

Notizie per i turisti che desiderano visitare la Libia

La Stagione turistica

Dal dicembre al maggio, il clima è maggiormente mite e favorevole sulla quarta sponda del «Mare nostrum», nulla può esservi di più piacevole per un turista di qualunque paese che compiere un viaggio in Libia per ammirare quanto di suggestivo essa offre per la bellezza lussureggiante delle sue oasi della costa e dell'interno, per il fascino delle sue zone desertiche, i pregi artistici delle sue città, la grandiosità delle rovine greche e romane, la varietà dei costumi, lo sforzo immenso che stanno compiendo i nostri colonizzatori per portare nuovo splendore di opere e di vita civile a un paese abbandonato da oltre un millennio.

Per agevolare il movimento dei forestieri durante la stagione più propizia, l'Ente Turistico ed Alberghiero della Libia ha sollecitato dalle competenti Autorità ed Amministrazioni numerose facilitazioni concernenti l'accesso in Colonia ed i viaggi. Tali facilitazioni vengono riassunte nel presente prospetto, e, per comodità dei viaggiatori, riportiamo nelle pagine seguenti gli orari delle linee marittime ed aeree tra l'Italia e la Libia, nonché numerosi esempi di prezzi di viaggio, con le riduzioni accordate per la circostanza.

Tessera turistica

Durante il periodo della stagione turistica (novembre-maggio) è istituita e posta in vendita al prezzo di Lire 25, presso i principali Uffici di Viaggi e Turismo nonché presso gli Uffici passeggeri della Società di Navigazione «Tirrenia» e delle Società «Ala Littoria» e «AvioLinee Italiane», la «Tessera Turistica della Libia» che dà diritto ai seguenti vantaggi:

a) per i «cittadini italiani», è documento valido per l'accesso e la temporanea permanenza in Libia, a scopi turistici, in sostituzione del passaporto o lasciapassare coloniale. Deve essere munita di fotografia e firma autografa del titolare, legalizzata da una Regia Questura del Regno. «Fotografia, firma e legalizzazione possono tuttavia essere omesse qualora il titolare della tessera»:

1) si valga, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno di linee dirette tra l'Italia e la Libia, cioè senza scali in porti esteri;

2) ovvero sia fornito di uno dei seguenti documenti personali: passaporto per l'estero, lasciapassare coloniale, porto d'armi;

b) per «tutti indistintamente i viaggiatori» (italiani e stranieri) è titolo sufficiente e indispensabile per ottenere le riduzioni di trasporto marittimo o aereo elencate più sotto.

Il rilascio della tessera turistica può essere rifiutato a chi non possiede documenti personali di identificazione, non possa dimostrare di avere una occupazione stabile non manuale, non sia in possesso, o non si provveda contemporaneamente, di biglietti di andata e ritorno per la Libia, ed in genere non sia in grado di dimostrare che si reca in Libia a scopi esclusivamente turistici. E' severamente proibito valersi della tessera con l'intenzione di stabilirsi definitivamente in Colonia o di esercitarvi, durante la permanenza, un impiego o lavoro retribuito.

La validità della tessera è di mesi due, senza possibilità di proroga.

Riduzioni di viaggio

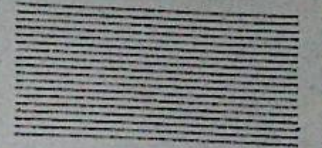
VIAGGI IN FERROVIA. - Le Ferrovie Italiane dello Stato hanno concesso, per i viaggi in Libia durante la stagione turistica, e precisamente dal «15 gennaio al 15 maggio 1938-XVI», la riduzione del 50% per i biglietti di andata e ritorno da qualunque stazione del Regno ai porti d'imbarco marittimo o aereo per la Libia (Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Livorno, Messina, Napoli, Palermo, Roma, Siracusa e Trapani), con facoltà di ritorno da un porto diverso di quello di andata. Le stesse FF. SS. hanno concesso inoltre la riduzione del 30% per i percorsi marittimi: Terranova-Civitavecchia e Napoli-Palermo ai viaggiatori che acquisteranno biglietti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo. I biglietti a riduzione hanno la validità di giorni 45, prorogabili, e danno diritto a fermate intermedie, quando la distanza percorsa superi i 200 chilometri. Per essere validi per il viaggio di ritorno dovranno portare il timbro dell'E. T. A. L., che viene apposto gratuitamente nelle sedi di Tripoli o di Bengasi.

VIAGGI MARITTIMI. - La Società di Navigazione «Tirrenia» ha accordato la riduzione del 50% sul nolo netto, per biglietti di andata e ritorno per Tripoli o Bengasi dal «1° dicembre 1937 al 31 maggio 1938-XVI». E' data facoltà al passeggero di richiedere, all'atto dell'acquisto, il ritorno ad un porto diverso da quello d'imbarco come pure di partire da un porto libico diverso da quello di arrivo. La validità dei biglietti è di giorni 30, prorogabili.

VIAGGI AEREI. - Le società «Ala Littoria» e «AvioLinee Italiane» concedono il 30% di ribasso dal «15 gennaio al 15 maggio 1938-XVI» sui biglietti di andata e ritorno da qualunque località italiana, per Tripoli. Uguale concessione è applicata per i viaggi di andata e ritorno sulla linea Tripoli-Bengasi. La validità dei biglietti è di giorni 30.



