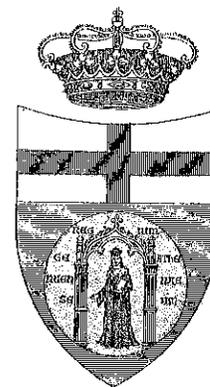


ANNUARIO  
DELLA  
R. UNIVERSITÀ DI GENOVA

---

ANNO ACCADEMICO 1925-26



S. I. A. G.  
STABILIMENTI ITALIANI ARTI GRAFICHE  
G E N O V A

EMANUELE SELLA

---

**L'ECONOMIA DEL MARE**

---

## L'ECONOMIA DEL MARE <sup>(1)</sup>

---

Consentite, *Magnifico Rettore*, e Voi, *Illustri Colleghi* che avete voluto affidarmi l'arduo compito di inaugurare quest'Anno Accademico, che io dichiaro essere le mie forze bensì inadeguate all'alto ufficio; ma non a quello di porgere a nome vostro e mio un saluto augurale agli ospiti illustri che onorano quest'oggi con la loro presenza quest'aulica sede, tutta ancora vibrante della eco, non spenta, della voce degli antichi Maestri; alle Autorità civili e militari; e che, sicuro interprete del pensiero di tutte le Autorità presenti — accademiche e non accademiche, uomini di toga e uomini di spada — e certo anche del vostro desiderio, o gentili signore, amabili genovesi madonne, io consacri l'impeto di un fausto presagio ai giovani, ai nostri studenti, poichè invero l'Università è dei giovani, l'*Alma Mater Studiorum* predilige la giovinezza d'Italia — generazioni e generazioni, onde e onde ed onde di vita, generazioni ed onde che si avvicendano sul grande lido della Patria e della Storia; — poichè infine, o giovani che mi ascoltate, dalla parte migliore di voi, dal cuore dei vostri cuori — a qualunque Facoltà abbiate, con noi, l'onore di appartenere — qualunque sia il goliardico segno che inazzurra o invermiglia la vostra nobile fronte o la cinge del lauro di un verde smeraldo o di candida neve — proromperanno i nuovi Maestri che dovranno salire questa Cattedra e ai quali noi commetteremo la face della tradizione e del sapere quando — (stanchi, dopo così grande travaglio, dopo così lungo erramento nel mare magno della vita e della storia — *mare pro saeculo nuncupatur*, dice Sant'Agostino) — ne scen-

---

(1) Orazione per la solenne inaugurazione dell'anno accademico, detta nell'Aula Magna della R. Università di Genova il 9 novembre 1925.

deremo per sempre: riaffermando pur tuttavia, anche in quel supremo momento, la perpetuità ideale dell'italica stirpe, nel nome augusto di Roma, e nel vaticinio di questa vostra, e nostra, Genova adorata, Regina del Mare...

### Ippocratica del mare.

...Regina del Mare; ed eccoci immessi nel tema che dobbiamo trattare quest'oggi.

Dovendo tuttavia rivolgermi ad un pubblico altrettanto eletto quanto vario e per me inconsueto, mi sia lecito, o signori, introdurvi nell'esedra di alcune notizie proemiali che eleveremo a premessa per superare il peristilio delle nostre argomentazioni imminenti.

Noi abbiamo, in economia, una legge detta delle proporzioni definite simile a quella che ha lo stesso nome in chimica, ed è collegata coi pesi atomici e colla valenza degli elementi chimici; poichè nel medesimo modo che si hanno elementi monovalenti, bivalenti, trivalenti e via dicendo, abbiamo del pari una analoga valenza dei coefficienti di produzione — terra capitale e lavoro (nonchè degli elementi costitutivi di queste economiche formazioni) — onde, per effetto di questa legge, la quantità del prodotto è definita dal coefficiente di produzione che trovasi in quantità minore; ed il prodotto stesso può intendersi funzione di una combinazione di determinate quantità correlative di coefficienti di produzione.

Ne segue, che un coefficiente di produzione in eccesso non riesce a combinarsi.

Questa legge, che è nei suoi effetti dinamizzata e quindi socialmente vivificata dalla legge di vicarietà (onde l'impiego di un coefficiente di produzione, ad esempio, *macchine*, può entro certi limiti surrogare l'impiego di un altro coefficiente di produzione, ad esempio, *lavoro*; e ciò sempre per effetto di una trasformazione strutturale delle imprese); questa legge, dico, vale tanto per le imprese economiche quanto per i grandi umani consorzi.

Gli Stati che svolgono una politica di popolamento, come il Brasile, hanno in eccesso il coefficiente terra, l'Italia, — così come la Germania prima dell'ultimo grande conflitto — ha un eccesso di popolazione.

Gli storici della medicina vedranno forse in questa legge economica una postrema e certo involontaria derivazione dalla

teoria umorale di Ippocrate, la quale, ai tempi nostri, con altro contenuto fenomenico, ma con immutata essenza filosofica, è in qualche modo risorta nella teoria degli ormoni e delle secrezioni interne. Anche in economia noi abbiamo dunque un che di simile agli organi endocrini.

