



(Foto Goldoni)

## Il cammino percorso dall'agricoltura italiana in Libia

Sulla valorizzazione agricola della Libia — in effetto unica, reale possibilità della Colonia — molto si è scritto ed ancor più si è discusso. Il problema, nei suoi molteplici aspetti — politico, sociale tecnico ed economico — ha appassionato sin dalla sua impostazione, numerosi studiosi e pratici che alla soluzione di esso hanno portato valido contributo di scienza ed esperienza. Segno evidente questo, della importanza e

grandiosità del fenomeno che, uscito fuori dai naturali confini cui è soggetta ogni comune impresa, ha invece sfociato in pieno nella vita della Nazione.

Relativamente remote le origini della colonizzazione agraria, in quanto se ne cominciò a parlare sin dopo i primi tempi della occupazione della Colonia; recente il suo affermarsi poichè un reale sviluppo si ha solo coll'avvento del Fascismo a

partire dal 1923 e successivamente nel 1926, dopo la prima memorabile visita del Duce, cui si devono, tra l'altro, le note provvidenze del 1928 relative ai contributi di Stato ed al credito agrario per la colonizzazione demografica.

Infatti, mentre a tutto il 1922 le terre acquisite al demanio della Colonia ammontavano ad Ha. 9.613, le stesse salivano alla fine del 1926 ad Ha. 110.289 ed a



Colture agricole dell'oasi (Foto M. W. Düsseldorf)

ben 204.417 alla fine del 1928.

Le terre assegnate in concessione ad agricoltori italiani segnavano alle stesse epoche le seguenti cifre: 1922: Ha. 3970; 1926: Ha. 60.744; 1928: Ha. 113.209.

Molto cammino è stato percorso dal 1929 ad oggi, grazie alle provvidenze di Governo ed alle condizioni di assoluta tranquillità e sicurezza che la Libia vive ormai da più anni in ogni sua anche più remota regione: Ha. 767.453 acquisiti al demanio della Colonia ed Ha. 193.123 in via di avvaloramento ne danno eloquente conferma.

...

La bonifica delle terre libiche, costretta a svolgersi, specialmente nella parte occidentale della Colonia, in condizioni di ambiente difficili (sono note la scarsa piovosità,

le temperature elevate dei mesi primaverili ed estivi, la frequente violenza dei venti, la povertà e mobilità dei terreni) ha richiesto sia da parte dello Stato come da parte dei colonizzatori una somma di energie veramente cospicua di cui non v'è esempio nella storia della colonizzazione di altri paesi.

L'albero è, in siffatte condizioni di ambiente, il solo capace, data la grande alea che vi correrebbero le colture erbacee asciutte, di garantire una proficua valorizzazione della terra. Notevole quindi il costo iniziale di trasformazione; notevoli gli apporti necessari per la coltivazione della terra sino a che essa non possa con la produzione remunerare il capitale impiegato. In zone ove particolare ricchezza delle falde idriche sotterranee consente l'uso della irrigazione, assai maggiori divengono le

possibilità; in tal caso ancor più notevoli divengono il costo iniziale di trasformazione ed i mezzi necessari ad un primo sfruttamento della terra.

Accanto al problema tecnico-economico, con ardita, geniale concezione di stile prettamente fascista si è innestato, al fine di popolare la Colonia di elementi nazionali, quello demografico, potenziato in questi ultimi anni con la creazione di Enti o attraverso l'azione di speciali Istituti, aventi lo scopo di valorizzare la terra per assegnarla poi in proprietà a contadini italiani dietro rimborso, a particolari condizioni di favore, delle sole spese di costo.

Sicchè il costo della valorizzazione agraria della steppa, in conseguenza di tale nuovo elemento, sulla cui utilità e bontà, universalmente riconosciute, non è nean-

che il caso di discutere, si è inizialmente accresciuto di maggiori oneri che trovano giustificazione piena e riconoscimento adeguato nelle provvidenze disposte dal Governo.

\*\*\*

Ciò premesso, esaminiamo in rapida sintesi, attraverso i dati ufficiali a nostra disposizione, dati che verranno indubbiamente perfezionati col censimento in corso, il lavoro sino ad oggi compiuto.

Esistono in Libia 841 aziende agricole per una superficie totale di Ha. 167.378.

Di queste:

544 hanno superficie inferiore a 50 ettari con un totale di Ha. 9.500;

211, superficie compresa tra i 50 ed i 400 Ha. con un totale di Ha. 29.852;

440, superficie compresa tra i 400 ed i 1.000 Ha. con un totale di Ha. 30.507;

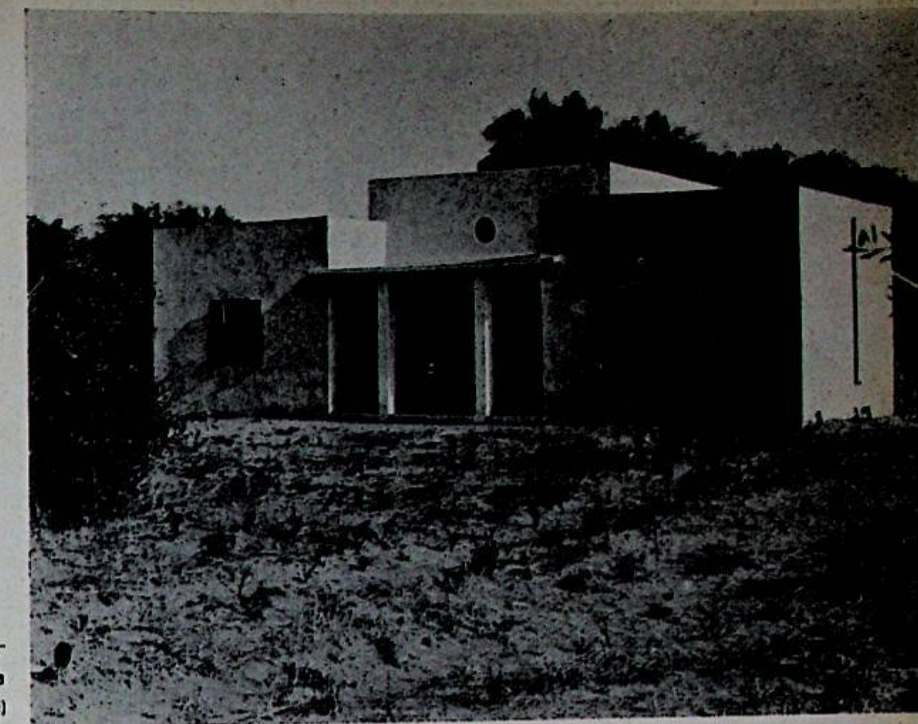
38, infine, superficie oltre i 1.000 Ha. con un totale di Ha. 97.518.

Dei detti 167.378 Ha. ne risultano avvalorati Ha. 72.769 di cui Ha. 70.463 con colture arboree asciutte ed Ha. 2.306 con colture irrigue.

