

# IL CANALE DI SUEZ

UMBERTO TOSCHI

**L**a letteratura italiana sul Canale di Suez si è rifatta numerosa negli ultimi tempi. Rifatta, perchè nella breve ma intensa storia del Canale v'è forse stato solo un altro periodo interessante quanto l'odierno, proprio il periodo delle origini (degli studi preliminari, dell'iniziativa, dell'esecuzione), e i pubblicisti italiani anche in quel periodo sono stati eccezionalmente attivi, autorevoli ed efficaci, come solo lo furono — allora — i francesi galvanizzati dal Lesseps, ma con in più l'altissima autorità che veniva ai nostri dall'aver alla testa l'indisusso magistero di Pietro Paleocapa.

Rifioritura dunque, quella d'oggi. Oltre gli articoli di giornali e riviste, che ne hanno trattato e ne trattano gli aspetti più immediatamente e urgentemente politici, sapienti ed accurati studi hanno ricostruito e messo a punto i lineamenti storici e quelli giuridici, a valido sussidio del buon diritto nostro a sollevare ed agitare una « questione di Suez », la quale, prima ancora che questione di politica nel senso contingente, connesso ai cangianti rapporti di forza potenziale fra gli organismi politici concreti, è questione di morale, connessa cioè ad esigenze non contingenti ma eterne, insopprimibili e veramente universali dello spirito umano.

Altri e non meno frequenti scritti concorrono, che espongono ed illustrano i valori economici in atto del Canale, nel traffico che in esso e per esso si svolge, base e ragione di tutte quelle preoccupazioni politiche e giuridiche. Trattazioni con deliberata impostazione geografica sono invece scarse.

*Il Canale nella sistematica geografica.* — Pure il Canale è anzitutto proprio un *fatto* di geografia. Nella sistematica geografica esso trova posto e risalto con perspicuità tutta particolare, come un fatto di occupazione e trasformazione del paesaggio, prima di tutto in sè e cioè in un suo momento topografico, e poi nella complessa fenomenologia del sistema dei traffici internazionali, cui deve la sua esistenza e di cui ha profondamente innovato o vuoi rivoluzionato le premesse o, per meglio dire, i valori di reciproco rapporto delle premesse (distribuzione dei grandi mercati, disegno delle grandi direttrici di traffico che li uniscono).

Ci proponiamo di delineare sinteticamente questi aspetti. Anzitutto, dunque, le premesse geografiche: quali le ragioni geografiche del « taglio di Suez » e quali quelle della sua precisa localizzazione topografica. In secondo momento: come si presenta il Canale quale elemento del paesaggio e come ha contribuito a modificare il paesaggio della zona interessata dalla sua presenza. In terzo momento considereremo il Canale nel sistema di comunicazioni, nel quale si è iscritto e di cui contribuisce così potentemente a determinare gli aspetti statici e il dinamismo.

*La zona istmica.* — Quale la ragione geografica del Canale? Il Continente antico presenta tre grandi aree di addensamento della popolazione e della produttività (in senso economico e civile): Europa-Mediterraneo, India e Cina. Relazioni fra esse sono esistite pressochè in ogni tempo della storia, per scambio di prodotti caratteristici.

La presenza dell'enorme fascia di monti e d'alte terre, che si dilunga dall'Anatolia all'Indocina, ha indicato due direttrici fondamentali per questi traffici: una settentrionale, di terra, per le steppe sarmatiche e i vasti bacini mongolici; una meridionale, di natura composita marittima (Mediterraneo, Mar Rosso, Golfo Persico, Oc. Indiano) e terrestre (Egitto, Palestina, Siria, Mesopotamia, Persia). La settentrionale porta alla Cina, per lungo e faticoso tragitto; la meridionale fruisce per ampio tratto delle più rapide vie del mare. Su questa direttrice le rotte di mare e le vie di terra si annodano tutte in una zona notevolmente ristretta, compresa fra i monti d'Anatolia e il deserto arabo-libico. Zona di passaggio obbligato sia che si percorrano il più a lungo possibile le vie di terra (India, Persia-Palestina o Egitto) sia che si fruisca il più a lungo possibile del mare (Golfo Persico, Mar Rosso, Mediterraneo).

Il Canale costituisce il momento cruciale di tutta una zona, i caratteri della quale è bene non restino in ombra per l'importanza assunta dal Canale stesso in sè.

Il traffico fra il Mediterraneo e il Mar Rosso, via a sua volta per l'Oceano Indiano, è mediato da tutta una zona che per effetto della sua organizzazione politica comprende l'Egitto e la Palestina. In senso più lato i traffici fra i paesi del Mediterraneo e quelli dell'Oceano Indiano sono mediati anche da una zona più orientale, tutta quella quasi-istmica collegante l'Anatolia all'Arabia (Siria, Transgiordania, Iraq), come ad occidente, oltre l'Egitto, in parte anche dal Sudan Anglo-Egiziano settentrionale.

Questi paesi hanno esercitato variamente tali funzioni nella storia. La congiunzione fra le antichissime civiltà del vicino Oriente (Babilonia, Assiria, Media, Persia) e quelle mediterranee (egea, micenea, greca) si concretò dapprima nell'espansione di quegli Imperi sulla direttrice SE.-NO., poi con processo inverso con l'espansione ellenica ed ellenistica di Alessandro Magno e dei Diadochi. Strumento caratteristico del collegamento furono per parte loro i Fenici, in funzione della posizione della Fenicia-Palestina. Ad occidente l'Egitto faraonico si collegava coi paesi dell'Oceano Indiano pel tramite dei suoi porti sul Mar Rosso. La mari-

neria greca saldò poi il « sistema di traffici » egiziano con quello orientale. Alessandria, la strada del Mar Rosso e la strada di Palmira segnarono i nodi e le direttrici fondamentali del traffico fra il Mediterraneo romano imperiale e i paesi dell'Indiano, dalla Persia all'India e, mediatamente, all'Estremo Oriente: traffici non molto intensi, per la compiutezza dell'Impero, in cui le economie regionali si integravano in unità pressochè affatto autarchica.

L'espansione dell'Islam spostò più a Nord le direttrici di collegamento fra il Mediterraneo cristiano e l'Oriente, poi quasi affatto lo spezzò per un periodo più o meno lungo, mentre il Mediterraneo musulmano restava in collegamento più o meno intenso con l'Arabia e la Persia, per le vie di terra dell'angolo fatidico Egitto-Palestina, in parte anche per il Mar Rosso. I due sistemi si riunirono di tempo in tempo per opera specialmente dei Veneziani e degli altri navigatori italiani, che facevano capo ad Alessandria e ai porti palestinesi, durante e dopo le Crociate. Recisero o almeno inaridirino nuovamente questi collegamenti i Turchi: ma l'unità del mondo musulmano in larga parte venne da essi ricostruita e il punto di sutura fra Asia musulmana e Africa musulmana restò ancora all'Istmo del Sinai e di Suez.

Europa e Asia dell'Oceano Indiano furono poi ricongiunte direttamente per l'ardire dei Portoghesi che compirono il lungo giro dell'Africa, seguiti da Olandesi, Inglesi, Francesi. La zona istmica riprese importanza nella sua funzione di tramite, più tardi e dapprima lentamente, con l'affievolirsi della potenza e dell'intransigenza turca. I paesi mediterranei di Europa sentirono a loro volta il peso dell'egemonia oceanica delle potenze occidentali. L'impresa di Napoleone in Egitto e in Palestina è l'episodio più significativo di questo ritorno dei cristiani mediterranei a considerare la zona istmica come il più naturale tramite fra essi e le Indie: impresa fallita, che valse a chiamare la gelosa attenzione della Gran Bretagna su questo mare e a indirizzarne la politica all'occupazione di Malta, alla protezione dell'insurrezione greca e della ribellione egiziana, all'occupazione delle Isole Ioniche e di Cipro. L'istmo non era ancora tagliato, ma Alessandria ritornava grande porto di transito del traffico fra Indiano e Mediterraneo: e, a fronte, Marsiglia, Genova, Venezia, Trieste sorgevano o risorgevano.

Si consenta, in questa sede, riprodurre parole che il medesimo Bollettino settant'anni fa pubblicava, per la penna di Cesare Correnti.

« A guardar le cose ora come stanno, cinque mondi umani v'ha sul nostro globo. Prima questa Europa tanto divisa e suddivisa in apparenza, ma in sostanza vivente di una sola vita... Poi, a non parlar di quella carcassa dell'Africa, v'è l'India, la China, l'America, l'Oceania, ciascuna segregata da ogni altra parte di mondo con barriere di monti, di deserti e di mari; ciascuna bisognosa di rompere il suo guscio, di saggiare le proprie idee con le idee altrui, di vendere, di comprare, di vedere, di provare, di muoversi. L'Europa ricca di ferro, di combustibile e di scienza, sta in mezzo a tutte come il laboratorio comune... »

« Ma vediamo le strade che legano fra loro queste grandi membra del mondo umano.

