

A T T I

DEL CONVEGNO SU

LUIGI ROBECCHI-BRICCHETTI

E LA SOMALIA

PAVIA - 21 APRILE 1979



CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E
AGRICOLTURA
PAVIA

Prof. ALBERTO ARECCHI
DOCENTE DI URBANISTICA ALL'ECOLE POLYTECHNIQUE
D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME D'ALGERI

Robecchi-Bricchetti e l'immagine di Mogadiscio

Mogadiscio cominciò forse a fiorire nel X secolo della nostra era, insieme con altre città commerciali della costa africana dell'Oceano Indiano (Brava, Mombassa, Malindi, Lamu). Dal secolo XIII fu sede di un sultanato e conobbe un periodo di splendore come emporio di traffici marittimi; ma nel XVI secolo la politica dei Portoghesi, che puntavano al monopolio del commercio lungo la « rotta delle Indie », provocò la decadenza di tutte quelle città marinare. L'attività prevalente, che continuò ad essere esercitata tanto dai Somali come dagli Arabi della costa, rimase quella del commercio di schiavi fra l'interno del continente africano e la penisola araba, l'isola di Zanzibar, il Madagascar (mentre il grande flusso di schiavi imbarcati per le Americhe partiva dai porti della costa occidentale africana).

A differenza di altre città e di altre capitali africane, Mogadiscio conserva ancor oggi un Centro Storico, costituito da due quartieri distinti: Xamar Weyne (pron. Hamar uéin) e Shangaani (Scingàni). Chiamati erroneamente « quartieri arabi » dagli europei che vivono a Mogadiscio, essi sono in realtà una delle testimonianze più interessanti della civiltà mercantile che fiorì sulle coste dell'Oceano Indiano, prima ancora dell'arrivo della gente somala.

A proposito di questa civiltà, è necessario richiamare e consigliare la lettura delle eccellenti opere di Basil Davidson (« Alla scoperta della vecchia Africa », « Madre negra »).

Fino al periodo di Robecchi Bricchetti e ancora per alcune decine d'anni, i due quartieri in questione erano *tutta* Mogadiscio.

Nel volume « Somalia e Benadir », edito nel 1891, l'esploratore descrive il suo primo incontro con questa città, in un brano che conserva oggi il valore di documento storico.

« Mogadiscio si presenta in un assieme gaio e civettuolo nel bianco delle case svelte ed angolose, distendentisi, leggiadre e avvolte in un nimbo di torrida luce, lungo la costa lambita tutto intorno dal mare. Quando il battello si avvicina, la città comincia a presentare profili più netti e spiccati, sicchè tosto si distingue come si divida in due parti nettamente separate fra di loro da un palazzo che torreggia nel mezzo e che è la residenza del Governatore. Sono due grossi borghi collegati fra di loro da quel maestoso caseggiato.

A sinistra di chi approda, sorge su di una scogliera rocciosa e cinta da un muricciolo *Hamaruin*, più grande dell'altra frazione e che dal suo complesso severo, semplice ed oscuro, fa subito comprendere essere quella la parte più antica. A destra, sulla costa, giace *Shangani* (vocabolo *Kisuaili* che vuol dire « sulla sabbia » ¹) più moderna, bianca, pulita, coll'impronta di quelle recenti costruzioni arabe, tanto frequenti sulle coste del Mar Rosso.

A destra di *Shangani*, ed isolata, si eleva da un rialzo del terreno una torre di forma circolare e che dalla base larga va insensibilmente assottigliandosi in due sezioni distinte da un orlo di pietra a guisa di cornice, e terminante con una punta a cono nella quale si aprono quattro finestre. È questa la torre di Abdulaziz, dagli indigeni chiamata *Mnara* ².

Mogadiscio, gaia e sorridente, la più grande ed importante città di quella costa, e che forse potrebbe essere la antica « Essenia » di Pericle, è chiamata *Madischa* dagli Arabi, i quali hanno per proverbio: « Mogadiscio, regina delle città, ogni giorno gioiosa e ben vestita, sempre chiacchierona e battagliera ». La città, specie *Shangani*, che conta circa 4.000 abitanti, è composta di case aggruppate a caso senza ordine, costruite in pietra, intonacate di calce bianca e col tetto a terrazza. La moschea principale trovasi nel borgo di *Hamaruin*, che conta circa 5.000 abitanti ».

