

La Francia e la Costa dei Somali

Dei possedimenti francesi in Africa, quello della Costa dei Somali è il più povero di storia, e uno fra gli ultimi venuti a far parte dell'impero coloniale francese.

Se la vita della colonia, che rimonta al 1862, non appare ricca di avvenimenti, può viceversa interessare tutta la preparazione, che in abbastanza lungo periodo di tempo portò all'acquisto dello scalo di Obok, piccolo nucleo attorno al quale si estese a poco a poco il possesso della Francia.

Agli inizi della seconda metà del secolo scorso, l'Abissinia era stata consolidata, più o meno completamente, in uno stato unitario, sotto il Negus Neghesti Teodoro II, che si può considerare il primo vero imperatore etiopico, essendo riuscito, sia pure per pochi anni, a riunire effettivamente tutto il territorio sotto il suo solo comando. La regione del Tigrè, nella parte settentrionale dello Stato, mal si acconciava al dominio centrale, fiera della sua individualità etnica: ras Negussìè, che ne era il sovrano, cercò di accattivarsi le simpatie di qualche potenza straniera, per poterne avere un aiuto nella lotta contro Teodoro.

Egli infatti, nel 1857, inviò una ambasceria al Papa (non bisogna dimenticare che i tigrini sono cattolici di rito copto) e all'imperatore dei francesi Napoleone III. L'ambasceria era accompagnata dal missionario lazzarista Giuseppe Sapeto.

Questo italiano, la cui vita non ha avuto ancora quel biografo che ne sapesse mettere in giusta luce i meriti, era nato nel 1811 a Carcare (provincia di Savona) e, ordinato sacerdote dal 1829, aveva viaggiato, nel Libano prima, in Egitto poi, per le sue missioni. Dall'Egitto penetrò nell'Abissinia, che divenne il campo della sua attività, specie nella regione dei Bogos, Mensa e Habab. Non gli fu difficile

divenire il consigliere di ras Negussìè, che gli affidò il delicato compito di convincere la Francia ad intervenire negli affari d'Etiopia, ed allettarla con la promessa della cessione di un territorio nella baia di Adulis (l'odierna Zeila).

Era il momento in cui Napoleone III, erede del gran nome, sentiva la necessità di divenire anche l'erede del grande conquistatore: la possibilità di aggiungere un nuovo possedimento all'impero coloniale, in modo da bilanciare la conquista dell'Algeria avvenuta sotto i Borboni e gli Orléans, fece sì che le proposte del re del Tigrè venissero ascoltate benevolmente. Anzi l'Imperatore inviò il capitano di vascello conte Russell, con quattordici compagni, al Negussìè con il compito di trattare. Anche questa volta il Sapeto accompagnava la missione.

Ma al giungere in Africa, l'ambasceria dovè constatare il peggioramento della condizione del ras, e il prevalere della potenza del negus; non potè neppure raggiungere Adua, la capitale di Negussìè. Tuttavia fu stipulato un accordo, del quale, vista la scarsa efficienza, a causa delle precarie condizioni politiche del Tigrè, non fu data alcuna notifica alle potenze, e rimase lettera morta. Non avvenne nemmeno la materiale occupazione del terreno.

Falliva completamente, in tal modo, il primo tentativo francese di aprire una stazione sul Mar Rosso. L'indifferenza era anche giustificata dalla poca importanza che si annetteva a quel mare, come via di comunicazione. Il taglio di Suez era ancora di là da venire, e le comunicazioni con gli stabilimenti dell'India era assicurate con lo scalo dell'isola di Réunion. Rimaneva, però, sempre vivo l'interesse delle missioni scientifiche o religiose: il governo era distratto in Europa da avvenimenti di ben maggiore importanza.

Nello stesso periodo (1855-1857) il commerciante bretone Enrico Lambert aveva avviato, negli scali del Mar Rosso, un florido commercio. Anzi era stato nominato agente consolare francese per la regione. Avendo egli aiutato finanziariamente un capo indigeno di Tagiura, piccola località in fondo alla baia omonima, di fronte allo stretto di Bab-el-Mandeb, si vide proporre dal beneficiato la cessione di quel territorio a favore della Francia.

Al Lambert non sfuggì l'importanza che poteva assumere per la sua patria l'occupazione di quel punto della costa (che tanto bene egli conosceva); e avviò le trattative.

Queste non furono condotte a termine perchè il Lambert, per una questione sua privata, veniva arrestato dal governatore di Zeila

(nella vicina colonia somala inglese) e perdeva poi la vita a bordo della sua imbarcazione.

Era il 4 giugno 1859.

Il governo francese vide nuovamente richiamata la sua attenzione verso quella regione dell'Africa, e questa volta deliberò di intervenire risolutamente. Fu inviato sul posto l'ammiraglio Fleuriot de Langle, con il compito di istruire un'inchiesta per accertare i moventi e individuare i colpevoli della morte del Lambert.

