

# L'IMPERO

(A. O. I.)

STUDI E DOCUMENTI RACCOLTI E ORDINATI

DA

**TOMASO SILLANI**

DIRETTORE DELLA « RASSEGNA ITALIANA »

PREFAZIONE DEL MARESCIALLO D'ITALIA

**PIETRO BADOGLIO**

DUCA DI ADDIS ABEBA

*15 carte e grafici*

ROMA

**LA RASSEGNA ITALIANA**

PIAZZA MIGNANELLI, 25

MCMXXXVII - XVI

## L'ERITREA E LA SOMALIA NEL COMPLESSO DELL'IMPERO

Ci sono stati momenti ed anni nella travagliata storia delle nostre colonie, in cui per non disperare bisognava avere una gran fede, una fede, soprattutto, istintiva, e direi quasi profetica, quasi – in un certo senso – religiosa: eravamo arrivati tardissimo, secoli dopo le occupazioni e conquiste oltremare della Spagna, dell'Olanda, dell'Inghilterra, della Francia, a spingere oltremare anche noi gli sguardi; e quando fummo non più gente divisa e soggetta ma nazione, e ancora nelle terre d'Africa e d'Asia c'era molto, ci siamo lasciati portare via scientemente la miglior parte dei paesi ancora colonizzabili e sfuggire ogni utile impresa; e poi quando – destatasi finalmente la nostra coscienza e volontà, ma noi senza guida e non abbastanza forti – ci siamo lasciati frodare sotto gli occhi il resto, come accadde per la spartizione dopo la grande guerra, allorchè i nostri alleati ricompensarono il nostro intervento, i nostri sacrifici di sangue e denaro, le nostre vittorie che furono due volte la loro salvezza, negandoci anche le briciole dell'« epulonico banchetto », e per negarcele violando persino quegli articoli del Patto di Londra che qualche povero compenso coloniale ci garantivano (1).

Così, tra i due enormi imperi coloniali, il britannico e il francese – e questo di tanto sproporzionata vastità a paragone della sempre più scarsa gente metropolitana da indurre la Francia a contaminarsi fabbricando dei cittadini francesi artificiali con gli indigeni – ci siamo trovati con un po' d'Africa settentrionale, bella soprattutto per l'orma impressavi da noi e particolarmente nei quindici anni di Fascismo, ed anche, fra Cirenaica e Tripolitania, abbastanza vasta, ma ben poco per estensione, importanza commerciale, possibilità agricole, comunicazioni verso l'interno, a confronto della Tunisia (lavorata e trasformata nella massima parte da Italiani), dell'Algeria e del Marocco, dove la Francia domina; e con due colonie, Eritrea e Somalia in Africa Orientale, strette, premute, chiuse dai possedimenti britannici – Sudan, Bri-

(1) È stato ripetuto più volte, ma è opportuno ricordare sempre, che, dalla guerra, la Francia ebbe in mandato la Siria; l'Inghilterra, la Palestina e la Mesopotamia; il Togo e il Camerun furono divisi tra Inghilterra e Francia, tranne le circoscrizioni di Ruanda e Urundi assegnate al Belgio; il sud ovest africano fu dato all'Unione britannica sudafricana; le isole di Samoa alla Nuova Zelanda; i possedimenti tedeschi a sud dell'Equatore all'Australia, quelli a nord dell'Equatore, al Giappone. E all'Italia niente.

tish Somaliland (in piccolissima parte anche dalla Costa Francese dei Somali), Chenia – e premute, divise da una gran terra barbarica e nemica, l'impero etiopico; e sul mare, unico collegamento, lontane sei o sette giorni l'una dall'altra.

Come aver fede dopo l'ultima delusione di Versaglia?

Se già quando occupammo Massaua, e soprattutto poi quando ad alcune vicende liete succedettero le tristi – Adua che però non sui campi d'Adua perdemmo ma in Italia, Càssala buttata all'Inghilterra in dono – e quando lentamente e faticosamente, potremmo dire costretti, giungemmo alla occupazione della Somalia (e in Patria non bisognava parlarne) (1), potè sembrare che dovessero essere colonie pesanti, costose, men che inutili, peggio fu dopo Versaglia: parve ormai che non fossero destinate ad alcun avvenire, se non a quello molto limitato che – ridotte quasi ad isole senza averne i vantaggi, prive cioè praticamente, per la sorda ostilità etiopica e le rivalità delle colonie confinanti, d'ogni retroterra commerciale – avrebbero potuto raggiungere in se stesse, attraverso l'amorosa pertinacia e la fede, quella non ragionata ma istintiva fede di cui dicevo, di coloro che le governavano e amministravano, o in essa lavoravano. Insomma le due colonie dell'Africa Orientale potè sembrare che dovessero tenersi e tenersi su, per una questione di principio, per dignità nazionale, o perchè non le occupassero altri a nostro danno, più che per una fondata speranza d'avvenire e di risultati fecondi: tutte e due, ma particolarmente l'Eritrea. Se non altro la Somalia, terra fertile di prodotti equatoriali, impedita come l'Eritrea dalla inimicizia etiopica in ogni suo tentativo di allacciare traffici con l'oltreconfine, almeno incominciava a trovare qualche sbocco ai suoi prodotti nella madrepatria, pur essendone inceppata dalla grande distanza (2).

