

A PROPOS D'UNE COLLECTION DE MONOGRAPHIES GEOGRAPHIQUES SUR LES PORTS ITALIENS.

Par M. Ferdinando MILONE,
Professeur à l'Institut de Géographie économique de Rome.

Je suis particulièrement heureux de présenter à cet important Congrès International de la Mer une collection de monographies géographiques sur les ports italiens, publiée par le Conseil National des Recherches.

Lorsque j'entrepris d'organiser cette collection, il y a à peu près trois lustres, on pouvait bien dire que l'Italie manquait d'ouvrages organiques, même sur ses ports les plus importants. Nous avions des études techniques assez remarquables au sujet des constructions des ports, un art difficile qui, par bonheur, a eu en Italie des véritables maîtres, même dans le passé. Nous possédions des études statistiques, mais moins remarquables à cause de la difficulté — entre autres — d'interpréter les relevés qui varient souvent selon les ports et sont un obstacle bien connu pour établir des comparaisons internationales. Quelques études considéreraient l'organisation administratives et commerciale des ports, mais nous manquons toujours d'ouvrages d'ensemble à même de nous renseigner sur la véritable physionomie de chaque port et d'en indiquer clairement les possibilités et les nécessités par l'examen du trafic de transit, des différents courants de navigation, de la qualité des marchandises arrivées et parties, du hinterland délimitant la région qui a dans le port son centre de gravité économique.

Le manque de pareilles études économiques, de nature purement géographique, n'a pas été la dernière cause de la politique économique erronée suivie par notre pays, même pendant la période d'admirable développement économique comprise entre la fin du siècle passé et, tout au moins, la première guerre mondiale. Pendant cette période, l'Italie a créé une activité industrielle de dimensions relativement grandes, à côté des progrès dans l'agriculture et dans la petite et moyenne industrie. Contrairement à ce qu'aurait dû faire un pays privé de capitaux abondants, tel que le nôtre,

L'Italie a en effet dispersé une grande partie des fonds à la disposition pour cette branche de son économie en tâchant d'aménager et d'outiller à peu près tous les ports de la Péninsule et des îles, au lieu de concentrer tout son avoir et toute son attention seulement aux ports plus importants, pour les mettre en état de faire face convenablement au rapide et continuel développement du tonnage et du mouvement des navires, ainsi qu'à la nécessité d'accélérer le déchargement des marchandises.

La nature des côtes de notre péninsule qui s'étend en longueur entre l'Adriatique et la mer Tyrrhénienne, offre bon nombre de ports naturels, de baies, de golfes et d'abris. C'est ainsi qu'on cherche à les aménager et à les outiller tous, et plusieurs d'entre eux reçurent des adaptations qu'ils ne méritaient pas, ou du moins qu'ils n'auraient pas dû avoir en observant une plus sage distribution des modestes moyens que le pays pouvait destiner à cet effet.

On laisse parfois nos ports se faire concurrence entre eux au lieu de les conduire à une spécialisation des trafics qui aurait permis d'aménager parfaitement chaque port pour le seul trafic de marchandises qui lui était plus convenable.

Le défaut de véritables monographies sur chaque port faisait cependant considérer probable la répétition de pareilles erreurs à l'avenir, au moment surtout où les exigences croissantes auraient rendu plus grave la dispersion des richesses et des énergies. C'est pour éviter une telle éventualité que j'ai demandé et obtenu par le Conseil National des Recherches l'organisation d'une série d'études sur nos ports, collection que je me permet de présenter, quoique incomplète, et qui sera accomplie dans peu d'années, par les soins du Centre de Géographie économique de Naples, dignement présidé par le collègue Colamónico, professeur à l'Université de cette ville.