« L'Europa è unita per terra all'Asia come una testa tutta nervi, sensi e moto a un corpo grave e atticcato, dove si custodiscono le profonde scaturigini della vita animale. La via continentale del

Nord, la grande strada delle trasmissioni de' popoli, è in mano della Russia; ma interclusa verso mezzodi dal Caucaso e dalle steppe dell'Altai va a perdersi nei deserti siberici. Rimane perciò aperto il solo antico e noto cammino della civiltà, il Mediterraneo, che purgato di ogni pirateria, solcato da infinito numero di piroscafi, popolato delle più belle e ricche isole del mondo, frastagliato in venti golfi, riposato in cento porti famosi, promette di ridivenire il centro del commercio universale. Facili e brevi sono le comunicazioni che si scambiano su queste acque domestiche e veramente terrene, le quali più che dividere congiungono i paesi limitrofi, imperocchè le coste dell'Africa al di qua del gran deserto, l'Egitto, e le regioni asiatiche, che giacciono all'occidente del Tauro e dei piani arenosi della Mesopotamia, vogliansi ascrivere al mondo europeo. Altra cosa è l'India, stesa dietro un triplice baluardo di monti, di deserti e di popoli refrattari alla civiltà, per giungere alla quale, non ha molt'anni, era necessario o una navigazione di quattro mesi, sotto cieli tempestosi ed insalubri e lungo costiere inospitali, o un viaggio per terra tanto pericoloso ed incerto, che il tentarlo pareva capriccio di poeta o devozione di missionario. Eppure questa strada attraverso il continente era l'antica strada dell'India, onde le fortune degli spedizionieri di Tiro, di Cartagine, d'Alessandria, di Palmira e di Venezia. Ma scoperta la via di mare, intorno al gran promontorio africano, benchè essa volesse un giro quattro volte più lungo, fu preferita. Dodicimila miglia di mare e i terrori del Capo delle Tempeste parvero meno difficili a superare, che tremila miglia di terra e la barbarie. Quando poi la navigazione a vapore venne a ridurre a un terzo tutte le distanze, quel viaggio di quattro mesi nella solitudine dei mari equatoriali riuscì intollerabile: e fallita la speranza di applicarvi il vapore per la difficoltà di approdare cinque o sei volte a rifornire le macchine, si pensò alla vecchia strada del Mediterraneo. Umanizzata la sponda africana dalla conquista dell'Algeria e dal genio di Mehemet Ali, convertita al cristianesimo civile la Turchia, umiliata la Persia, spinte al di qua dell'Indo le sentinelle inglesi, parve possibile la via di terra, e si tentò l'Eufrate, che per gelosie politiche fu poi abbandonato. Intanto il tenente Wagorn... stabilì una linea di comunicazione per il Mediterraneo, l'istmo di Suez e il Mar Rosso, fino allora creduto quasi innavigabile e nel 1840 riuscì a fare il tragitto da Londra a Calcutta in 42 giorni. Questa via tiene adesso la valigia delle Indie: ma pare ancora troppo lenta ad una generazione che può percorrere mille miglia al giorno. E già i giornali parlano del progetto d'una grande strada ferrata che tagliando l'Europa continentale da Calais a Costantinopoli si prolunghi attraverso l'Asia Minore e la Persia fino al Gange, circa 8000 chilometri, che potrebbero essere percorsi dalla vaporiera in otto giorni».

Questo scriveva il Correnti nel 1853 in un suo «libercoletto popolare» e riproduceva nell'articolo che su questo Bollettino salutava la prossima inaugurazione del Canale concludendo «ora la Turchia che è a dire la sostanza di tutta la società islamica s'è rassegnata nelle mani della civiltà cristiana; l'India diviene ora veramente una provincia inglese; l'Africa niliaca ed atlantica si fanno ogni giorno più regioni europee».

Più oltre: «L'apertura adunque dell'Istmo è un fatto preveduto, preparato, quasi a dir naturale come la maturanza di un frutto di stagione».

Non è male far presente, tuttavia, che se l'apertura del Canale ha convogliato per la via mare e attraverso di esso la maggior parte di tali traffici, l'importanza della zona istmica, in tutta la sua più vasta estensione, non è affatto scomparsa. Palestina ed Egitto si considerano troppo spesso, superficialmente, come semplici «posti di guardia» per il Canale, ma invece conservano una funzione anche «in sè stessi», sempre nei rapporti della via Europa-Indie, e specialmente poi la Palestina, con la Siria, l'Iraq e l'Arabia. Riprova ne è la gelosa politica di sorveglianza sviluppata

dalla Gran Bretagna, dal 1914 a oggi, col seguito, in tono minore, della Francia.

*Il luogo e le forme del Canale.* — E perchè il Canale proprio in quel luogo?

Lo scavo corre per poco più di 170 chilometri, da 31° 16' Lat. N. e 32° 19' Long. E. Greenwich a 29° 52' Lat. N. 32° 35' Long. E.

Esso collega con un livello uniforme e continuo le acque della regione Sud-orientale del Mediterraneo con quelle dell'estremità settentrionale del Mar Rosso. La loro congiunzione naturale restava impedita da un istmo complesso, più grande, nell'insieme, della Sicilia, pel quale sono congiunte l'Africa e l'Asia, istmo che ad occidente si appiattisce e si assottiglia fra Porto Said e Suez sino ad una minima larghezza di 150 km. e nuovamente si riduce, dopo la Penisola del Sinai, a circa 200 per l'insinuarsi del golfo di Aqaba.

L'origine di questa forma è connessa coi grandi fenomeni di affossamento tettonico, che, propagandosi dall'Africa Orientale, hanno spezzato l'unità strutturale e ambientale della massa arabo-africana, frapponendovi la lunga fascia d'acque del Mar Rosso. Come è noto, il margine orientale della fossa continua anche molto più a Nord, col solco che incide per il lungo Palestina e Siria, ma non a tal livello da consentirvi l'ingresso delle acque marine oltre Aqaba. Ad occidente invece, in tempi geologici forse neppur molto remoti, il solco è giunto al Mediterraneo ed è stato in parte colmato da sedimentazione, in parte interrotto per ulteriore sollevamento locale, non senza che rimangano qua e là bassure poco sopra o poco sotto il livello comune marino, talune anche vastamente occupate da acque stagnanti.

Di questo basso livello e di questi stagni si è profittato nello scavare il Canale.

A Porto Said esso si inizia fra due moli in direzione N.N.E. più lungo l'occidentale (circa 7 km.): tagliato il lido costiero, il Canale si dirige a Sud in linea retta, in terrapieno, attraverso l'antica laguna di Menzaleh, in parte prosciugata, raggiunge quindi gli stagni o Laghi di Balah e verso il 70° km. taglia in trincea la Soglia di El Ghisr, dove il punto più alto del paese attraversato si leva di un 15 m. sul livello delle acque. Al di là trovasi il Lago Timsah, pure percorso dal Canale, che taglia quindi una nuova soglia del Serapeum per sboccare nei Laghi Amari: primo è il Grande Lago, lungo 20 km. e largo al massimo 11, poi, senza interruzione di continuità, il Piccolo. Al di là, per la terza volta, il Canale attraversa in trincea una soglia, la collina di Chaluf, entra nella piana di Suez e sbocca quindi nel Golfo omonimo, dove ancora per quasi 4 km. il fondo deve essere dragato per consentire il passaggio alle navi.

In complesso la lunghezza del canale è di 171.250 m., dei quali 6.500 dragati in mare a Nord del Faro di Porto Said e 3.700 a Sud nel Golfo di Suez: 161.050 m. costituiscono il vero e proprio taglio dell'Istmo.

La larghezza è sempre di almeno 100 m. e sino a 160 m. alla superficie, da 50 a 100 m. al fondo; la profondità è di almeno m. 11,50 in ogni punto,

e per oltre  $\frac{4}{5}$  della lunghezza raggiunge o sorpassa i 13 metri. La durata del passaggio fino al 1887 era di oltre 24 ore, compresa la sosta nella notte: poi furono posti mezzi di illuminazione e permessa una velocità sino a 12 km.-ora, di modo che attualmente essa dura circa 13 ore e mezza.

La costanza del livello dell'acqua è assicurata, oltre che dalla diretta comunicazione col mare, dall'apporto di un canale di acqua dolce derivato dal Nilo presso il Cairo, seguendo la depressione dell'Uadi Tumilat fino al lago Timsah: qui esso si innesta in un canale parallelo a quello marittimo; canale che assicura l'approvvigionamento idrico dei centri sorti lungo la grande arteria ed ha permesso l'irrigazione di notevoli tratti intorno ad essi. Lungo il canale d'acqua dolce corre pure la strada ferrata, congiunta alla rete egiziana col tronco Ismailia-Tel el Kebir. Nella striscia del Canale sono infatti sorti centri relativamente numerosi e cospicui, che coi loro nomi ricordano quelli dei sovrani d'Egitto benemeriti della grande opera: Porto Said all'imbocco settentrionale (fond. 1859, ora con oltre 100.000 ab.) e Porto Fuad, sua gemmazione sulla costa asiatica a fronte; Ismailia sul lago Timsah, circa alla metà del percorso (circa 25.000 ab.) e Porto Tewfik a Sud di Suez. Quest'ultimo che preesisteva, piccolo e povero villaggio, conta oggi a sua volta oltre 40.000 ab.