A questa descrizione aderisce perfettamente la situazione rappresentata nei primi due rilievi nautici compiuti dalla Marina Italiana nel 1897 ³. Vi si vede la città con una cinta di mura aderente alle case, divisa in due quartieri fra i quali si erge la *Garesa* (fortezza) eretta nel 1848 dal *Wali* del Sultano di Zanzibar per controllare le risse fra gli abitanti rivali delle due parti della città.

Davanti alla *Garesa*, una spianata che giunge fino alla riva del mare; dietro, un vasto « recinto per i pellegrini » (*Xaajida Ood*), con una moschea, nella stessa posizione in cui oggi si trova la moschea

Arbaca Rukum (« dei quattro barbacani »). Il recinto comunica con l'esterno mediante due porte, e si interpone tra i due quartieri storici. Di questi, Xamar Weyne si attesta sul promontorio roccioso, giungendo a toccare il mare nell'insenatura antistante; ancor oggi si notano le tracce dei lavori di scavo compiuti in antica data nella roccia corallina dell'insenatura, per ricavarvi vani con funzioni accessorie al porto: si vede una scala a chiocciola, che s'innalza dal livello dell'alta marea attraverso la volta della grotta erosa dal mare, e intorno alla moschea, ancora esistente, vi sono tagli rettilinei di pareti, di pavimenti e di finestre.

Dai rilievi del 1897, tali costruzioni scavate nella roccia si possono supporre già distrutte, ma si nota bene la presenza di due fasce di isolati, demoliti in seguito per aprire la strada lungo il mare, che portavano la città antica fino a diretto contatto con il mare. Shangaani, invece, giustifica pienamente la possibile origine che il Robecchi-Bricchetti attribuisce al suo nome: è l'unica città della costa somala nata « sulla sabbia », anziché su un'isola o un promontorio della scogliera corallina fossile.

Nelle due piante del 1897 si notano, oltre all'indicazione dei pozzi circostanti la città, altri elementi che caratterizzeranno, anche in futuro, il paesaggio urbano: il forte Cecchi a 50 metri di quota sul mare, dove la strada per Afgooye scavalca la duna (dedicato al capitano ucciso nel 1896 presso Lafoole); la tomba dello stesso, in riva al mare; l'antica torre vicino alla moschea di *Sheekh Cabdulcaasis* (*Mnara* o, in somalo odierno, *Munaarad*) e, in prossimità di *Shangaani*, verso est, la « Casa Carovana » probabilmente un caravanserraglio destinato ad accogliere i viaggiatori; occorre osservare che esso si trovava in prossimità dell'approdo dei sambuchi⁴ nel luogo dove verrà costruito il primo porto protetto dal molo. Sono indicati nelle carte anche i nomi delle porte, ed è un vero peccato, ai fini della ricostruzione storica, che alcune di esse recassero già nomi italiani: Marsala, Giardino. I nomi autentici, di origine araba o somala, sono *Beit el Ras*, (la casa del capo), *Xaajida Ood* (il recinto del pellegrino), *Sheddad* (la forte).

Altri documenti sull'antica Mogadiscio

Il rilievo successivo è del 1908⁵; la città vi è indicata con maggiore chiarezza, e si può già seguire il tracciato delle vie confrontandole con le attuali.

Inoltre, vi appare un circuito di mura più ampio, che racchiude, oltre alla città formata dai due quartieri, anche una vasta area a N-NW; si tratta del muro fatto costruire negli anni 1900-1905 dalla Compagnia Filonardi, del quale rimane oggi un'ultima traccia a ridosso della Moschea Marwaas all'incrocio fra via Saqaawaddin e Via Roma. All'interno di questo muro si svilupperà, fino a tutti gli anni '20, la città italiana.

La quarta pianta storica in nostro possesso, del 1911⁶, testimonia l'avvenuta costruzione del Corso Cerrina (poi Vittorio Emanuele, oggi Somalia), che dalla *Garesa* fiancheggia ad est il quartiere di Xamar Weyne fino a raggiungere la scogliera sul mare. Per aprire questa strada non fu necessario alcuno sventramento, perchè l'area interessata faceva parte della « terra di nessuno » dove si svolgeva il mercato, teatro talvolta di furibonde lotte fra gli abitanti delle due parti della città. In questa pianta l'edilizia appare più rada: oltre ai percorsi vari sono indicati, sia pure approssimativamente, le sagome d'ingombro degli edifici. Vi appaiono indicate chiaramente le tombe che ancora oggi si vedono nella zona di *Sbariff Calawi* (a lato del Corso I° Luglio).

