi, loro affini, trattandosi di una spiaggia importuosa, Wilson ha sostenuto la idea accarezzata dal governo provvisorio di tale popolo, di aprire un largo corridoio che dalla frontiera del nuovo stato, sviluppar-

dosi in massima in un paese non abitato da polacchi, arrivasse a Dànzica, città eminentemente tedesca (3 % di polacchi). Ma gli alleati, nella elaborazione definitiva del progetto di spartizione della Germania hanno creduto più opportuno formare di Dànzica e suo territorio un minuscolo staterello, nominalmente sotto la protezione della lega delle Nazioni, ma di fatto asservito alla Polonia, non solo perchè posto entro la frontiera doganale di questo stato, ma anche perchè al medesimo fu concesso il diritto di una zona franca nel porto stesso e quello del controllo sopra le ferrovie e le poste-telegrafi, e perchè infine gli fu attribuita la rappresentanza all'estero: ossia Dànzica costituisce una città nominalmente autonoma sotto la sovranità polacca.

Ed una simile soluzione, repugnante ai principi di giustizia politica sebbene applicata ad un popolo vinto, Wilson voleva estendere a Fiume italiana; egli dopo aver inutilmente cercato di farne una città croata, includendola nella grande Jugoslavia, estendendo di poi — come abbiamo accennato — la concezione Tardieu, volle, conforme ai *desiderata* iugoslavi, ingrandire a dismisura il territorio dello stato cuscinetto per includervi il numero più rilevante possibile di croati e sloveni, che avrebbero sopraffatti i ribelli fiumani; unirlo al sistema doganale dello stato S. H. S., perchè la dipendenza economica porta necessariamente alla dipendenza politica; ed infine attribuire a questo la rappresentanza all'estero. Anzi Wilson irriducibile nemico di ogni ingerenza dell'Italia sopra Fiume italiana, rifiutò l'approvazione del progetto Nitti, nel quale si accettava con qualche lieve rettifica la linea di confine con la Jugoslavia propugnata dal Presidente,

che abbandonava allo stato S. H. S. estesi territori di non dubbio valore (Idria, Postùmia, S. Pietro, Castelnuovo....), situati entro i confini dell' Italia ed a questa attribuiti dal Patto di Londra, per ottenere una ristrettissima striscia costiera che unisse la parte dell' Istria a noi assegnata con il corpo separato di Fiume: questo doveva esser eretto in stato indipendente sotto la garanzia della Società delle Nazioni e con il diritto di libera scelta della propria rappresentanza diplomatica. Per di più Wilson per impedire che, scaduto dalla presidenza potesse la Società delle Nazioni modificare il costituito in senso meno offensivo agli italiani, e meno lesivo ai diritti dei fiumani, insistette categoricamente che nel trattato fosse inserita la clausola che « la Lega dovrà tracciare **tutta la vita futura dello stato** ».

Ma ritornando alla questione generale, dirò che se si ammette che un popolo insediato nello interno, per la sua espansione abbia diritto ad accedere al mare, che — come abbiám visto — rappresenta una fonte di ricchezza e di potenza propria degli spazi costieri, e ciò in sfregio a tutti i diritti — ai popoli il cui territorio risulta privo di alcuni elementi indispensabili al loro sviluppo dovrebbe essere eziandio concesso di insediarsi là ove la natura ha accumulate ricchezze, in quantità molto superiore ai bisogni dei naturali abitanti. Così, l' Italia che manca dei più necessari prodotti minerali, specie del carbone, dovrebbe aver diritto ad una concezione, anche sotto la sovranità nominale della lega delle Nazioni, sopra una parte di un bacino carbonifero, per esempio di Inghilterra, dal quale poter estrarre la quantità di carbone necessaria per lo sviluppo di forza motrice, per riscaldamento, per