Il centro di gran lunga più importante è Porto Said, ove risiedono gli uffici locali della Compagnia, i comandi, ecc.

*Il Canale nel sistema delle comunicazioni e del traffico mondiale.* — Il Canale è pensato e costruito a congiungere due mari, anzi due mondi: il mondo mediterraneo-europeo-nordatlantico da una parte, il mondo indiano-estremorientale da l'altra.

Il traffico marittimo intercontinentale si svolgeva, prima del taglio, su tre principali direttrici: transatlantica (Europa-Americhe), circumafricana (Europa-Capo-India e oltre) e mediterranea-continentale (Europa-Asia via Levante e vie carovaniere). La rete delle grandi correnti di traffico si è poi estesa e infittita, per ragioni geografiche, quali lo sviluppo economico e civile dei paesi « oltremare », e per ragioni, diremo, merceologiche, per lo sviluppo cioè del traffico di derrate, materie prime e gregge e di manufatti industriali: traffico ad un tempo crescente per volume e per varietà di composizione. Accanto a quelle direttrici « classiche » si sono sviluppate le nuove: Europa-Oceania, Nordamerica-Asia, Nordamerica-Sudamerica, ecc. Fra tutte queste direttrici quella che, dopo la Europa-Nordamerica, addensa la maggior copia di traffici è quella « vecchia rinnovata », la direttrice dal Mediterraneo alle Indie e all'Estremo Oriente via Suez, con l'irraggiamento di sue propaggini ad un estremo verso il Mare del Nord e sinanco al Nordamerica atlantico, e all'altro estremo verso l'Africa Orientale e verso l'Oceania. Questo grandioso flusso di navi, di merci, di persone, di cose le più varie, questo doppio colossale fiume che va da NO. a SE. e da SE. a NO. si rinserra a un punto, a un passaggio obbligato, il Canale.

A questo traguardo possiamo coglierlo e studiarne la natura, il volume, la composizione. Ben poco del traffico via mare su questa direttrice può sfuggire (quel poco che può ancora o di nuovo preferire la via del Capo) e il traffico che per superare la zona istmica si giova di altra via è ancora una ben modesta porzione del flusso generale, per quanto si siano sviluppati in questi ultimi tempi i servizi ferroviari, automobilistici e aerei, e gli oleodotti.

Un sommario, ma interessante tentativo di delineare il *retrotterra* del Canale è nello studio del Bonacossa, citato in fondo.

*Hinterland* del Canale chiama egli « tutto quel territorio che contribuisce al traffico di quella via, tutte le regioni insomma che sono clienti del Canale nel suo traffico nei due sensi di NS. e SN.

« Per l'Africa Orientale, il limite massimo Sud del retrotterra, è dato da Mozambico-Madagascar rispetto ai porti, s'intende, del Nord ed Ovest dell'Europa. Quindi partendo da essi per il Madagascar sarebbe, come distanza, pressochè indifferente seguire la via del Capo o quella del Canale. Evidentemente potrà essere più vantaggioso seguire la via del Capo, per evitare la non indifferente tassa di passaggio del Canale.

« Tutto il Sud-Africa non ha interesse alla via del Canale; anzi, all'opposto, avrebbe più tornaconto a vederla chiusa, poichè è noto che l'importanza del Sud Africa (a parte i suoi prodotti) fu quella di essere sulla via dell'Oriente prima del taglio dell'Istmo.

« Tutta l'Asia Meridionale ed Orientale è avvicinata ai porti della Europa dall'apertura del Canale di Suez; così pure l'Indocina e l'Australia entrano nella zona di influenza del Canale. Possiamo ben dire che 350 milioni di abitanti dell'India Anteriore, 30 dell'India Posteriore, 40 dell'Indocina, forse 300 fra quelli della Cina, in tutto circa 700 milioni, mantengono le loro relazioni col mondo occidentale per mezzo del Canale di Suez.

« Invece entrano nell'*hinterland* del più recente Canale di Panama (per i porti dell'Europa Occidentale, ad es.: Liverpool) le coste della America Sud-Pacifico e parte delle coste Nord-Occidentali dell'Asia, a Nord del Giappone.

« Per New York, il punto di divisione fra le zone di influenza di Suez e Panama è dato da Scianghai. Il Giappone quindi (per New York) è interamente nella zona di influenza di Panama.

« Ma il Canale di Suez ha un immenso vantaggio sul rivale di Panama: la ricchezza e la frequenza dei porti e la popolosità dei territori che si affacciano al Mediterraneo ed all'Indiano ».

*Il Canale e le distanze.* — Un primo dato statico da considerare per una misura dell'influenza del Canale sul sistema mondiale delle comunicazioni marittime è costituito dall'abbreviamento delle distanze fra i maggiori porti in confronto di quelle poste dalla natura.

Ci limitiamo qui, per economia di spazio, a riportare talune cifre fra le più significative, lasciando i facili commenti al lettore.

# I L C A N A L E D I S U E Z

## Distanza e durata del viaggio da Londra.

TAV. I.

DESTINAZIONE	Via	Distanza in miglia	DURATA DEL VIAGGIO IN GIORNI			
			Postale		Da carico	
			Rapido	Ordinario	Rapido	Ordinario
ADEN . . . . .	Capo	10.219	28,1/2	35,1/2	42,1/2	60,3/4
	Suez	4.675	13 --	16,1/4	19,1/2	27,3/4
BOMBAY . . . . .	Capo	10.870	30,1/4	37,3/4	45,1/4	64,3/4
	Suez	6.307	17,1/2	22 --	26,1/4	37,1/2
COLOMBO . . . . . (Ceylan)	Capo	10.599	29,1/2	36,3/4	44,1/4	63 --
	Suez	6.757	10,3/4	23,1/2	28,1/4	40,1/4
TAMATAVA . . . . . (Madagascar)	Capo	8.599	23 --	28,3/4	34,1/2	49,1/2
	Suez	6.875	19 --	23,3/4	28,3/4	41 --
CALCUTTA . . . . .	Capo	11.686	32,1/2	40,1/2	48,3/4	49,1/2
	Suez	8.019	22,1/4	27,3/4	33,1/2	47,3/4
SINGAPORE . . . . .	Capo	11.825	32,3/4	41 --	49,1/4	70,1/2
	Suez	8.292	23 --	28,3/4	34,1/2	49,1/4
BATAVIA . . . . .	Capo	11.362	31,1/2	39,1/2	47,1/4	67,3/4
	Suez	8.565	23,3/4	29,3/4	35,3/4	51 --
SAIGON . . . . . (Cocincina)	Capo	12.344	34,1/4	42,3/4	51,1/2	73,1/2
	Suez	8.943	24,3/4	31 --	37,1/4	53,1/4
HONG-KONG . . . . .	Capo	13.089	36,1/4	45,1/2	54,1/2	78 --
	Suez	9.678	27 --	33,1/2	40,1/4	57,1/2
MANILLA . . . . .	Capo	12.947	36 --	45 --	54 --	77 --
	Suez	9.681	27 --	33,1/2	40,1/4	57,1/2
MELBOURNE . . . . . (Australia)	Capo	11.728	32,1/2	40,3/4	48,3/4	69,3/4
	Suez	11.083	30,3/4	38,1/2	46,1/4	66 --
YOKOHAMA . . . . . (Giappone)	Capo	14.556	40,1/2	50,1/2	60,3/4	86,3/4
	Suez	11.251	31,1/4	39 --	47 --	67 --
NUMEA . . . . . (N. Caledonia)	Capo	12.934	36 --	45 --	54 --	77 --
	Suez	12.334	34,1/4	42,3/4	51,1/2	73,1/2

## Per altri Porti del Nord.

TAV. II.

PORTO	Distanza in più rispetto a Londra	MAGGIOR DURATA DEL VIAGGIO RISPETTO A LONDRA			
		Postali		Da carico	
		Rapidi	Ordinari	Rapidi	Ordinari
ANVERSA o ROTTERDAM . . . . .	30	1/4	1/4	1/4	1/4
AMBURGO . . . . .	291	3/4	1 --	1,1/4	1,3/4
OSLO . . . . .	529	1,1/2	1,3/4	2,1/4	3,1/4
COPENAGHEN . . . . .	595	1,3/4	2 --	2,1/2	3,1/2
KRONSTADT . . . . .	1.318	3,3/4	4,1/2	5,1/2	7,3/4

**I L C A N A L E D I S U E Z**

**Distanza e durata del viaggio da Marsiglia.**

Tav. III.