Nella zona dell'attuale Lido si vede un campo Ascari che in seguito verrà chiamato *Campo Ambara* (per la presenza di truppe e prigionieri della guerra d'Etiopia) e verrà cintato con il muro merlato che ancor oggi fiancheggia il Viale delle Nazioni Unite.

Sul rilievo alla scala 1:200.000 delle coste della Somalia Italiana, datato 1909, appaiono indicate per la prima volta, a circa cinque chilometri a sud-ovest della città, le rovine di *Xamar Jab-Jab*. In proposito, la guida del 1929 del T.C.I.⁷ scrive:

« Secondo la tradizione, Maometto consigliò Ill, padre di Samàli (da cui sarebbe derivata la gente somala) e di Sab, di stabilirsi con la famiglia e i seguaci nella regione che si chiamò poi *Amàr Gegèb*, paese distrutto, ove è ora il campo d'aviazione (pag. 755).

Amàr Gegèb (città distrutta), c. 5 km. a SO. Le rovine di *Amàr Gegèb*, il centro della Mogadiscio dei secoli X-XV, coprono una superficie di oltre 4 ha in una pianura spoglia di vegetazione arborea, posta tra la collina costiera e le dune mobili, a poca distanza dal mare. Si riconoscono dalle mura affioranti (spessore 70 cm-1 metro) tre edifici principali a pianta quadrata o rettangolare, collegati tra loro e orientati da S a N nella direzione approssimativa della Mecca. L'edificio principale si apriva a S per una porta preceduta da gradini e sormontata da un arco, il cui stipite è tuttora in piedi, e conteneva una specie di vasca e nel lato E una serie di piccoli ambienti rettangolari,

forse cellette per dervisci, studenti o pellegrini. Di fianco alla porta del primo sorgeva un minore edificio, con agli angoli camerette a 16 lati, evidentemente basi di minareti o cupolette. Vi si notano tre vasche monolitiche cilindriche di m 2,50 di diametro e di m 1,50 di altezza con rilievi grossolani, forse destinate a contenere l'acqua per le abluzioni. Negli scavi del 1892 si rinvennero oggetti d'oro e d'argento, monete, frammenti di vetro filato e utensili domestici (pag. 758) ».

La stessa guida parla anche di trovamenti archeologici effettuati quando si sventrò una parte di *Shangaani* per costruire l'autoparco. Ma oggi, in mancanza di indicazioni e testimonianze più precise, è impossibile tentarne una ricostruzione. Nel caso di *Xamar Jab-Jab*, il nome si è conservato in quello di un quartiere dell'attuale aggregato urbano, ma i resti antichi sono andati distrutti durante un ampliamento della zona aeroportuale; il loro ricordo ha alimentato il sorgere delle leggende più diverse: come quella riportata in un libretto degli anni '50 " secondo la quale gli abitanti di questa città non sarebbero stati musulmani, perchè fra i resti non vi sarebbe stata traccia di moschee. Ma questa ipotesi, che sposterebbe indietro nel tempo la datazione delle rovine, appare in contraddizione con la descrizione riportata sopra. Come altri elementi della storia della Somalia le origini dell'antica *Xamar* e di *Xamar Jab-Jab* si confondono nell'incertezza, nella mancanza (almeno per ora) di testimonianze precise. Le uniche date certe sono state ritrovate in alcune tombe, le cui pietre furono portate da *Shangaani* alla *Garesa* all'epoca dello sventramento di Corso I° Luglio, e nelle moschee *Jaamac Xamar Weyne* (1238, già sepolta sotto la sabbia e forse, un tempo, molto più vasta di quella attuale) e *Fakr-ed-Din*, vicino a Corso Somalia (costruita da Xaaji Maxamed Cabdalla nel 1269).

Gli interventi urbani nel periodo coloniale

Con la costruzione dell'autoparco e la distruzione delle mura di cinta iniziò l'epoca dell'espansione « italiana ». I primi interventi edilizi estranei al tessuto della città storica furono compiuti dagli Italiani negli anni '10 ».