Ma la fede di anni ed anni ha avuto il suo compenso: oggi le due colonie diventano quello che avrebbero dovuto essere sempre, i due grandi sbocchi dell'Impero; e l'Eritrea, oltre che la terra dei porti principali con Massaua ed Assab, anche il grande emporio dell'Abissinia, particolarmente dell'Abissinia settentrionale e nord-occidentale; ed Eritrea e Somalia – naturalmente più l'Eritrea – anche punto di partenza delle merci etiopiche verso la Penisola arabica; mentre la Somalia, se talune condizioni si verificheranno – o più esattamente se si saprà fare in modo che talune condizioni si verifichino (3) – prima tra tutte la trasformazione in porti, sia pure per navi di non grande tonnellaggio, e

(1) Confr. in *L'Africa Orientale Italiana e il conflitto italo-etiopeico*; *Rassegna Italiana* editrice 1936-XIV, il mio capitolo « Economia e sviluppo della Somalia ».

(2) E dalla purtroppo non ancora maturata comprensione delle Compagnie di navigazione. Le quali, sebbene sovvenzionate, mantenevano noli altissimi, talora proibitivi; ed anche bizzarre, molto dannose anomalie, come quella, ad esempio, di tariffe più alte tra Mogadiscio e Napoli (o viceversa) che tra Mombasa e Napoli (o viceversa).

(3) Non ultima quella del ritorno alla normalità nel tasso dei salari. Concordo pienamente in ciò che Riccardo Astuto scrisse sulla *Rivista delle Colonie* (Dicembre 1936-XV): « L'alta pressione economica che era inevitabile sorgesse... per effetto della preparazione e dell'esecuzione della guerra d'Etiopia ha avuto per conseguenza un aumento nel costo della vita e nel tasso dei salari, aumento che ha raggiunto un livello troppo elevato per consentire l'ampio ed arduo sviluppo economico del paese... Le due condizioni indispensabili per l'avvaloramento dei territori coloniali consistono appunto nella maggior remunerazione che in essi il capitale

l'attrezzatura conseguente della rade di Brava e Chisimaio (1); la prosecuzione oltre l'antica linea confinaria delle strade sòmale esistenti, e la costruzione di strade nuove sfocianti a Brava e Chisimaio, potrà utilmente drenare verso i suoi imbarchi le merci delle zone più meridionali e sud-occidentali dell'Abissinia. Quelle delle zone più settentrionali ed orientali nella stessa regione dei Grandi Laghi troveranno maggior convenienza ad affluire verso la ferrovia Addis Abeba-Gibuti, o a sue diramazioni, e col tempo ad altre ferrovie che dal centro al Mar Rosso si costruissero; ed anche ad una possibile ferrovia - e intanto ad una camionabile - Dessiè-Assab; la camionabile appunto che avevamo pattuito con l'Abissinia di costruire dal mare al nostro confine, offrendole anche, ad Assab, un punto franco (2), mentre il governo etiopico l'avrebbe dovuta costruire da Dessiè al nostro confine; ciò che non avvenne mai, perchè nella sua rabbiosa italoFOBIA, e sotto la pressione francese - la Francia voleva che il commercio etiopico confluisse tutto ad Addis Abeba e da Addis Abeba a Gibuti - l'Abissinia per impedirne la costruzione mise in essere tutte le tergiversazioni e tutti i cavilli in cui era maestra davvero.

Le nostre strade attraverso l'Eritrea e la Somalia terminavano dove cominciava l'impero etiopico, come a dire terminavano sospese nel vuoto: al di là del nostro confine l'Etiopia non soltanto non aveva cura di proseguirle venendoci incontro, ma neppur quando - come per l'Assab-Dessiè - ci si obbligava con un trattato, adempiva ai patti. Ora, la strada da tanto tempo e per tanto tempo progettata sulla carta, sia una camionabile, o - almeno col tempo - ferrovia come a me parrebbe necessario, dal nostro vecchio confine a Gondar (e naturalmente da Gondar ad Addis Abeba da un lato e dall'altro da Gondar a Dessiè), si concretizzerà sul terreno, e potrà convogliare all'Eritrea il commercio del Goggiam; mentre, se riusciremo ad unire Càssala, la nostra Càssala di un tempo che oggi in mano agli Inglesi assume una sempre maggiore importanza, non solo come centro commerciale, ma come centro della zona cotoniera che utilizza le acque del nostro Gasc (3),

può trovare in confronto alla madrepatria, e nel più basso tenore del costo della vita, dei servizi, e dei salari. Questa ultima condizione può dirsi addirittura capovolta». Riccardo Astuto si riferisce qui all'Eritrea, ma l'identica cosa può dirsi della Somalia. Però le più recenti notizie, e le comunicazioni molto precise del Ministro dell'A. I. alla Camera e in Senato, indicano che verso l'auspicato ritorno alla normalità dei salari e dei costi ci si avvia.