La sanità dipende, secondo Ippocrate, da quella giusta proporzione degli umori (e ne annoverava quattro: il sangue, la pituita, la bile gialla e l'atrabile) che egli chiama *crasi*; la malattia è un turbamento di questo equilibrio umorale.

Non possiamo spingere oltre il paragone.

Ma questo basta a definire la funzione essenziale e precipua del mare: il mare infatti è il veicolo onde si attua questa economica *crasi*; il mare è il mezzo del trasferimento sulla superficie sferica dei coefficienti di produzione in eccesso e quindi dell'approvvigionamento dei coefficienti in difetto; il mare tende dunque, in ultima analisi, a costituire il globo terraqueo in un solo grande organismo vivente, errante per le vie della luce nella immensità del cielo stellato.

Orbene, noi possiamo considerare questo precipuo ufficio del mare a due punti di vista: staticamente e dinamicamente; e cioè, in questo secondo caso, prendendo in considerazione i fattori che determinano quell'accrescersi di organamento mondiale che vogliamo a grandi linee accennare.

### Il mare e la teorica del valore.

Prima però dobbiamo dire che dal punto di vista statico, il mare è il presupposto, diciamo così, tellurico o geologico della teorica del valore.

E a questo riguardo due temi meritano la nostra sobria attenzione: — in quanto il mare è il presupposto della divisione internazionale del lavoro ed in quanto il mare è il livellatore dei prezzi, come già mise in luce il Barone. Questo secondo tema si scinde a sua volta in altri temi particolari: — e in quanto il mare livella il prezzo delle merci e di tutto ciò che serve al consumo; — e in quanto il mare livella il saggio dell'interesse dei capitali (e in particolare dello sconto) e cioè il prezzo dell'uso dei capitali; — e in quanto il mare livella le mercedi e cioè il prezzo del lavoro; — e infine in quanto il mare elide le rendite terriere, e cioè il prezzo dell'uso dei capitali fondiari ed estensivamente di tutti i capitali immobiliari.

Come è noto, la divisione internazionale del lavoro aumenta la produttività e quindi la ricchezza e il benessere delle singole contrade conservando così specificazioni funzionali dovute tanto alla natura quanto alle attitudini dei popoli.

I danni economici di una grande guerra sono in gran parte dovuti al fatto che viene meno una preesistente divisione del lavoro mondiale e ciò per tutta la durata del conflitto, ed a questa se ne surroga un'altra più limitata, difficile a conseguirsi, meno perfetta, e meno durevole, e quindi tale da doversi distruggere, almeno in parte, al ritorno della pace. Di qui colossali crisi che assumono talvolta l'aspetto di crisi bancarie.

Nessuno Stato del mondo oggi può, per quanto grande, dire di bastare a sè stesso.

Orbene, il mezzo onde si attua questa varietà di produzioni, che è il presupposto degli scambi, è il mare. È il mare che consente all'Umanità la più economica divisione del lavoro. Per questa via il mare risale il versante delle montagne e giunge ovunque pulsa la vita industriale dell'uomo.

### Il mare come livellatore dei prezzi.

Breve è il cammino dunque che ci rimane a percorrere per giungere al secondo argomento: il mare, abbiamo detto, è il grande livellatore dei prezzi; funzione analoga a quella che il mare ha in geologia in quanto per un primo riguardo tende a degradare le masse continentali: direttamente in quanto le onde corrodono le spiagge e indirettamente colle azioni degradatrici dovute ai fiumi ed ai torrenti, provenienti dall'evaporazione delle acque marine; per un secondo riguardo in quanto i materiali strappati ai continenti vengono a colmare le profondità oceaniche: onde la tendenza alla instaurazione di un solo livello per le acque e le terre del globo.

Il flusso dei prodotti presuppone invero non pure differenze inerenti alla geografica natura dei territori, ma altresì differenze inerenti alla struttura organica degli umani consorzi e quindi alla loro densità demografica. Se, ad esempio, l'Italia fosse meno popolata, non avrebbe bisogno di importare i cereali di cui difetta. Orbene, l'Italia non avrebbe la sua densità demografica attuale se il mare non esistesse. In quanto l'Italia non può bastare a sè stessa e deve importare, ad esempio, del grano, essa è costretta a produrre altri beni economici con cui prov-

vedere al saldo delle importazioni. I prodotti importati vengono dal mare. Ma quali beni potrà produrre l'Italia? Un Paese sovrappopolato ha convenienza a produrre e quindi ad esportare per le vie del mare prodotti industriali che implicino possibilmente un piccolo costo della materia prima e un alto costo di tutte le operazioni costituenti il diagramma di lavorazione.

È agevole quindi comprendere che il mare diviene il presupposto della grande industria tanto dell'Italia a cagion d'esempio, quanto dell'Inghilterra, e quindi il presupposto di tutte le forme più squisitamente evolute della vita moderna — dalle concentrazioni d'affari a quelle del lavoro — che sono caratteristiche essenziali dell'evoluzione industriale per effetto dell'addensarsi di grandi masse umane negli opifici moderni. E siccome queste organizzazioni del capitale e del lavoro influiscono a loro volta sulla vita politica, ne segue che le forme stesse di politico reggimento dei popoli subiscono, invisibilmente, l'azione del mare.