Negli anni '20 furono costruiti a N-W di Xamar Weyne gli uffici del governo e la grande cattedrale e fu predisposta una maglia viaria a scacchiera per il centro commerciale e direzionale della città coloniale. Nel margine W-SW di Xamar-Weyne furono aperte alcune stra-

de larghe e diritte che modificano la topografia dell'antico quartiere, pur non alterandolo molto nei profili e nelle altezze delle nuove case.

Nel 1929 il governatore Corni fece redigere un primo Piano Regolatore per indirizzare l'accresciuta attività edificatoria. Si trattava di una mappa della città in cui allo stato di fatto era sovrapposta una maglia regolare di strade ortogonali, fino a prevedere lo sventramento dei due quartieri esistenti (Xamar Weyne e Shangaani). Al loro posto, di fronte al porto, doveva nascere il centro terziario e commerciale della città coloniale, respingendo la popolazione indigena in lottizzazioni di baracche verso la periferia.

È interessante rileggere i commenti dell'epoca all'impostazione di questo Piano Regolatore:

« Il concetto che ha ispirato la sua compilazione è stato quello di creare la nuova città europea totalmente separata da quella indigena. Fu stabilita nel Corso Vittorio Emanuele (l'attuale Waddada Soomaaliya) la linea di separazione fra il nuovo centro europeo ed il vecchio quartiere indigeno di *Amaruini* e si provvide subito allo studio degli sventramenti necessari onde dar luogo ad ampie strade e piazze alberate da costruirsi nel quartiere indigeno di *Scingani*, costituito di capanne e costruzioni sì irrazionali ed anti-igieniche da essere inabitabili per Europei. In un primo tempo (1929) sgombrate le capanne delle località da sistemare, si provvide al trasporto ed alla sistemazione di esse in un ben ordinato e salubre villaggio che si arrampica sulla duna a nord della città. In un secondo tempo venne iniziato l'esproprio e la demolizione di ruderi di case indigene, al fine di far posto alle nuove strade di allacciamento della nuova città col Viale Vittorio Emanuele (1931) »¹⁰.

« Il ritmo dei lavori iniziati e proseguiti con fervida volontà hanno dato la possibilità al governatore di inaugurare il 28 Ottobre 1930 molte importanti opere nella capitale della Colonia. Primo fra queste il Viale del Littorio (attuale Viale Repubblica: Waddada Jamhuuriyadda), lungo 1.500 metri e largo 30, che dalla stazione ferroviaria porta al nuovo pontile; poi il parco ed i nuovi villini per connazionali, destinati ad essere il primo nucleo del quartiere europeo, e infine il lungo mare che fu poi dedicato al nome del Governatore che l'ha concepito e voluto. Così in meno di un anno si è sostituita a tortuose e sudicie vie e a una spiaggia folta di rifiuti e deposito malcurato di barconi una nuova arteria tutta asfaltata, larga 40 metri e lunga 500 con due vaste banchine laterali, divise con aiuole dalla carreggiata centrale »¹¹.

Il Piano del 1929 prevedeva lo sviluppo della città coloniale

verso Nord-est, fino alla zona che fu chiamata « Villaggio arabo » o *Shibis*; in realtà, in questa direzione non si verificarono grandi insediamenti fino al dopo guerra.

Durante la presenza italiana l'espansione della città rimase contenuta nel perimetro tracciato dal percorso della ferrovia per Afgooye-Villaggio Duca degli Abruzzi (Jowhar), con l'unica eccezione del villaggio *Shingani* (*Bondheere*) arrampicato sulla duna retrostante, delle caserme e degli impianti militari. Alla fine degli anni '30 fu iniziato un modesto insediamento residenziale a villini nella zona del Lido.

