

L'avvenire della Mesopotamia

Note del socio, marchese ALBERTO THEODOLI

Il Governo Ottomano, subito dopo l'installazione del nuovo regime costituzionale, incaricò Sir William Willcocks di studiare sul terreno il suo progetto d'irrigazione della Mesopotamia. Nell'autunno 1908 questi formò una squadra di ingegneri per procedere alla livellazione dei fiumi e canali che formano il delta del Tigri e dell'Eufrate e stabilire la carta idrografica di quelle regioni. Per completare il progetto d'irrigazione egli si dedicò allo studio degli antichi sistemi di canalizzazione allo scopo di utilizzarli e migliorarli, e presto venne alla conclusione che per sviluppare e proteggere l'agricoltura era necessario cominciare dal rendersi padrone delle acque dell'Eufrate che ora inondano irregolarmente quelle terre ubertose, che gl'indigeni temono di seminare perchè certi di perdere un raccolto su tre.

I dodici ingegneri alle sue dipendenze hanno già presentato un progetto completo per scaricare le piene dell'Eufrate nelle depressioni dell'antico Pisone (il primo dei fiumi della Genesi). La spesa necessaria è preventivata in 8 milioni di lire italiane ed il Governo Ottomano ha approvato l'inizio immediato dei lavori che dureranno 3 anni, di modo che nella regione dell'Eufrate la superficie coltivabile sarà raddoppiata e la produzione triplicata.

Il Willcocks con i suoi ingegneri studia ora il tracciato del gran canale centrale del Delta, destinato ad irrigare 1,500,000 ettari della miglior terra coltivabile in Mesopotamia.

Il lago di Accar-cuf si trova a nord-ovest di Bagdad tra il Tigri e l'Eufrate ed il suo bacino varia dalle 40 alle 300 miglia quadrate, secondo le inondazioni dei fiumi il cui livello è per l'Eufrate di 10 metri e per il Tigri di 3 metri superiore alla conca dell'Accar-cuf. Questa è traversata dal Sakhlavia, antico Hedekel (terzo fiume della Genesi), che misura 72 metri di larghezza

e 7.50 metri di profondità quando si stacca dall'Eufrate e forma una rete di una ventina di canali che devono essere regolati. Si tratta dunque di controllare le inondazioni dell'Eufrate con due potenti regolatori a monte ed a valle della imboccatura del Sakhlavia. A Beled poi, a monte delle cascate del Tigri, presso l'antico serbatoio di Nimrod si costruirebbe un serbatoio per regolare il livello del Tigri che in quel punto è 18 metri più alto del lago di Accar-cuf. Dalla parte superiore di questo serbatoio si progetta la costruzione di un canale che sarebbe destinato alla irrigazione delle terre ricchissime a nord di Bagdad con uno scarico nel lago, ciò che lascerebbe il canale libero dai fanghi ed alimenterebbe il lago colle acque del Tigri.

Da Bagdad partirebbe un canale lungo la riva destra del Tigri che andrebbe a gettarsi nell'Hai od antico Tigri. La riva sinistra di questo canale [dovrebbe servire di argine contro le inondazioni del Tigri, e sul ciglio di esso correrebbe la ferrovia destinata ad unire i futuri grandi centri di produzione di cereali con Sippara, Cutha, Nil Nippur, Eresh, Tel Sekkereh e Tel Lo.

Il Ministero dell'agricoltura calcola che il milione e mezzo di ettari irrigabili produrrà un milione di tonnellate di grano e due milioni di cantari di cotone. Queste in poche parole le grandi linee del colossale progetto.