Le prime sono così distribuite:

Oliveti:	
specializzati . . . . .	Ha. 29.130
consociati . . . . .	» 27.678
Mandarletti:	
specializzati . . . . .	» 2.619
consociati . . . . .	» 26.275
Vigneti:	
specializzati . . . . .	» 1.570
consociati . . . . .	» 6.515
Fruttiferi vari e gelsi:	
specializzati . . . . .	» 745
consociati . . . . .	» 769
Forestali . . . . .	» 1.422
Imboschimenti dune mobili	» 4.358

1610 case coloniche; 2820 tra stalle, magazzini, tettoie, porcili, concimaie e silos; 1526 pozzi di cui 565 trivellati sino alla



Tipo di casa colonica (Foto Pineschi)



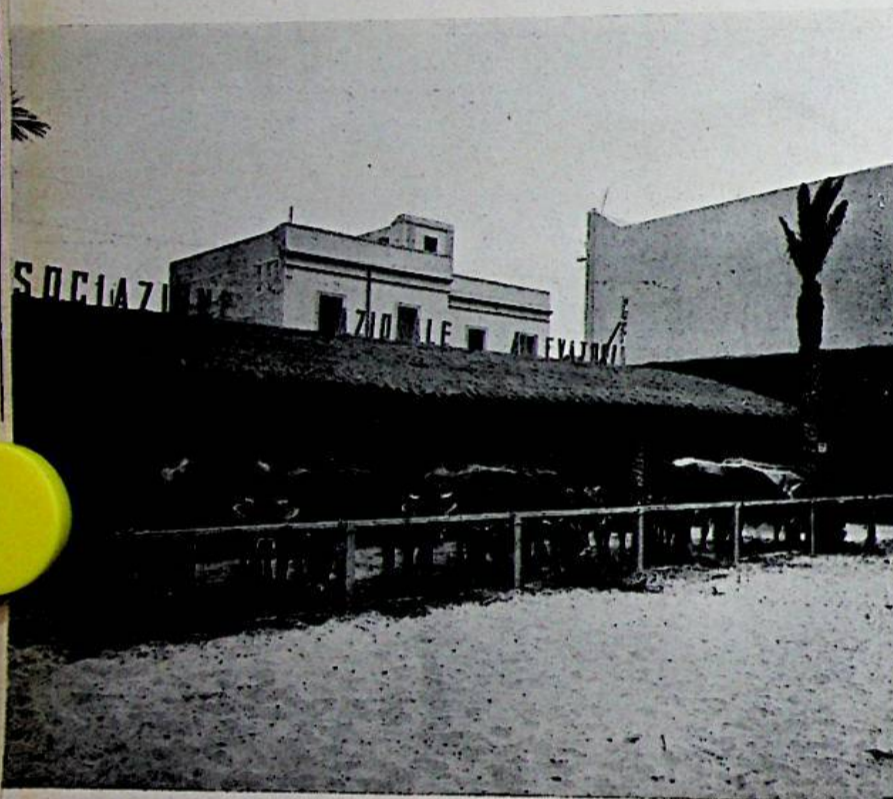
Coltura sperimentale di banane (Foto M. W. Düsseldorf)



Imbrigliamento di dune mobili (Foto Pineschi)



Un oliveto  
(Foto Pineschi)



Bovini alla mostra  
zootecnica  
(Foto Muzi)



Coltura  
di pomodoro  
(Foto Pineschi)

seconda falda; 1568 tra vasche e cisterne; 958 mezzi di sollevamento (elettropompe, motopompe, aereomotori, norie); 20 centrali elettriche; 70 Km. di linee elettriche; 202 Km. di tubazioni oltre ad altre opere minori quali macchine ed attrezzi agricoli, muri, siepi di recinzione, ecc. completano la necessaria attrezzatura delle aziende nelle quali vivono, oltre a quelle di una buona metà dei concessionari o proprietari, 3466 famiglie di contadini italiani con circa 10.000 componenti.

Il concorso diretto dello Stato sotto forma di contributi a fondo perduto ammonta a tutto il 1936 in cifra tonda a lire 52 milioni; la Cassa di Risparmio a sua volta ha erogato per prestiti agrari in genere a particolari condizioni di favore lire L. 136.230.000 cui vanno aggiunte lire 32.600.000 corrisposte a titolo di prestito senza interesse per la manutenzione delle piantagioni.

Come appare chiaramente dalle cifre su riportate, assoluto predominio sulle altre colture ha l'olivo, cui segue il mandorlo e infine la vite. Nè poteva essere altrimenti. L'olivo, pianta tipicamente mediterranea, trova in Libia condizioni d'ambiente favorevoli. L'agricoltura indigena, che pur vanta, per quanto esercitata con povertà di mezzi ed in maniera ancor primitiva, una sua tradizione, possiede un rilevante patrimonio olivicolo che recenti indagini fanno ascendere a circa 800.000 piante di cui 650.000 in produzione.

La nuova olivicoltura libica, quella degli agricoltori italiani, estesa su oltre 57 mila ettari, di cui la metà quasi in consociazione al mandorlo o alla vite, conta oggi, all'incirca, 1.500.000 piante. Causa la giovane età delle piantagioni, sarebbe prematuro, specialmente per una pianta a lungo ciclo come l'olivo, parlare di produzione; una sola constatazione è possibile e cioè che esse appaiono quasi ovunque in stato di promettente sviluppo.

Anche al mandorlo, pianta ben conosciuta e diffusa nell'agricoltura indigena, è stato assegnato un posto preminente nell'avvaloramento della steppa dato il suo adattamento, senza dubbio elevato, alle condizioni ambientali.

Alla coltura estesa per circa 29.000 Ha., di cui oltre 26.000 consociati all'olivo, è riservato, in base a quanto si è potuto sinora giudicare sulle piantagioni di maggiore età, certo avvenire.

Ultima per importanza la vite, coltivata quasi esclusivamente per la produzione del vino. I vigneti attualmente esistenti in Libia si valutano ad Ha. 8.000 di cui 6.500 consociati ad altre colture arboree, per lo più rappresentate dall'olivo.

La sua diffusione, nonostante le molte critiche mosse contro di essa, rappresenta, in definitiva, tutt'altro che un danno per l'agricoltura della Colonia in quanto le permette di realizzare una prima sensibile produzione economica, produzione che appare ancor ben lontana dall'essere sufficiente a coprire i bisogni del

consumo interno in continuo aumento. La massima produzione sinora riscontrata è stata quella del 1935 valutata a circa 30.000 hl. mentre il consumo si aggira intorno ai 60.000 hl.

Tra le colture erbacee, la più gran parte delle quali trovano sull'altipiano cirenaico buona possibilità di sviluppo, si annoverano l'orzo, qualche foraggera (veccia e avena, sorghi, granturchi) qualche leguminosa da granella (fava, ceci, lenticchia) il grano, il lino da seme ed il tabacco.