La base dello Stato può essere storicamente costituita dall'individuo come nello Stato liberale, o dalla famiglia (elemento della *gens* come questa lo è della *curia* e per questo tramite della *civitas*) nella civiltà classica; o dal *Soviet* (o consiglio del lavoro) nella Russia.

Sembra che lo Stato italiano si vada trasformando a base dualistica; in quanto i suoi elementi siano l'individuo (che come elettore genera la Camera dei Deputati), e la Corporazione, che innestata sull'art. 33 dello *Statuto del Regno*, potrà domani generare il Senato.

Ma se il mare ha reso possibile la grande industria italiana, se questa ha generato quei grandi organismi del lavoro che hanno messo a repentaglio la vita stessa dello Stato, non avverte Genova, oggi, in questa sua Università del Mare, un alito pregno di salsedine marina volgersi dalle rive del suo Tirreno a Roma Immortale?

Proseguiamo, oltre l'analisi nostra.

Oltre al flusso dei prodotti esiste, come abbiamo detto, quello dei capitali.

Quando il saggio dell'interesse si fa troppo alto in un Paese, giungono a questo, si può dire oggi quasi esclusivamente per le vie del mare, correnti di capitali dall'estero che riequilibrano il saggio dell'interesse.

Altrettanto deve dirsi del saggio dello sconto nel duplice riguardo delle correnti di metalli preziosi, oro e argento. 

dell'influenza che queste esercitano sul valore e sulla distribuzione di tutte le altre divise. Dobbiamo qui osservare che, nel lontano passato, le invasioni hanno seguito a preferenza le vie terrestri (diciamo a preferenza perchè non mancano esempi di invasioni marittime, come ne è prova quella studiata dal Glotz che ha determinato il crollo della civiltà egea); ma sempre il commercio dei prodotti e dei capitali ha preferito le vie del mare.

Per questa via, durante e dopo la grande guerra (1914-1918) si è attuato e perdura uno dei più grandi monopoli: quello dell'oro negli Stati Uniti.

Orbene, la distribuzione internazionale dei capitali condiziona l'ampiezza delle imprese e quindi l'assorbimento di lavoro.

Ma se l'equilibrio mondiale per questa via non si raggiunga, il mare interviene in altro modo; dando cioè origine a un fenomeno di grande importanza: le correnti migratorie.

Per questo tramite il mare diviene non pure il livellatore delle merci, sibbene il distributore e redistributore delle miriadi umane sulla superficie della terra.

Se poi l'equilibrio non si attui ancora (ad esempio, per effetto del protezionismo demografico) e in quanto il processo urti contro grandi interessi etnici, si determinano due fenomeni anche più importanti: la guerra e la migrazione in massa.

Noi siamo infatti avvezzi a considerare lo spostamento degli uomini come dovuto ad un calcolo individuale e cioè ad un divario di merci. In realtà talora uno dei termini del raffronto manca; il fenomeno scaturisce da uno stato psicologico di inquietudine collettiva, da quella che il Ratzel chiama la fame di spazio. E che cos'è la fame di spazio? È la Madre della Guerra. Alla guerra corrispondono, nel campo geologico, le energie endogene che hanno per effetto di creare le catene montuose e di spostare quindi a vantaggio dei continenti il preesistente equilibrio fra la terra ed il mare.

Ma un ultimo aspetto statico merita una sommaria attenzione: in quanto il mare è il livellatore delle rendite terriere.

È a tutti noto che il prezzo dei prodotti tende ad adeguarsi al costo della produzione delle imprese al margine, e cioè al costo di produzione di quelle che lavorano a costo massimo.

Orbene, se le terre d'Argentina producono, ad esempio, grano ad un costo di produzione inferiore a quello dell'Italia, quando il trasporto del grano dall'Argentina (o in genere dall'America)

all'Italia non fosse possibile, allora il prezzo del grano in Italia attingerebbe, in un diagramma, i metaforici culmini dei vertici alpini.

Ma il trasporto del grano fa aumentare il prezzo del grano nel luogo d'origine, e diminuire il prezzo nel luogo d'arrivo; il che si ripercuote sul valore delle terre. Dunque questa diminuzione elide le rendite terriere in Italia precisamente come se aziende agricole transoceaniche, terre dell'Argentina, *fazendas* brasiliane, *farms* nord-americani fossero stati trasportati in Italia.

Ciò che dicesi delle rendite terriere può dirsi di quelle minerarie, semprechè non vi sia un monopolio naturale.

Naturalmente abbiamo dovuto prescindere in queste osservazioni dalla complicazione del protezionismo, che tuttavia non riesce ad alterare durevolmente il fenomeno qui accennato.

Il mare può dunque definirsi la sintesi nello spazio.

### Gli organismi del mare.

Vigilano all'adempimento di questo unico ufficio del mare (e questo specialmente nelle città marittime) numerosi istituti, ciascuno dei quali meriterebbe un monografico studio in un corso di economia marittima.