Lunghi e faticosi furono i lavori, ma condussero ai risultati voluti. Come conseguenza, circa tre anni dopo l'assassinio dell'agente francese, precisamente l'11 marzo 1862, in Parigi, veniva concluso, con il rappresentante del sultano di Tagiura, un accordo per il quale veniva venduto alla Francia lo scalo di Obok con il diritto di fondarvi uno stabilimento. Il territorio così acquistato occupava un'estensione di nemmeno la metà della superficie dell'attuale possedimento.

A quella data, però, non essendo ancora compiuto l'enorme lavoro di scavare un canale tra Africa e Asia, il possesso di Obok significava ben poco per la Francia, che continuava a servirsi, sia come scalo per le sue comunicazioni con l'Estremo Oriente, sia come base strategica, dell'isola di Réunion. Obok rimase per circa 20 anni disabitato e abbandonato, anzi di esso non fu fatta alcuna presa ufficiale di possesso. Nè per i primi anni dopo il 1869, cioè dopo compiuta l'impresa di Suez, si cambiò la sorte di quel territorio.

L'interessamento della Francia cominciò a manifestarsi nel 1880: gli storici di quella nazione vogliono avvenisse per il complicarsi degli avvenimenti in Indocina, specialmente dopo la morte del Garnier, e per il timore che gli inglesi potessero ostacolare i rifornimenti di carbone ad Aden. In realtà, però, si nota che l'effettiva valorizzazione del possedimento comincia a delinearsi allorquando gli inglesi al sud e gli italiani al nord mostrano la volontà di assicurarsi delle basi lungo il Mar Rosso. Da ciò l'ingrandimento della colonia, onde evitare che le altre potenze premessero troppo sul piccolo possesso.

Il Lagarde, che fu il fondatore prima, e per lungo tempo il governatore della colonia, estese l'influenza della Francia al sud di Obok, occupando tutta la baia di Tagiura e il retro-terra fino al deserto. Nuova capitale del possedimento fu, dal 1896, Gibuti, sull'altra riva della baia, che si presentava come punto migliore per l'arrivo delle carovane abissine al mare. Con due convenzioni, concluse nello stesso anno, venivano definiti i confini con il Somaliland al sud e con l'Abissinia ad ovest.

Sono le logiche premesse di tutta la politica della Francia sanzionista, tafarista, durante e dopo la conquista dell'Etiopia da parte dell'Italia.

La politica di intrighi, di accaparramento, di aiuti ai dichiarati nostri nemici, allora come oggi è lineare nella sua lotta all'Italia.

Ansiosa di precluderci ogni via di rinascita, intenta a chiuderci nel Mediterraneo, intransigente di fronte ad ogni nostra affermazione di vitalità la Francia ha sempre fatto di Gibuti una base per imprese più ambiziose.

La Costa dei Somali infatti con la sua angusta superficie di 21.000 Km.² e la sua popolazione di 70.000 abitanti non può avere per la Francia altra importanza.

Il piano della Francia rivolto ad estendere il suo dominio africano dal Mediterraneo all'Atlantico, al Mar Rosso e all'Oceano Indiano, attraverso il Senegal e il Congo in una sola unità territoriale, trovava in Gibuti un piano preciso.

Ma il disegno imperiale francese veniva fermato a Fascioda. La Francia veniva ripagata con le sue stesse armi.

Fallito questo piano Gibuti restava in funzione del programma di penetrazione in Etiopia, in concorrenza anche con l'Inghilterra.

Ed è in funzione di questi piani che si spiegano gli atteggiamenti francesi verso ogni tentativo di penetrazione italiana in Etiopia.

Fin dal primo apparire infatti dello sparuto contingente italiano e fin dalla prima occupazione di Assab, la Francia tentò con mille modi di intralciare la pacifica attività colonizzatrice dell'Italia. Quando le nostre truppe si insediarono a Massaua, che stava per essere abbandonata dalla guarnigione egiziana, il governo francese sollevò numerose difficoltà per il regime di capitolazioni esistente in quel porto a favore della Francia, e tentò sobillare la Porta Ottomana a rivendicare una ipotetica sovranità su quelle terre.

La stessa Francia manifestò ancora la sua ostilità alla nostra espansione in Etiopia, permettendo alle truppe di Menelik di rifornirsi di armi attraverso il porto di Obok. Non è forse esagerato il pensare che anche a questo contrabbando, tacitamente consentito, debba imputarsi la nostra sconfitta di Adua. La Francia intendeva valorizzare il suo possesso, convogliando tutti i commerci e i traffici etiopici attraverso Gibuti, e pertanto non poteva vedere di buon occhio l'affermarsi di un'altra potenza che avrebbe potuto servirsi, allo stesso scopo, del porto di Massaua.