Solo dopo la guerra, lo smantellamento della linea ferroviaria ad opera degli Inglesi tolse ogni barriera fisica e psicologica all'espansione incontrollata del tessuto urbano. La conseguenza più immediata fu il nascere di un lungo asse di rappresentanza che penetra in città dall'aeroporto, attraverso l'infelicissimo incrocio a cinque vie del « 4° km », costituendo per molti anni, fino alla costruzione negli anni 1970-71 della nuova rete viaria esterna, l'unica comunicazione fra i villaggi e quartieri urbani, e fra la città e il suo *hinterland*; in una parola, l'unica strada di Mogadiscio, che assorbiva anche il traffico della scomparsa ferrovia. Funzionalmente questa arteria termina e si spegne all'ingresso del porto, e l'altra strada proveniente da Balcad e da Beled Weyne vi si innesta con molte tortuosità. Man mano che il porto, già basso di fondali, si insabbiava fino a divenire del tutto inefficiente, e quindi l'aeroporto rimaneva l'unico tramite con l'esterno, lungo l'asse di rappresentanza andavano allineandosi negozi, cinema, uffici ed edifici pubblici, aggravandone la situazione di congestione.

Riguardo al Centro Storico questo sviluppo urbano ha avuto almeno un riflesso positivo: distogliendone le attività terziarie ne ha provocato, sia pur involontariamente, la conservazione.

Il rilievo del 1934¹² e foto aeree che risalgono allo stesso periodo testimoniano l'aspetto di Mogadiscio fra la prima e la seconda fase del suo sviluppo moderno, fra l'intervento colonizzatore espresso nei principi del Piano Regolatore del 1929 e lo sviluppo incontrollato del periodo neo-coloniale, che aggraverà tutti i problemi funzionali della città espandendola in un aggregato pressochè informe di periferie.

Nella pianta in esame non appaiono ancora definiti i grandi interventi viari che danno il volto alla città attuale. Non esiste ancora, in direzione Ovest, l'attuale Via Roma, né è definita la strada litoranea che, da Xamar Weyne, si riallaccia oggi al 4° km verso Afgooye per condurre all'aeroporto; Shangaani non è ancora attraversato dalla lacerazione di Corso I° Luglio. A Nord-est del vecchio centro, fra

Shangaani e la diramazione ferroviaria diretta alla Dogana, un vasto giardino era stato creato su un'area che oggi è occupata da ville ed edifici di uso pubblico (solo in parte si è mantenuta l'area verde, in prossimità dell'*Hoteel Jubba*).

Il porto, che non aveva ripari naturali specialmente durante il periodo del monzone di SW, in questo rilievo appare protetto da una lunga diga, terminata nel 1935; vi si notano un pontile e quattro moli cui attraccano le barche a motore, mentre i piroscafi si ancorano al largo. Ma la profondità delle acque è già scarsa: due metri e mezzo circa. Il progressivo insabbiamento renderà necessaria, in questi ultimi anni, la realizzazione del nuovo porto in acque profonde.

Il Piano Regolatore del 1937, mai divenuto esecutivo, tentò una sistemazione di una serie di episodi urbani ormai formati in piena anarchia come, ad esempio, il viale e la lottizzazione della zona del Lido, che si volevano unire alla retrostante zona dell'ospedale Forlani, ignorando o spianando il forte dislivello della duna litoranea. Lo schema del Piano si articolava in una serie di banali tracciati viari, variati nelle diverse zone della città ed estesi fino a ricoprire a macchia d'olio l'intera superficie del foglio da disegno.

La situazione attuale

Evitando in questa sede di scrivere la storia urbanistica della Capitale somala, appare opportuno compiere un balzo nel tempo fino ad oggi. La popolazione di Mogadiscio supera ormai i 400.000 abitanti, e si fa sempre più urgente l'esigenza di studi e di progetti urbanistici che ne programmino il futuro. Il problema della conservazione del Centro Storico si pone quasi drammaticamente, di fronte alla possibilità di nuovi sventramenti: errori di impostazione nei concetti che ispirano la pianificazione urbana potrebbero infatti minacciare l'integrità fisica del quartiere di Xamar Weyne, conservatasi attraverso gli oltre 60 anni di sviluppo della città moderna, e ridurre anche questo quartiere, oggi integro nella sua vita sociale, alle condizioni di « memoria » in cui oggi già si trovano i pochi brandelli residui di Shangaani. La salvaguardia dei quartieri storici è necessaria, anzi indispensabile sotto due aspetti: uno rivolto al passato, per valorizzare tutte le testimonianze originali di cultura e di storia della Somalia, ed uno rivolto al futuro, poichè l'intreccio di vita sociale formatosi attraverso i secoli nella città storica può e deve essere studiato e riproposto come modello di progettazione alternativo nei confronti della città moder-

na, costruita a misura dello scambio mercantile, che ripropone una forma alienata ed alienante di rapporto umano.