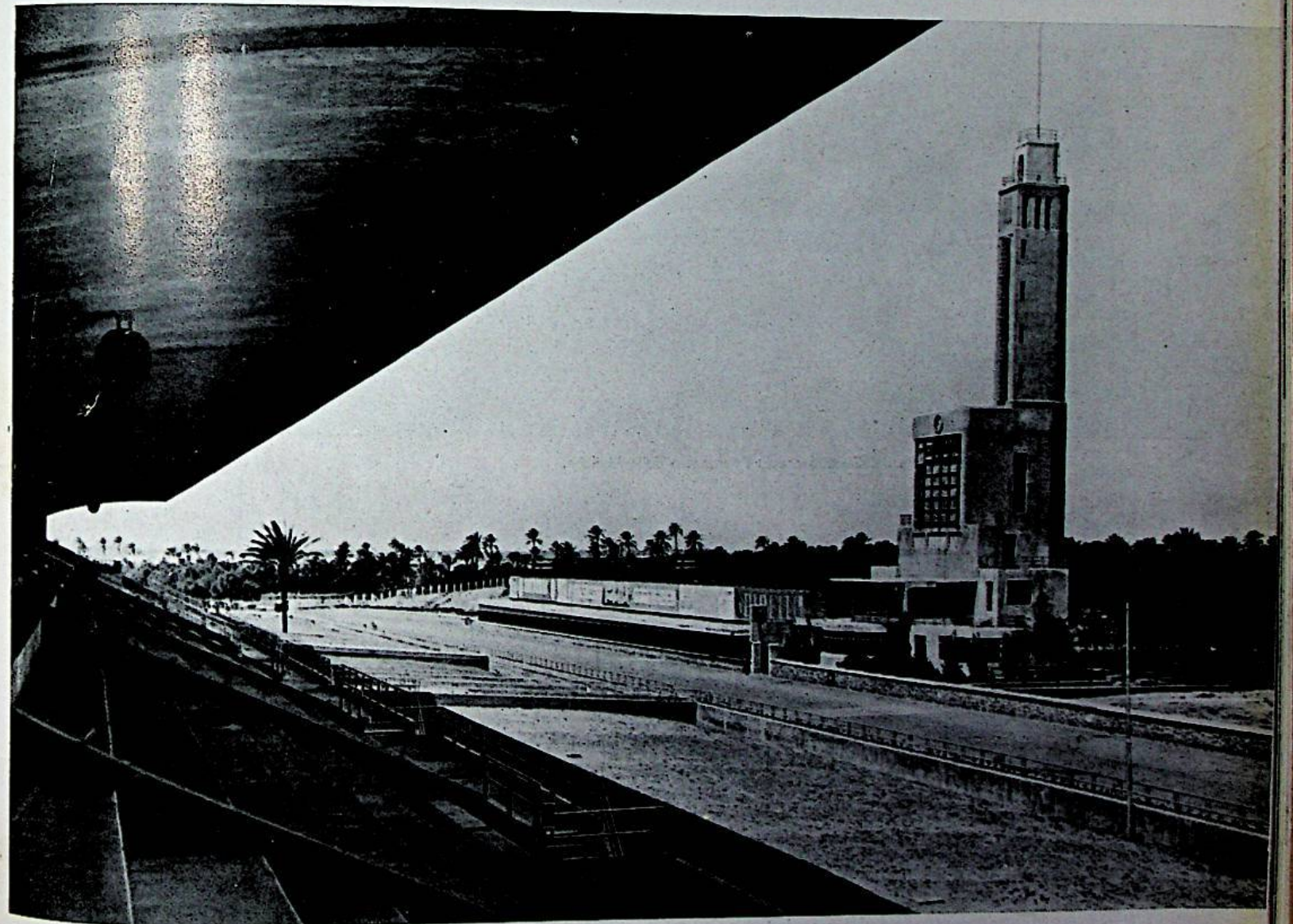
LIBIA



ANNO II - N. 4

RIVISTA MENSILE ILLUSTRATA

TRIPOLI, APRILE 1938-XVI



Le grandiose tribune del Circuito di Tripoli, il più veloce del mondo, dove il 15 maggio sarà disputato dai più grandi assi internazionali del volante il XII Gran Premio.



Curva rialzata del Circuito presso l'Aeroporto della Mellaha.

NELL'IMMINENZA DEL GRAN PREMIO DI TRIPOLI

Tripoli vibra in questi giorni in tutto il suo fulgore. La stagione turistica batte come si dice il suo pieno, e i visitatori italiani e stranieri scendono in numero straordinario dai piroscafi e dagli aerei. Mai Tripoli ha veduto tanta affluenza di visitatori di ogni parte del mondo e di ogni categoria.

Il 15 maggio si svolgerà la XII grande gara internazionale motoristica del Gran Premio di Tripoli. Questa superba prova richiama l'attenzione del mondo sportivo e dei trepidi devoti della... dea fortuna.

Tripoli si è preparata e si prepara alla manifestazione con un'organizzazione sempre più perfetta sia dal punto di vista tecnico che sportivo. Si può affermare a ragion veduta che sulla Quarta Sponda non si dorme... sugli allori.

Mentre altri autodromi molto famosi oggi risultano superati e i tecnici studiano radicali rifacimenti, il circuito stradale di Tripoli non ha ancora esaurito tutte le sue possibilità perchè offre alle macchine e soprattutto agli uomini possibilità non ancora superate dal progresso e dalla tecnica. Il circuito di Tripoli è e resta il più bello, il più moderno e il più perfetto circuito stradale del mondo. Su questo circuito sono stati battuti dei record che hanno una importanza decisiva dal punto di vista

tecnico e sportivo. Sono affermazioni che giovano ed hanno un'eco in tutto il mondo. Il limite massimo di velocità a cui si può giungere sulla strada del circuito tripolino è ancora da fissare. Si può ricordare che la progressione delle velocità negli ultimi tre anni è stata la seguente:

1935	1936	1937
Velocità massima Km. 220 (Caracciola)	Velocità massima Km. 227 (Varzi)	Velocità massima Km. 235 (Stuk)
Velocità media Km. 197 (Caracciola)	Velocità media Km. 207 (Varzi)	Velocità media Km. 216 (Lang)

Tripoli vanta dunque un primato che ancora non è esaurito nè si esaurirà tanto facilmente. Nuovi perfezionamenti sono stati apportati quest'anno al circuito per renderlo sempre più aderente ai nuovi bisogni e alle nuove esigenze.

Accanto al circuito vi è la grande Litoranea di circa 2000 Km. che costituisce un altro strumento poderoso anche dal punto di vista sportivo e turistico. Per il suo sviluppo lineare, per il suo fondo stradale, per la libertà di marcia attraverso zone africane di straordinaria e rude bellezza, offrirà in avvenire la possibilità e l'opportunità di cimenti nazionali ed internazionali di vasta risonanza.

È facile prevedere in Libia la realizzazione di gare nazionali sul tipo della ormai superata «mille miglia» e così gare internazionali che possono congiungere tutta l'Africa settentrionale, dall'Algeria alla Tunisia, alla Libia, all'Egitto. La grande strada Litoranea, miracolo di perfezione e creazione quasi fulminea dovuta alla volontà e al dinamismo del Maresciallo Balbo, ha aperto una nuova era non solo per la grande colonia mediterranea italiana, ma anche per la vita e l'avvenire di tutta la enorme plaga del continente nero che forma la base rettilinea del bacino mediterraneo, oggi di nuovo divenuto il centro del progresso e della civiltà.

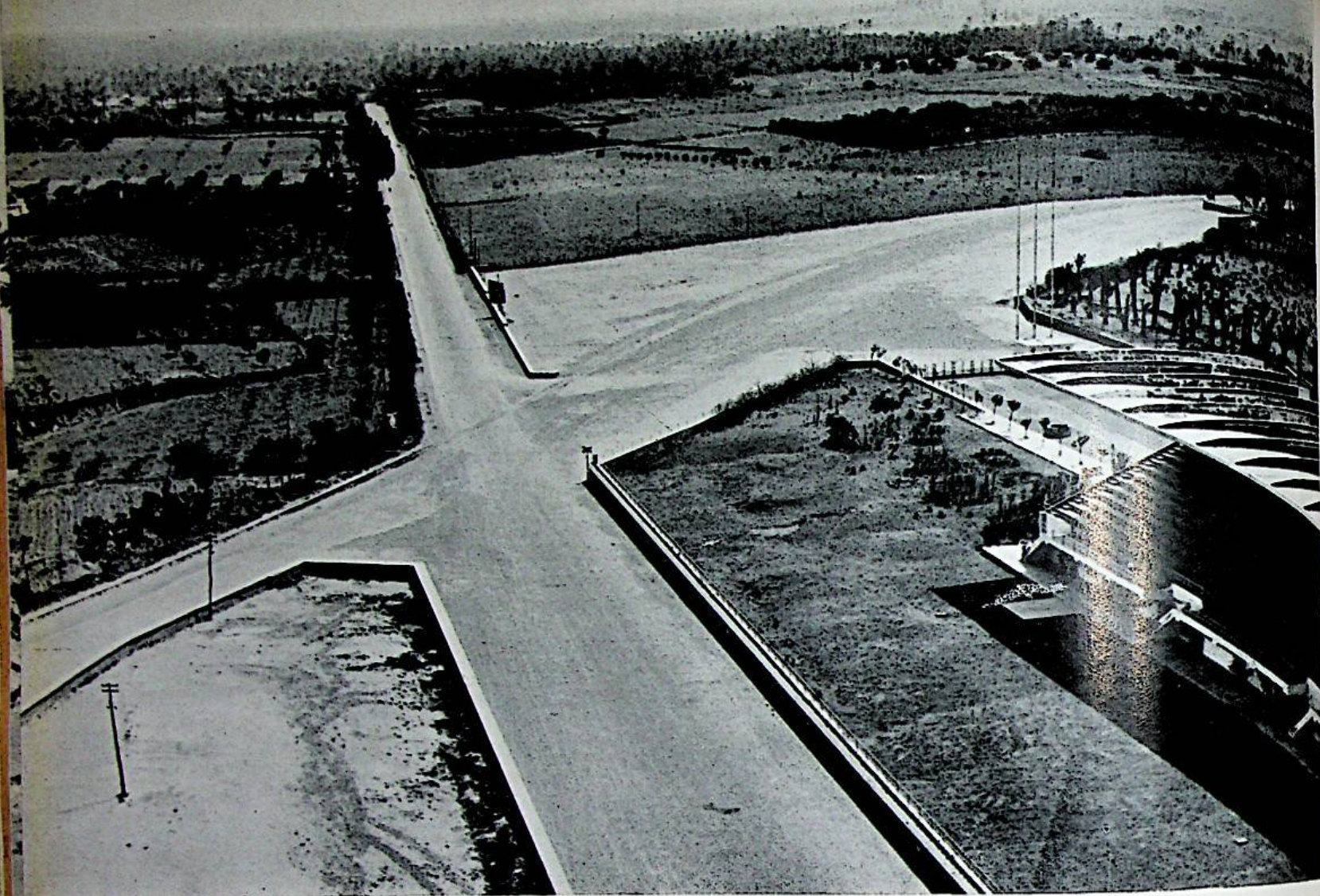
Tripoli vanta dunque un primato indiscutibile che sempre più si afferma e si irradia in tutti i campi.