Ma volendo ridurre ad unità organica questi istituti — dalle Compagnie di Navigazione ai cantieri navali, dalle Assicurazioni marittime ai porti, ai Sylos, alle Agenzie di Emigrazione, alle Associazioni, alle Corporazioni, alle Compagnie dei cavi sottomarini e via dicendo (non escluso l'intervento statale sotto forma, ad es., di premi alla marina mercantile) — dovremmo dire che tutti e ciascuno rappresentano il costo di produzione del servizio reso dal mare, precisamente come se il mare fosse la materia prima che viene, per effetto dell'opera dell'uomo, economicamente trasformata.

Il sistema, come è quasi superfluo avvertire, andrebbe perfezionato tenendo conto anche del presidio di una serie di istituti tecnici e scientifici, scuole nautiche, musei ed acquari marini, comitati talassografici, istituti cartografici e via dicendo; mentre poi, oltre i confini dell'economia marittima propriamente detta, il sistema va integrato tenendo conto della sua coordinazione con le grandi ferrovie transcontinentali che tendono ad unire gli oceani e delle stesse grandi metropoli, che, nella fase urbana della vita sociale, sorgono a preferenza — come

ne sono prova Londra, New York, ecc., — sul mare o nelle vicinanze del mare.

L'economia del mare viene qui ad arricchirsi di un capitolo storico che potrebbe definirsi: l'utilizzazione economica del mare.

Ci siamo infatti proposti di toccare il tema non solo staticamente ma anche dinamicamente.

Da questo secondo ed ultimo punto di vista il mare è sì veicolo di prodotti e di capitali ed è collegamento di popoli; ma non per sè; sibbene in primo luogo in funzione del progresso scientifico ed in secondo luogo delle attitudini psichiche dei popoli. Da questi due fattori — che sono il *pathos* e il *logos* del mare — un terzo fattore — l'*ethos* del mare — procede e li collega e giuridicamente si attua in quello che diremo essere e sempre più divenire il consorzio gentilizio del mare. Dinamicamente intesi, gli organismi — che prima abbiamo considerati come costo del servizio del mare — esprimono, in questa nuova luce, la vittoria intellettuale e morale dell'uomo sul mare.

Analizziamo il primo tema: la conquista scientifica del mare; l'uomo sfugge qui all'originario determinismo meccanicistico dell'ambiente.

Il mare si umanizza. Il circolo si chiude. La vita che, secondo il Quinton, deriverebbe dal mare — in quanto ogni essere vivente ha potuto all'ontanarsene — come ne sarebbe prova anche il siero fisiologico — solo a condizione di trasformarsi in un semovente acquario marino; — al mare, vinto, e quindi incluso nel pensiero dell'uomo, con l'uomo ritorna.

### Il Consorzio Gentilizio del mare.

Per metterne in luce subito la portata, dirò che alla conquista del mare devesi la rarefazione se non l'assoluta scomparsa delle carestie, inquantochè nel passato ogni territorio doveva bastare a sè stesso, onde, se il raccolto era insufficiente in un Paese, poteva — ma invano — essere sovrabbondante in un altro.

Orbene la scomparsa delle carestie è dovuta alla sostituzione di un solo grande mercato a tanti piccoli mercati locali. Il mare, distribuendo il rischio, funziona qui quasi come una Compagnia di assicurazione: trasforma popoli e territori indipendenti in popoli e territori associati.

Questo progresso che si deve alle conquiste della Scienza ne induce ad asserire che la Natura ci sembra buona o cattiva a seconda del grado di sviluppo della nostra intelligenza. Gli uomini di scienza sono con i piroscafi, e, come vedremo, con il telegrafo, i domatori delle belluine collere dell'oceano. I pirati, simili in questo a nomadi delle steppe, — questi pirati del deserto, che vivono al margine della civiltà — sono gli antenati del consorzio gentilizio del mare. Stabilito questo consorzio, ne prorompe un fenomeno ultimo: estremamente interessante a riguardo del divenire del mare.

Come abbiamo detto, la specializzazione della produzione è altresì funzione del divario di densità demografica dei continenti. I Paesi poco popolati si dedicano alla pastorizia e alla agricoltura estensiva, i Paesi sovrappopolati all'industria. Ma in quanto il globo terraqueo è un solo mercato, ed in quanto non mutino queste condizioni reciproche dei territori del globo noi abbiamo delle correnti economiche mondiali, a direzione costante, analoghe alle grandi correnti marine che permangono immutate finchè perdurano le condizioni geologiche del globo di cui le condizioni climatologiche sono l'effetto, non la causa.

Una di queste correnti economiche è quella cerealicola. Il progresso della tecnica (ad esempio, coi piroscafi frigoriferi) tende ad accrescere l'elenco delle merci a mercato mondiale.

Orbene qui l'economia attinge i culmini di un fantastico romanzo dell'avvenire. A quale mèta ne avvicina questo progresso del sapere? Voi rammentate, o signori, il miracolo attribuito a Siro, primo Vescovo di Genova. Il santo, ancora fanciullo, vede una nave avanzarsi verso la riva, con il vento in poppa, a vele spiegate. Fermati! ingiunge Siro, e la nave si arresta nel mare.