DESTINAZIONE	Via	Distanza in miglia	DURATA DEL VIAGGIO IN GIORNI			
			Postale		Da carico	
			Rapido	Ordinario	Rapido	Ordinario
ADEN . . . . .	Capo	9.869	27, 1/2	34, 1/4	41 —	58, 3/4
	Suez	2.900	8 —	10 —	12 —	17, 1/2
BOMBAY . . . . .	Capo	10.520	29, 1/4	36, 1/2	43, 3/4	62, 1/2
	Suez	4.532	12, 1/2	15, 3/4	19 —	27 —
COLOMBO . . . . .	Capo	10.249	28, 1/2	35, 1/2	42, 3/4	61 —
	Suez	4.982	13, 3/4	17, 1/4	20, 3/4	29, 3/4
TAMATAVA . . . . .	Capo	7.953	22 —	27, 1/4	33 —	47, 1/4
	Suez	5.100	14, 1/4	17, 3/4	21, 1/4	30, 1/4
CALCUTTA . . . . .	Capo	11.336	34, 1/2	39, 1/4	47, 1/4	67, 1/2
	Suez	6.244	17, 1/4	21, 3/4	26 —	37, 1/4
SINGAPORE . . . . .	Capo	11.475	31, 3/4	39, 3/4	47, 3/4	68, 1/4
	Suez	6.517	18 —	22, 3/4	27, 1/4	38, 3/4
BATAVIA . . . . .	Capo	11.006	30, 1/2	38, 1/4	45, 3/4	65, 1/2
	Suez	6.790	10, 3/4	23, 1/2	28, 1/4	40, 1/2
SAIGON . . . . .	Capo	11.898	33, 1/4	41, 3/4	50 —	71, 1/4
	Suez	7.168	20 —	25 —	29, 3/4	42, 3/4
HONG-KONG . . . . .	Capo	12.734	35, 1/4	44, 1/4	53 —	75, 3/4
	Suez	7.903	22 —	27, 1/2	33 —	47 —
MANILLA . . . . .	Capo	12.591	35 —	43, 3/4	52, 1/2	75 —
	Suez	7.906	22 —	27, 1/2	33 —	47 —
MELBOURNE . . . . .	Capo	11.375	31, 1/2	39, 1/2	47, 1/2	67, 3/4
	Suez	9.308	25, 3/4	32, 1/4	38, 1/2	55, 1/2
YOKOHAMA . . . . .	Capo	14.201	39, 1/2	49, 1/4	59, 1/4	84, 1/2
	Suez	9.476	26, 1/4	33 —	39, 1/2	56, 1/2
NUMEA . . . . .	Capo	12.599	35 —	43, 3/4	50, 1/2	75 —
	Suez	10.559	29, 1/4	36, 3/4	44 —	62, 3/4

**Per altri porti del Mediterraneo.**

Tav. IV.

PORTO	Via	Distanza in miglia	DURATA DEL VIAGGIO IN GIORNATE			
			Postale		Da carico	
			Rapido	Ordinario	apido	Ordinario
TRIESTE . . . . .	Capo	+ 991	+ 2, 3/4	+ 3, 1/2	+ 4 —	+ 5, 3/4
	Suez	— 186	— 1/2	— 1/2	— 3/4	— 1 —
GENOVA . . . . .	Capo	+ 162	+ 1/2	+ 1/2	+ 3/4	+ 1 —
	Suez	— 67	— 1/4	— 1/4	— 1/4	— 1/2
BARCELONA . . . . .	Capo	— 176	— 1/2	— 1/2	— 3/4	— 1 —
	Suez	+ 58	+ 1/4	+ 1/4	+ 3/4	+ 1/4

*Il traffico del Canale.* — La vita normale del Canale può dirsi cominciata nel 1872 : in quell'anno transitarono 1082 navi con una stazza globale di tonn. 1.160.744. L'incremento fu continuo. Nel 1880 transitano 3.057.422 tonn., cifra che fu considerata corrispondente ai due quinti del traffico europeo con l'Oriente.

Una prima punta, non toccata più sino al 1898, si ebbe nel 1891 con 8.698.777 tonn. (navi 4.207). Dopo il 1898 nuova ripresa, che, attraverso brevi inflessioni, porta al massimo prebellico del 1912 con 5.373 traversate e 20.275.120 tonn. Durante la guerra il minimo fu toccato nel 1917 con 8.368.918 tonn., di cui più della metà per navi da guerra o noleggiate dai Governi. La ripresa si inizia col 1919 con 3.986 traversate e 16.013.802 tonn. E l'incremento fu rapido fino alla punta del 1929 : 6.274 traversate con 33.466.014 tonn. Poi è la depressione, con un minimo nel 1932.

Si ha quindi la nuova ripresa, cui concorre cospicuamente il movimento italiano determinato dalle esigenze della campagna in A.O. Ma più dettagliatamente informi la tavola V.

Traffico attraverso il Canale di Suez.

TAV. V.

A N N I	Numero traversate	Tonn. stazza netta in milioni	Stazza netta per unità
1912 . . . . .	5.373	20.3	3.778
1929 . . . . .	6.274	33.5	5.339
1932 . . . . .	5.023	28.3	5.624
1933 . . . . .	5.423	30.7	5.679
1934 . . . . .	5.663	31.7	5.597
1935 . . . . .	5.992	32.8	5.474
1936 . . . . .	5.677	32.4	5.513
1937 . . . . .	6.635	36.5	5.504
1938 . . . . .	6.171	34.5	5.577

È caratteristico l'aumento del *tonnellaggio medio* delle navi, continuativo fino al 1932 e da allora pressochè stazionario : ciò è in rapporto alla trasformazione continua delle flotte commerciali con la tendenza alla costruzione di grandi navi per le quali diminuisce l'incidenza delle spese generali di esercizio ; ed è anche in relazione ai perfezionamenti recati al Canale.

Interessa anche la ripartizione delle navi transitate a seconda del loro *mezzo di propulsione*. Non ostante le critiche dei primi tempi, i velieri profittarono largamente del Canale e fino agli ultimi decenni dell'Ottocento circa la metà delle navi transitate era a vela. Nel 1913 il rapporto era di circa 1/4 velieri a 3/4 piroscafi. Nel dopoguerra si cominciano a distinguere piroscafi a combustibile solido e liquido e motonavi. Nel 1929 le percentuali rispettive erano 63 %, 28 %, 5 1/2 % oltre a un 3 %

di velieri. Nel 1933 le proporzioni erano ancora mutate : 53,6 - 29,5 - 15 - 1,9.

Ma particolarmente importante è distinguere il *movimento per bandiere*.

Il primato indiscusso è sempre stato ed è tuttora di quella britannica, anzi sempre, o quasi sempre superiore alla metà del totale o addirittura ai 2/3, e ciò sia per l'intensità degli scambi della madrepatria con le Indie e l'Estremo Oriente, sia per il suo primato nel globale tonnellaggio mercantile fra tutte le marinerie del mondo.

Il secondo posto è stato tenuto dalla Francia soltanto nei primi anni, poi è passato alla Germania per il periodo antebellico e dopo questo è venuta l'Olanda, che ha dovuto cederlo dal 1935 all'Italia. Come si vede, in queste date è un po' tutta la storia politica del mondo gravitante intorno al Canale !

La bandiera Germanica è però presto ritornata al terzo posto, dal 1925. L'Olanda dal secondo è passata al quarto posto. Il quinto è tenuto dalla Francia. Al 6°, 7° e 8° posto si avvicinano la bandiera norvegese, la giapponese e la statunitense.

In tabella esponiamo i dati greggi e percentali per alcuni anni tipici :

TAV. VI.

	1875	1899	1913	1925	1929	1935	1938
	migliaia di tonnellate						
Gran Bretagna . . . . .	1.476	6.586	12.052	16.016	19.114	15.734	17.357
Italia . . . . .	58	133	846	1.416	1.525	6.077	4.625
Germania . . . . .	32	1.070	3.352	1.791	3.455	2.692	3.134
Olanda . . . . .	90	418	1.287	2.699	3.544	2.316	3.018
Francia . . . . .	161	598	927	1.628	2.165	1.774	1.748
Norvegia . . . . .	14	124	93	371	701	1.389	1.484
Stati Uniti . . . . .	4	68		811	705	541	387
Giappone . . . . .	1	225	343	1.066	951	823	675
Grecia . . . . .		8		166	187	444	790
Danimarca . . . . .	14	58		360	403	429	488
Svezia . . . . .	8	0,6		262	367		323
Russia . . . . .	18	171			104		136
Austria Ungheria . . . . .	65	266	928				
<b>TOTALI . . . . .</b>	<b>2.010</b>	<b>9.895</b>	<b>20.034</b>	<b>26.762</b>	<b>33.466</b>	<b>32.800</b>	<b>34.500</b>

Tav. VI-bis.