(1) Questo capitolo era già redatto, anzi era già in bozze, quando fu pubblicato il poderoso *Piano Sessennale dell'Impero*, che per la sistemazione del porto di Merca prevede 70 milioni, per la sistemazione del porto di Assab ne prevede cento, per quella - marittima - della foce del Giuba, cinquanta, per quella in genere dei vari approdi marittimi e fluviali, altri cinquanta; e per quella del «Porto dell'Impero nell'Oceano Indiano», quattrocento. Lo stanziamento per il Porto dell'Impero lascia dunque impregiudicata la ubicazione del porto: Mogadiscio o Brava? In quanto a me, da molti anni ho sempre sostenuto che il porto della Somalia avrebbe dovuto essere Brava, sola località costiera centrale che vi si presti per le sue condizioni naturali. A maggior ragione lo penso adesso, riferendomi anche alla posizione di Brava rispetto alle nuove terre nostre.

(2) Clausola addizionale al *Patto di amicizia Italo-Etiopico* del 1928.

(3) Quando si pensi che fin dal 1891 la commissione composta dal senatore Borgnini, dal generale Driquet e dagli onorevoli Martini e Di San Giuliano scriveva: «...ma l'avvenire della Colonia Eritrea dipende soprattutto dal Sudan; abbiamo interrogati i più antichi ed esperti negozianti di Massaua; abbiamo al Cairo, ad Alessandria ed in Italia conferito con gli uomini più competenti per i loro studi e per il lungo soggiorno in quei paesi, e unanime è il loro giudizio

con la linea ferroviaria già esistente Massaua-Agordat-Biscia, prolungandola prima fino a Tessenei, come già da tempo è progettato, (e dove sarebbe d'altronde opportuno arrivasse anche per ragioni economiche, data l'importanza di quel centro agricolo) e poi collegando Tessenei con Càssala che ne dista appena sessanta chilometri, potremmo offrire a Càssala una linea ferroviaria più breve circa della metà a confronto della Càssala-Port Sudan (1).

La camionabile - poi, immagino, ferrovia - Assab-Dessiè, non sappiamo cosa potrà darci dal punto di vista minerario e petrolifero, attraversando la Dancalia. Le stesse miniere di potassa di Dallol, mai potutesi sfruttare razionalmente per le continue difficoltà e angosce frapposte dal governo etiopico, e nemmeno anzi potutesi studiare e sondare in modo da riuscire a conoscere l'importanza reale dei giacimenti, e perciò le possibilità di produzione, ora che la Dancalia è tutta in nostro possesso, potranno forse costituire una ricchezza, se non grande, non trascurabile. Ad ogni modo l'Assab-Dessiè assicura al porto di Assab un vasto retroterra, sino all'incrocio, per così dire, del retroterra più conveniente alle comunicazioni con Massaua da un lato, e a quelle mediante la ferrovia Gibuti-Addis Abeba (o sue future diramazioni o parallele) dall'altro.

La grande strada, veramente romana questa perchè di grande comunicazione attraverso tutto un impero, ma che meglio forse si chiamerà del Littorio, troppo essendosi ormai abusato della parola «romano» (tra parentesi, mi sembra che troppo si abusi, ed in ispecie sui giornali, di aggettivazioni e di superlativi; non potrebbe il Ministero della Stampa e Propaganda (2) disporre che fossero aboliti tutti gli aggettivi, almeno per un po' di tempo?), dovrà essere la Massaua-Addis Abeba-Mogadiscio (o Brava) per Sciasciamanna-Magalo-Ferfer, o per Sciasciamanna-Neghelli-Dolo. Ciò che potrà una così ampia arteria realizzare di vantaggi per l'Eritrea e la Somalia finalmente congiunte, coi vari centri che attraverserà e quelli che automaticamente si andranno creando lungo il suo tracciato, può intuirsi, ma non si può presagire e tanto meno indicare, neppur con approssimazione. Gigantesca opera, non di una generazione soltanto. Ma forse sì, poichè il Fascismo, nelle opere di pace come di guerra ha mostrato di volere accorciare i tempi - e di riuscirvi - in un modo al quale non eravamo avvezzi, e di cui le altre potenze coloniali rimangono talora sorprese e ammirate.

che si possa attirare a Massaua in un tempo relativamente breve una parte molto notevole del commercio del Sudan...»; quando si pensi che chiave del commercio del Sudan per noi è Càssala; che il Generale Baldissera riuscì pazientemente a far sentire la nostra influenza su quella regione; e che conquistammo e difendemmo Càssala col nostro sangue contro i mahdisti, rimane inesplicabile l'atto di suprema incoscienza per cui il governo del marchese di Rudini volle donare Càssala all'Inghilterra.

(1) Occorrerà tuttavia tener conto che la nostra attuale linea Massaua-Asmara-Agordat-Biscia, è appena, o meglio, era appena sufficiente ai bisogni della vecchia Colonia. A mio modesto parere sarebbe indispensabile modificarla con un tronco Massaua-Lebea-Cheren. Fin dal 1923 (*La nostra Colonia Primogenita*, *Rassegna Italiana* editrice) osservavo l'assoluta impraticità di una ferrovia costretta inutilmente a sormontare un dislivello di 2400 metri in soli 120 km., per scendere poi a 1400, con pendenze che variano dal 25 al 33 per mille e con curve a piccolissimo raggio.

(2) Tanto più adesso che si chiama Ministero della Cultura Popolare.