Bisogna elevare un inno al lavoro e all'ingegno degli italiani che hanno saputo trasformare questa antica terra libica, un giorno landa impervia, sterile e selvaggia, in una contrada fertile, pittoresca, ospitale, sonante di lavoro e di opere e ricca degli strumenti e dei doni più squisiti della tecnica e del progresso moderni.

x. x.

Il rettilineo del Circuito dalla parte del mare.





Il crocevia presso le tribune.

LA CORNUCOPIA MOTORIZZATA

Decima Musa: Velocità

Noi non abbiamo acquistato neppure un biglietto della « Lotteria di Tripoli ». Nec spe... nec metu. Vogliamo dire che il Gran Premio Automobilistico di Tripoli non è soltanto la « corsa dei milioni », ma anche la corsa degli « assi », la corsa automobilistica più incerta, più emozionante, più fascinatrice che lo sport del motore possa offrire agli appassionati di ogni continente.

Intendiamoci, noi facciamo tanto di cappello ai milioni che la cornucopia della dea bendata distribuisce ai suoi prediletti, e più lo facciamo a quei tre milioni di... credenti che a dodici lire l'uno mettono insieme tanta ricchezza. Senza la « Lotteria il Gran Premio di Tripoli non sarebbe oggi altro che un sogno svanito, il sogno di pochi precursori entusiasti, che nel louno

1925 ne fecero vivere la prima edizione. La « lotteria » ha fatto del Gran Premio di Tripoli la corsa automobilistica più riccamente dotata del mondo, del circuito della Mellaha il più bello, il più confortevole, il più veloce circuito stradale che fosse attualmente nelle possibilità di creare, dei concorrenti una selezione di « assi », di una gara sportiva il centro su cui converge per un giorno l'attenzione della opinione pubblica mondiale. E scusate se è poco!

Il circuito.

Tanto di cappello! Ma a noi interessa la corsa dei bolidi che hanno un motore e un cervello, non quella dei biglietti da mille moltiplicati per mille che svolazzano da una tasca all'altra. A noi interessa il

Gran Premio di Tripoli nei suoi elementi tecnici ed agonistici, colle sue incognite sportive, col suo primato sportivo, che può consacrare la fama di un campione e di una « marca ». A noi interessa il risultato sportivo della corsa, tanto meglio se coronato da vari altri risultati di vasto clamore, che vanno dalla felicità dei neo-milioniari al potente mondiale megafono del richiamo turistico. Milioni a parte, l'interesse del Gran Premio automobilistico di Tripoli è dato da questi tre elementi: circuito, macchine, corridori.

Il circuito della Mellaha, quale è stato perfezionato in questi ultimi anni, può essere considerato come il circuito stradale-tipo per corse automobilistiche. L'organizzazione dei servizi è completa, razionale, moderna. Segnalazioni, controlli, im-

pianti di trasmissione non hanno nulla da invidiare a qualunque altro campo di gare. Il pubblico può disporre di tribune imponenti, le cui agili campate rispondono ai più rigorosi criteri della visibilità e della estetica architettonica. E madre natura ha pensato per conto suo a dare all'anello asfaltato qualche tocco di preziosità esotica, circondandolo di un bel colonnato palmifero.

Ma ciò che più importa è il circuito vero e proprio, l'arena su cui i *matatori* del motore son chiamati a torneare. Dichiariamo subito che non abbiamo mai capito le funzioni dei cosiddetti circuiti stracittadini, oggi di moda, se non dal punto di vista esclusivamente spettacolare. Delle macchine che si inseguono fra le giravolte delle strade o dei viali cittadini, senza potersi lanciare, senza potersi superare se non in brevissimi tratti ci fan l'effetto di puri sangue inglesi portati all'ippodromo colle pastoie agli zoccoli. Il miglior clogio tecnico di questi improvvisati circuiti è che l'efficienza dei freni vien messa a dura prova. Poco per un gran premio.

Il circuito della Mellaha invece — dopo che quello dell'Avus ha perduto le carat-

teristiche di circuito stradale per divenire una vera e propria pista automobilistica — è il più veloce del mondo. C'è da scommettere tutti i milioni della lotteria di Tripoli contro un baiocco che verrà raggiunta la più alta media dell'annata di tutte le corse del genere. Una corsa automobilistica che non sia semplicemente di regolarità, o è veloce, fantasticamente veloce, rischiosamente veloce, o è una corsa di « botticelle ». Percorso difficile quello di Tripoli. Percorso che mette a dura prova macchine e piloti. Tutto gioca: motore, freni, gomme, carburanti, e più giuoca il sangue freddo, l'esperienza, il colpo d'occhio dell'« asso » del volante. Ovunque si può vincere per un colpo di fortuna, ma a Tripoli non può vincere che uno dei migliori, al volante di una fra le macchine migliori, per tenuta e velocità. Circuito-tipo quello della Mellaha degno di un gran premio delle Nazioni, se già non fosse il teatro della più spettacolosa corsa del mondo.

Le macchine.

Abbiamo detto che a Tripoli non può vincere se non una macchina che sia realmente fra le migliori per tenuta e velocità.

Sul circuito della Mellaha non si taglia primo o fra i primi il traguardo se non si ha la macchina in piena efficienza e perfettamente a punto. Non vi sarà quindi da stupirsi se, in effetto della nuova formula internazionale che ha imposto alle fabbriche la costruzione di nuovi tipi di macchina, vi saranno delle « marche » che, non avendo ancora raggiunto il grado di perfezione richiesto, riterranno preferibile ritirarsi in anticipo piuttosto che correre soltanto per onor di firma. Una di queste è l'« Auto-Union ». Troppi allori ha già raccolto l'« Auto-Union » sul circuito della Mellaha perchè possa adattarsi a figurare da comparsa.

La stessa « Alfa Romeo » non ha ancora confermato la sua presenza. Comunque, se correrà, non sarà con la nuova « 16 cilindri » ancora in fucina, ma con la « 303 » che ha debuttato e dominato nelle 1000 miglia. Basterà per vincere? Tenuto conto che le « Mercedes » a Pau non hanno brillato eccessivamente e che le « Delhaye » devono ancora dimostrare di saper reggere alle altissime velocità imposte dal circuito della Mellaha (a Pau la media si è aggirata soltanto sui 90 km. all'ora), la domanda potrebbe trovare una

Il rettillo dopo le tribune.