Assai vaste e largamente remunerative divengono invece le possibilità in quelle zone, soprattutto della Libia Occidentale, ove abbondanza di acqua consente l'uso dell'irrigazione: agrumi (l'arancio ed il mandarino tripolino sono veramente prodotti pregiati) vite per uva da tavola, albicocco, pesco, nespolo del Giappone, palma da dattero ed altri fruttiferi minori; grano, orzo, granturco, erba medica, sorghi da foraggio, tabacco, arachide ed una infinità di ortaggi, anche da primizia, co-

me pomodoro, patata, fagiolini, fragole, ecc. sono già largamente diffusi o suscettibili di coltivazione nelle terre irrigue.

Queste, come si è accennato, ascendono ad Ha. 2.306, cifra in effetto modesta se si tien conto della ricchezza, veramente cospicua, delle falde idriche sotterranee; è pur vero d'altra parte che l'uso dell'irrigazione va sempre più estendendosi e guadagnando il favore degli agricoltori, grazie, soprattutto, alla sagace politica instaurata da S. E. il Governatore Generale Maresciallo Balbo che, con reale visione dei bisogni dell'agricoltura libica, ha voluto che alle ricerche ed utilizzazione di acque sotterranee fosse dato il massimo impulso.

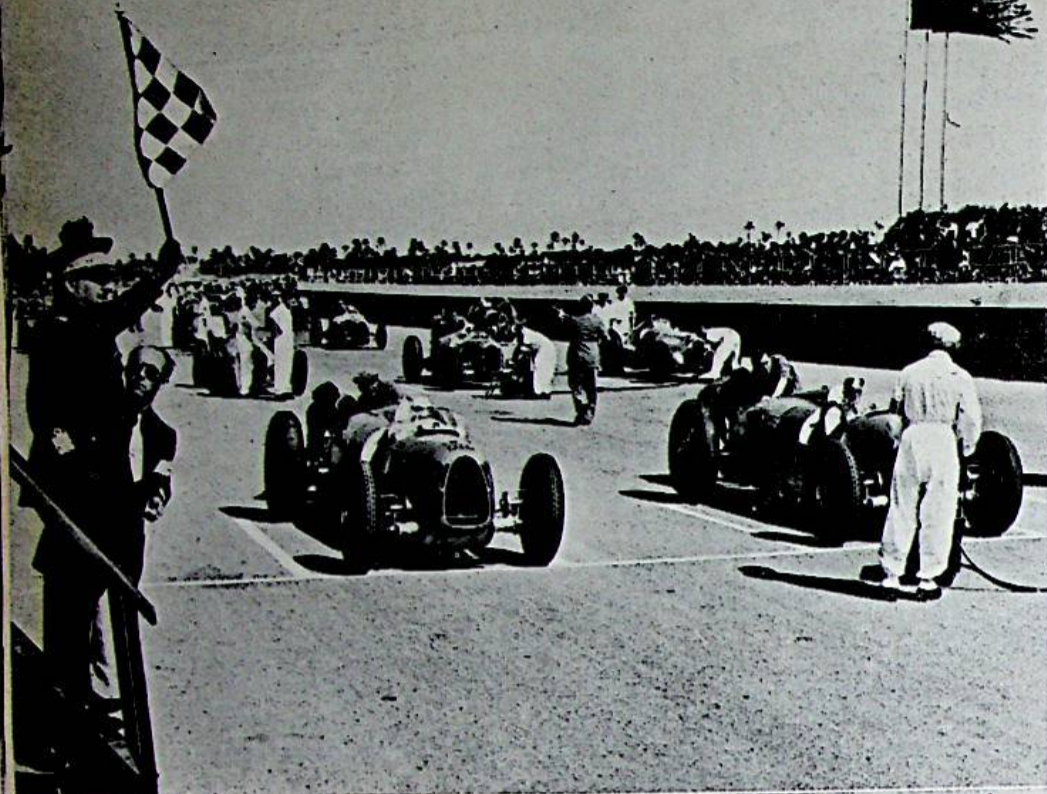
Queste, a grandi linee, le attuali posizioni dell'agricoltura italiana in terra di Libia; i primi passi compiuti, le prime realizzazioni conseguite sono certa promessa di un non lontano, sicuro avvenire.

GIULIO VIVOLI

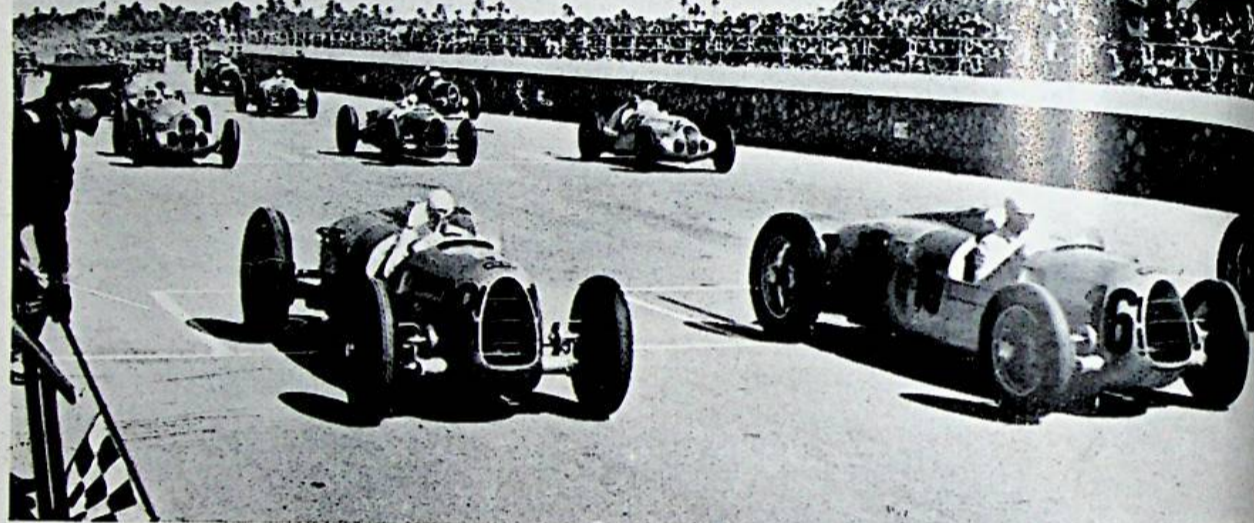
In Libia crescono giganteschi



# LA DE A FORTUNA SU QUATTRO RUOTE



SAGRA DI  
VELOCITA'  
A L L A  
MELLAHA



S. E. il Maresciallo Balbo dà il via al Gran Premio (Foto Muzi)



Una corsa automobilistica è materia di cifre. Le caratteristiche delle macchine: cifre; il percorso: cifre; la velocità, i tempi: cifre; i premi: cifre. Smazziamo dunque qualche cifra del Gran Premio di Tripoli. Si parla di 500 o 600 hp. di forza; di 1500 cmc. e oltre di cilindrata; di 524 km. di percorso; di km. 216,315 di media oraria e m. 3'25"73/100 come velocità sul giro. Ma per noi, qui della «Quarta Sponda», c'è un supplemento in fatto di cifre. Qui v'è un'altra cabala che sta fra il lotto e la corsa. Questa non è soltanto la corsa per le duecento o trecento mila lire di premi, è la corsa dei