Come in Eritrea anche in Somalia le strade che avevamo costruite si fermavano al nostro vecchio confine, o per breve tratto erano proseguite al di là da pessime carovaniere. Servivano quindi soltanto all'economia interna della colonia. Nel complesso prima della guerra la rete stradale in Somalia misurava 10.500 km; era la maggiore, quindi, delle altre tre nostre colonie, e fra le maggiori di tutte le altre colonie in Africa. Iniziata dal governatore De Vecchi di Val Cismon, seguita con grande alacrità da Guido Corni che gli succedette, continuata da me, aveva tutte strade ampie, tracciate su un piano organico e mantenute in modo che poteva dirsi perfetto (1) ove si tenesse presente che erano a fondo naturale, e che le piogge equatoriali, con la loro violenza, con gli inondamenti che producono, le sconvolgono addirittura, due volte l'anno.

Perchè a fondo naturale? (2). La quasi completa mancanza di pietra in Somalia (a differenza dell'Eritrea dov'è abbondantissima) — e quella poca, e di non buona qualità, molto friabile, è lontana dalle regioni dove dovrebbe venire adoperata — rende costosissima la costruzione di strade a fondo artificiale. A questo proposito, non per amore di polemica, ma perchè non abbiano a crearsi leggende, e, se non la storia, la cronistoria delle nostre colonie rimanga esatta, non sarà forse del tutto inutile osservare quanto mancassero d'ogni e qualsiasi base le critiche pronunziate con molta leggerezza da taluni in Somalia — e da pochi altri in Italia di rimbalzo — i quali, giungendo nuovi nuovi, facevano le meraviglie di non trovare nella nostra colonia dell'Oceano Indiano strade massicciate, e soprattutto strade massicciate di uso militare. Novellini, come dicevo, e digiuni di ogni studio coloniale, perciò non per colpa loro — ma avrebbero potuto informarsi prima di parlare — ignoranti di tutte le nostre difficoltà, prima fra tutte le difficoltà di bilancio, non sapevano che la costruzione di una sola massiciata importante — quella da Mogadiscio a Jet, per esempio, o ad un altro punto del nostro vecchio confine, costando non meno di 70-80 milioni, avrebbe assorbito il bilancio completo della colonia d'allora, bilancio che per tutte le spese, civili e militari, senza eccezione alcuna, disponeva di 70-72 milioni l'anno, compresi il contributo a pareggio dalla madrepatria, e le entrate proprie della Colonia. E neppure sapevano che i governatori fascisti delle nostre due colonie dell'Africa Orientale avevano replicatamente presentato al Ministero documentate richieste di maggiori somme all'unico fine di poter mettere Eritrea e Somalia in un assetto difensivo almeno discreto; e che — mi si voglia scusare l'autocitazione, la faccio soltanto perchè riguarda specificatamente il caso delle strade — dopo avere più e più volte inviato a

(1) Con l'esercizio 1933-34, furono affidate ad un'organizzazione nuova, specie di « Azienda della Strada », sotto la direzione di un tecnico, che aveva alle sue dipendenze vari nuclei di indigeni lavoratori, ciascuno diretto da un assistente indigeno specializzato, nuclei i quali, sparsi nelle varie zone, vi tenevano le strade sempre in efficienza, e si spostavano e concentravano piuttosto nell'una che nell'altra zona, quando ve n'era particolarmente bisogno. Le strade della Somalia — pur essendo a fondo naturale — formavano oggetto di vera e propria ammirazione per le colonie finite.

(2) A fondo artificiale esistevano soltanto le strade Mogadiscio-Afgoi, e Vittorio d'Africa-Merca.

Roma insistenti minuziose relazioni, chiarendo l'assoluta necessità per ogni evenienza bellica, sempre più probabile dato il sempre più minaccioso contegno etiopico, di costruire a fondo artificiale almeno la Mogadiscio — confine, chiedevo (se un contributo straordinario a tale scopo non poteva consentirsi) che la Somalia, per quanto l'estinzione del mutuo dovesse riuscire gravoso con un bilancio tanto esiguo, fosse autorizzata a contrarre un mutuo di 60 milioni (1) estinguibile in 25 anni (2).

Il ministero era perfettamente conscio delle necessità nostre, perfettamente d'accordo coi governatori; ma trovava insormontabili, e talora per me inesplicabili, ostacoli nella Finanza del tempo. Suppongo che oggi, dopo avere avuto nel periodo bellico grandi mezzi a disposizione, ed avendone ancora, si sarà invece posto mano a quelle *verticali* — chiamiamole così — che da Mogadiscio, ma anche e soprattutto da Brava e Chisimaio, potranno collegare la Somalia alle altre regioni sud-occidentali dell'Impero (3).

Mi sia permesso intanto domandare cosa dicono oggi, quei facili critici di due anni addietro, i quali in due anni debbono avere acquistata una certa pratica coloniale, constatando che la costruzione della strada massiciata Mogadiscio-vecchio confine, ha logicamente assorbito assai più di quel che fosse un intero bilancio somalo del tempo di pace, (forse due?) e non è terminata ancora?

Non da oggi penso che solamente chi è sui luoghi è in grado di poter giudicare, e intervenire in tempo utile: sin dal 1927 (4) scrivevo che

ad una buona amministrazione coloniale non si giungerà mai disputando lira per lira alle colonie i mezzi, ma con una preventiva accurata cernita degli uomini che debbano reggere, dal più umile al più alto, il governo della Colonia. Quando siasi trovati, dicevo, ed abbiano — come debbono avere — la piena fiducia del Governo centrale, si lasci loro libertà di azione e si dia loro la possibilità di agire...