	1875	1899	1913	1925	1929	1935	1938
	percentuali						
Gran Bretagna . . . . .	73,5	66,6	60	59,9	57,1	48	50,3
Italia . . . . .	2,9	1,3	4,2	5,2	4,4	18,5	13,4
Germania . . . . .	1,6	10,8	16,7	6,9	10,3	8,2	9
Olanda . . . . .	4,5	4,2	6,4	10	10,5	7,06	8,8
Francia . . . . .	8	6,1	4,6	6	6,4	5,4	5
Norvegia . . . . .	0,7	1,3	0,4	1,4	2	4,2	4,3
Stati Uniti . . . . .	0,2	0,7	--	3	2,1	1,6	1,1
Giappone . . . . .	0,04	2,3	1,7	5	2,8	2,5	1,9
Grecia . . . . .	--	0,07	--	0,6	0,5	1,3	2,2
Danimarca . . . . .	0,7	0,59	--	1,3	1,2	1,3	1,4
Svezia . . . . .	0,4	0,006	--	0,9	1,1	--	0,9
Russia . . . . .	0,9	1,7	--	--	0,3	--	0,4
Austria Ungheria . .	3,2	2,7	4,6	--	--	--	--

In quanto a partecipazione di *navi commerciali e di stato*, per la composizione attuale del traffico conviene considerare i dati del 1938, che riflettono una situazione da riconoscersi press'a poco coi caratteri della nuova normalità.

Infatti in quell'anno le navi da guerra e trasporti militari in transito pel Canale si dividevano come segue :

Tav. VII.

	Numero	Tonnellate
Gran Bretagna . . . . .	91	421.110
Italia . . . . .	40	239.378
Francia . . . . .	16	24.502
Altre bandiere . . . . .	6	14.187

Nel confronto fra *navi di linea e navigazione libera* si osserva ora la preminenza dell'Italia per le prime e quella, molto più cospicua, della Gran Bretagna per la seconda, in quanto però a numero di navi. Ciò dipende dalla diversa politica della navigazione.

Tav. VIII.

1938	Navi di linea		Altre navi di commercio	
	N.	Tonn.	N.	Tonn.
Italia . . . . .	597	2.910.374	280	1.156.766
Gran Bretagna . . . . .	391	2.831.330	1.868	9.744.429
Germania . . . . .	369	2.417.406	107	593.473
Olanda . . . . .	162	1.383.615	214	1.146.732
Francia . . . . .	156	1.245.803	81	447.742

*La composizione del traffico : passeggeri.* — Tutti questi sono ancora indici fino a un certo punto indiretti dell'importanza e funzione economica del Canale.

Passiamo quindi a considerare la composizione del traffico a seconda della natura dei trasporti eseguiti dal tonnellaggio di stazza sinora osservato.

Una parte notevole è costituita dai passeggeri, comprendendo in questo termine anche i funzionari e i militari che attraverso il Canale raggiungono le dipendenze coloniali delle grandi Potenze imperiali o da esse rifluiscono alle madrepatrie.

I dati di alcuni anni significativi sono esposti dalla tabella 9 in complesso, dal 1872 al 1938; dalla tab. 10 distintamente per militari e civili per gli ultimi anni.

Tav. IX.

Anno	PASSEGGERI
1872 . . . . .	67.640
1880 . . . . .	98.900
1889 . . . . .	180.592
1900 . . . . .	282.511
1912 . . . . .	266.403
1918 . . . . .	105.914
1919 . . . . .	527.502
1920 . . . . .	500.147
1925 . . . . .	269.522
1927 . . . . .	340.318
1929 . . . . .	325.855
1930 . . . . .	305.202
1931 . . . . .	270.657
1932 . . . . .	261.774
1933 . . . . .	253.940
1934 . . . . .	262.122
1935 . . . . .	625.465
1938 . . . . .	479.802

## Passeggeri militari e civili.

A N N O	Militari	Civili	TOTALE
1919 . . . . .	309.334	218.168	527.502
1925 . . . . .	73.230	196.162	269.522
1927 . . . . .	107.135	233.183	340.318
1929 . . . . .	74.662	250.693	325.355
1930 . . . . .	72.209	232.993	305.202
1931 . . . . .	67.963	202.694	270.657
1932 . . . . .	70.431	191.343	261.664
1933 . . . . .	63.354	190.686	253.940
1934 . . . . .	62.131	199.991	262.122
1935 . . . . .	370.163	255.302	625.465
1938 . . . . .	155.111	424.691	479.802

I commenti sono facili. Le cifre del 1919 riflettono il periodo di smobilizzazione in Europa e assestamento dopo la guerra ; le ultime sono una ennesima prova della decisiva influenza del traffico italiano sul movimento del Canale. I militari toccano un massimo nel 1935 per la preparazione della campagna etiopica e si contengono in alta cifra pur dopo, per le esigenze dell'Impero, ma anche il numero dei civili cresce assai in confronto ai tempi anteriori, perchè l'Impero Italiano è conquista di popolo e per il popolo : operai e coloni vi affluiscono e non soltanto manipoli esigui di funzionari e amministratori.

*La composizione del traffico : merci.* — Nell'analizzare la composizione del traffico merci conviene tener distinte le due correnti, dal Sud al Nord e dal Nord al Sud.

Nel complesso quantitativo, tralasciando i dati del secolo scorso, che avrebbero ormai puramente un interesse storico, il volume dei due flussi è mostrato nelle sue variazioni per anni tipici nella tabella II.

Si osserva una netta prevalenza quantitativa del flusso Sud-Nord, il cui primo significato economico interessa la navigazione, che trova noli più remunerativi in essa, mentre in parte deve svolgersi a vuoto o in zavorra nel senso Nord-Sud.

Dal punto di vista commerciale converrebbe peraltro disporre di statistiche per valori. Il che non ci è dato ; ma possiamo averne un'idea nell'osservare la composizione merceologica dei carichi.

Si tenga presente che tale composizione è assai più varia nel senso Nord-Sud che nell'altro. E ciò influenza l'esattezza dei dati, che è molto meno soddisfacente per questo flusso Nord-Sud. Infatti, dal Sud provengono

specialmente prodotti di massa, non lavorati, a pieno carico; mentre buona parte dell'altro flusso è dato da prodotti dell'industria, svariati, che difficilmente costituiscono da soli il carico di una nave. Il dato dichiarato agli uffici di Porto Said è quindi riferito il più spesso alla merce prevalente o ad una delle tante che sono a bordo: il che infirma notevolmente l'attendibilità delle statistiche.

Tav. XI.

A N N O	Nord-Sud	Sud-Nord	Totale
	(migliaia di tonnellate)		
1910 . . . . .	8.429	14.006	22.435
1913 . . . . .	11.320	14.453	25.775
1917 . . . . .	1.339	5.436	6.775
1922 . . . . .	8.192	13.168	21.360
1926 . . . . .	9.804	15.605	25.409
1929 . . . . .	12.896	21.620	34.516
1930 . . . . .	9.434	19.077	28.511
1931 . . . . .	7.377	17.955	25.332
1932 . . . . .	6.314	17.318	23.632
1937 . . . . .	10.157	22.619	32.776
1938 . . . . .	7.768	21.011	28.779

Circa un quinto del totale volume del flusso Sud-Nord è costituito dai *semi oleosi*: soia dalla Cina, Manciuria, Giappone; arachide dall'India (in aumento): copra dalla Pen. di Malacca e dalle Indie Olandesi; poi oli e sottoprodotti vari. Pei particolari vedi Tab. 12.

La seconda voce, per un altro quinto di tonnellaggio, è costituita dal *petrolio*: 2 milioni di tonn. agli inizi del dopoguerra, 3.310.000 nel 1931 e 5.705.000 nel 1937 (diminuzione di 485.000 nel 1938).

Un indice di questo traffico è dato dalla partecipazione delle navi cisterna al movimento della navigazione nel Canale, salita al 15 % dal 1931.

È interessante notare che una certa quantità di prodotti del petrolio continua a scendere lungo la corrente contraria, Nord-Sud, la quale nell'anteguerra prevaleva.

Tav. XII.

**Corrente Sud-Nord: oleaginosi (migliaia di tonn.).**

	1913	1931	1938
Soia . . . . .	298	1.416	1.165
Arachidi . . . . .	427	1.172	1.303
Copra . . . . .	537	745	872
Oleaginosi in totale . . . . .	2.656	3.847	3.907

**Corrente Sud-Nord: tessili (migliaia di tonn.).**

	1935	1938
Juta . . . . .	785	615
Cotone . . . . .	411	332
Sisal . . . . .	140	146
Canapa . . . . .	126	96
Lana . . . . .	102	78

La terza voce è costituita dalle materie *tessili*, gregge e lavorate: in tutto circa un decimo: principale la juta dell'India, di cui il 98 % della esportazione passa per il Canale. Quantità molto minori di *cotone* provengono ora dall'Oriente: questo articolo però è destinato a riprendere importanza, per il Canale, per lo sviluppo delle piantagioni sudanesi e di quelle preparate nell'A. O. I. Altri tessili in transito sono la *lana* della Australia, la canapa di Manilla dalle Filippine, la seta (vedi tab. 13).

Più varia la serie degli alimentari, anche, in genere, superiori per valore unitario: carni congelate e frutta sin dall'Australia, tè delle Indie e dell'Estremo Oriente, zucchero di canna e melassa (cui fa riscontro un flusso Nord-Sud di zucchero di bietola raffinato); grano dall'Australia e India; riso.