le industrie metallurgiche.... Basta solo un po' di senso comune per comprendere l'assurdità di questa pretesa: ma pure qualche cosa di consimile venne sancita nel trattato di Versaglia. Wilson irriducibile avversario delle rivendicazioni italiane, non volle, come è noto, che le miniere d' Idria, scoperte da un italiano e situate al di qua della chiostra delle Alpi, e per ciò in territorio pertinente all'Italia, fossero assegnate, sia pure a titolo di riparazione, al nostro paese; pur tuttavia non si peritò di assecondare le richieste dei francesi, i quali vollero stendere le mani rapaci sul ricchissimo bacino carbonifero della Sarre (Km.<sup>2</sup> 1927.79), i cui 649.507 abitanti, quasi tutti tedeschi, a suon di contanti, con le miniere che lavorano e che passano in proprietà del governo francese, con il suolo che abitano, potranno essere riscattati fra 15 anni pagando il tutto in oro.

Ma anche in via di ipotesi ammesso il diritto di accesso diretto al mare per dare ad uno stato interno la massima indipendenza nello svolgimento dei traffici, ci troviamo nei riguardi della Jugoslàvia in questa condizione? Il confine occidentale dello stato S. H. S. risulta in massima parte marittimo, svolgendosi lungo la portuosa costa orientale dell'Adriatico. Ora nel solo litorale croato troviamo vari porti, tra i quali quello di Segna, che con la navigazione a vela ha avuto prospera vita, tramontata di poi, non essendo il relativo impianto ed allacciamento con il retroterra stato adattato alle mutate esigenze, giacchè l'Ungheria non aveva interesse di distogliere i traffici concentrati esclusivamente nel porto di Fiume. Ora il porto di Segna per la sua posizione geografica costituisce lo sbocco naturale della Croàzia; esso è pure suscettibile

di ampliamento e di congiunzione ferroviaria con Ogulin — da cui dista in linea retta circa 40 Km. — sulla Fiume-Zagabria, importantissimo nodo di comunicazioni stradali e ferroviarie. In questo porto, sistemato che sia, potrà utilmente essere indirizzato tutto il traffico croato, già monopolizzato da Fiume, del cui movimento totale per altro rappresentava solo il 7 % (il 13 % comprendendovi quello della Bòsnia ed Erzegovina). Le altre parti dello stato jugoslavo potranno essere servite con evidente vantaggio economico, data la difficoltà delle comunicazioni, dai numerosi, alcuni anzi veramente grandiosi porti, che abbondano nella sviluppatissima costiera meridionale. Per ciò lo stato S. H. S., che non è affatto continentale, possedendo lungo il suo esteso confine marittimo non uno solo ma parecchi porti, fruisce già della più assoluta indipendenza degli scali e delle vie di accesso al mare: quindi nemmeno in base a considerazioni prettamente di ordine economico è il caso di allargarne il dominio per attribuirgli un nuovo accesso al mare, assoggettando, contro la volontà ripetutamente manifestata dagli abitanti, un piccolo stato libero, popolato da gente non slava, la quale sul proprio mare ha in modo esclusivo sempre sviluppata la sua attività. Il diritto economico, che può dai soli partigiani delle economie particolaristiche degli stati esser invocato per la Polònia nella questione di Dànzica, esula affatto nel caso della Jugoslàvia.

Fiume ha assolto per lo passato nel miglior modo il suo non facile compito, come ne fa fede il valore sempre crescente del suo movimento portuale e lo farà anche nell'avvenire, rimanga il suo territorio un libero staterello o venga riunito alla madre patria, l'Italia, la sola nazione.

diciamolo ad alta voce, che conseguita l' unica vittoria militare per la quale l' intesa rimase vincitrice nella lunga e sanguinosa guerra, rifuggendo da insani imperialismi e da appetiti rapaci, mostrò sempre la più disinteressata moderazione ed il maggior senno politico.