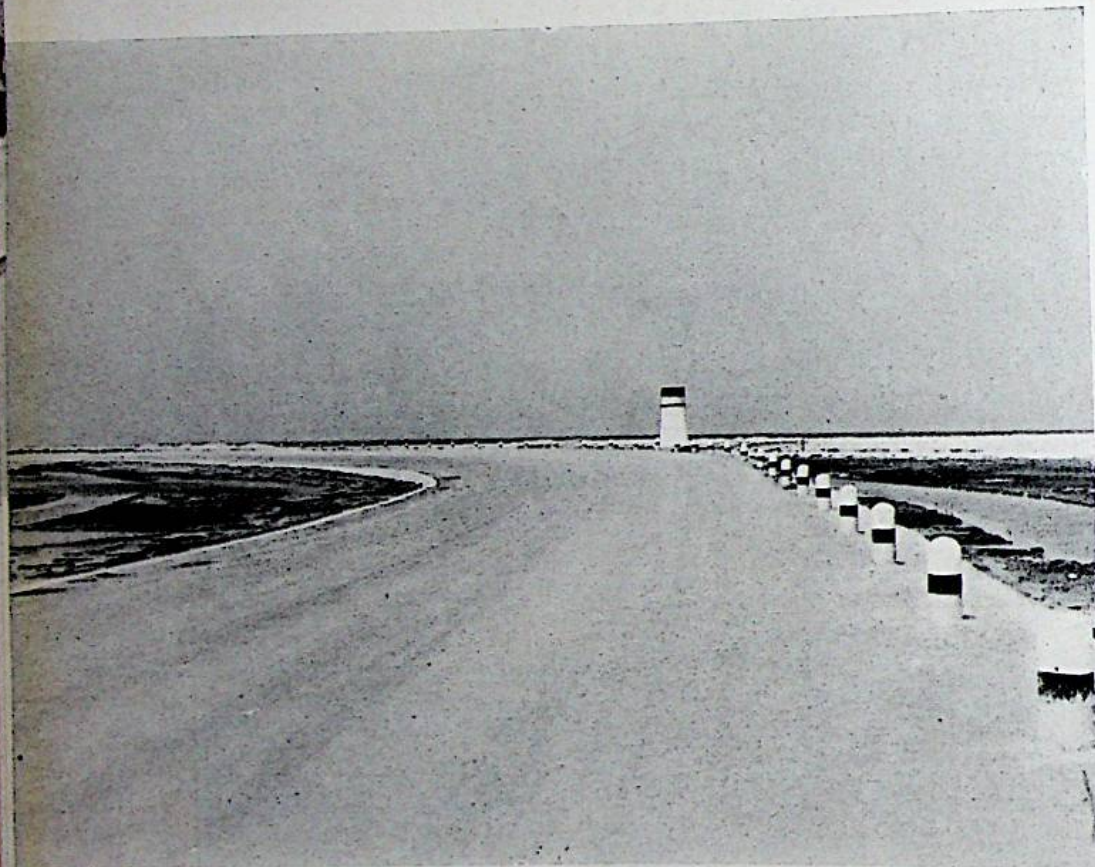
risposta affermativa. Comunque queste incertezze e queste lacune non fanno altro che rendere la corsa più appassionante. L'alata Vittoria, in questo fervore di vigilia, ha il volto dell'impassibile Sfinge.

Tre nazioni, che fin dai primordi — di volta in volta — sono state alla testa dell'automobilismo mondiale senza mai cedere in corsa il segno della supremazia ad altri colori, Italia, Germania, Francia, saranno in gara, a parità di condizioni, con tutto il fascino dell'alea misteriosa. La « Mercedes », la trionfatrice dell'ultimo « Gran Premio » di Tripoli, cercherà di prendersi la rivincita sulla vittorio-

sa di Pau, la « Delhay ». Nominiamo per ultima la « Maserati », *vient de paraître*, nella speranza che, evangelicamente, gli ultimi saranno i primi! La nuova « tre litri Maserati » correrà sicuramente ed ha dimostrato alle prove di andare molto forte. Solo che la stessa dimostrazione la desse in corsa e l'alloro tripolino potrebbe coronare una « marca » che fra i due litiganti farebbe la parte del terzo che gode.

Poi vi saranno i corifei, tra i quali possiamo segnalare una « Bugatti ». Ma non pensiamo neppure che la rediviva « Bugatti », i cui vecchi allori sono ormai

La curva «Camiciottoli» verso mare.



La pittoresca curva del Circuito presso Tagiura.



piuttosto appassiti, possa riprendere il bastone del comando proprio in una corsa quale il « Gran Premio » di Tripoli. Gli organizzatori avevano pensato pure a procurarci una novità di zecca, l'intervento di qualche macchina americana, ma vi hanno rinunciato perché la novità non valeva la spesa. Non ce ne dorremo eccessivamente. Non è certo sul circuito della Mellaha che i battuti della « Coppa Vanderbilt » avrebbero potuto rifarsi a spese dell'industria europea.

Corsa appassionante abbiamo detto, dominata dalla sfingea incertezza. Non interrogheremo la Sibilla per averne in anticipo il vincitore. Da una parte « Mercedes », già onusta di allori tripolini, che tiene il banco; dall'altra « Maserati », « Delhay », e forse anche « Alfa-Romeo », che tentano di far saltare il banco. La corsa è questa.

Altro motivo d'interesse dato dalle macchine: la partecipazione delle vetture 1500 cmc., che già l'anno scorso hanno fatto la loro comparsa alla Mellaha. Una corsa nella corsa. Le vetturine da corsa sono di moda. Hanno preso il loro posto accanto ai bolidi, come gl'incontri dei pugilatori pesi piuma fanno corona, nelle grandi riunioni, agli incontri dei pesi massimi. E non è detto che i più begli incontri siano sempre quelli dei « massimi »! Qui non è in giuoco un primato internazionale. In questo campo l'industria italiana, con le magnifiche « Maserati 1500 cmc » e col nuovo tipo delle « Alfa-corsa », in assenza delle « Era » e delle « Talbot », non hanno avversari. Risolveranno la corsa fra di loro. Ma si può esser sicuri che non sarà una corsa in famiglia, visto che sarà in palio un primato nazionale.

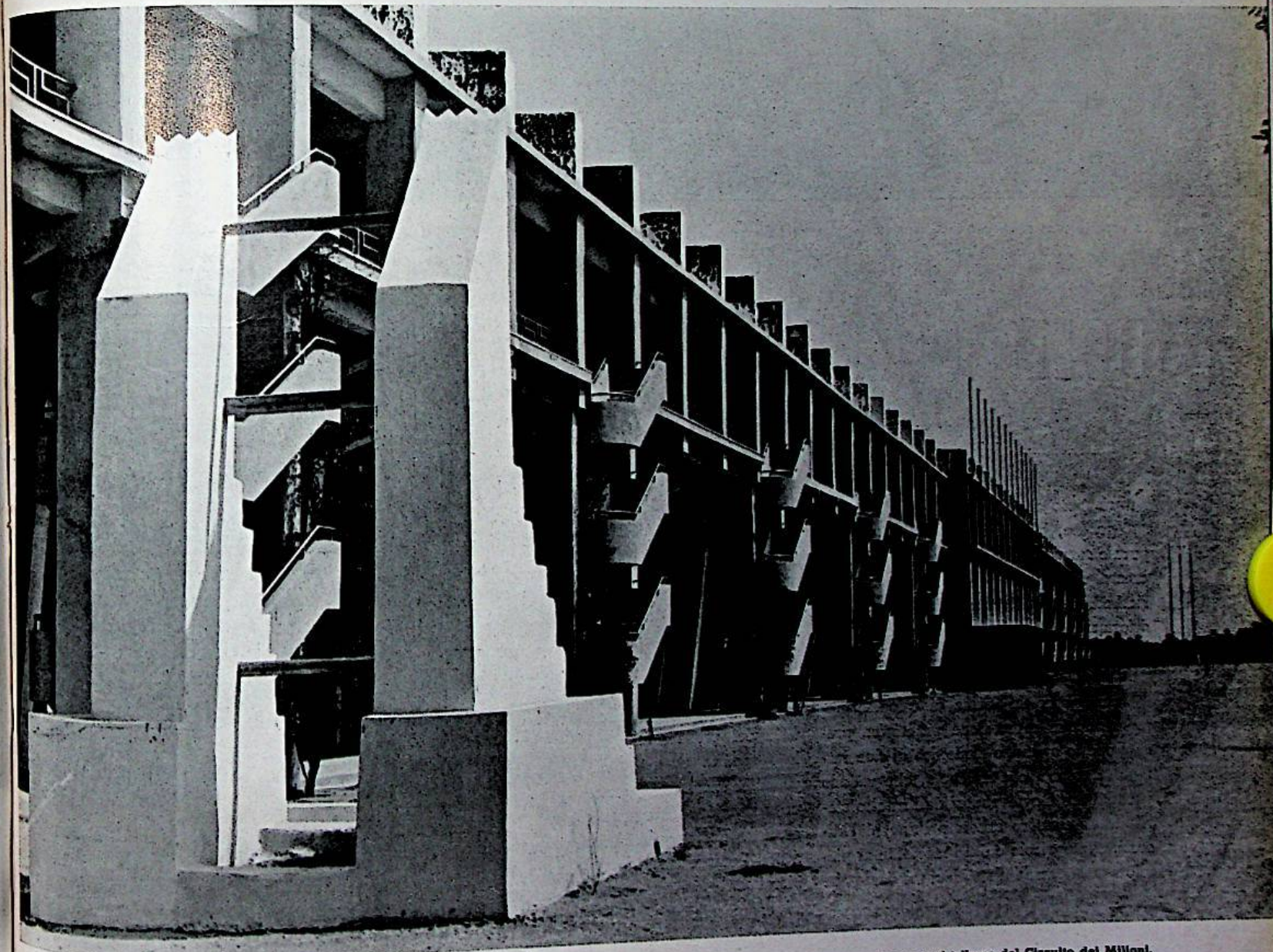
I campioni.