Lo sviluppo delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche, in modo speciale per effetto del telegrafo senza fili, tende a perfezionare ulteriormente l'organismo economico mondiale, al quale abbiamo accennato. Tutte le merci si muovono in funzione di un divario di prezzi. Orbene il grande commerciante dell'avvenire sarà un uomo chiuso in una piccola stanza e seguirà, su di uno schermo geografico, il muoversi dei piroscafi che recano il suo carico di speranza e di ricchezza sulla loro rotta, e dei treni che anelano al porto. Avrà nel suo studio i meccanismi di registrazione dei prezzi dei porti, degli empori, degli scali, delle borse, delle *clearing houses*, dei mercati. E in

funzione dell'oscillio dei prezzi egli potrà istantaneamente impartire l'ordine alla nave, che trasporta le sue erranti dovizie, di arrestarsi, di proseguire, di mutare la rotta.

E allora le differenze dei prezzi fra mercato e mercato, generalizzatosi il sistema, si faranno sempre più lievi, ed ogni oscillazione si ripercuoterà sopra tutta la terra; l'agiografia del mare è dunque una profetica anticipazione della scienza del mare.

Ma non dimentichi quest'uomo d'affari dell'avvenire i nomi di Augusto Righi e di Guglielmo Marconi, che alla nave ferita hanno elargito mille eteree àncore nuove; — non dimentichino il plutocrate e il produttore italiano o straniero il nome di Galileo Ferraris, che, inclusi i fiumi e i torrenti nell'alveo di un filo sottile, li ha indotti a risalire dalle foci alle sorgenti: e sarà questo un tributo d'onore alla Dignità Vostra, Magnifico Rettore, che dell'Università degli Studi — Madre del Consorzio Gentilizio del mare — siete immagine e vita.

#### Le tassi del mare.

Il fattore intellettuale che modifica storicamente il mare, e che — direi quasi, matematicamente parlando, lo muta di segno — trasformandolo da negativo in positivo a riguardo della associazione dei popoli — è preceduto da un altro fattore più remoto, simile in tutto a una naturale o soprannaturale o carismatica distribuzione di doni — ed è questo l'orientamento psichico delle varie razze di fronte al mare, richiamante in qualche modo, nell'ambito della vita umana i tropismi e le tassi del Loeb e di altri biologi.

Vi sono popoli che vanno verso il mare, altri che ne rifuggono.

Un duplice antitetico esempio, al dire dei cultori dell'antropogeografia, ce l'offre l'Italia, con le sue isole maggiori: la Sicilia e la Sardegna.

In Sicilia, giusta gli studi di Olinto Marinelli, la popolazione si addensa sulle coste, gravita sul mare. In Sardegna, ne rifugge. Dato il centro dell'isola la Sicilia è centrifuga, la Sardegna, come è dimostrato nel saggio antropogeografico del Cossu e in quello geografico-demologico di Giovanni Anfossi, è centripeta. L'una è dotata di un etnotropismo del mare, positivo; o di una tassi del mare, positiva. L'altra, negativa. Il siciliano, è un Ulisside; il sardo, un pastore. L'uno è commerciante, economista e politico, l'altro è guerriero e giurista. Crispi è siciliano,

Azuni è sardo. Siciliano è il più insigne economista italiano del secolo XIX, il Ferrara.

Per vie diverse queste regioni collaborano entrambe alla grandezza d'Italia nel mondo. Ma il mare collega il siciliano con il mondo, ne segrega il sardo. Alla talassofilia siceliota si contrappone la talassofobia del sardo.

L'un'isola ha costantemente una popolazione anche di moltissimo superiore a quella dell'altra.

Da che dipende quest'antitesi? È un mistero: le due isole giacciono entrambe nel Mediterraneo; entrambe furono invase da popoli diversi, entrambe subirono propaggini di millenarie civiltà trascorse. Forse dal fatto che per la Sicilia (in assai maggiore misura che non per la Sardegna) il mare è ricchezza? E inverso la Sicilia — che a differenza della Sardegna giace sulle grandi linee di comunicazione fra l'occidente e l'oriente e scinde in due bacini il Mediterraneo — ha coste più accidentate; la Sardegna volge invece verso l'Italia il meno portuoso e sinuoso suo lato; la civiltà egea e cioè la più antica talassocrazia del Mediterraneo, ha forse incluso nell'anima sicula, giusta gli studi del Peet, prima di un ellenico innesto, il fecondo germe del suo errabondo destino. La Sardegna, segregata, isolata nel mare, è oppressa dal terrore di piratesche scorrerie; la Sicilia invece, non pure secondo le testimonianze degli antichi mitografi e degli antichi poeti, ma altresì secondo le risultanze dei geologici studi, fu già unita — ma, probabilmente, non prima della comparsa dell'uomo — al continente: ond'essa è un'isola, direi quasi, apparente, e tuttavia suscettiva, come ne è prova la Storia di Roma, di essere protetta da flotte a rincalzo di truppe moventi per terra; mentre (se tutta l'Europa occidentale è simile a un sacco entro cui vengono a pigiarsi le popolazioni sospinte in avanti secondo il flusso e la direzione delle grandi invasioni euro-asiatiche), l'Italia tutta e la Sicilia in special modo, operata la sintesi etnica, vengono ad acquisire la funzione di immetterne nel mare la civiltà epigona, nostalgicamente anelante all'apposita sponda, dov'era Cartagine un tempo.