Per quanto in precedenza fu detto anche gli interessi degli altri popoli compresi nella zona di competenza del porto fiumano saranno meglio tutelati da uno stato libero che non dalla Jugoslàvia, stato balcanico. Questa sarà indotta a curare anzitutto le operazioni che interessano i propri commerci e disimpegnare poi quelle dei popoli clienti, che verranno soddisfatte in correlazione alle convenienze politiche. Invece uno stato civile e libero, che non assorba per proprio conto che una frazione del movimento portuale, ha tutto l' interesse di servire i popoli clienti nel modo migliore e più celere, per non sviare i traffici che fan capo al porto stesso — sua sorgente di ricchezza — e dal quale potrebbero essere distolti anche a mezzo di un semplice congegna mento delle tariffe dei trasporti.

## V.

La Lega delle Nazioni non può e non deve costituire un nuovo strumento di sfruttamento dei popoli ad esclusivo vantaggio di potenze privilegiate; non può e non deve tramutarsi in una organizzazione sapiente di dominatori insieme associati per ribadire ceppi, e per impedire che si formi una coalizione politica diversa da quella franco-anglosassone, affinchè la plutocrazia di Francia, d' Inghilterra e degli Stati Uniti possa indisturbata fruire

degli immensi benefici che si è preparata. Per questa ragione nemmeno possiamo essere tranquilli della costituzione degli stati cuscinetto posti sotto l'alto patronato di questa lega: perchè Dànzica, Fiume e gli Stretti sono testate di importanti linee di penetrazione politica ed economica che cadrebbero fatalmente con le vastissime zone di loro competenza in balia delle plutocrazie delle nazioni dominatrici.

Bisogna risalire alle fonti pure e dare alla lega stessa quelle funzioni che sola può assolvere per il bene e nell'interesse di tutti, se non si vuole che i popoli abbiano la sensazione di aver combattuto la lunga e terribile guerra per svincolarsi da una egemonia che si andava delineando, per cadere tosto fra le spire di un'altra, della prima non meno fatale. È necessario che questa lega, tribunale di suprema giustizia umana, rivolga l'occhio vigile non solo a dirimere i conflitti che potrebbero sorgere fra gli stati, ma con previdente saggezza cerchi di eliminarne le cause, specie quelle di ordine economico, le quali pur troppo hanno formato il lievito della maggior parte delle lotte che hanno tormentata l'umanità.

Negli stadi maggiormente evoluti della civiltà, ricordiamolo, sempre più va accentuandosi la tendenza a curare gli interessi generali della società e questi anteporre a quelli egoistici dei singoli stati, bene inteso senza trascurare ed offendere quest'ultimi e senza venir meno al rispetto della sovranità dello stato stesso. Le economie da nazionali tendono a diventare mondiali ed a collegare, insieme con i rapporti intellettuali, gli uomini tutti.

La Lega delle Nazioni, sebbene sorta vulnerata dall'opera nefasta di colui che se n'era fatto apostolo, deve

costituire non una forza organizzata di potenza superiore ad ogni altra coalizione presente o futura, come appunto aveva pensato Wilson, ma bensì un vero istituto di solidarietà umana quale aveva intuito Giuseppe Mazzini, il cui « credo » lucidamente trovasi espresso già nell' antico (1835) suo scritto *Fede ed avvenire*: « crediamo..... nella Santa Alleanza dei Popoli, come quella ch'è la più vasta formola d'associazione possibile nell'epoca nostra — nella libertà e nell'egualianza dei popoli senza le quali non ha vita associazione vera — nella nazionalità, ch'è la coscienza dei popoli e che assegnando ad essi la loro parte di lavoro nell'associazione, il loro ufficio nell'Umanità, costituisce la loro *missione* sulla terra, cioè la loro individualità, senza la quale non è possibile libertà nè egualianza — nella santa Patria, culla della nazionalità, altare e lavoreria per gli individui che compongono ciascun popolo ».