In queste categorie acquistano sempre maggior rilievo le importazioni italiane di banane e tè dall'Impero.

Fra le altre voci *varie* sono notevoli i legnami, il caucciù, i fosfati naturali, zinco, piombo, manganese.

Molto più vario, come si è detto, il traffico dal Nord al Sud.

La voce più cospicua era costituita un tempo dal *carbon fossile*, che ora si trova soltanto al decimo posto! Esso proviene quasi tutto dalla Gran Bretagna, e le condizioni economico-sociali del mercato unitamente allo sviluppo di analoghe produzioni nei principi paesi consumatori (India, Sudafrica, Giappone, ecc.) spiegano tale decremento sempre più pronunciato. Nell'anteguerra transitava pel Canale in media un milione di tonn. per anno; nel 1922 si toccò una punta di 1.663.000 tonn., cui fece riscontro il minimo del 1931 con 296.000 tonn. Nel 1937 si era risaliti a 473.000; nel 1938 ridiscesi a 208.000.

Molto più importante, se possiamo unire in una i disparati *articoli* che vi si commettono, è la voce *macchine e prodotti dell'industria metallurgica*. Ne transitarono nel 1913 tonn. 2.898.000; nel 1929 tonn. 4.226.000. Dopo una forte flessione, le ultime cifre ci riportano a 2.891.000 nel 1937 e 1.954.000 nel 1938.

Seguono i *concini* e anticrittogamici, soprattutto dalla Gran Bretagna, Germania, Olanda (879.000 tonn. nel 1937 e 655.000 nel 1938); il cemento (561.000 tonn. nel 1938); la pasta di legno e carta; petroli, benzine e oli lubrificanti, materiale ferroviario, prodotti chimici, legnami, zucchero raffinato, tessuti, ecc.

*L'organizzazione economico-tecnica.* — Il quadro geografico resterebbe incompleto se non si prendessero in considerazione anche gli aspetti organizzativi e politici del Canale.

Il Canale non è uno « stretto » lasciato aperto dall'imperscrutabile volontà della Provvidenza : esso è stato voluto dagli uomini, anzi da « alcuni uomini », strumenti di una volontà trascendente o di una volontà collettiva, ma agenti, essi, nella coscienza di un proprio impulso e coi procedimenti che la storia a loro proponeva. Vi è stata quindi una « organizzazione » dell'opera dapprima e vi è una « organizzazione » ora per la sua conservazione e manutenzione e . . . per il suo sfruttamento.

Questa organizzazione è personificata nella Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, costituita a Parigi il 15 dicembre 1858. La storia della Società di Studi e poi della Compagnia è stata narrata ampiamente : ed anche la nuda narrazione dei fatti pone in risalto l'opposizione inglese e il validissimo contributo italiano, dalla formulazione del progetto adottato, opera di Luigi Negrelli, alla partecipazione di tecnici insigni e valorosi nella discussione, nei lavori ecc., alla propaganda condotta in tutta Europa.

Il Canale è scavato entro il territorio del Regno d'Egitto. La definitiva concessione di costruirlo e gestirlo venne conferita dal Khedive dell'Egitto alla Compagnie Universelle, società per azioni, internazionale, ma d'iniziativa privata, con l'atto del 22 febbraio 1866, sanzionato poi dal Sultano, quale alto sovrano.

La concessione ha la durata di 99 anni dall'inaugurazione (cioè fino al 1968). In essa è già stabilito il principio della libertà di transito e della eguaglianza di obblighi per tutte le navi, di commercio o da guerra di qualunque bandiera.

Al momento della fondazione la Compagnia ebbe un capitale di 200 milioni di franchi francesi, diviso in azioni di 500 franchi.

Di queste azioni 207.111 erano state sottoscritte in Francia ; 177.642 spettarono all'Egitto, in parte sottoscritte, in parte accolte al Governo del Khedive perchè rimaste libere ; le rimanenti 15.247 restarono divise fra vari paesi d'Europa, fra cui 1.373 nel Piemonte, 1.083 nella Venezia, e *ottantacinque* in Gran Bretagna.

Tuttavia, non era passato molto tempo, quando nel 1875, costruito e sperimentato ormai il Canale, il grosso del pacchetto di azioni egiziano veniva a cadere in mano dell'Inghilterra, anzi proprio del Governo britannico, che l'acquistò dal Khedive Ismail, bisognoso di fondi per le finanze dello Stato : 176.602 azioni a 566 fr., mentre a Parigi già erano quotate a 685.

I membri del Consiglio di Amministrazione in origine 21, furono poi 24 e dal 1884 trentadue, di cui dieci inglesi e due egiziani, cui fu aggiunto in seguito anche un olandese.

Bisognerà ricordare le crude, ma almeno sincere parole con le quali il *Times* aveva salutato l'inizio dei lavori : « Siccome noi siamo fermamente convinti che i lavori saranno difficilmente eseguiti e non potranno certamente essere conservati, non possiamo concepire alcuna apprensione

davanti alla eventualità di un risultato. Quanto al denaro, non ne uscirà molto dalle tasche britanniche. Se tuttavia contrariamente a tutte le probabilità, il progetto del Canale si realizza, tutto ciò che noi possiamo dire è che il Canale sarà essenzialmente un Canale britannico, consacrato al traffico britannico, e dominato dai pedaggi britannici » (Il Times 17 dicembre 1860).

Tav. XIV.

**Tasse di transito sulle merci.**

dal 1 gennaio 1934 . . . . .	Fr. oro	6 —	pari a lire attuali	37,20
» 1 aprile 1934 . . . . .	»	5,75	» » »	35,65
» 1 luglio 1936 . . . . .	»	7 —	» » »	32,90
» 1 aprile 1937 . . . . .	»	6 —	» » »	28,20
» 15 dicembre 1938 . . . . .	»	5,9	» » »	27 —

**Sui passeggeri.**

dal 1 gennaio 1934 . . . . .	Fr. oro	10 —	pari a lire attuali	62 —
» 1 aprile 1937 . . . . .	Sh.	6 —	» » »	28,20
» 15 dicembre 1938 . . . . .	»	5,9	» » »	27 —

Le navi in zavorra pagano per metà del loro tonnellaggio.

Nell'atto di concessione del Khedive era stato fissato un massimo di franchi-oro 10 per tonnellata e per passeggero. Nel 1873 fu portato a fr. 13.

Con successivi accordi la tassa è scesa sino a 6 fr. oro. Negli ultimi tempi ha subito nuove riduzioni, come risulta dalla tab. 14.

Una nave di medio tonnellaggio con merci e passeggeri paga ancora la bellezza di per lo meno 150.000 lire.

Una grave questione insorse, dappprincipio, sul procedimento per determinare il tonnellaggio tassabile. E fu risolta soltanto con una convenzione internazionale stipulata in seguito ad una apposita conferenza riunita a Costantinopoli nel 1873.

Oltre la tassa di transito la Compagnia ha altre entrate connesse al servizio di pilotaggio (obbligatorio), di rimorchio, locazione di strumenti e macchine varie, rifornimento di acqua, combustibile, ecc., cambio valute, ecc.

Al momento dell'inaugurazione il Canale costava 369 milioni di fr. francesi. Aggiungendo i prestiti contratti in seguito e altre spese il costo complessivo al 31 dicembre 1935 veniva valutato in 951 milioni di fr. oro.

Fino al 1872 non vi furono profitti, nel 1875 si distribuirono i primi dividendi (fr. 1,88 per azione). Nel 1883 fu stabilito un accordo di Londra per il quale si costituiva un Comitato inglese di consultazione *a latere* degli organi direttivi della Compagnia.

Nel 1901 si raggiunsero i 125 fr. di dividendo per azione e furono superati nel 1903. Sarebbe dovuta entrare in azione la clausola dell'accordo

di Londra, secondo la quale i profitti eccedenti il 25 % avrebbero dovuto devolversi a riduzione delle tariffe di transito. Ma, con ragione o pretesti, non se ne fece nulla, non ostante le proteste degli armatori inglesi. Alla vigilia della guerra (1913) i profitti complessivi versati ai portatori delle azioni e altri titoli ammontavano a oltre un miliardo e mezzo di franchi. Poi fu la crisi bellica. Ma non mancò la ripresa : i dividendi toccarono il massimo nel 1930 col 44,32 %. E si era nel pieno della nuova crisi. Nel 1931 gli armatori britannici condussero una vivace agitazione contro le esose tariffe. E non è male riportare anche qui le franche parole dette in una riunione a Liverpool, il 23 marzo di quell'anno : « Il Governo inglese possiede il 44 % delle azioni della Compagnia. Esse hanno fruttato 36

TAV. XV.

Corso medio delle azioni della Compagnia in alcuni anni tipici.