La classica casa mogadisciana gravita su una spaziosa sala centrale, centro dell'abitazione e della vita diurna dei suoi abitanti, che vi si riuniscono a mangiare e a vivere. Tutt'intorno, sui quattro lati, si affacciano le altre stanze e le verande, più basse in modo da permettere che la luce entri nella sala dall'alto, e che una lama d'aria possa circolare subito al di sotto del soffitto, creando così un ricambio d'aria fresca senza correnti dannose. La forma dei vari locali è generalmente rettangolare allungata, per ragioni costruttive dipendenti dai materiali usati, il legno e la pietra. I *burti*, o legni di mare, non sono infatti molto lunghi e permettono di coprire luci di quattro-cinque metri al massimo. Con fasci di questi *burti*, legati insieme, si fanno anche le piattabande e gli architravi delle aperture. Spesso si uniscono due ambienti per il lato più lungo, aprendo in questo una serie di passaggi per ottenere un ambiente unico; i pilastri o tratti di muro interposti risultano larghi anche più d'un metro; i muri sono tutti di pietra corallina, mentre per i solai se ne usa una tufacea, più leggera.

Antiche tradizioni si ritrovano ancora nelle tipologie edilizie della vecchia Mogadiscio; è frequente, nella città storica, l'uso di un elemento architettonico di origine funzionale, derivato dalle costruzioni di certi Paesi arabi. Si può vedere in queste case un avancorpo che inquadra un vano d'ingresso fra due muri laterali, mentre al piano superiore è costituito dal volume pieno di una camera: quasi una torre di ingresso. È un uso costruttivo che si ritrova sulla costa occidentale del Golfo Persico, dove gli si attribuiva la funzione di arrestare l'umidità che satura l'aria marina. E infatti, in periodi di monzone, nascono in quel vano aperto, antistante l'ingresso della casa, veloci mulinelli d'aria, per cui l'umidità e la salsedine si depositano sulle pareti, e la sabbia cade senza entrare in casa. Questo motivo architettonico, nato sulle sponde del Golfo Persico (probabilmente nelle isole Bahrein) si ritrova anche in qualche antica casa di città sepolte nel deserto, come Bagdad. A Mogadiscio esso sopravvive all'idea che l'ha fatto nascere, anche perchè permette di ricavare una stanza in aggetto sul suolo edificabile, migliorandone lo sfruttamento. Ma si è trattato, per secoli, più che altro di rispettare una fedeltà al costume ed alla tradizione edile locale.

Il *sabatt* o passaggio pensile fra due case poste da due parti della stessa strada, è un motivo architettonico che ha incontrato il favore dei popoli musulmani. A Mogadiscio, e specialmente a Brava, questo

elemento funzionale si incontra con frequenza. Talvolta non si tratta di un semplice passaggio, ma di un vano abitabile, che mette in comunicazione due case dello stesso proprietario o della stessa famiglia.

In proposito, il diritto musulmano vieta categoricamente l'alienazione del suolo pubblico e dello spazio sovrastante, ma consente la costruzione di balconi in aggetto al di sopra dell'altezza di un uomo normale che rechi sulla testa un pacco di dimensioni normali (e, nel caso di via carrabile, al di sopra dell'altezza di un cammello con il baldacchino).

Quello che rimane oggi dell'antica Mogadiscio è, in un certo senso, un « palinsesto »: lungo i secoli, le case venivano sepolte dalla sabbia che il vento forzava lungo le vie tortuose, e nuovi muri venivano eretti in soprappiù sulle murature più vecchie. Si vedono spesso, girando nei quartieri antichi, riseghe nei muri, all'altezza alla quale si impostava il tetto della costruzione divenuta ormai inutilizzabile perché sepolta. Non di rado queste riseghe sono a soli due, tre metri di altezza rispetto alla quota stradale d'oggi.

A Shangaani si possono vedere case-forti il cui livello interno è tuttora di oltre tre metri più basso rispetto alla strada, e finestre che dovevano aprirsi ai piani superiori si affacciano a malapena, semisepolte, dalla sabbia. Diversi edifici hanno l'aspetto di case-forti, e non mostrano all'esterno che poche feritoie strombate, in tutto simili a quelle del Medioevo europeo, con l'architrave di legno (ve ne è almeno una con un archetto monolitico che ricorda certe costruzioni romaniche).