E più in là aggiungevo: «...quando questi uomini che rispondono ai requisiti richiesti ci sono, si lascino lavorar senza pastoi. Il programma da svolgersi in giovani colonie come le nostre, non tollera alcun arresto, la mancanza di mezzi lo può ritardare di decenni...», oppure, e questo era il caso delle strade somale, può esporre la colonia a pericoli molto seri, e obbligare a spendere poi in gran fretta somme molto maggiori di quelle che si sarebbero potute spendere a tempo opportuno.

Non vi è d'altronde per le colonie di peggio che gli improvvisatori.

(1) Ritenevo la somma sufficiente, ove la strada massiciata dovesse costruirsi progressivamente, con le ditte già attrezzate in Somalia, e sotto la diretta sorveglianza degli uffici tecnici governativi.

(2) Ancora in una mia relazione del 20 dicembre 1933-XII, insistendo sulle mie proposte scrivevo: «...Con la viabilità, si tocca uno dei lati più deboli della Colonia in caso di guerra: V. E. sa bene che le strade in Somalia sono a fondo naturale e che non potrebbero mutarsi in strade a fondo artificiale, se non a prezzo di cifre folli. In Somalia quasi la pietra non esiste, la poca che c'è, è lontana, friabile, e pessima.

(3) Questo capitolo fu scritto (torno a dire) prima della pubblicazione del *Piano sessennale per l'Impero*. Tale piano reca cifre che possono sembrare astronomiche a noi poveri governatori di prima della guerra etiopica; ma che sono, finalmente, le cifre necessarie all'avvaloramento dell'Impero.

(4) *Note sul presente e sull'avvenire della Tripolitania*. - *Rassegna Italiana*, fasc. CVII, anno 1927.

Sanno bene i nostri magnifici ufficiali coloniali quanto abbiano dovuto sempre consumar di tempo e d'esperienza per arrivar a convincere e a trattare e ad accattivarsi i nostri ascari; sanno i nostri funzionari quanto ci voglia di fatica esperienza e abnegazione prima di poter dire che conoscono una colonia e i suoi reali bisogni, e tra essi quelli che sono i più impellenti e che magari invece nella metropoli lontana sembrano trascurabili o per lo meno prorogabili, e l'indole delle popolazioni, verso le quali è così facile commettere errori — che talvolta per anni pesano sui nostri rapporti con gli indigeni — sia trascurando le cose che agli inesperti possono sembrare futili e per gli indigeni sono importanti, sia con atti di eccessiva severità, sia con atti, spesso ancor più pericolosi, di eccessiva indulgenza, sia commettendo l'incommensurabile errore di mostrar che li consideriamo al nostro livello. Sanno infine quei nostri giornalisti o comunque scrittori di cose coloniali, che intendono con serietà il loro compito, non cavandosela con quattro pennellate « di colore », o con la frase denigratrice raccolta in piroscifo o al caffè dal primo malcontento venuto (i malcontenti di professione — dipende anche dal clima — sono e saranno sempre abbastanza numerosi nelle colonie) — sanno quanto di viaggi, di lunghe permanenze in terra d'Africa, di studi assidui, occorra per poter prospettare esattamente i complessi problemi d'una colonia, esporne le manchevolezze, proporre — ma con serietà, e valutati tutti gli ostacoli — il rimedio. Poichè mettere innanzi, buttar giù dei progetti, senza tener conto della possibilità di concretizzarli sul posto, e particolarmente delle necessarie somme, è facile, ma inutile.

La scarsa conoscenza da parte di tutti (escludo naturalmente dal novero i coloniali di professione e i non molti colonialisti autentici) delle nostre colonie dell'A. O., lo scarsissimo interessamento, diciamo pure, da parte di tutti verso l'Eritrea e la Somalia, fino al periodo bellico (1), ha prodotto due conseguenze: l'una che quando vi è incominciato l'afflusso di militari e civili i quali non vi avevano mai messo piede, i nuovi venuti hanno osservato soltanto *quel che non c'era*, e che invece si aspettavano di trovarvi, e che ad essi — d'altronde giustamente — scomodava che non ci fosse; l'altra, che, subito abituati a veder come si potessero avere e spendere somme larghissime quali erano quelle che venivano necessariamente messe a disposizione dalla Metropoli, per una guerra che doveva non soltanto essere coronata da una vittoria completa ma da una vittoria rapidissima, — non riflettevano alle terribili strettoie di bilancio in cui le nostre due colonie avevano dovuto sempre destreggiarsi, anzi dibattersi; o più esattamente, le ignoravano.

E avendo osservato — e criticato — *quello che non c'era*, non vedevano invece *quello che c'era*.