Se queste sono le macchine, restano a considerare gli uomini. Il cervello dopo il motore, o meglio prima del motore. Non sappiamo chi vincerà il « Gran Premio di Tripoli », ma state pur certi: sarà un « asso » del volante. Aggiungiamo, un « asso » consacrato e patentato, non un « asso » in divenire. La corsa della Mellaha non è una corsa per debuttanti. Un anno, in testa Varzi e Nuvolari, gomito a gomito; un altro ancora Varzi, poi Caracciola, poi di nuovo Varzi, infine ancora un tedesco, Lang. Quale sarà il nome del campione, che la folla acclamerà quest'anno?

Previsione impossibile. Ma sarà ancora un « asso » della nuova generazione tedesca, quale Lang, o italiana, Farina, oppure uno dei vecchi campioni Nuvolari, Varzi, Fagioli, Caracciola o magari un francese di classe quale l'ammirevole Dreyfus. Tutti i riflettori saranno puntati su Varzi che piloterà la nuova « tre litri Maserati ». E' facile pensare che il galliatese vorrà rinnovare il colpo già così bene riuscitogli con la « Bugatti », con l'« Alfa Romeo » e con l'« Auto-Union ». Le « marche »

« Gran Premi » automobilistici, che tengono desta l'attenzione delle folle sportive del mondo. Comunque, in questa grandiosa sagra del motore, si forgeranno pure gli uomini delle future vittorie. E non mancheranno fra questi gli italiani.

Mirabile fioritura di campioni in questo mirabile Paese, ove risuona l'ammoneimento del Duce: « Vivere pericolosamente ». Mirabile e inesaurita fioritura se dopo aver immolato al demone della velocità campioni così eletti, dall'indimenticabilmente prodigi di organizzazione industriale vanta l'Italia, se è pur vero che « Fiat » e « Alfa Romeo » sono passate da dominatrici su tutti i circuiti del mondo; ma anche prodigi di valore e di audacia da parte dei nostri uomini, se è pur vero che, fin dai primordi, italiani furono Lancia, Nazaro, Cagno, i vecchi indimenticabili moschettieri dell'automobilismo italiano. Ciò è bene ricordare mentre sul circuito della Mellaha si celebra la sagra della velocità vertiginosa.



Il piazzale d'accesso alle possenti tribune del Circuito dei Milioni.

cambiano; ma il campione è sempre lo stesso!

L'elemento sorpresa, insito nell'alea che esiste in ogni corsa, difficilmente potrà portare alla ribalta del primo posto un uomo di rincalzo. Ed anche questo è il segno dell'importanza del « Gran Premio di Tripoli » nella costellazione di tutti i

cabile Ascari al prodigioso Bordino, fino ai Campari e Borzacchini, possiamo sempre permetterci il lusso di annoverare un uomo dell'audacia insuperata e insuperabile, Nuvolari, e un campione che può vantarsi di tutte le vittorie in tutti i campi, Varzi, cui fanno corona numerosi elementi che la fama consacrerà immanca-

Velocità: decima Musa. Urlo di motori, grida di folla, ridda di milioni a te si ispirano, qui, dove in tempi ancora vicini e già tanto lontani non v'era che il lento sonnolente dondolio del cammello. Velocità — segno folgorante di conquista sulle strade asfaltate della Libia romana e fascista.

MASSIMO RAVA



Le vecchie case coloniche in Cirenaica.

ASPETTI ECONOMICI E SOCIALI

DELLA COLONIZZAZIONE DEMOGRAFICA

È risaputo che la colonizzazione demografica, oltre ad essere una attività pura e semplice di colonizzazione, tende a creare una migliore distribuzione della ricchezza e ad elevare le classi agricole a forma di vita più alte e socialmente più interessanti ai fini della economia nazionale.

Questa speciale forma di colonizzazione nella sua espressione più tipica presuppone lo sviluppo armonico di due fattori: « uomo » e « terreno », che vadano gradualmente evolvendosi dall'incolto sterile al seminativo arborato l'uno, dal disoccupato agricolo o dal bracciante al piccolo proprietario l'altro. Noi troviamo che al fondo di essa è sostanzialmente lo stesso concetto totalitario di vita e di progresso che nelle età remote portò all'uomo il primo lume di civiltà con lo svilupparsi dell'agricoltura. È il primitivo sano principio della produzione in funzione dei bisogni di vita dei produttori anziché in funzione del loro guadagno che costituisce la base economico-famigliare di una tale forma di colonizzazione. In essa il nucleo familiare assume importanza fondamentale non solo come capacità lavorativa, ma assai più come u-

nità base sociale e morale ove gli sforzi dei componenti sono tesi ad una meta familiarmente utile e tale non solo da dare loro un equo compenso, ma soprattutto da formare un nuovo ambiente idoneo a tutte le necessità della loro vita sociale. In tema di colonizzazione demografica occorre creare la vita in tutte le sue forme più che cercare di ottenere dei prodotti che assicurino con la loro rendita un lucro ai produttori: si potrebbe parlare a questo proposito di colonizzazione integrale oltrechè demografica. Basta questa sola constatazione a far comprendere quanti siano i problemi da risolvere, come ardui dal lato organizzativo, gravi dal lato economico, delicatissimi dal lato sociale, però fra essi i due principali che rappresentano la base stessa di tutto il fenomeno sono: « la composizione della famiglia colonica » e « l'impianto tecnico economico della azienda agricola familiare ». Ognuno degli altri problemi potrà essere risolto bene o male e ciò nonostante influire in modo poco sensibile sull'andamento generale della colonizzazione, ma invece questa riuscirà o fallirà a seconda che « famiglia » e « podere » sia-

no o meno adatti allo scopo che si vuole conseguire. Se la famiglia colonica per capacità tecnica e per unità lavorative è idonea ed è messa in grado (podere assegnatole) di poter produrre il tanto che è sufficiente al graduale riscatto del podere e ciò col minore sacrificio da parte dello Stato o di chi per esso, se il termine praticamente possibile per il riscatto è sufficientemente breve da permettere che i capitali impiegati possano in non lungo volgere di anni ancora servire a nuovi impieghi nella stessa opera cui già furono prima destinati, la bonifica seguirà il suo corso, se ciò non avverrà essa si arresterà agli inizi poichè la formula adottata non sarà tale da assicurarle movimento e vita. Problemi fondamentali e poliedrici questi, composti di fattori che a prima vista sono di tanto contrastanti da parere irreducibili a forme praticamente possibili e che solo l'indagine paziente, oscura, silenziosa può sperare di vincere.