milioni. Non si vince soltanto con la media di 200 km. e rotti all'ora, ma anche col biglietto V. N. 04846. Bene. E allora attacchiamo con altre cifre. Trenta, due, sessantamila. Trenta corridori, trenta biglietti. Una ruota che gira, la dea bendata che estrae dei biglietti numerati per le mani di un ragazzino altrettanto bendato. Poi la Dea Fortuna getterà via la classica ruota come una ruzzola, e salirà su quattro ruote gommate ben più vertiginose. Ecco un numero: A. 74705 abbinato a un campione; può vincere il campione come il biglietto; mentre l'«assa» del volante si butterà a 300 all'ora sul circuito della Mellaha, in un pacifico borghese, in una qualsiasi città o paese d'Italia, palperà accanto ad un apparecchio radio. Oppure, ecco un'altro numero: A.B. 92343, abbinato ad una mac-

china di piccola cilindrata; niente da fare fuor che passare alla cassa per il premio di consolazione. Trenta corridori: vincerò io? Trenta persone qualsiasi: vincerò io? Non la corsa, ben inteso, i milioni.

Due. Gli «Assi» dell'automobilismo mondiale hanno corso sopra tutto per due spettatori. Come nelle competizioni sportive vi sono i concorrenti «fuori classe», che fanno la gara per proprio conto, si distaccano, si isolano da tutti gli altri, così nelle gremite tribune della Mellaha vi erano per la «corsa dei milioni» due spettatori «fuori classe», che si godevano uno spettacolo per proprio conto, distaccati da tutti, spettatori e protagonisti assieme. Uno, il «tripolino» possessore del biglietto A. J. 13383 abbinato al corridore Bianco. Immediatamen-

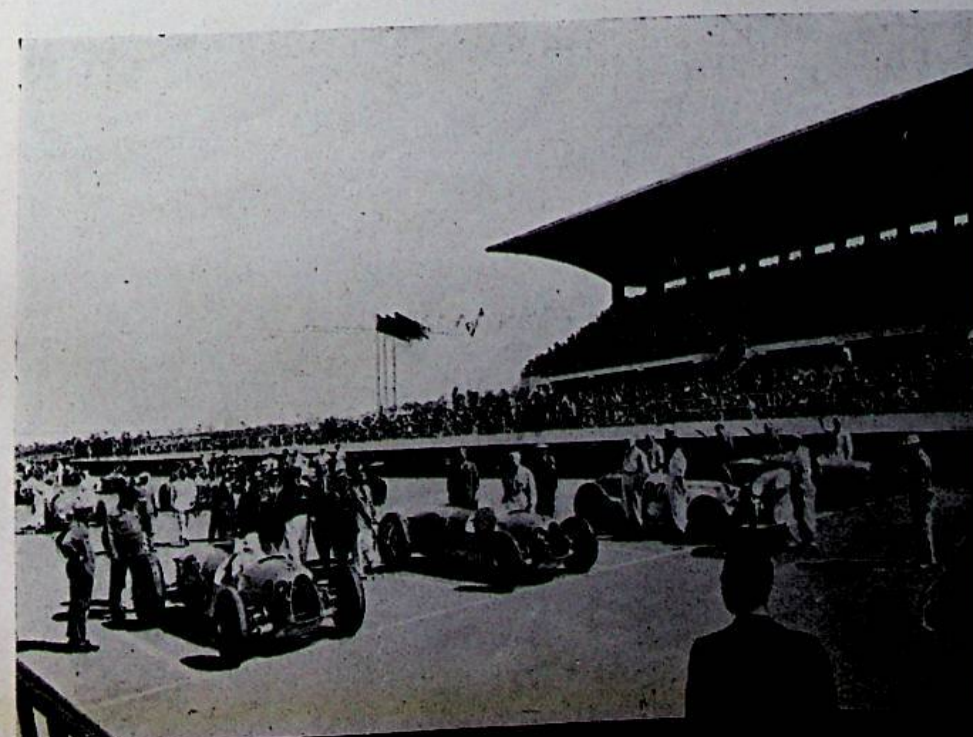


te fuori gara, nessuna speranza. Il «tripolino» è irrimediabilmente battuto. L'altro, un macellaio dei dintorni di Piacenza, giunto il giorno prima sulle ali di un «idro», «quale colomba dal disio chiamata». Il «disio» dei milioni, naturalmente. Ecco un uomo di fede. E' il primo, l'unico che si sia precipitato da lontane terre al dolce richiamo della dea bendata. La fede merita premio. Serie

Gli ultimi tocchi alle macchine poco prima delle corse (Foto Muzi)



Una magnifica curva nell'oasi (Foto Pineschi)



V. N. 04846 abbinato a Lang. Carneade? Mah! Intanto corre su una macchina tedesca, una di quelle macchine che devono vincere la corsa, come sanno i competenti e i non competenti. Mercedes è un dolce nome allettante, ed è, la macchina, nuova fiammante. L'uomo di fede, certamente, non battè ciglio, «nè mosse collo, nè piegò sua costa».

Sessantamila. Noi. Noi che scriviamo

S. E. il Governatore fra i corridori (Foto Pineschi)



Dietro le tribune, un enorme parco automobilistico



Il rettilineo sotto le tribune durante la corsa

e tutti gli altri spettatori. Tutti noi siamo andati alla Mellaha per la « corsa dei milioni », non per i milioni della corsa. Tutti disinteressati. «Nec spe, nec metus». E allora occupiamoci della corsa.

\*\*\*

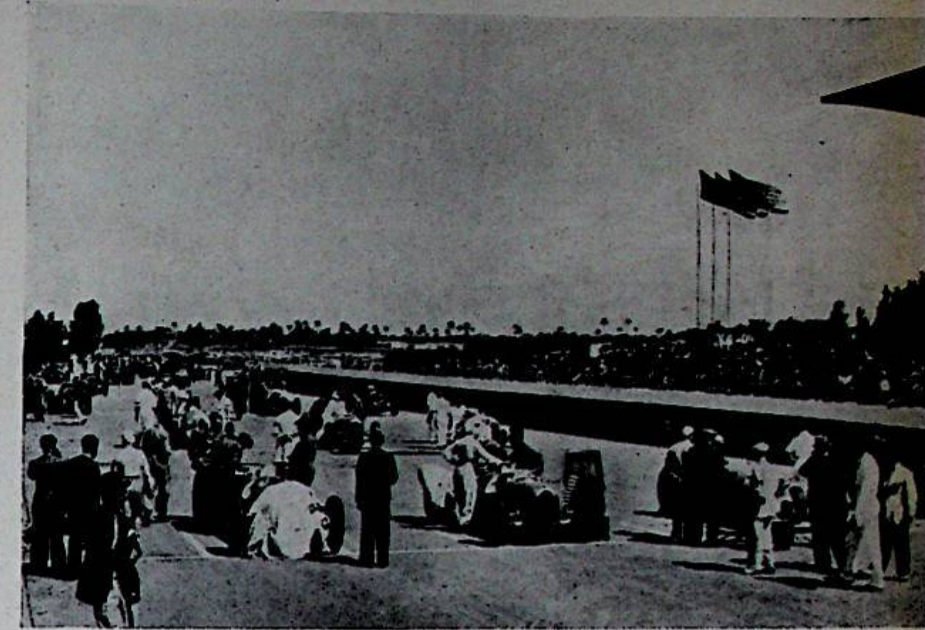
Velocità, decima musa. Oggi non ci sono più poeti. Pindaro è rimasto là, con la sua cetra, sugli spalti dello stadio olimpico, a cantare le velocità podistiche. Ma, evidentemente, per il « folle volo » delle macchine moderne la cetra del cantore avrebbe troppo flebile suono. Val meglio l'urlo dei motori rombanti, che si è innalzato dal circuito della Mellaha, squarciando la diafanità soffusa d'oro solare del limpido cielo africano.