Non qui — e sarebbe troppo lungo — dobbiamo esaminare partitamente l'opera che i governatori fascisti hanno compiuta prima della

(1) E non parlo soltanto di persone incolte: quante volte in Somalia ho ricevuto da uffici pubblici, e da grandi uffici privati, indirizzi di questo genere: « Mogadiscio — Eritrea »; Massaua Benadir ». « Massaua (o Asmara) Somalia Italiana »; « Consolato di S. M. il Re d'Italia, Mogadiscio ». Ed ho persino fatto una graziosa collezione — che ho inviata poi al direttore del giornale — per un intero anno delle fascette di un quotidiano che mi perveniva all'indirizzo: « Mogadiscio Cirenaica » !

guerra etiopica (1). Ma accennarvi bisogna; e bisogna pur dire che con molto esigui mezzi (2) hanno realizzato lavori di grande entità. Prendiamo un esempio: quel porto di Massaua (Massaua stessa aveva dovuto essere completamente riedificata dalle rovine del terremoto) che apparve subito insufficiente, e dove si verificarono subito, al principio della campagna, anzi nel periodo della immediata preparazione, molteplici inconvenienti, intasamenti, ecc. Già, ma porto e strade erano attrezzati per la pace, non per la guerra. Si risponderà: Port Sudan sarebbe anche pronto per la guerra, senza bisogno di lavori straordinari. Non ne sono affatto sicuro. Ad ogni modo tornerebbe opportuno ricordare che gli Inglesi costruirono Port Sudan — non più accontentandosi di Suacim — *proprio per la guerra*, e confrontare i milioni di sterline potuti profondere dalla Gran Bretagna, a Port Sudan, con le somme potutesi mettere a disposizione per il porto di Massaua, per le strade dell'Eritrea, per l'Eritrea in genere — e per la Somalia.

Ebbene, quel porto di Massaua che trovammo pressochè inesistente, al momento della nostra occupazione, quella città formata — ma città non poteva chiamarsi — più o meno da due isole, Taulud e Ras Mudur, collegate da una specie di diga dalla quale due persone affiancate non passavano, (poi, sulla diga da noi costruita passò il binario della ferrovia e una camionabile con ampi marciapiedi ai lati), e da due penisollette — del Gherar e dell'Abd el-Càder cosparse nemmeno di tucul o edmò, ma di catapecchie di legname e stuoie e null'altro, quando se ne eccettuassero il palazzo del governatore egiziano, alcune case di mercanti arabi, e pochi, assai miserabili, magazzini, era divenuta — prima della guerra — un porto dove potevano attraccare piroscafi di grande tonnellaggio, trovarvi carbone, carburanti, ghiaccio, e verdura, frutta, dagli orti dei concessionari italiani dell'altipiano. Le cifre hanno una loro irrefutabile eloquenza; restiamo sempre nel periodo precedente la preparazione bellica: nel 1900 il valore delle merci di transito nel porto di Massaua fu di circa 12 milioni; nel 1921 di circa 286.

Alcune cifre anche per la Somalia: nel 1932, l'importazione fu per circa 51 milioni di lire, e l'esportazione per circa 11 milioni; nel '32 (non ho qui le cifre esatte degli anni successivi prima della guerra, ma sono cifre superiori), l'importazione fu di 99 milioni e 165.000, e l'esportazione di 95 milioni e 106.000.

L'elencazione e descrizione quotidiana su giornali e riviste dei lavori i quali in Eritrea e in Somalia — in Eritrea specialmente, la Somalia ne aveva meno bisogno — si compivano con ritmo accelerato e veramente magnifico, l'elencazione e descrizione, oggi, dei grandiosi lavori che con adeguati grandiosi mezzi, si stanno eseguendo anche nelle altre regioni dell'Impero, hanno potuto e potrebbero far credere a coloro che appunto solo dalla guerra si interessano di cose coloniali, che solo per le necessità belliche, e adesso per le necessità complessive e per lo

(1) Tale opera è d'altronde per sommi capi, ma con molta esattezza, accennata nel volume *L'Africa Orientale italiana e il conflitto italo-etiopeo*, edito dalla *Rassegna Italiana* nel 1936-XIV.

(2) Il Duce, nella prefazione al volume di S. E. De Bono ha scritto che « il Governo Fascista non aveva potuto dedicare alla Colonia primogenita che le cure dell'ordinaria amministrazione ». E l'identica frase, per ciò che riguarda i mezzi a disposizione, può applicarsi alla Somalia.

sviluppo dell'Impero, si sia svolta e si svolga nelle due colonie dell'A. O. una vita fascisticamente operosa e fervida. Non è così: i governatori fascisti dell'Eritrea, Gasparini, Zoli, Astuto, vi hanno - con ristrettissimi bilanci - lavorato in profondità, ottenuto notevolissimi miglioramenti, costruito opere non periture.