Per meglio riuscire a tali intenti venne lanciata l'idea della co-

struzione di una ferrovia da Gibuti a Dire-Daua, ultimo grosso centro abissino verso il Mar Rosso, da sviluppare poi fino ad Harar ed anche ad Addis Abeba. In tal modo la Francia avrebbe acquisita una parte preponderante, un predominio e una influenza sul paese notevolmente superiori a quelli che avrebbero potuto poi acquistare altri Stati europei. E l'ambizione francese non arrestava alla capitale il suo sogno di espansione: l'altra testa della linea si sarebbe dovuta creare nel Sudan, verso quella regione nella quale, provenendo da occidente, la Francia stava sempre più penetrando.

Era il sogno che per tanto tempo aveva accarezzato i pensieri dei colonialisti francesi e per effettuare il quale, in attesa che le lucide rotaie avessero solcato le terre etiopiche, venivan fatte partire da Obok numerose missioni. Di queste possiamo considerare come compito precipuo quello stabilito in una circolare riservata dell'epoca: « *occorrerà stabilire sulla riva destra del Nilo una fortezza etiopica, che una parte della missione Clochette potrà provvisoriamente sorvegliare, nel mentre voi costruirete una fortezza francese sulla riva sinistra assicurando tra le due, comunicazioni a mezzo di barche che potrete trovare, piccole o grandi, e sulle quali sventolerà la nostra bandiera. Se, come noi speriamo, i signori Leotard e Marchand arriveranno alla riva destra del Nilo questa buona stagione, voi farete il congiungimento con essa...* » (MICHEL: *Vers Fachoda, à la rencontre de la mission Marchand*).

Ognun sa l'esito infelice della spedizione Marchand, costretta, a Fascioda, a ritirarsi avanti alle avanguardie di Lord Kitchner. Però non fu del pari abbandonato il primitivo scopo della costruzione della ferrovia, anche ad evitare il verificarsi del progetto inglese di internazionalizzare l'Etiopia. Si addivenne così a quel famoso accordo tripartito del 1906, che divideva l'intera Abissinia in tre zone d'influenza, che contentò Francia e Inghilterra, ma lasciò insoddisfatta l'Italia e insospettì il Negus che si vedeva disinvoltamente ripartire il suo stato senza venir nemmeno consultato.

Con quel trattato veniva salvaguardata l'importanza della ferrovia Gibuti-Addis Abeba, perchè veniva impedita la costruzione di ogni altra linea che ne potesse diminuire l'efficienza; sia le comunicazioni Somaliland-Sudan che quella Eritrea-Benadir, riservate rispettivamente all'Inghilterra e all'Italia, dovevano effettuarsi a notevole distanza dalla capitale, per salvare i traffici della ferrovia francese.

Con gli accordi del gennaio 1935, tra il Governo italiano e

quello francese, venivano ceduti all'Italia circa 800 chilometri quadrati della colonia dei Somali, posti al sud di Raheita. L'accordo, in realtà, non venne mai ratificato.

La funzione di Gibuti, dannosa ai nostri interessi, si manifestò ancora all'epoca della conquista etiopica, quando da quel porto venivano avviati rifornimenti alle truppe negussite, e quando in quel paese venivano tramati loschi intrighi ai danni del nostro paese. Questa, del resto, è storia di oggi, e che non potrà dimenticarsi tanto facilmente.

Oggi che l'intero territorio etiopico è divenuto italiano, l'importanza commerciale di Gibuti, per la Francia, si è ridotta notevolissimamente: la ferrovia, con lungo e disagiata tracciato, e diretta da elementi francesi, non potrà oltre venir usata per i traffici etiopici e quindi non potrà tener testa alle camionabili che da Dessiè ad Assab, dal Tigrè a Massaua, dalle ricche regioni meridionali a Chisimaio o a Mogadiscio convogliano i prodotti di quelle regioni, permettendo più facili e più rapide comunicazioni. Viceversa per l'Italia il possesso di quel porto può significare una maggiore possibilità di valorizzare quel territorio che il sangue dei suoi figli le ha conquistato, potendo integrare proficuamente i traffici avviati per altra via.

Gibuti rappresenta un interesse vitale per l'Italia.

Anche se ridotto d'importanza tuttavia Gibuti resta sempre come centro vivo di guerra all'Italia, alla tranquillità del suo Impero, al prosperare dei suoi traffici sotto libera bandiera italiana e non sotto il peso di indegne speculazioni francesi.

Il problema è ormai aperto e si chiuderà in un senso o nell'altro, ma, quel che importa, definitivamente.