La lotta è fra le macchine argentine: « Mercedes » e « Auto-Union ». Lo sforzo di anni e anni, compiuto dai tedeschi per lanciare sulle strade le macchine da corsa più potenti, capolavoro di organizzazione e di disciplina industriale, ha trovato la sua glorificazione sul circuito tripolino, il più veloce circuito stradale del mondo.

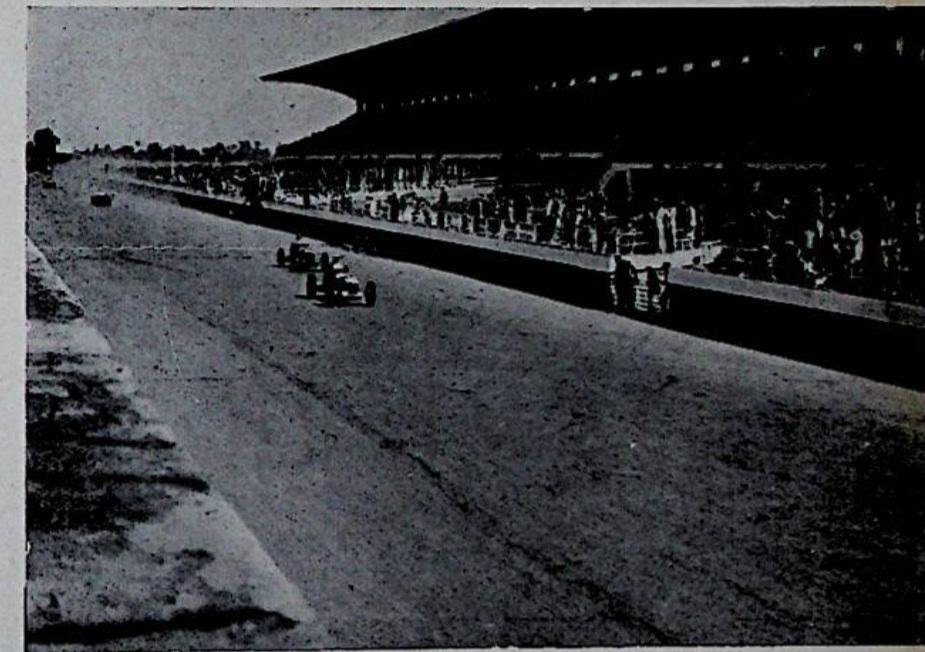
La corsa è in questi tratti. Caracciola e Lang guizzano in testa; « Mercedes » tiene banco. Rosemeyer e Von Stuk rimontano e passano; « Auto-Union » vuol far saltare il banco. Lang è di nuovo primo; mancano dieci giri, cinque, uno... « Mercedes » ha vinto. Per dieci secondi, non più di dieci secondi in una corsa di 2 ore 27 minuti e 57 secondi, per trecento metri in una corsa di 524 chilometri! « Auto-Union » piazza ben quattro macchine, una dopo l'altra, a ridosso della prima; ma la prima è una « Mercedes ». La corsa è tutta qui.

Il circuito della Mellaha ha una specialità, quella di far realizzare ogni anno dei nuovi primati. La corsa sembra la caccia al record. L'anno scorso Varzi aveva sbalordito superando largamente ogni precedente primato di velocità, con la media di km. 207,630 su tutta la corsa e di km. 227,385 sul giro. Quest'anno Lang ha raggiunto una media di km. 216,315 e Von Stuk, per rifarsi degli incidenti che gli han fatto sfumare la vittoria, ha strappato rabbiosamente il primato del giro, marciando a km. 229,234. « Crescit eundo », ma questo è un « crescendo » ed è un « andare » che i contemporanei di Settimio Severo non si sognavano di attribuire neppure agli alati messaggeri dei numi.

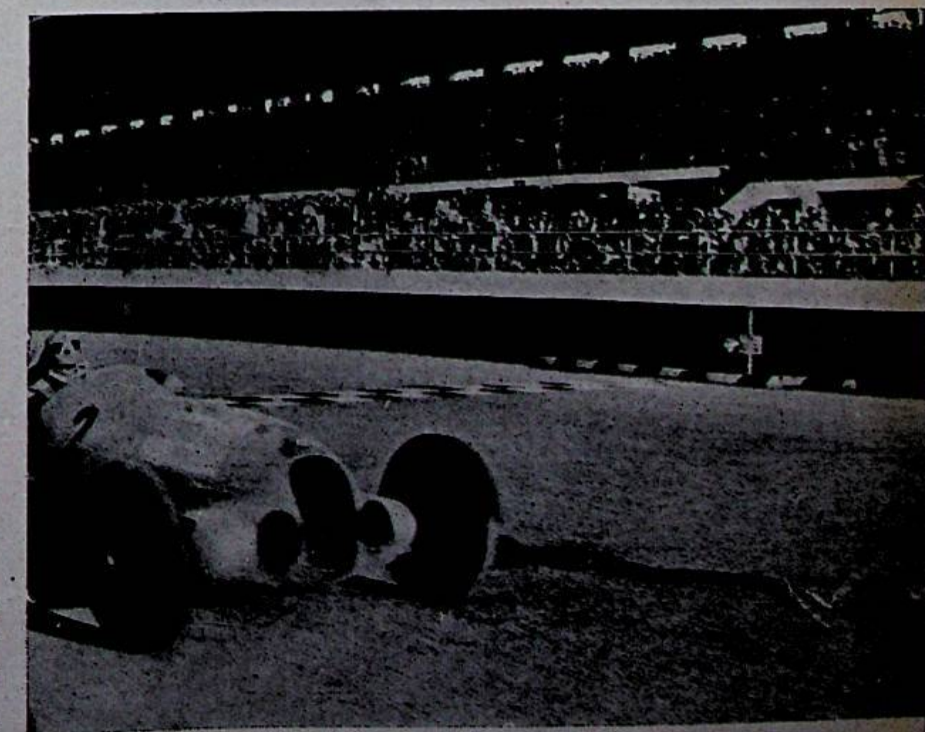
Le macchine italiane, le fiammeggianti « Alfa Romeo », hanno seguito a distanza. Cento, duecento cavalli di minore potenza, pari a qualche decina di chilometri all'ora in meno nei confronti delle macchine tedesche. Niente da fare. Il Marchese Brivio ci dirà poi, allargando le braccia: « Non abbiamo corso, abbiamo percorso 524 km. ». Ma i lettori faranno bene a non fraintendere. Le rosse « Alfa » hanno « percorso » 524 km. a 200 km. di media oraria