E donde venne, o signori, da quale recondito etnico e spirituale mistero ha liberato il ligure volo la crucigera colomba di Cristo, mistico reciproco dono, a traverso gli oceani, dell'uomo all'uomo sopra la terra?

Certo questo ligure nauta custodiva nel sangue l'amore del mare. Certo alle due Americhe la nuova vita è venuta dal mare.

Certo, o signori, la dominazione del mare è stata preceduta dalla Scienza e dalla Sapienza del mare e la sapienza del mare — nella saggezza dell'istinto e del *pathos* dei popoli — è stata preceduta dall'amore del mare.

Procediamo ora ad una rapida sintesi economica dei due ordini di fattori (il sapere e l'istinto) che hanno trasformato il mare.

### Le rendite del mare.

In funzione di successive applicazioni dell'intelligenza dell'uomo, il mare può definirsi un bene *collettivo* a reddito crescente.

Adopero questo termine *collettivo* con le limitazioni necessarie; perchè se anche il mare è, di diritto naturale, come vuole Giustiniano, un bene *comune* — nel che convengono gli antichi giureconsulti: Celso, Pomponio, Paolo ed Ulpiano — tale deve intendersi piuttosto in quanto esso appartiene a tutti i membri di una collettività statalmente associata, o di più Stati, costituenti quello che ho chiamato il consorzio gentilizio del mare, con esclusioni, quindi, e interferenze e limitazioni inerenti sia alla territorialità del mare, sia al dominio del mare libero, esercitato anche in pace dagli Stati vincitori sui vinti, e sempre in guerra dal più forte; sia alle speciali istituzioni che regolano talora, storicamente parlando, l'usufruzione del mare quando esso, a cagione d'esempio, s'insinua e profondamente s'ingolfa nella terra, com'è avvenuto per lo *Zuydersee* in Olanda, i *Firths* scozzesi ed i *Fjords* di Norvegia e di Danimarca, specie ai fini dell'industria della pesca.

Pure il carattere precipuo del mare è di essere un bene comune. Tale è in origine: perchè di tutti è ciò che è di nessuno; tale sarà al fine di una lenta evoluzione di ere: perchè è di nessuno ciò che indistruttibilmente a tutti appartiene.

Orbene per effetto dell'intelligenza dell'uomo, il mare è un bene collettivo a reddito crescente. Questo reddito può essere espresso in termini di costo decrescente delle distanze; onde, rimanendo immutato il fatto fisico, — e cioè il volume e la configurazione del geoide che tutti abitiamo (e quindi per nulla alterandosi l'economia del creato) il geoide stesso, superficialmente, si restringe. Colombo ha trasformato una distanza infinita in una distanza finita. Da allora l'Europa e l'America hanno subito un perenne impulso di traslazione l'una verso l'altra; e così tutte le terre del globo nei loro reciproci rapporti; di qui

un accrescimento di interferenze tali che oggi ogni individuo può considerarsi come un punto di vita, un atomo senziente intersecato (e quindi qualitativamente modificato) da un indefinito numero di curve o di onde marine.

Un doppio processo storico si svolge quindi in funzione dell'aumentata signoria dell'uomo sul mare: un *differenziamento* delle funzioni organiche; ed un *accrescimento* della coordinazione di esse funzioni: e cioè della simbiosi biologica, del mutualismo politico ed economico, e della spirituale solidarietà dei popoli. Sempre più vero diviene l'asserto del Mazzini: essere i popoli gli organi della vita dell'Umanità sopra la terra.

Questa evoluzione che, come abbiamo accennato, è documentata dal fatto che oggi le grandi capitali, come New York e Londra, sorgono sul mare, mentre le capitali antiche (fuorchè quelle delle talassocrazie, come ad esempio, Cartagine ed Atene) sorgevano a preferenza, come Babilonia e Roma, nell'entroterra; — e dal fatto che il mare resuscita le città, che, in un sismico calamitoso agguato, la terra ha uccise, come Messina, San Francisco e le città del Giappone; — e dal fatto che oggi i popoli dell'entroterra sono assillati dalla necessità di avere uno sbocco sul mare; — e dal fatto che la conquista del mare a qualche Stato più non basta e diviene necessario conquistare l'oceano; — ne induce ad asserire — considerando il succedersi delle umane generazioni — che le generazioni successive in confronto alle precedenti fruiscono di una crescente rendita del mare, la quale rendita poi è in varia misura distribuita fra i continenti, e per entro ogni continente, fra i vari Stati e popoli e per entro ogni singolo Stato, fra le varie contrade e città — Genova, Marsiglia ed Amburgo, ad esempio — e per entro una città (come ne è prova la distribuzione stessa delle rendite edilizie) fra i vari rioni e sestieri.

### L'Italia ed il mare.

E come potrò io chiudere queste scheletriche argomentazioni sul divenire del mare senza dire una parola dei destini dell'Italia sul mare, oggi che tanti di voi, o giovani, alimentano nel cuore un sogno d'impero?