1862	477,31	1905	4.461,14
1867	325,80	1913	5.545,56
1869	475,37	1919	5.779,41
1871	208,13	1923	8.636,84
1873	434,93	1926	14.015,48
1875	674,05	1929	23.605,13
1885	2.035,39	1931	14.691,57
1895	3.249,10	1936	19.015 —

milioni di sterline di dividendi : ma non è allo scopo di accumulare dividendi che esse furono comperate (1). Esse furono acquistate per proteggere gli interessi inglesi. Noi, del Lancashire, pensiamo che sia giunto il momento di chiedere al Governo britannico se ha dimenticato lo scopo per il quale ha acquistato questa partecipazione finanziaria al Canale. La Compagnia ha distribuito nel 1929 un dividendo in ragione del 267 per cento, dopo avere adeguatamente provveduto alle spese per la manutenzione del Canale. Il Canale è amministrato a Parigi e questa capitale ha una parte dominante nel controllo finanziario della Compagnia. La Francia non è una nazione marinara. Non è vitalmente interessata alla esportazione di merci nel lontano oriente. È giunto il momento di incitare il Governo inglese ad affermare i suoi diritti, a riconoscere i suoi obblighi e a provvedere che sia messo in chiaro, a Parigi, che le tariffe del Canale di Suez applicate presentemente costituiscono un vero e proprio sfruttamento monopolistico, ad un tempo nocivo al commercio e ripugnante alla coscienza sociale moderna ».

La Compagnia reagì vivacemente, pur concludendo col concedere qualche lieve attenuazione, come si è visto altrove (attenuazione che poi la svalutazione della sterlina ha, per gli armatori inglesi, praticamente

(1) Il Ministro Disraeli ebbe a dire in Parlamento, poco dopo il famoso acquisto, ch'esso non era un affare ma « a political transaction ».

annullato). Le ragioni principali che la Compagnia adduce a difesa della sua intransigenza sono due: a) gli alti dividendi agli azionisti rappresentano il compenso dell'iniziativa e del rischio affrontato con essa; b) la concessione scade nel 1968 e gli azionisti debbono *coprirsi* per quel momento. Vi è poi una ragione tecnica, ma speciosa: gli azionisti attuali non sono i sottoscrittori, ma individui che hanno ricevuto e detengono le azioni non per il valore nominale, ma *per quel valore che esse hanno sul mercato*, ed è in ragione di questo che pagano imposte, tasse ecc. (1). Da ultimo la ragione pertinacemente affermata in tutte le risposte degli Amministratori alle agitazioni degli armatori (1873, 1883, 1904, 1931) come ora alle rinnovate critiche è un puro e semplice richiamo alla condizione formale della Compagnia come società privata esercente una impresa.

*L'universalità del Canale e il suo controllo politico-militare.* — Ma che questa configurazione privatistica del Canale non ne esaurisca la natura giuridica è così ovvio che sin dalle origini, sin dal periodo preliminare degli studi e progetti lo si è negato (2). Ciò era stato inteso da Ismail Pascià ed accettato dai promotori della Compagnia sin dai tempi delle prime trattative fra loro: il Khedive teneva alla «universalità» dell'iniziativa e della gestione, la convenzione fissava il principio della libera disponibilità del Canale per tutte le navi ecc. Insomma perfino questo «contratto» fra la Compagnia e il Khedive includeva proposizioni di diritto pubblico e di diritto internazionale.

Ma ciò non bastava all'interesse delle Nazioni. E la stessa Gran Bretagna, ostile all'apertura del Canale, quasi subito dopo l'inaugurazione si fece promotrice delle intese, che portarono alla convenzione di carattere pubblico, internazionale, stipulata definitivamente il 29 ottobre 1888 in Costantinopoli fra i Governi d'Italia, Austria-Ungheria, Francia, Germania, Gran Bretagna, Paesi Bassi, Russia, Spagna e Turchia.

Tale Convenzione stabiliva sin dall'art. 1 la libera disposizione del Canale «in tempo di guerra, come in tempo di pace, ad ogni nave di commercio o da guerra, senza distinzione di bandiera» e precisava nell'art. 4 «che nessun diritto di guerra, nessun atto di ostilità o nessun atto che abbia per scopo di impedire la libera navigazione del Canale potrà essere esercitato nel Canale e nei suoi porti di accesso, come in un raggio di tre miglia marine da questi porti, anche se l'Impero Ottomano fosse una delle potenze belligeranti».

(1) Si è anche sostenuto che il gravame rapportato al valore delle merci trasportate è esiguo (1-2%), ma si è invece dimostrato da altri che per talune merci giunge al 25%! E d'altronde anche 1% del *valore della merce* per una tratta di 170 Km. non potrebbe proprio dirsi poco!

(2) Nel 1873 l'Inghilterra, che non aveva ancora acquistato il famoso pacchetto di azioni, si dichiarava propensa alla costituzione di un sindacato delle principali Potenze interessate, in sostituzione della Compagnia, impressionata dal fatto «che il volere di privati potesse turbare la regolarità del traffico attraverso la nuova via».

Gli altri articoli riguardavano particolarmente l'esecuzione di questi principi e le facoltà riconosciute al Khedive e al Sultano per la sicurezza dell'Egitto. In essi si pongono due principi che ci interessano in modo particolare. Il primo, che per assicurare l'esecuzione della Convenzione stabilisce un controllo internazionale, demandato agli agenti delle Potenze in Egitto (art. 8). Il secondo pel quale si ammette che una delle basi del Trattato è l'eguaglianza di diritti nell'uso del Canale, precisandosi: « Le alte Parti contraenti convengono, in applicazione del principio di eguaglianza per quanto concerne il libero uso del Canale, principio che forma una delle basi del presente Trattato, che nessuna di esse cercherà vantaggi territoriali o privilegi negli accordi internazionali che potranno intervenire in rapporto al Canale ».

Tale Convenzione non è mai stata abrogata ed anzi vi si è fatto riferimento negli stessi Trattati di pace del 1919-1920, nei quali si riconobbe il trasferimento alla Gran Bretagna dei diritti del Sultano; e di nuovo vi si è fatto esplicito richiamo nel « gentlemen's agreement » del 16 aprile 1938 fra Italia e Gran Bretagna (allegato 8).

È vitale si è manifestata la Convenzione non soltanto durante i conflitti anteriori al 1914 (guerra ispano-americana, russo-giapponese, italo-turca, ecc.) ma, in diritto, perfino durante la guerra mondiale, per lo meno per le navi di commercio, e di nuovo fu operante in occasione della nostra campagna etiopica del 1935-36.

Non tuttavia in tutte le sue parti, chè — a parte le formule, sulle quali giuristi interessati possono discutere — di fatto una situazione di « privilegio » è venuta a formarsi per la Gran Bretagna, situazione esplicitamente consacrata nel Trattato anglo-egiziano del 26 agosto 1926, nonostante che — come sopra si è trascritto — fra le parti contraenti fosse convenuto che « nessuna di esse cercherà vantaggi territoriali o privilegi negli accordi internazionali che potranno intervenire in rapporto al Canale ».

Il Trattato del 1926 nell'art. 8 riconosce il Canale « parte integrante dell'Egitto » ma altresì « una via essenziale di comunicazione tra le differenti parti dell'Impero britannico » e autorizza S. M. Britannica a mantenere forze proprie nelle vicinanze del Canale « con lo scopo di assicurare in cooperazione con le forze egiziane la difesa del Canale ».

In annesso si precisa che queste forze non debbono eccedere i 10.000 uomini oltre 400 piloti dell'arma aerea, non compreso però in queste cifre il personale civile (impiegati, operai, ecc.).

È pure stabilito che la presenza delle forze britanniche dovrà cessare quando sia riconosciuta da ambedue le Parti contraenti all'esercito egiziano la capacità di assicurare con le sole sue risorse la libertà e la piena sicurezza della navigazione nel Canale e che, se allo scadere di un ventennio insorga divergenza fra le due Parti circa l'apprezzamento di tale capacità, essa debba devolversi al giudizio del Consiglio della S.d.N. o ad altro arbitrato.

Dal punto di vista giuridico — e dobbiamo rimandare agli specialisti per tutte le particolari argomentazioni — appare indubbio che il

Trattato del 1926 è incompatibile con la Convenzione — da nessuna Potenza denunciata — del 1888.

Dal punto di vista politico lo « stato di necessità » affermato dai Britannici per giustificare le disposizioni del Trattato, non è affatto dimostrato, nè d'altro canto è sufficiente a giustificare una così disinvolta violazione dei principi solennemente riconosciuti sin dal 1888. In quanto, ammessa pure una necessità della Gran Bretagna ad assicurarsi la « libertà » e « sicurezza » del Canale, questa necessità non è esclusiva, non è solo sua. Non molto meno necessaria è la via di Suez per i Paesi Bassi, il cui Impero è quasi tutto nell'Insulindia, o per la Francia, per l'Indocina. Ma necessaria almeno in egual misura, anzi evidentemente ancor più che per la Gran Bretagna è questa via per l'Italia nuova.

Lo « stato di necessità » britannico, unilaterale, non si rileva dunque, nè considerando le contingenze del momento, nè considerando la distribuzione dei bisogni delle varie Potenze imperiali e marine.