Meccanici e piloti vigilano le macchine  
(Foto Muzi)



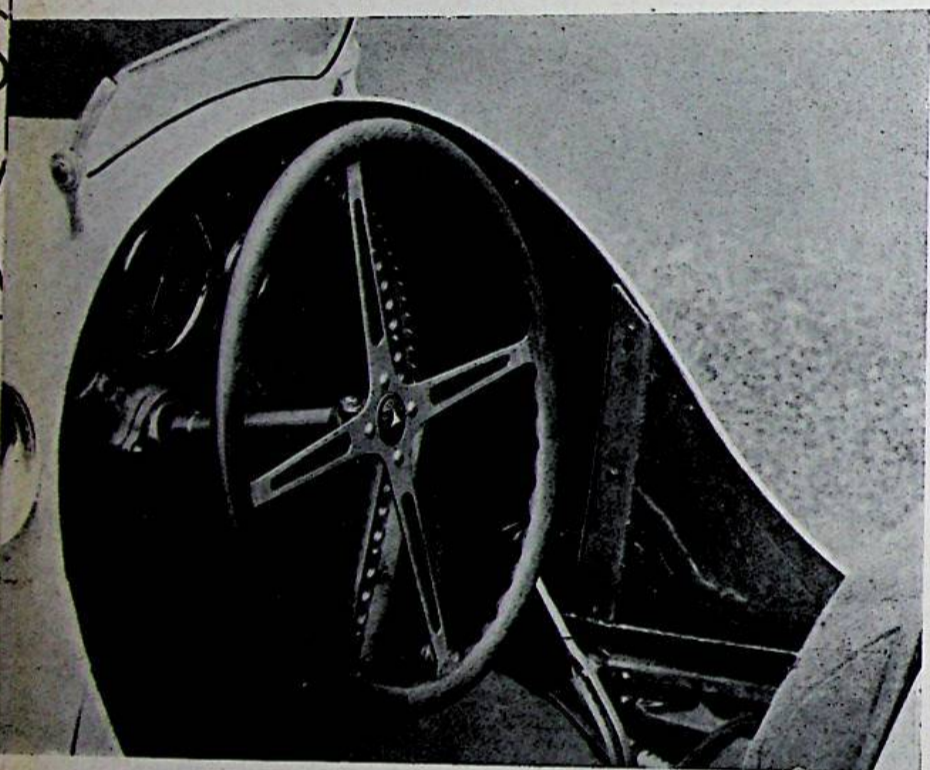
Passaggio sotto le tribune  
(Foto Muzi)



La macchina di Lang vincitrice taglia il traguardo  
(Foto Muzi)



Nei box durante le prove  
(Da sinistra a destra la sig.ra Paola Sluk, nota scriltrice che funzionava da cronometrista durante le corse del marito, la sig.ra Rosemayer, la sig.ra Ferrario, Von Sluk, Rosemayer).  
(Foto Pineschi)



Il volante della macchina con cui Lang vinse il Gran Premio



Il vincitore della lotteria dei milioni, sig. Parisi, e il pilota Lang subito dopo la

con 270 km. di media sui rettili. Eppure sembravano ferme. Perché c'erano delle altre macchine che andavano a 216 km. e battevano sui rettili i 310. Potenza della relatività, direbbe Einstein!

Duello appassionante fra le due «marche» di Germania. Bolidi lanciati fino all'estremo limite della potenza del motore e della volontà dell'uomo. Al di là sarebbe la follia, lo schianto. Vittoria veramente alata, quella che balza sul traguardo in una folata rombante. Dieci secondi di distacco: una contrazione di spasimo, un batter di ciglia, un colpo d'ala... E tutto è fissato: la ridda dei nomi e delle cifre, il carosello favoloso delle macchine, il turbinio dei biglietti da mille e delle foglie d'alloro, tutto finito. Tutto è segnato ormai nella graduatoria inesorabile. Per dieci secondi. Che decidono della vita di due uomini: un corridore e un milionario.

Spettacolo superbo da far balzare in piedi di tutta una folla con un grido appassionato, più alto dell'urlo delle macchine in corsa. Ma la folla è muta. Non una voce si leva dalla massa nereggiante delle sessantamila persone stipate in ogni ordine delle tribune. La folla immensa, spettacolo nello spettacolo, non si entusiasma, non soffre, non grida. In gergo moderno: non c'è «tifo». Si può essere sportivi fin che si vuole, e sportiva al cento per cento è stata la folla di Tripoli, ma nelle competizioni internazionali non v'è passione, non v'è esaltazione, se non per la speranza, per la fede di poter issare sul più alto pennone i colori della Patria.

Un inno lento, solenne, quasi ieratico, interrompe gli applausi che salutano il vittorioso. La folla è sull'attenti. Lontano, milioni di tedeschi, dinanzi alla radio, ascoltano commossi l'inno nazionale, che virtù di costruttori e di piloti hanno fatto risuonare in terra africana. Ascoltiamo noi pure, ma il nostro pensiero vaga più lontano, nel tempo e nello spazio. Dal circuito del Taunus al circuito di Long Island, dalla «Coppa dell'Imperatore» alla «Coppa Vanderbilt», dalla «Fiat» all'«Alfa Romeo», da Nazaro a Nuvolari, quale folla di nomi e di eventi, quale ebbrezza di trionfi, tumultuano nella nostra mente e nel nostro cuore! Oggi la Vittoria è incatenata al volante della macchina grigio-argentina, ma il nostro pensiero la rivede rossa di fiamma, dinanzi ad altre folle immense, sulle strade del vecchio e nuovo mondo...

Possiamo salutare serenamente i colori del Reich, che s'innalzano gioiosi sulla torre della Mellaha.

Nella notte stellata il parco governatoriale sfolgora di luci. Il Maresciallo Balbo chiude la giornata signorilmente, col fastoso ricevimento in onore di chi ha sportivamente combattuto nella sagra della velocità. Abiti neri, divise rilucenti d'oro e



S. E. il Maresciallo Balbo fra il vincitore della corsa, Lang (a sinistra) e il generale Huhnlein, Capo delle Organizzazioni Motorizzate del Partito Nazista, venuto a Tripoli quale rappresentante del governo nazionale socialista.  
(Foto Pineschi)



Il saluto romano del vincitore  
(Foto Muzi)

argento, delicati vestiti da sera che inguainano le eleganti signore. Ma noi vogliamo intervistare il vincitore, Lang. E' l'unico in un modesto abito grigio. Distinzione da vittorioso.