Appare oggi essenziale che un patrimonio culturale conservatosi nonostante continue minacce – quale è quello del Centro Storico della Capitale somala – possa essere non soltanto salvato, evitando di procedere a ulteriori sventramenti, ma risanato nel rispetto dei principi del restauro conservativo e quindi valorizzato per testimoniare la tradizione, la cultura e la storia del popolo somalo.

I principi su cui si fondano la ricerca ed il recupero della cultura somala impongono uno studio approfondito ed un programma preciso di restauro dei due quartieri antichi di Mogadiscio, dei centri di Merka, di Baraawe (Brava), di altri porti lungo la costa che conservano vestigia storiche, nonché di rovine che potrebbero rivelarsi importantissime per futuri studi storici ed archeologici¹³.

Per questo abbiamo ritenuto opportuno richiamare alla memoria l'immagine della Mogadiscio « vissuta » da Robecchi-Bricchetti e proporre che, tanto nello studio e nella ricerca universitaria, quanto nel campo concreto della progettazione dell'intervento edilizio, la coope-

razione italiana con la Somalia utilizzi quegli strumenti culturali e tecnici più avanzati che in Italia hanno consentito, nel corso degli ultimi decenni, il nascere di un nuovo atteggiamento nei confronti dei Centri Storici.

Altrimenti, sarebbe un'operazione apertamente neocoloniale quella di esportare tecnologia e *know-how* verso un altro Paese e di aiutarlo nel contempo a distruggere le basi della sua cultura. È evidente che quello che oggi i Somali possono volere da noi non è solo l'introduzione di macchine e di tecniche più raffinate, ma anche, nel caso particolare, il rispetto e la valorizzazione delle fonti della loro cultura e della loro storia.

¹ *Xamar Weyne* significa « la grande Hamar », essendo Hamar un altro nome con cui viene tradizionalmente indicata Mogadiscio. Altre ipotesi sono che il nome *Sbangaani* significhi in lingua somala « gente nuova » o « cinque famiglie », con riferimento al nucleo di primi abitanti del villaggio. Si noti che lo stesso nome, scritto in grafia portoghese *Changana*, indica un gruppo di popolazioni bantu a sud del corso dello Zambesi, nell'attuale Mozambico, che abitano territori appartenuti nei secoli XII-XVII al fiorente impero minerario chiamato *Mwene-Mutapa*.

² Nelle lingue araba e swahili *mnara* significa torre, da cui deriva il somalo attuale *munaarad* e anche l'italiano *minareto*. La torre in questione è forse un antico faro di epoca imprecisata, una delle più antiche costruzioni superstiti di Mogadiscio.

³ Ancoraggio di Mogadiscio, scala 1:10.000:
— prima pubblicazione 1^a edizione Genova 1897, rilievi eseguiti dalla R. Nave Elba, Comandante G. Sorrentino.

— 2^a pubblicazione 1^a edizione Genova 1897, rilievi eseguiti dalla R. Nave Elba, Comandante G. Sorrentino e dalla R. Nave Governolo, Comandante P. Castagneto.

⁴ Sambuco è il nome delle tradizionali imbarcazioni a vela latina in uso lungo le coste del Mar Rosso, dell'Arabia e dell'Oceano Indiano.

⁵ Ancoraggio di Mogadiscio, scala 1:10.000, 3^a pubbl. 1^a edizione Genova 1910, rilievi eseguiti nel 1908 dalla R. Nave Staffetta comandante M. Giavotto.

⁶ Ancoraggio di Mogadiscio, scala 1:10.000, 1^a pubblicazione 1^a edizione Genova 1914, rilievi eseguiti nel 1911 dalla R. Nave Staffetta, comandante E. Salazar.

⁷ T.C.I., Guida d'Italia, vol. « Possedimenti e Colonie », Milano, 1929, v. anche: G. Stefanini, In Somalia, Firenze, 1922.

⁸ A.F.I.S., Antologia italiana per le scuole secondarie della Somalia, a cura del Prof. Bruno Cherubini, volume I, Mogadiscio, 1955.