Malheureusement la collection a été interrompue par la seconde guerre mondiale et cette longue interruption l'a partiellement vieillie. Il est vrai qu'un port garde en tous temps la même situation géographique, puisqu'il peut toujours être identifié par les mêmes coordonnées géographiques; mais il peut modifier profondément sa situation par rapport à la géographie économique, même dans le cours d'une brève période, surtout s'il survient des événements exceptionnels,

tels qu'une guerre, qui modifient sensiblement les frontières d'un Etat ou les conditions politiques de toute une région ou d'un continent entier. C'est le cas de cette dernière guerre qui a altéré la physionomie économique de notre pays en déviant ou en modifiant certains courants du trafic. Il est arrivé, par exemple, que le développement des trafics aériens a atteint le mouvement maritime des passagers dans certains ports spécialisés à cet effet.

Naples, par exemple, a été touchée non seulement par la guerre et les destructions, très graves, dues aux bombardements, et n'a pas enregistré seulement la déviation au trafic aérien d'une grande partie des voyageurs du trafic maritime, mais on peut bien dire que ce port a vu modifier sa situation par rapport à la géographie économique à cause de la perte des colonies italiennes du continent voisin d'Afrique, où notre pays commençait déjà à trouver un débouché pour son excès de population. La rapide extension des cultivations; la construction de routes, de maisons, d'usines, etc. entraînaient déjà un mouvement de marchandises et de passagers.

L'étude du port de **Naples**, que j'ai conduite personnellement, examine trente années de trafic des plus importants courants de navigation; elle en compare aussi la différente portée pour en déduire la vitalité différente. Elle examine en outre les mouvements des passagers en les dépouillant de l'exagération des statistiques qui considéreraient au même titre l'arrivée et le départ du voyageur qui venait de l'Amérique ou y allait et le colporteur des côtes ou des îles du golfe de Naples qui porte chaque jour du fromage ou du poisson à la ville et qui, après avoir tout vendu, s'en va le soir même pour revenir le matin suivant.

Elle examine aussi la différente importance des marchandises embarquées ou débarquées pour en conclure de quelle façon doivent être aménagés les docks et les quais du port. Et finalement, mon étude tâchait de reconnaître laquelle des fonctions du port de Naples était la plus importante et, après avoir reconnu comme telle la fonction régionale, elle s'efforçait de délimiter le hinterland du port pour en reconnaître les frontières actuelles et le distinguer d'un hinterland potentiel du quel il est d'ailleurs nécessaire de prospecter les éventuels développements et les probables exigences du futur.

En cette même année 1936 parut le gros volume sur le

port de **Gênes**, par le Professeur Jaja de cette Université. Dans ce volume, l'auteur a voulu justement mettre en évidence aussi la fonction internationale de ce port, fonction qui s'est encore plus accentuée pendant la dernière guerre à cause du trafic avec la Suisse.

Le port de Gênes a été renouvelé complètement après l'effort splendide par lequel il a rebâti ses quais, ses darses, ses bassins, ses docks, ses silos, qui avaient été presque totalement détruits par la guerre. Cela était du reste nécessaire par l'importance que la reconstruction avait donnée aux chemins de fer à traction électrique, à l'amélioration des services et aux plus fréquents transports par camions. Par conséquent, il est maintenant mieux relié qu'auparavant avec les pays d'outre-Alpes et avec toute la plaine du Pô, qui est son hinterland. Gênes a vu augmenter les chiffres de la quantité des marchandises et du nombre des passagers embarqués ou débarqués, en comparaison de ceux de la dernière année normale (1938).

Gênes forme maintenant un unique système de ports avec Savone, de telle façon que nous pourrions en voir changée la situation géographique. Non seulement il est le plus grand port de la péninsule de laquelle il absorbe, avec Savone, plus d'un quart, presque un tiers du mouvement maritime; mais par son trafic de marchandises il dispute avec une énergie renouvelée la place de Marseille, premier port de la Méditerranée.

Quelques années plus tard, lorsque la guerre était déjà commencée, paraissait le volume sur **Trieste**, par le Prof. Roletto, le directeur de l'Institut de Géographie économique de cette ville. Et déjà en ce temps-là l'auteur prouvait que le diagramme des marchandises du port de Trieste pendant le siècle passé n'était que l'expression des événements politiques de son hinterland si disputé, c'est-à-dire du même de l'Europe. Il est d'ailleurs évident que Trieste est notre port le plus touché dans l'aspect de ses trafics par l'altération de son ample hinterland, qui avant la guerre s'étendait outre ses frontières nationales. Le commerce de cette ville avait en outre déjà souffert des conséquences de la chute de la monarchie autrichienne.