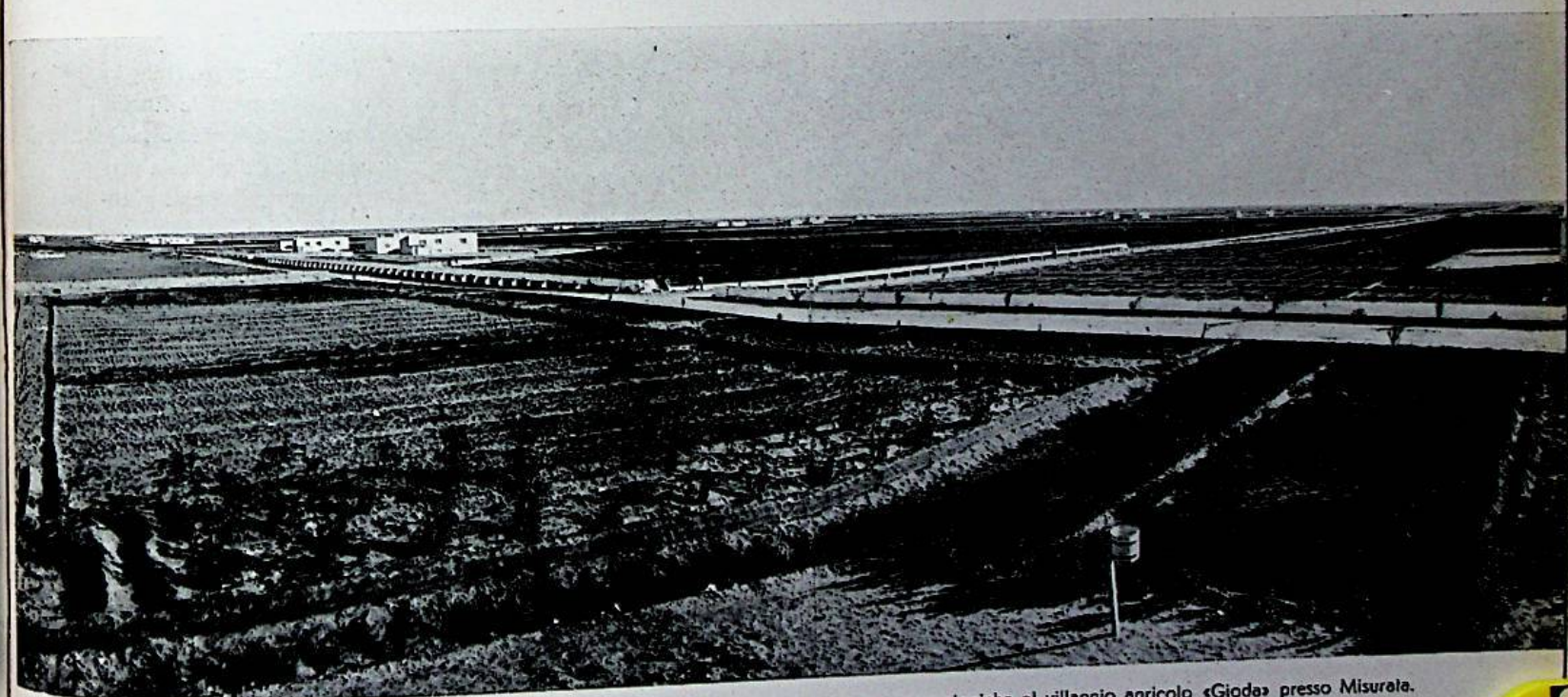
Socialmente e tecnicamente cosa occorre perchè la famiglia colonica sia idonea al migliore avvenire che nella colonizzazione demografica le si prepara? Le caratteristiche di tradizionale parsimonia

delle nostre classi agricole, la loro frugalità e la loro pratica agricola fanno sì che, traendo le famiglie dai coloni o dai braccianti agricoli della Madre Patria, si può essere certi di avere un materiale umano atto allo scopo che si vuole raggiungere. Occorrerà però elevare i coloni gradualmente al concetto di proprietà perchè esso non li turbi in un solo colpo. La proprietà oggi ha alla sua base etica e giuridica concetti talmente elevati e conseguentemente comporta tali doveri che occorre, per poterne essere degni, saperli apprezzare nella loro interezza. Essa non deve essere ritenuta un bene che si possa improvvisamente conseguire, ma solo tenacemente raggiungere e saggiamente possedere, e proprio per tali ragioni il graduale trapasso del

prescelta per l'attuazione della bonifica stessa, pure è alla famiglia di composizione media e ricca di germogli giovani che pare possano andare di regola le preferenze. Ciò perchè, mentre sembra consigliabile per il fatto che a tale tipo di famiglia non occorre una casa colonica troppo ampia e perchè lo sviluppo della famiglia si compie parallelamente allo sviluppo del podere, ha anche il vantaggio di contenere in germe la possibilità non troppo remota di costituire, per gemmazione, altre famiglie coloniche già ambientate e acclimatate per altri nuovi poderi.

Economicamente come si può arrivare alla proprietà da parte del colono coltivatore nullatenente? Per far ciò lo Stato o chi per esso deve anticipare i capi-

to si inizi dopo pochi anni, nè d'altra parte tale supero deve essere troppo sensibile poichè si verrebbe a falsare il contenuto morale e nazionale della colonizzazione stessa beneficiando pochi e mal utilizzando il terreno disponibile che deve poter assorbire il maggior numero possibile di famiglie. Per raggiungere tale scopo sarà quindi necessario che il terreno a disposizione della famiglia colonica, quando sia tutto coltivato, permetta di ottenere una quantità di prodotti tale da poter essere in parte venduta e quindi tramutata nel contante necessario al riscatto del podere. E tale aliquota sarà sufficiente, anche se non molto rilevante, se si saranno contenute le spese di impianto entro limiti moderati e proporzionati al previsto futuro svilup-



Le nuove case coloniche al villaggio agricolo « Giuda » presso Misurata.

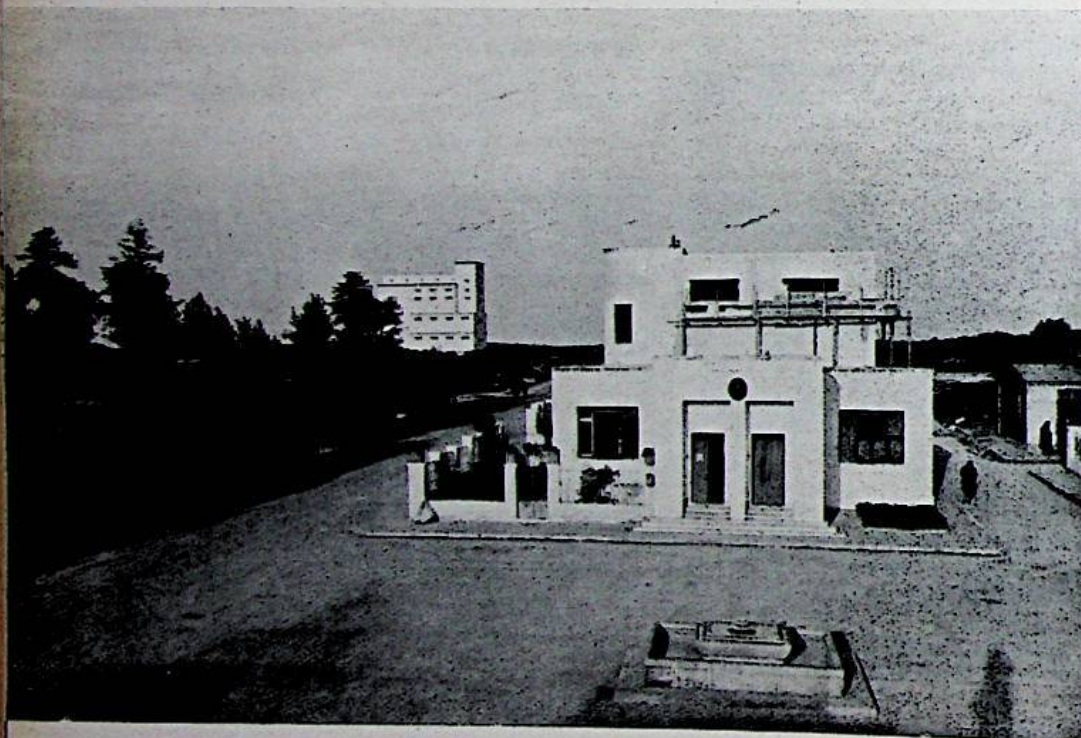
colono dal salariato a forme di compartecipazione o di mezzadria, ed infine a proprietà vincolata e poi libera, pare il più idoneo alla formazione della nuova mentalità che si vuole conseguire. Quanto alle unità lavorative occorrenti perchè la famiglia colonica possa affrontare con buone speranze di successo la bonifica del podere, premesso che esse naturalmente sono in funzione dell'estensione del podere, delle colture adottate, dello ambiente esterno speciale in che la bonifica si compie e della formula economica