Tale lo stato di fatto odierno : il regime giuridico internazionale del Canale si fonda su due atti parzialmente contraddittori : la *convenzione internazionale* del 1888 e il trattato *anglo-egiziano* del 1926. Il meno che si possa chiedere da parte di qualunque uomo di buon senso è di metterli d'accordo. Ma, beninteso, non con atto unilaterale ma con atto a base universale, come universale è l'interesse, come universale è il principio codificato nel 1888.

*Il possesso del Canale come monopolio naturale.* — Il possesso del Canale (possesso, in senso privatistico, della Compagnia o « controllo » politico-militare di una sola Potenza) dal punto di vista economico può assimilarsi alla detenzione di un monopolio naturale.

Una vera concorrenza, nelle condizioni odierne di ripartizione del dominio politico, non è concepibile. Anche se si costruisse un secondo Canale dal vertice del Mar di Levante al golfo di Aqaba esso resterebbe sotto un controllo britannico.

Altra forma di concorrenza non è possibile : un canale dal Nilo al Mar Rosso, a parte le difficoltà tecniche di costruzione, non si sottrarrebbe facilmente — allo stato attuale dei rapporti politici — ad una tutela britannica.

La concorrenza per le vie di terra dovrebbe ancora sempre superare la zona istmica in territorio egiziano o palestinese, l'uno e l'altro a vario titolo e più o meno apertamente ma di fatto soggetti al controllo politico, militare ed economico dei Britannici.

Nè le vie d'aria, per ora e presumibilmente per moltissimo tempo ancora, potranno esercitare una concorrenza di qualche peso nel traffico delle merci pesanti e povere, che costituiscono la gran parte del movimento ascendente e discendente per la via del Canale.

Chi detiene dunque l'effettivo esercizio, cioè di fatto un « possesso » del Canale, gode di una situazione monopolistica non attaccabile per forza di cose, quale appunto una situazione monopolistica naturale.

Un monopolio può essere attaccato quando sia possibile istituire una concorrenza, quando sia possibile sostituire il bene (o il servizio, come nella fattispecie) offerto in condizioni di monopolio, quando a fronte del monopolio offerente possa costituirsi un monopolio della domanda (configurazione di duopolio). Infine può essere correttivo della situazione di monopolio l'elasticità della domanda.

Queste sarebbero le leggi economiche che dovrebbero trovare applicazione nella formazione dei prezzi, nella fattispecie tariffe, del servizio del Canale. In termini d'economia pura i possessori del Canale, data la rigidità della domanda, potrebbero alzarne le tariffe sino al limite in cui esse non infirmino la convenienza di servirsi di esso Canale anzichè di altri mezzi (vie di terra, circumnavigazione dell'Africa).

In un sistema economico nazionale la formazione di monopoli del genere, quando non sorga o non possa sorgere spontaneamente per qualsiasi causa una coalizione degli utenti, è rapidamente impedita per ragioni di politica generale, con l'assunzione di esso direttamente da parte dello Stato o con altri provvedimenti che comunque si traducano nella determinazione di un prezzo politico. E tale intervento è tanto più pronto e robusto quanto meno elastica è la domanda del bene o servizio del monopolio. Onde si sviluppa il concetto particolare di « imprese di pubblica utilità ».

Le ragioni di moralità, che conducono a questa condotta, sono troppo evidenti perchè valga la pena di spendervi parole.

Ma, se esse giuocano sul mercato interno senza titubanze anche nel regime che si dichiara il più liberista, il più agnostico in tema di economia, cessano forse di valere quando dal piano nazionale si trovino trasportate per forza di cose su un piano internazionale, come nel caso *sui generis*, unico nella storia, del Canale di Suez?

Diamo a meditare l'interrogativo a quanti si dichiarano intesi a « moralizzare » i rapporti internazionali, fra Stati e fra economie, in politica ed in economia!

Non è concepibile, almeno per il momento, suscitare una concorrenza; non è possibile, nè augurabile per alcuno, una flessione della domanda; male è pensabile, per ora, una organizzazione spontanea di essa domanda in una qualsiasi forma di sindacato o monopolio contrapposto, in quanto trovandosi su un piano internazionale esso non potrebbe sostanzarsi se non attraverso l'intervento o con l'appoggio dei Governi, mentre questi esitano stimando non omogenei i loro interessi primamente proprio per l'interferire di coefficienti politici. Ciò nondimeno, è evidente un interesse generale e non esclusivamente nostro, italiano, alla revisione di un'organizzazione divenuta ormai anacronistica.

Ed è abbastanza ridicolo che il Presidente del Consiglio di Amministrazione della Compagnia si indigni a freddo, come ha fatto testè di fronte ai suoi plaudenti cointeressati nell'Assemblea del 6 giugno 1939, contro la « confusion des temps presents », e si richiami alla « Rome des temps fameux, la Rome du jus gentium » che nelle appassionate invocazioni dell'oggi a giustizia « aurait peine à reconnaître sa pensée généreuse et civilisatrice ». Egli evidentemente ama dimenticare che quella Roma

invocata — e, ahilui, più che mai presente — non conosceva l'idolatria delle tavole scritte, ma anzitutto la religione dell'*aequitas*.

Nel presente scritto, peraltro, non abbiamo inteso prospettare una tesi italiana nel problema economico e politico odierno del Canale. Altri lo ha già fatto e lo fa con la forza delle argomentazioni morali, politiche e giuridiche. Noi abbiamo voluto limitarci a esporre le cose, i dati di fatto dal punto di vista della sintesi geografica.

Se implicitamente è riuscita illuminata la necessità morale, politica, economica, universale e nazionale, la giustizia delle rivendicazioni del popolo, che contribuisce secondo al traffico del Canale, che si affaccia con le sue sedi tutto intorno all'imbocco di esso (dalla Libia alla Sicilia, a Brindisi e Bari, all'Albania, a Rodi) e si stende per tanto spazio subito oltre lo sbocco, da Massaua a Mogadiscio, che vive e lavora e si potenzia in questo Mediterraneo respirante sul mondo per le bocche di Gibilterra e di Suez; se questo è e traspare dalle presenti pagine non è merito cercato di una dimostrazione, ma espressione immediata dei fatti.

#### PRINCIPALI SCRITTI CONSULTATI

- AMBROSINI G., *I problemi del Mediterraneo*. Roma, Istituto Naz. Cultura Fascista, 1937-XV.  
 ID., *Il Canale di Suez*, in *Annali dell'Africa Italiana*, an. II n. 1, Roma marzo 1939-XVII.  
 ANCHIERI E., *Il Canale di Suez*. Milano, Libreria Lombarda 1937.  
 BARATTA M., *Venezia e il taglio dell'Istmo di Suez (1504-1586)* in *La Geografia*, Novara 1925, n. 1.  
 ID., *L'Italia e il Canale di Suez*, in *La Geografia*, Novara 1930, n. 5.  
 BONACOSSA C., *Il Canale di Suez nella storia e nella economia*. Milano, Tip. della Gazzetta dello Sport 1937.  
 CHARLES-ROUX J., *L'Isthme et le Canal de Suez. Historique. Etat actuel*. (Due volumi) Parigi, Hachette, 1901.  
 COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ. *Assemblée Générale du 6 Juin 1939*. Discours du Président du Conseil d'Administration, M. le Marquis de Vogüé.  
 CORRENTI C., *Sull'Istmo di Suez e sul commercio orientale* in *Boll. Società Geogr. Ital.* fasc. 3<sup>o</sup>, Firenze settembre 1869 pp. 489-498 con bibliografia.  
 GALEOTTI F., *Il traffico attraverso il Canale di Suez nel 1938*, in *Rivista di Politica Economica*, an. XXIX, n. 4, Roma aprile 1939.  
 HUMMEL e SIEWERT, *Il Mediterraneo*. Trad. italiana, Milano, Bompiani 1939.  
 MASSI E., *Il Canale di Suez* in *Rivista Internazionale di Scienze Sociali*, Milano marzo 1936.  
 MONTI A., *Gli italiani e il Canale di Suez*, Roma, R. Ist. p. la Storia del Risorg., Vittoriano, 1937 (Parte I Introduzione, Parte II Carteggio).  
 ID., *Storia del Canale di Suez*. Milano, Ist. Studi di Politica Internazionale, 1937.  
 PORAÏN CH., *La Méditerranée*. Coll. de Géographie Humaine diretta da P. Deffontaines, Parigi 1937.  
 POIAGA A., *Suez, Aspetti del problema*. Milano 1939-XVII.  
 PIRELLI A., *Il regime dei trasporti mercantili attraverso il Canale di Suez*. Roma, R. Accademia di Italia 1938 (Convegno « Volta » su l'Africa).  
 SAMMARCO A., *La verità sul Canale di Suez* in *Oriente Moderno*, Roma gennaio 1939.  
 SEMPLE E. CH., *Geography of the Mediterranean Region. Its relation to ancient History*. New York, Holt, 1931.  
 ST. VICTOR G., *Le Canal de Suez* (con prefazione del March. de Vogüé Presidente della Compagnia) Parigi, Sirey 1934.  
 WILSON A., *The Suez Canal. Its Past, Present and Future*. Londra 1933.