Nè deve scordarsi che, all'assoluta mancanza di fiducia della Roma prefascista nelle nostre colonie, in ispecie dell'Africa Orientale, quindi alla pochezza e lentezza (per nessuna cosa come per le colonie è vero l'antico « *bis dat qui cito dat* ») dei mezzi finanziari a malincuore e con malumore e assoluta incomprensione concessi, non poteva non corrispondere altrettanta o maggior diffidenza e riluttanza da parte di banche e privati. Oggi la mentalità del nostro Paese - e non dico soltanto dopo la vittoria - è, come la volle Mussolini, imperiale; allora era rinunziataria; oggi anche i capitali privati quasi quasi fanno ressa per affluire all'Impero; allora a stento si potevano trovare - o non si trovavano affatto - pochi soldi per qualsiasi anche ottima intrapresa in colonia. I governatori dell'Eritrea, a cominciare da Ferdinando Martini - che, non bisognerebbe dimenticarlo, la preservò la salvò all'Italia: se non fosse stata la sua silenziosa tenacia e il suo lavoro di dieci anni, tutta l'Eritrea avrebbe fatto la fine di Cassala - e continuando con Salvago Raggi, De Martino, ecc. si erano posti i molteplici problemi, la soluzione dei quali avrebbe potuto dare largo sviluppo alla colonia; e - sebbene assorbiti particolarmente da quello della sicurezza del territorio rimastoci dopo Adua, e dalla situazione politica - li avevano studiati, studiati anche con amore ma non avevano potuto mai avere il modo di concretizzare le soluzioni studiate; nulla si può fare senza denaro; nè, e soprattutto, il governo di Roma si era mai posto innanzi quei problemi, anzi il problema, della colonia nella sua integrità. Tuttavia, particolarmente dopo un periodo di stasi - che secondo me avrebbe potuto in gran parte evitarsi (1) durante la grande guerra e più nel periodo dalla grande guerra all'avvento del Fascismo - si sono realizzate in Eritrea parecchie cose di basilare importanza, dai programmi ferroviari alla politica agraria - politica agraria che spinse gli indigeni ad una molto più razionale e proficua attività; e che portò alla creazione del comprensorio di Tessenei, all'avvaloramento, per colonizzazione italiana, delle pendici dell'altipiano verso il mare, e alla istituzione, nel 1932, di una Cassa di credito agrario, dalla politica nei confronti della Penisola arabica ai provvedimenti dedicati all'incremento del patrimonio zootecnico (per la difesa del quale sin dal tempo di Ferdinando Martini aveva cominciato a funzionare egregiamente l'Istituto sierovaccinogeno di Asmara), a quelli per le miniere aurifere, per le saline, e - come accennavo sopra - all'attrezzatura del porto.

In quanto alla Somalia, di cui posso parlare con anche più diretta conoscenza - e lasciando da parte, chè meriterebbe e necessiterebbe una trattazione a sè, la grande opera iniziata e portata a termine nello Scidle dal Principe pioniere Luigi di Savoia, 12.000 ettari, su 20.000, a coltura irrigua, 13.000 ettari a prato per i pascoli - la vasta bonifica idraulica eseguita sui terreni di Genale dal governatore De Vecchi,

(1) Confr. Maurizio Rava *La nostra Colonia Primigenita*, Rassegna Italiana editrice, 1932.

sette canali di irrigazione - il principale e sei secondari - con uno sviluppo complessivo di cinquantacinquemila metri (1), i molti altri lavori da lui compiuti, e l'azione militare che egli progettò e condusse nella Somalia del nord, per cui i sultanati d'Obbia e della Migiurtinia, da protettorati com'erano, più di nome che di fatto, furono ridotti in nostro dominio, appariranno sempre vere e proprie pietre miliari nella storia coloniale d'Italia.

Il governatore Guido Corni ha continuato con proficua attività l'opera sua per tre anni. A lui si deve - tra l'altro - l'istituzione del centro agricolo sperimentale governativo nell'isola di Alessandra, per le concessioni sul Giuba. (Il centro agricolo sperimentale per le concessioni dello Scebeli era stato organizzato dall'Onor. indimenticabile austero esempio di studioso, di colonialista, d'uomo che tutto, anche la vita - chi ben guardi - seppe sacrificare ai propri studi e alla propria inflessibile lealtà).

A me sia concesso di affermare che negli ultimi quattr'anni precedenti la guerra, tutti in Somalia hanno lavorato senza requie, senza soste, così che la Somalia ne ha avuto un'altra vigorosa spinta in avanti, tale da farla apparire addirittura trasformata a chi l'avesse rivista per esempio nel 1934, dopo esserne rimasto qualche tempo assente. Un molto notevole progresso conseguirono le esportazioni agricole - soltanto quella delle banane passò dai 7.000 quintali per circa 400.000 lire, del 1930, dai 15.000 quintali per circa 4 milioni e mezzo del 1931, ai 160.000 quintali per circa 12 milioni di lire nel 1933 (2) - la messa a dimora di palme cocco, l'escavo di pozzi (3), i rimboschimenti, l'agricoltura in genere; delle strade, sia pure a fondo naturale, abbiamo detto; grande sviluppo ottenne l'edilizia, nelle città costiere e nell'interno (fino al 1922 la media delle costruzioni era stata di circa 4.000 mc. l'anno; nel 1929 salirono a 35.000; segnarono per molteplici cause una contrazione dal 1930 al '32, ripresero con foga sempre maggiore nel '32-'33, aumentarono a circa 60.000 nel '34), particolarmente le costruzioni di ospedali, tra essi quello modernissimo di Mogadiscio e l'ospedale tra Vittorio d'Africa e Merca, e l'ampliamento degli ospedali che già c'erano, la costruzione di infermerie, di posti di medicazione (otto ne furono costruiti nel solo comprensorio di Genale); e di un lazzaretto a Mogadiscio - quello che precedentemente esisteva, poche capanne non cintate, di lazzaretto non aveva che il nome - poichè all'igiene della colonia fu dedicata ogni possibile attività: anche qui alcune cifre. Nel 1922 risultano curati 56.788 indigeni, e 590.848 nel 1932. Dal 1° luglio 1933 al 1° luglio 1934, si presentarono per la prima volta alle unità sani-

(1) Durante gli anni del mio governo ho fatto poi costruire oltre ad alcuni canali secondari, il prolungamento per altri 5 km. e mezzo, del canale principale.