L'avevamo visto e fotografato al termine della corsa, nella stretta di mano col signor Parisi. Il vincitore della «corsa dei milioni» col vincitore dei milioni della corsa. Entrambi raggianti. Credo che nessuno dei due avrebbe scambiato il suo posto con l'altro. Il macellaio piacentino non deve aver mai avuto nelle sue rosee illusioni la prospettiva di gettarsi a corpo perso nella corsa pazzo di un mostro rombante; ma lui, l'umile meccanico teutone, salito agli onori della guida soltanto per completare la squadra della sua «marcha», lui che di colpo è diventato un «asso», che ha assaporato la gioia di sfuggire in testa e di battere tutti, che ha coronato in una giornata radiosa di sole un sogno di gloria, lui non cedrebbe certo la conquistata vittoria per tutti i milioni della lotteria.

Intervistiamo Lang. E' modesto, tran-

La magnifica coppa offerta dal Maresciallo Balbo al vincitore dell'XI Gran Premio. Lavoro pregevole in argento battuto eseguito dagli argentieri libici della ditta Berda di Tripoli. (Foto Genah)



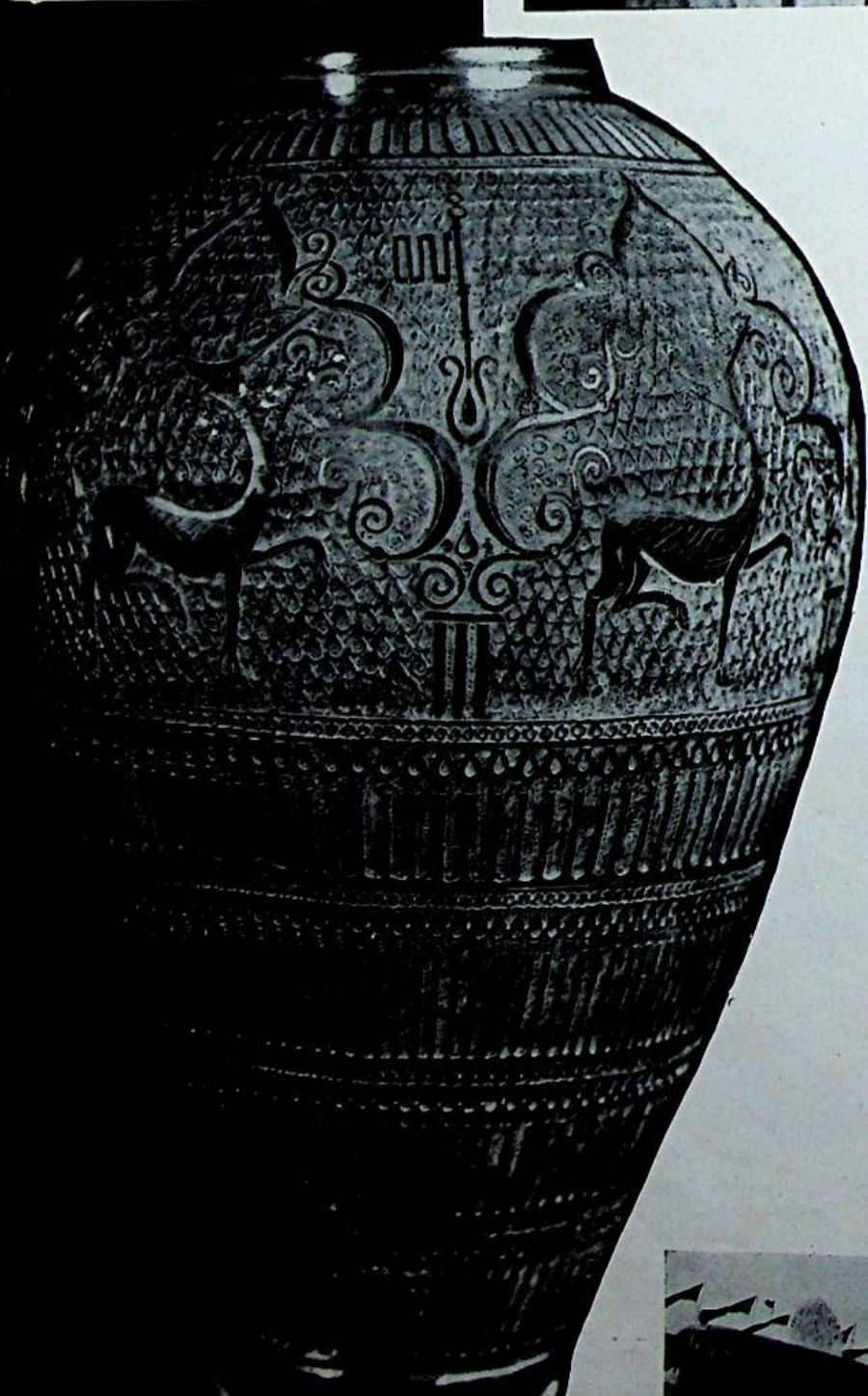
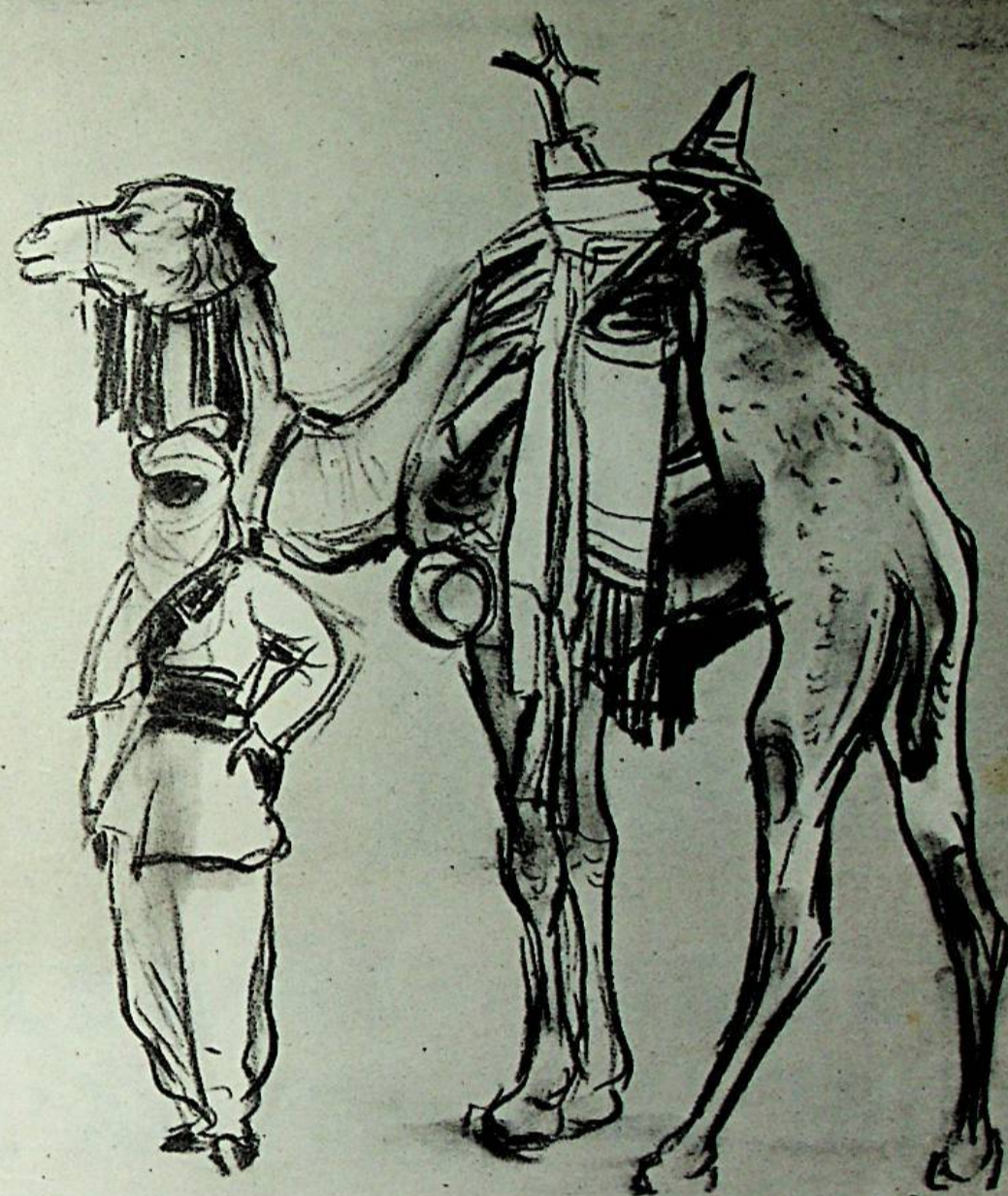
S. E. il Maresciallo Balbo e il pilota Lang  
(Foto Pineschi)