tali necessari all'impianto della azienda agricola familiare e al mantenimento della famiglia colonica sino a che essa non sia in grado di vivere con i prodotti del podere. E per contro deve in un secondo tempo il colono rimborsare i capitali avuti in anticipo conseguendo così la proprietà del podere stesso. Posti così i naturali termini del problema occorre impostare l'azienda agricola familiare (podere) in modo tale da consentire al colono un supero di reddito oltre i bisogni familiari, onde permettere che il riscat-

po dell'azienda. Onde occorre che nell'impianto della prima organizzazione del podere si proceda con cautela e con parsimonia assoluta. Un solo elemento si può pertanto ritenere debba essere sin dall'inizio completo ed efficiente nella sistemazione del podere: la casa colonica. Essa è subito necessaria, oltrechè per le ragioni ambientali di vita e di lavoro, anche per speciali considerazioni sulla psicologia dei coloni trapiantati in un paese lontano e nuovo e fuori delle loro secolari abitudini: una casa colonica sana



Sul Gebel cirenaico. Il bestiame maremmano allevato dai nostri coloni.



Il nuovo silos di « Beda Littoria »



e comoda, anche se limitata all'indispensabile, è il primo coefficiente di un facile e durevole attaccamento dei coloni alla nuova terra. Stalla e podere sarà invece bene siano all'atto dell'immissione dei coloni agli inizi: per pochi capi di bestiame la stalla, con pochissimi ettari di terra lavorata il podere, ossia altrettanto necessario a dare un primo limitatissimo raccolto e soprattutto una dimostrazione di possibilità agricole che sia di conforto ai nuovi arrivati. Sarebbe infatti antieconomico che con lavori straordinari meccanici o di bracciantato molta terra fosse stata messa a coltura avanti l'arrivo dei coloni perchè in tal modo, anche se si venisse ad accelerare notevolmente la produzione, si verrebbe del pari a gravare forse in modo eccessivo e con conseguenze difficilmente sanabili il costo iniziale del podere ossia la somma da addebitare al colono. E' d'altra parte solo il colono che dissoderà la terra le sarà veramente attaccato per quella legge naturale che solo le cose il cui possesso comporta fatica si amano, ed ancora solo in tal modo egli adempirà la funzione sociale a lui commessa di trasformare la terra e di accumulare un capitale proveniente dal lavoro, mentre se egli giungesse sul terreno a bonifica avanzata verrebbe ad assumere la fisionomia di un ordinario amministratore e di un comune coltivatore. Dagli accenni fatti a questi basilari problemi della colonizzazione demografica si vuole semplicemente trarre la conclusione che essa colonizzazione è un fenomeno sociale di natura quanto mai complessa. Essa è un tutto proporzionato ed armonico in cui non possono sussistere dissonanze, un fenomeno in cui si fondono fattori costitutivi vari e opposti e tra loro variamente interferenti, un'opera di bonifica umana ed agraria ove tecnica e politica si affratellano nella creazione di forme di vita nuove e migliori. E' appunto per questa sua complessa struttura che essa può essere concepita e prosperare solo in epoche storiche che sappiano imprimere la loro orma in ogni campo dell'umana attività e che, in una serena visione di un migliore avvenire umano e sociale, sappiano comporre e guidare i fondamentali fattori del lavoro e del capitale nella creazione dell'unica vera ricchezza: « i prodotti dei campi ».

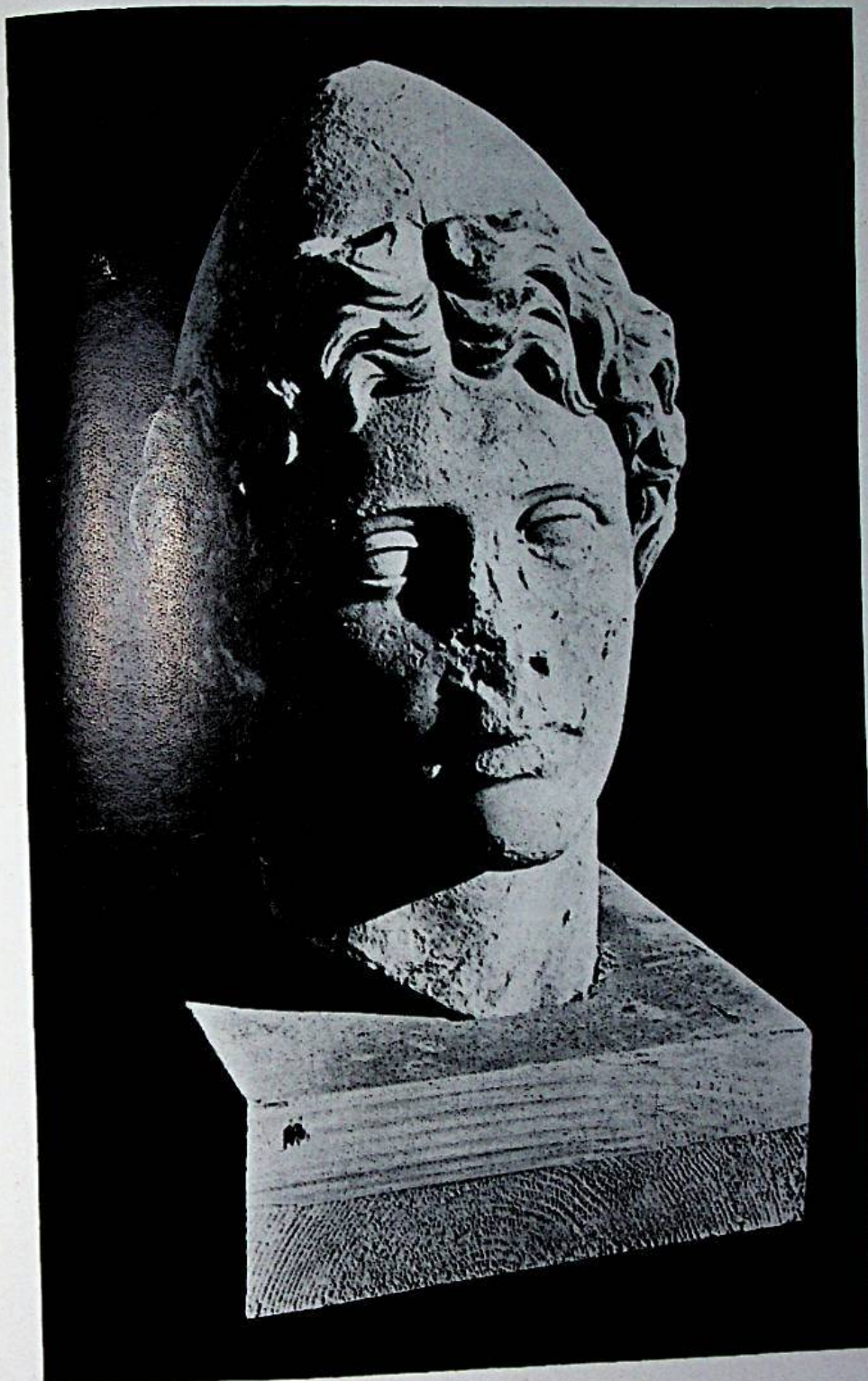
COSIMO MANNI

A « Beda Littoria ». La sede degli uffici dell'Ente Colonizzazione.

Una magnifica statua rappresentante una Ninfa, scoperta il mese scorso negli scavi del teatro augusteo di Lepcis.