Io mi sento in questo momento, al vostro cospetto, un po' simile a un antico Ulisside; poichè invero dalle mie lunghe peregrinazioni per le Università d'Italia ho dedotto, e deduco, un tremito di ricordi, e a voi lo reco — umile dono — nel cuore.

Rammento quando il piroscafo dalla costa di Sardegna salpava verso la penisola antica. Dopo avere vegliato tutta notte concluso nel duplice enigma del cielo e del mare, ecco, o genovesi, o voi che conoscete tutti i segreti del mare, quelli che in sè custodisce quando i primi albori lo fanno più cupo ed azzurro, e quelli che in sè aduna quando il sole lo folgora verticalmente, pen-nelleggiando, sulla sua superficie mobile, strie a fondo matto di biacca e calce rotte da volubili ombre cupe; e quelli che in sè include quando viene la sera e il vespero nostalgicamente getta alla cerula onda marina una sua serica perlea mantiglia; — ecco, o genovesi, d'un tratto nell'opalescenza mattutina, diseg-narsi, prima incerta, e poi più decisa e rossigna, — sempre più decisa e rossigna, perchè viene l'aurora — una lunga linea lito-ranea; — ecco infine balzare nitida, sopra l'equorea distesa, l'Italia!

Chi di voi, avvicinandosi alla città diletta, e vedendo il ritmico scatto di luce dei fari, non ha gridato in cuore: *Genova! Genova!* Genova, tutta marina, tutta figlia del mare, non solo nel porto ma nelle sue strade, nei vicoli angusti, e nei marmorei portali, ed anche nei placidi olivi genuflessi sui monti dinanzi alla gloria del mare? E chi di noi, vedendo, e più che vedendo intuendo la linea degli Appennini, non ha sentito l'Italia, e cioè questa stretta penisola nostra che è la nostra dimora, questa lunga striscia di terra che è simile a un ponte lanciato sul Mediterraneo?

Tutta la storia d'Italia ha a sua sintesi il grido di Enea: *Italia! Italia!* e nessuna rivelazione della sua storia è più suggestivamente efficace di quella dell'Italia montuosa emergente, come Venere, mentre il sole sorge, sulle spume del mare.

Senonchè il Mediterraneo che era un tempo, — per quanto abbiamo detto — un enorme equoreo bacino, luogo d'origine e di sviluppo e d'incrocio di tutte le grandi civiltà antiche, è oggi un piccolo lago; onde l'Italia, che con Colombo ha dato gli oceani in signoria dell'Uomo, minaccia di essere, se vengano serrate le due porte estreme del Mediterraneo — Gibilterra e Suez — soffocata dalla terra: direi quasi sepolta viva nella sua marina prigioniera.

### L'Atlantide.

Non intendiamo di anticipare una soluzione storica. Certo gli organismi politici, — dai comuni, alle signorie regionali alle signorie interregionali, agli Stati Nazionali, agli Imperi, — hanno la tendenza ad accrescersi. Se questo accrescimento, come sembra

probabile, continuerà, potrà essere necessaria, per l'economia del globo, una comunicazione parte terrestre e parte oceanica, fra l'Europa e l'America latina. Non è questo un problema da cui l'Italia e la latinità possano prescindere, anche perchè esiste un disegno di ferrovia transamericana, e panamericana, destinata a servire gli interessi imperialistici dell'America del Nord collegando l'Argentina con gli Stati Uniti.

Ma in Francia, dalla prima anticipazione dell'Hanotaux nel 1859, al Leroy-Beaulieu — che vi ha dedicato un grosso volume, — molti scrittori hanno formulato progetti di transahariani.

Non è il caso di discutere tecnicamente questi disegni specie oggi che i progressi dell'automobilismo vanno perfezionando le comunicazioni africane; e non è il caso di fare un bilancio del pro e del contro dei vari percorsi proposti.

Ma balza agli occhi di tutti la funzione riserbata all'Italia. Da Genova, a Roma, a Napoli, giungiamo a Messina, e, traversata la Sicilia, ci troviamo in faccia a Túnisi, che ha una vera e propria rendita di posizione, anche perchè da Túnisi, per Trípoli e il Cairo, può l'Italia congiungersi al Capo.

Orbene, a Túnisi dovrebbe e potrebbe cominciare una ferrovia che in linea quasi retta — passando per Tombuctù ed evitando il periplo dell'Africa del Nord — mirerebbe all'Atlantico.

Superato l'Atlantico, Pernambuco sarà certo nell'avvenire congiunta, con una ferrovia litoranea a Rio de Janeiro e a Buenos Aires: da cui già si diparte la ferrovia transandina, che giungendo a Valparaiso, congiunge l'Atlantico con il Pacifico.

Questo sarà forse il più breve ed organico transito di congiunzione della latinità nel mondo, enorme aggregazione di popoli latini (sulla quale verrebbero a gravitare tedeschi e slavi, e, per il tramite della testa di ponte d'Otranto, i popoli della Balcania), degna del battesimo di un platonico nome, antichissimo e nuovo: quello di Atlantide.

### Le ricchezze del mare.

Il mare è dunque, e mai sempre sarà, ricchezza non tanto al punto di vista della produzione, quanto a quello dello scambio.