Senza dilungarsi nello studio della parte finanziaria ed economica dell'affare che, secondo il Willcoks, comporta 12 sezioni, le quali in media costerebbero 2 milioni di lire sterline l'una, è prudente considerare il lato politico, per quanto riguarda la mano d'opera che il Willcoks conta far venire dal Pangiab. Quella popolazione indiana musulmana ha tutte le qualità preziosissime necessarie a compiere grandi lavori di sterro ed a trasformarsi poi in ottimi coloni. Ma conviene alla « Giovane Turchia » di lasciare stabilire 100 mila Indiani, tutti buoni sudditi inglesi, in quella parte della Mesopotamia che l'Inghilterra ha dichiarato ed insiste a pretendere essere nella sua sfera d'influenza? Ora che la questione Linch (monopolio della navigazione sul Tigri e sull'Eufrate) ha appassionato l'opinione pubblica, i nazionalisti turchi metteranno il veto alla manomissione inglese della Mesopotamia e renderanno difficili le trattative per la grande linea ferroviaria Bagdad-Mediterraneo; giacchè, ammessa la possibilità di irrigare, bisogna tener conto dello sviluppo enorme della produzione agri-

cola della Mesopotamia, la quale avrà bisogno di un mercato che sarà necessariamente il bacino orientale del Mediterraneo dove pecore, cavalli, buoi, lana, regolizia, grani, riso, cotone, ecc., saranno trasportati rapidamente. La superiorità dell'humus che ricopre la Mesopotamia su' quello sparso dal Nilo consiste nella calce di cui difettano le terre egiziane, ciò che spiega la deficienza del bestiame in quest'ultimo paese, mentre le splendide razze di cavalli, buoi e montoni si riproducono così bene lungo il Tigri e l'Eufrate, a malgrado delle vicende economiche e politiche delle tribù nomadi.

Tutte queste forze latenti nell'estremo Oriente dell'Impero Ottomano potranno svilupparsi soltanto quando vi saranno rapide vie di comunicazione e con queste la prosperità e l'ordine. Giacchè quel popolo di pastori, oggi girovago in cerca di pascoli e di acqua, si fisserà sulle terre irrigate e lungo la ferrovia, sorgenti di ricchezza.

Ma questo problema delle comunicazioni incontra gravi difficoltà dovute alla rivalità anglo-tedesca.

Gli Inglesi vogliono il monopolio della navigazione sul Tigri e l'Eufrate, i Tedeschi il controllo assoluto sulla ferrovia cosiddetta di Bagdad. Questa, partendo da Haidar-Pascià (di fronte a Costantinopoli), arriva oggi ad Eregli alle falde del Taurus ed altri 800 km. sono in via di costruzione; ma giunte che saranno le rotaie a Biregik difficile, se non impossibile, sarà al capitale tedesco di procedere per Bagdad e Bassorah secondo la concessione ottenuta da Abdul-Hamid, ove non avvenga un'intesa tra Berlino e Londra. Un primo passo è stato tentato ora dal gran finanziere inglese Sir Ernest Cassel; ma pare che le pretese inglesi non siano state accettate dalla Deutsche Bank. Questa tanto discussa ferrovia, correndo dal Nord al Sud, avrebbe per i Turchi un'importanza politica e strategica di prim'ordine, poichè collegherebbe la capitale col più lontano e turbolento Vilajet dell'Impero; ma non risolverebbe, come è detto sopra, il problema economico della Mesopotamia.

Sir William Willcocks ha progettato e dei capitalisti inglesi hanno già domandato la concessione di una ferrovia di 820 km. di lunghezza che da Bagdad ad Anah (Kawa) e da lì a Palmira traversando il deserto, e da Palmira a Homs si riallaccerebbe alla rete francese già costruita.

Data l'esperienza delle costruzioni ferroviarie nel Sudan, gli ingegneri inglesi ritengono che la progettata linea a scartamento di un metro potrà costruirsi facilmente in tre anni con una spesa complessiva di 80 milioni di lire italiane.

Ecco come si presentano i diversi problemi dell'avvenire della Mesopotamia. Vasto è il campo, ed in esso può trovare posto l'intraprendente mano d'opera ed il timido capitale italiano.

25 dicembre 1909.