Dioscuro di Leptis col «pileus» (copicapo dei marinai)



Le rivelazioni dello scavo del teatro di Leptis Magna

Il teatro antico è una delle fondamentali conquiste dell'architettura. Ha ordine e armonia fra le più definitive e affascinanti e ha dato alla vita moderna un modello che sostanzialmente è rimasto immutato in ciò che è più strettamente funzionale.

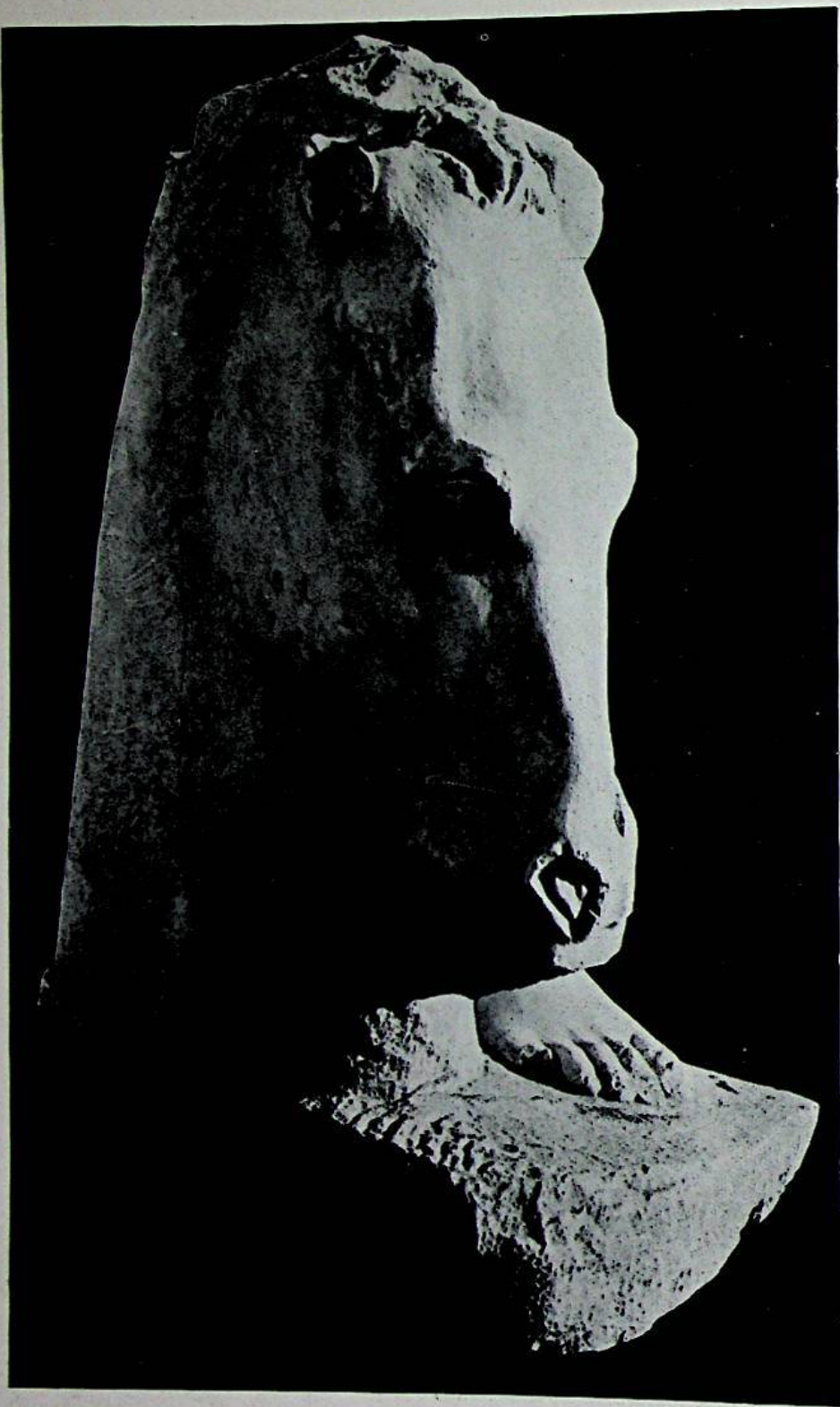
La Libia possiede meravigliosi teatri: quello di Sabratha, quelli di Ci-

rene, quelli di Tolemaide, che ne vanta uno ellenistico e il più puramente greco di tutti, e quello di Leptis Magna.

In questa città il bisogno d'un teatro non poteva non manifestarsi sin dal tempo augusteo. Infatti il grandioso monumento in corso di scavo è stato costruito sotto Augusto da Annibale

Rufo, come è ricordato nelle due grandiose iscrizioni bilingui in latino e in neo-punico.

Gli ultimi lavori, che procedono di pari passi con i possibili restauri di singole parti, hanno messo in luce un portico dietro la scena tutto in colonne di granito grigio e un tempietto dedicato agli dei Augusti.



Il cavallo di un Dioscuro nel teatro augusteo di Leptis.

Monumentali iscrizioni, piene di solenne efficacia, danno notizia in un latino saldo e sonoro, dei marini e delle colonne che si sono aggiunti nell'epoca di Commodo e di altri lavori, che attestano una continua cura per la rifinitezza del teatro e ci fanno conoscere, come da un libro, tutte le fasi della vita secolare più che due

volte vissuta dal glorioso monumento leptitano.

Ancora al tempo di Caracalla viene eretta una statua in onore di un attore, primo del suo tempo, che visse in Milano, Vicenza, Roma, Verona e Leptis Magna, suscitando entusiasmo e ammirazione e ricevendo alti onori.

Ma se ciò interessa la storia del tea-

tro, le statue scoperte sono un elemento di bellezze per se stesse.

Leptis Magna è la città d'Africa più ricca di sculture; è bene affermarlo. La messe del teatro è fra i tipici e fortunati rinvenimenti di sculture di questo nostro fecondo centro archeologico, che ha dato insigni gruppi alle Terme, al Foro Vecchio e ora al teatro, che si scava con ordinata prontezza in modo da consolidare rapidamente il giusto concetto, che deve diventare popolare, che gli Italiani posseggono in Leptis Magna i monumenti classici più conservati e più imponenti di tutta l'Africa.

Per ricordare le statue del teatro, esposte alla Fiera, può bastare averle viste non solo per comprendere l'alto valore artistico della Artemide; del pastore-poeta, Dafni; della testa di Faustina II, e via dicendo, ma anche per immaginare di quali altri tesori il

teatro di Leptis ci è stato generoso, restituendo ai nostri occhi pieni di giusto stupore veri capolavori quali i Dioscuri con i loro cavalli, una Ninta, una Venere, la rappresentazione personificata di Leptis Magna come Dea turrata, un'erma, altre e numerose statue.

Compiuti i restauri, si potrà misurare meglio l'entità di queste scoperte fra le più felici della nostra felicissima archeologia coloniale.

Il giorno in cui le indagini sui libri e la particolare sensibilità artistica degli archeologi stabiliranno la cronologia della plastica messa ad ornare il teatro, si guadagnerà anche una gran tappa sul cammino degli studi intorno alla scultura romana.

Così il teatro di Leptis Magna, che è il più venerando di quelli sorti nell'Africa romana è sulla via di diventare una delle più possenti attrazioni

d'arte e di storia cui si possa aspirare per l'ornamento ognora crescente della nostra colonia e per l'incremento del turismo, che cerca visioni eccezionali e complesse dimostrazioni della civiltà classica.

Leptis Magna da Augusto sino a Caracalla s'è arricchita sempre più di monumenti; la catena urbanistica che

li collega e li stende è ininterrotta. Quando saranno scavati gli anelli che la compongono, allora due secoli e più si spiegheranno al sole e agli uomini per cantare il più bell'inno all'eternità di Roma. Intendere le note è una squisita impressione. Ma è anche monito infallibile.

GIACOMO CAPUTO



Personificazione di Leptis con corona turrata.