quillo, sereno. Tanta eleganza e tanto sfoggio non l'impacciano. Ha corso così, in testa, tranquillo, senza emozionarsi per bolide che l'inseguivano alle spalle, senza temere la minaccia assillante d'essere agguantato e ricacciato indietro, nell'ombra. I grandi nomi, gli «assi» del volante non l'hanno intimidito. E' un uomo che sa andare per la sua strada.

L'intervista è breve, concisa. Noi non conosciamo una parola di tedesco, lui neppure una d'italiano.

— Contento? — « Ja » —. Cerchiamo di farci capire coi gesti, più che con le parole. Corsa regolare, quasi sempre in testa, nessuna titubanza . . . « Ja », risponde tranquillamente. Un fiducioso sorriso, lo sguardo imperturbabile e un monosillabo: « Ja ». Abbiamo capito. L'intervista è una lezione d'ottimismo. Si vince così. Nelle corse. Nella vita.

KIBWESI



# BRILLANTI RISULTATI DELL'XI FIERA DI TRIPOLI

L'XI Fiera di Tripoli ha chiuso i suoi battenti.

Giunta al suo undicesimo anno di vita, la Fiera si è trovata ad affrontare una prova particolarmente difficile per essere all'altezza di due grandi eventi: la rassegna inaugurale del Duce e la fondazione dell'Impero. Essa l'ha brillantemente superata, meritando l'alto elogio del Duce, e ora inizia un nuovo ciclo di attività infinitamente più vasta.

A questa mèta luminosa del suo cammino ascensionale la Fiera è potuta giungere in virtù del potenziamento di S. E. il Maresciallo Balbo che, fra l'altro, l'ha arricchita della Mostra Zootecnica, e dell'opera tenace del dirigente, nonché attraverso la vasta e, spesso, dura esperienza del primo decennio. Serri ostacoli furono creati negli ultimi anni dalla crisi economica mondiale e da vari altri fattori avversi, ma essa riuscì a superarli dandosi di volta in volta nuove particolari caratteristiche in modo che segnò ogni anno altrettante tappe salde e significative. La vitalità della Fiera si è affermata in modo indiscutibile in questa sua capacità a reagire con vigore ad ogni avversità; basterà ricordare la bellissima sanzione della X rassegna, quella delle sanzioni, che rappresentò, nel suo campo, una effettiva vittoria contro il folle tentativo sivevino ai danni dell'Italia.

Attraverso un severo collaudo ed alla progressiva opera rinnovatrice della sua sede permanente, la Fiera è giunta alla brillante edizione di quest'anno che rappresenta l'inizio della fase imperiale e che ha battuto, per dirla in termini sportivi, tutti i primati delle precedenti manifestazioni.

Una breve sosta fra i bellissimi viali alberati e i piazzali ingentiliti da olezzanti aiuole che danno un senso di riposante freschezza, rende quanto mai evidente il primato estetico, oltre a quello dell'area coperta per le mostre. Tredici nuove costruzioni rappresentano il rinnovamento edilizio di quest'anno, che comprende i grandi padiglioni dell'Etiopia, delle Industrie libiche e di quelle nazionali, nonché i padiglioni dei Lavori Pubblici, del Monopoli della Libia, della Puglia e Calabria, di Agrigento, della Francia, degli Uffici dell'Ente Autonomo ed altri, per un complesso di 6522 mq. di cui 1300 mq. a carattere permanente. La spesa è stata di circa un milione e mezzo di lire e l'impiego di mano d'opera di 60.000 giornate lavorative, di cui 34.000 di indigeni e 26.000 di nazionali. La superficie coperta del quartiere risulta ora di mq. 20.500, il che significa un aumento di ben 3000 mq. nei confronti della Fiera del 1936 e di 5000 mq. in soli quattro anni.

Fra la stupenda cornice di questo quar-

tiere che non ha forse uguali per suggestività e bellezza, sono sistemate le mostre che danno alla Fiera del 1937 il primato più importante: quello commerciale. Abbiamo, infatti, 1950 espositori (oltre 200 in più dell'anno scorso) e 600 tonnellate di merci esposte, vale a dire più del doppio della X Fiera, che pure era in notevole vantaggio su quelle precedenti. E' vero che il quantitativo delle merci non costituisce il fattore determinante della importanza di una Rassegna di questo genere, ma nel nostro caso abbiamo anche il primato qualitativo dei prodotti esposti. Ce ne possiamo facilmente accertare in un rapido esame panoramico delle mostre contenute nel 30 bellissimi padiglioni che formano il patrimonio edilizio della Fiera tripolina.

Riportandoci ai giorni precedenti la chiusura, iniziamo il giro, diremo così, regolarmente, entrando dall'ingresso monumentale che ci permette, anzitutto, di ammirare la mostra del Governatorato di Roma. Ed eccoci sul piazzale interno a forma triangolare, contornato da un complesso di graziose costruzioni di ispirazione architettonica ocloniale. Pieghiamo a sinistra e ci portiamo nel vasto padiglione di Catania ove è esposto ogni ben di Dio in una efficace sintesi della ricca produzione agricola e industriale di quella fertile provincia. Dopo l'intermezzo ideale offertoci dal padiglione