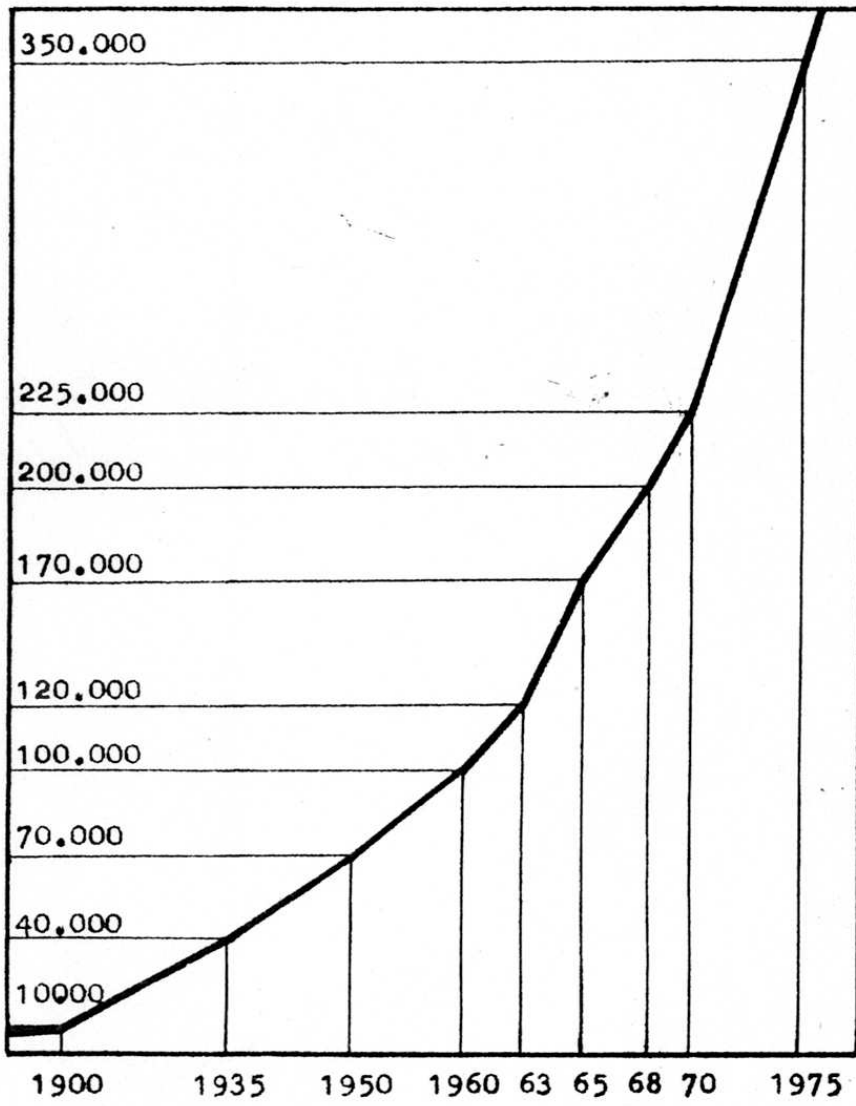
⁹ Pianta dimostrativa delle costruzioni edilizie effettuate o in corso di lavoro al 1-10-1912, C. Grandolfi-M. Cecchi, scala 1:5.000.

¹⁰ La Nuova Italia d'Oltremare, Mondadori, 1933, vol. 2^o pag. 1.000.

¹¹ G. Corni, Somalia Italiana, vol. 2^o, Roma, 1937.

¹² Ancoraggio di Mogadiscio, dai rilievi originali della R. Nave Staffetta 1911 e da quelli successivi fino al 1934.

¹³ Limitandoci a due esempi noti a chiunque abbia visitato la Somalia, ricordiamo le rovine del vecchio porto di *Warsheekb*, a nord di Mogadiscio, e i due villaggi abbandonati presso *Gendershe*, fra Mogadiscio e Merka. Di questi, il più interessante è citato dalle guide del T.C.I.⁷ come *Aw Garweyne* (il luogo del santone barbuto) ed è oggi conosciuto come la « tomba del santone »; sorgeva, cinto da mura, su un isolotto roccioso, con case costruite con blocchi di pietra corallina, alte fino a tre quattro piani. Anteriore all'immigrazione somala, pare sia stato abbandonato nel XVII secolo.



La crescita della popolazione di Mogadiscio durante questo secolo.