Anzi il Maestro ritornando di poi sopra il grandioso progetto accarezzato durante il lungo ed illuminato suo apostolato, in una delle ultime pagine scritte alla vigilia della morte (*Politica internazionale*) così si espresse: « Le nazioni sono gli individui dell'Umanità: tutte devono lavorare alla conquista del *fine* comune, ciascuna a seconda della propria posizione geografica, delle proprie singolari attitudini, dei mezzi che sono, ad essa naturalmente forniti. L'insieme di queste condizioni costituisce per essa un *fine speciale* da raggiungersi sulla direzione del *fine comune* ».

Questi santi principi fecondi di bene, noi li possiamo applicare anche all'ordinamento economico dell'umanità. Come è noto sotto questo riguardo gli stati vengono divisi

in agricoli, industriali e ad economia mista. Ora per la divisione del lavoro nell'intento comune nelle zone agricole o miste si dovranno coltivare non già le speci vegetali utili all'uomo che trovano condizioni di ambiente non irriducibile, ma solo quelle per le quali l'ambiente stesso permette uno sviluppo economicamente favorevole. Negli stati industriali o misti dovranno invece svilupparsi in modo essenziale le industrie che trovano nel suolo le materie prime necessarie, oppure nella posizione dello stato la ragione del loro sviluppo. Sarebbe camminar a ritroso procedere altrimenti, perchè è solo in tempi ormai trascorsi, che per l'insufficiente sviluppo dei mezzi di traffico era ancora possibile, ripeto, l'esistenza di economie particolaristiche nella vita delle grandi collettività umane.

Se la guerra ha spezzato quella mirabile rete di scambi che già la nostra civiltà era riuscita con lungo e faticoso lavoro ad intessere con vero vantaggio di tutti, è necessario riprendere i fili infranti della grandiosa tela, riallacciarli, compiere le maglie ancora interrotte, estendere e perfezionare il sistema in modo da renderlo sempre più agile, robusto ed efficace. La società delle Nazioni senza entrare nell'ordinamento politico sociale dei singoli stati dovrebbe appunto con i suoi organismi regolare la produzione e la distribuzione dei prodotti necessari all'esistenza proporzionatamente alla potenzialità ed ai bisogni di ogni singolo associato. Così il costo di produzione dei vari prodotti scemerà, malgrado l'aumentata valorizzazione della mano d'opera. Non avremo più industrie o coltivazioni che si reggono solo in grazia di parassitari dazi protettivi, ma si svilupperanno e perfezioneranno in modo esclusivo quelle che sono economicamente convenienti: riusciremo

così ad una utilizzazione più proficua e sapiente delle risorse naturali, dell'ingegno e dell'opera dell'uomo a beneficio di tutti.

Con lo stabilirsi di una rete ancora più densa e fitamente anastomizzata di rapporti economici, aumenterà la solidarietà umana: non guarderemo gelosamente le ricchezze altrui, essendone in proporzioni eque partecipi; la « lotta per la conquista dello spazio » sarà relegata fra le ideologie di un'epoca meno civile e tramontata per sempre e gli atteggiamenti egemonici saranno impossibili, ossia per concludere la causa di tanti conflitti verrà in massima eliminata.

Ma ricordiamo bene la profezia del Maestro che « senza un nuovo assetto d'Europa secondo le tendenze naturali dei popoli, non vi sarà pace, nè associazione fraterna possibile ».

---

NUOVE PUBBLICAZIONI  
DEL  
COMITATO LOMBARDO UNIONE INSEGNANTI

---

DALLA NEUTRALITÀ  
== ALLA VITTORIA

DOCUMENTI DELLA GUERRA ITALIANA

1914-1919

Volume in 4°, di pagine 64, a due colonne ❀ ❀  
❀ ❀ ❀ con illustrazioni e carte geografiche

---

A beneficio degli orfani di guerra

---

Prezzo Lire 10

*Prezzo L. 1.50*