(2) Per l'esercizio 1937-38 è prevista la vendita di oltre 270.000 quintali per un importo di oltre 70 milioni. La previsione è lusinghiera - forse tuttavia un po' ottimistica, soprattutto nei riguardi della possibilità attuale di produzione utile da parte dei concessionari.

(3) All'escavo di pozzi, agli acquedotti e alle abbeverate nell'Impero, sono destinati, nel Piano sessennale, quattrocento milioni. Non sembri troppo alta questa cifra. Mai, in Africa, denaro pubblico potrà considerarsi meglio speso: non per nulla in somalo, acqua si chiama *bio*, parola evidentemente della stessa origine di quella che in greco significa *vita*.

tarie della colonia 100.473 indigeni, e il numero delle prestazioni mediche nello stesso periodo fu di 617.205 (1).

La Somalia potè dunque meritare l'alto encomio del Sovrano quando Egli nel 1934 la visitò, la percorse tutta in un suo lungo soggiorno, che mai sarà dimenticato; e il compiacimento dal ministro delle Colonie che accompagnava il Re; e infine il più gran premio per quelli che alla Somalia avevano consacrato anni di lavoro, le parole che Mussolini scrisse poco prima della guerra: «...avete...compiuto il vostro dovere integralmente e fascisticamente... Avete in questi anni ottimamente governata la Somalia, e preparate le condizioni migliori per lo sforzo ulteriore...».

Lo sforzo cioè che per la volontà del Duce, per la sapienza dei capi, per l'eroismo di capi e gregari, per la serena resistenza di tutto il popolo italiano, tutto unito intorno al suo Sovrano e al Duce, doveva portarci ad Addis Abeba.

Non può mettersi in dubbio che il complesso, faticoso lavoro di decenni e lustri compiuto tra mille difficoltà, diffidenze, anche irrisioni, nelle nostre colonie dell'Africa Orientale, abbia in due modi facilitata notevolmente l'impresa etiopica: il primo, assicurandoci la piena fedeltà delle popolazioni (2) — ciò che fu di somma importanza non solo perchè abbiamo potuto trarne i nostri valorosi ascari e dubat (3), ma perchè ci dava la più perfetta tranquillità nelle nostre basi di operazione sia dell'Eritrea che della Somalia — il secondo, consentendo attraverso l'attrezzatura, fosse pure incompleta, fosse pure per i molti motivi accennati e molt'altri, deficiente di esse, di servircene come di due formidabili teste di ponte.

MAURIZIO RAVA

(1) Non parlo, bene inteso, delle prestazioni mediche straordinarie durante l'epidemia di vaiolo nero che infierì nel 1933-34. Ammontarono in quel periodo ad oltre un milione le vaccinazioni antivaiolose; furono improvvisati numerosi lazzaretti all'aperto, e campi di concentrazione per gli ancora immuni delle famiglie contagiate. Nemmeno parlo delle quotidiane prestazioni nel leprosario sul Giuba, forse il più perfetto che esiste, dove i lebbrosi sono fatti segno ad una assistenza quotidiana delle più assidue.

(2) Ai dubbi, che mi venivano spesso telegrafati da Roma nei mesi precedenti la guerra, sulla fedeltà delle popolazioni somale, e in ispecie migiurtine, alla opportunità prospettata dal Ministero della guerra, di inviarmi truppe italiane per mantenere sicuramente le popolazioni tranquille, ho sempre replicato che non ce n'era affatto bisogno, e che della fedeltà somala rispondevo in pieno. I fatti mi hanno dato ragione.

(3) La fedeltà dei nostri ascari eritrei e libici è troppo nota — è anzi una delle poche cose coloniali che fossero anche prima della guerra note al gran pubblico — perchè sia necessario parlarne. Ma vale la pena di rammentare la splendida prova data dai nostri ascari somali, e dai nostri dubat, i quali d'altronde, anche prima della campagna etiopica, più volte si erano affermati prodi e fedeli, per esempio quando penetrarono, senza neppure la guida di nostri ufficiali, in territorio abissino, e contro soverchianti forze recuperarono le due mitragliatrici che Omâr Samantar, il traditore assassino del capitano Carolei, aveva portate via, o quando il 10 ottobre 1926, a Gardo, preferirono morire tutti, piuttosto che arrendersi ai ribelli, e infine quando a Ual Ual respinsero il proditorio attacco abissino. Fatto d'arme che sicuramente rimarrà nella nostra storia coloniale come l'ultima causa determinante della guerra italo-etio-pica, e al tempo stesso come la prima nostra vittoria, auspicio delle nostre maggiori prossime vittorie. Confr. Generale LUIGI FRUSCI: *In Somalia sul fronte meridionale*; Maggiore CIMMARUTA: *Ual Ual*, Mondadori, Milano; MAURIZIO RAVA: *Il programma dell'Etiopia è la guerra all'Italia*, Nuova antologia, 1 agosto 1935-XIII; *L'Inghilterra e l'Etiopia*, Nuova Antologia, 1935-XIII; *L'Italia Stato aggredito*, Rassegna Italiana, giugno 1936-XIV; *Parole ai coloniali (con prefazione di S. E. Benito Mussolini)*, Mondadori, Milano, 1935-XIII; Marco Pomilio: *Con i dubat fronte sud*, Vallecchi, Firenze.