Se quindi anche il moto ondoso non possa essere usufruito come sorgente di energia, come già asseriva Erasmo Darwin, nel suo libro sulle maree, perchè ha un potenziale nullo; — se anche si voglia prescindere dalla ricchezza che viene all'uomo

dall'industria della pesca; che, nonostante l'importanza che essa ha specie per l'utilizzazione delle migrazioni dei pesci, e per la produzione dell'olio di balena, e per i monili che ingemmano di coralli e di perle le spose, non è rammentata una sol volta, dice il Raestad sulle orme del Phillipson, dato il precipuo ufficio del mare, dagli antichi trattati; — se anche i metalli preziosi, quali l'oro e l'argento (della presenza dei quali, diluiti nelle acque, si ha la prova nella cenere delle alghe e nella patina sottilissima d'oro che ricopre le parti in rame degli scafi delle navi, per effetto di una doppia reazione fra il rame ed i sali, anche d'oro, sciolti nel mare), non siano recuperabili; — se del pari non siano sempre recuperabili i tesori dei naufragi; — se anche si voglia prescindere dalla funzione geologica che ebbe il mare negli evi del passato, ad esempio con la formazione del *plankton* da cui sarebbero stati originati i giacimenti petroliferi; — se anche non si vogliano attendere previsioni sullo sfruttamento di ricchezze giacenti sotto il fondo del mare; — se infine si trascuri la funzione del mare per la sua influenza regolatrice e moderatrice delle temperature del globo; — e l'accumulazione di depositi salini, ricchi di potassa, per i mari che vanno a secco; — e la formazione di arcipelaghi corallini e via dicendo; — per certo non esitiamo ad asserire essere enorme l'importanza del mare nell'economia umana, inquantochè esso attua — per i gradi della perfettibilità nostra — non pure la sintesi economica nello spazio, ma la sintesi storica ed umana, nel tempo.

Come ne sono prova i porti che si interrano e le città che agonizzano — fuggito il mare — come Bruges la Morte, intorno al porto esanime; e le peculiari attitudini di attività e di intelligenza dei popoli che vivono sulle rive del mare, poichè la loro mente, a parità di condizioni etniche, è tanto più sveglia, dicono gli etno-psicologi, quanto più sono frastagliate le coste; — onde qui (pur senza esagerare la discussa influenza dell'ambiente sull'uomo) potrebbe soccorrere il paragone dell'America del Nord con quella del Sud, e fors'anche quello della plumbea rigidità spartana con la mobile intellettualità dell'antica Atene; — e ancora: come ne è prova il bisogno di nuove comunicazioni marine col taglio degli istmi; — e ancora: come ne è prova la fabbricazione artificiale della terra sulle bassure paludose, protette da sistemi di dune, quasi necessario sostegno per la vita e lo sviluppo demografico di un popolo, che, come quello d'Olanda,

deduce dal mare la precipua ragione della sua vita: terra che è simile alla tolda d'una nave ancorata sul mare; — il mare è vita ed è accelerazione del ritmo vitale; — il mare è la liberazione che Dio e la Natura hanno elargito alle carcerarie terrestri dimore; — il mare è prigione che dissigilla i suoi battenti al tocco dell'ala dell'umano pensiero; — il mare è ossigeno nella asfissia dei continenti; — ed anche secondo lo Spirito, il mare, che è il sale della terra, ed è lo specchio della luce del cosmo, il mare, ripeto, è il reciproco apostolico dono originale che Dio ha elargito alle umane clausure ad operare una più vasta, bella e perfetta sintesi etnica sopra la terra.

Possa, o signori, Genova, che per la sua orografica giacitura, e la sua falcata configurazione costituisce un gemino fertilizio proteso sul mare; — e che, con la ghirlanda dei suoi mirabili palazzi marmoreamente digradanti verso l'equoreo flutto, cinge, amorosamente sollecita, d'un serto di lapidei fiori il porto, ond'ella deduce tutta la sua vita; possano i genovesi per le glorie e le memorie e le vittorie del passato, e le speranze dell'avvenire, — per la religione degli avi, la santità delle bare e il dolce presagio affidato a tutte le culle; — nella pia ricordanza degli antichi podestà e dei capitani e degli abbati del popolo, e dei consoli e dei dogi; — e nella memoria di tutte le magistrature e degli istituti generati dal mare; — le maone, gli alberghi, le compagne, i banchi; — possa Genova, possano i genovesi, oggi che non pure l'oceanico flutto ma l'incandescenza stessa dei cieli è caduta in signoria dell'uomo; mentre affiora e spira sulle nostre labbra il nome di Ferrarin, aereo etnarca di popoli, e quello di Frate Ginepro dall'aromatico volo; e il nome del Marchese De Pinedo questo Marco Polo dell'eterico flutto, congiungitore dell'Occidente con l'Estremo Oriente; possa Genova, possano i genovesi dischiudere mille transiti nuovi, sopra le vie della verità e della luce, alle fiammee ali del tricolore d'Italia per la gloria di Roma, per la libertà, la pace e la giustizia di Dio sopra la terra.

EMANUELE SELLA.