Pour compenser en partie les effets des difficiles conditions économiques des pays du cœur de l'Europe après la

première guerre mondiale, l'Italie, non sans grands sacrifices, avait voulu construire une zone intensivement industrielle dans le proche hinterland. Maintenant presque tous les fruits de cet immense sacrifice ont été perdus à la suite du tracé cruel des frontières de Trieste, et la fonction industrielle qui avait été développée pour remplacer la fonction commerciale du port est languissante, pour le plus grand dommage de tout le monde.

Dans un volume de cette collection, qui a paru en même temps que celui sur Trieste, M. Toschi a étudié, avec ses élèves, le port de **Bari**. Aussi la physionomie économique de Bari a beaucoup changé après la perte de l'Albanie, qui se servait de son port pour ses commerces qui augmentaient considérablement.

M. Merlini a étudié avec grand soin les conditions d'**Ancone** qui a reçu de grands dommages de la réduction de ses échanges avec l'autre rivage de la mer Adriatique et particulièrement avec la ville de Zara.

Je suis, d'ailleurs, le premier à reconnaître que toutes ces études devraient être reprises et, en grande partie, recommencées, à cause des changements produits par la guerre.

Cependant, l'année passée, on a publié le volume sur **Venise**, par M. Candida. Ce volume est pour cela le plus vivant peut-être de toute la collection, il peut être considéré un modèle d'étude sur les ports.

A cause du passé glorieux de ce port, d'où la Sérénissime partait pour ses exploits en terres lointaines, la magnifique introduction historique a été écrite par M. Luzzatto, le meilleur écrivain d'histoire économique d'Italie, tandis que M. Candida a donné sa contribution avec une analyse attentive et une synthèse vigoureuse établies sur l'examen rigoureux et perspicace des données statistiques, particulièrement pénibles à recueillir pour ce qui concerne le trafic des chemins de fer et des camions. Aidé par une telle préparation, l'auteur réussit à bien délimiter la partie de la plaine du Pô qui s'appuie économiquement sur le port adriatique de celle qui s'appuie sur la Mer Tyrrhénienne. Il souligne en même temps le développement très rapide du proche port de Mestre- c'est-à-dire de Porto Marghera, création complètement artificielle qui forme aujourd'hui un seul corps avec Venise, dont elle est le port industriel.

La collection sur les ports italiens présente des livres très différents à cause de la différence même qui passe entre ces ports. Il est vrai que la fonction régionale représente une commune caractéristique de tous les ports italiens et qu'elle se manifeste généralement par des importations plus fortes que les exportations; mais chaque port garde néanmoins sa *physionomie particulière*.

Il s'agit enfin d'une collection qui est peut-être un peu surpassée par les conséquences de cette guerre terrible qui a bouleversé la carte de l'Europe et qui a modifié sensiblement la position de l'Italie au point de vue de la géographie économique en apportant des changements dans les courants du trafic. Elle devrait, donc, être renouvelée et ajournée le plus tôt possible; mais reste — à ma connaissance — le premier exemple d'une collection d'études qui décrit de façon organique tous les ports d'une nation.

En présentant à titre d'hommage cette collection à la Présidence, je demande si ce Congrès International de la Mer ne pourrait pas lancer l'idée d'une collection analogue, rédigée d'après une conception uniforme et d'ensemble, offrant la possibilité de comparer les statistiques, et capable enfin de nous renseigner sur tous les principaux ports de notre continent.

Un tel vœu ne pourra s'accomplir qu'avec le soutien des sentiments de fraternité scientifique qui nous ont toujours liés et que nous espérons assez forts pour qu'ils unissent un jour tous les citoyens de l'Europe qui sont aussi les citoyens d'une même terre.