Dopo la conquista dell'Impero, Gibuti non è divenuto strumento di collaborazione, ma latente ostacolo sul terreno politico ed economico, al pacifico fiorire dell'attività colonizzatrice dell'Italia. Sul terreno politico infatti la guerra fra l'Italia e l'Etiopia continua a Gibuti, dove la Francia ordisce piani, tien desti progetti di rivincita, nega all'Italia la consegna dell'ex Consolato etiopico, ricetta e organizza fuorusciti d'ogni risma, perfino costituiti in associazione sotto l'egida e la protezione francese.

A guardare gli scopi di questa associazione che vorrebbe tentare dei collegamenti con gli sparuti e sparsi gruppi di predoni abissini, a considerare da chi prende gli ordini (Teclè Avariat) non sfugge il piano francese ai danni dell'Italia.

Gibuti resta infine ancora come teatro di contrabbando della

valuta etiopica e italiana sotto la compiacente protezione delle autorità francesi.

Gli accordi di pacifica collaborazione del 1935, e che vanno, ormai, relegati fra le cose superate, di fronte a queste evidenti evasioni, non possono non far sorridere anche quelli che credono nella « santità » dei trattati.

Caduta l'importanza politica di Gibuti, infranto il sogno di un immenso impero africano francese, fallita definitivamente la tentata penetrazione francese in Etiopia, Gibuti resta tuttavia sul terreno economico uno degli sbocchi più naturali d'Etiopia. Tanto più ora che la vita interna dell'Etiopia va assumendo un ritmo sempre più possente, i francesi avranno pensato alla possibilità di tenerci sotto regime di controllo e di guadagnare, con grasso spirito mercantile, sul lavoro delle giovani energie d'Italia.

Il porto e la ferrovia continuano ad essere i capisaldi degli affari francesi nel Mar Rosso.

Il ritmo della produzione aumenta in Etiopia, ma la Francia rifiuta di allargare il piccolo porto, angusto e insufficiente; vitali interessi italiani si stabiliscono in quella zona e la Francia rifiuta un porto franco a Gibuti.

Le merci si accatastano nel porto e la ferrovia con materiale vecchio e deteriorato, con esiguo respiro, continua ad andare come all'epoca negussita. E dopo Suez è Gibuti che tarpa le ali alla giovane economia italiana nel cerchio chiuso di un esoso assurdo sistema fiscale. Difatti una tassa contributiva allo sviluppo del commercio; un diritto di dogana all'uscita; diritti accessori, diritti per sorveglianza e prestazioni doganali fuori servizio; magazzinaggio; diritti sulla navigazione marittima; diritti sanitari; diritti di ancoraggio; diritti di stivaggio, destivaggio e maneggio in stiva, sono il complesso soffocatore della nostra economia manovrato con sapiente pratica affarista, a sfondo politico.

Lo stesso dicasi per la ferrovia che pur estendendosi per 695 Km. in territorio italiano contro gli 89 Km. in territorio francese è tutta in mani francesi, è della Francia cespite di immenso guadagno, ma resta immobilizzata su di un regime di lento movimento, scadente materiale, alte tariffe.

Ma le muraglie giuridiche, le mendaci carte, non potranno oltre continuare ad ignorare la vitalità e gli interessi dei popoli.

E al malanimo, allo sfruttamento si unisce anche la rapina e l'insolvenza: non una delle azioni già appartenenti al vecchio Go-

verno etiopico è stata voluta cedere al Governo italiano, non un centesimo delle « rédevances », fissate per la concessione dell'esercizio della ferrovia c'è stato pagato, mentre prima venivano regolarmente corrisposte al Governo etiopico.

Alla luce di questo stato di fatto non è più concepibile una gretta interpretazione fisico-geografica dello *statu quo*, ma è anche sui fattori vita e civiltà dei popoli che il processo di revisione dovrà fondarsi.

E la nostra vita e la nostra civiltà sono ormai oltre i confini del Mediterraneo, nelle rive del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano.

BERLINDO GIANNETTI

L'alto comando militare dell'A. O. I. riassunto dal Vicerè

Il generale Cavallero ritorna in Italia

Raggiunto ormai il definitivo assetto militare dell'Impero, sono venute meno le ragioni che avevano a suo tempo suggerito la creazione di un Comando Superiore delle Forze Armate dell'A. O. I. L'alto Comando militare dell'A. O. I. viene pertanto riassunto dal Vicerè, che ha alle sue dipendenze un Capo di S. M., secondo quanto disposto dalla Legge organica 1° giugno 1936. Si compie così un altro passo verso la normalità.

Il Duce, Ministro dell'Africa Italiana, ha rivolto al Generale Cavallero — che rientra in patria — un vivo elogio per l'opera compiuta nella rapida ed efficace organizzazione delle Forze Armate dell'A. O. I. e nella direzione delle operazioni di polizia che hanno disperso i residui del ribellismo locale.