



## LA NUOVA GRANDE STRADA MOGADISCIO-BENDER CASSIM

**D**OPO il primo viaggio su questa nuova arteria, compiuto in giugno 1929 dal comandante G. B. Carniglia e dal sig. Da Novi, per un esperimento di posta con l'Italia via Migiurtina-Aden, ecco in novembre lo stesso Governatore della Somalia, con la propria famiglia e accompagnato dal Segretario Generale della Colonia, percorrere lo stesso tracciato per una definitiva ispezione e definitive decisioni.

Si parte da Mogadiscio in ferrovia: le quattro precise: il treno stacca il cammino. Nuovo tipo di treno, trascinato e sospinto anzichè dalle animanti caffettiere di un tempo, da quadrati carri che un poco celano un poco rivelano i poderosi 18 B.L. di ieri. Una teoria di carri piatti fa stagliare sul cielo gl'inusitati carichi di un'autovettura per carro. In fondo un comodo vagone anch'esso a proprio motore, vettura cioè e insieme locomotiva, dalla carrozzeria studiata per questi climi: grande circolazione d'aria; l'estremità del vagone formata a perfetto semicerchio, un po' veranda, un po' salottino, dove si rinnova l'intimità della casa; freschi divani di olona. Volendo, qualche sedia a sdraio potrebbe trovarvi posto, per la conversazione, per la lettura, per il dormiveglia.

La partenza in treno rammenta a noi stessi che la strada ordinaria sino a Ghersale è incertamente praticabile, a causa delle piogge: e ci fa ricorrere insieme alla mente che domani non sarà più così. La piana di Afgoi, che ancor pochi mesi fa invischiava nelle sue tenaci argille serie intiere di autovetture e di *camions*, malinconicamente esibiti alla visione di chi passava in treno, nel desolante aspetto quasi di rottami abbandonati, è ormai percorsa da una magnifica strada massicciata, che da noi Somali è esaltata con una sola parola, esagerata ma espressiva: l'autostrada. La stessa via per Afgoi sulla duna, che non impaluda ma s'insabbia, è in via di esser rifatta e un primo tronco della ricostruzione è

già appaltato. Dovunque altrove, fra Balad e Ghersale, fra Ghersale e Buloburti, squadre militari e una densa manovalanza indigena sono al lavoro, per rialzare i livelli, rettificare, adagiare su quote più alte, massicciare ove occorre, la importante arteria, che allaccia la capitale alla *Sais*, ai reparti di Mahaddei e di Belet-Uen, alle strade del confine verso sud e verso nord: arteria commerciale, industriale, soprattutto militare, che deve *sempre* permettere le comunicazioni fra Mogadiscio e l'intera nervatura militare della Somalia.

Andiamo a Ghersale in treno, quest'anno. Fra pochi mesi anche per via ordinaria si accederà a Ghersale e a Buloburti, e anche sotto la pioggia più battente e più lunga.

\* \* \*

A Ghersale, albeggia. Un piano caricatore improvvisato a terrapieno, con sostegno di tavole e di travi, rende facile la manovra di scarico delle vetture, che ad una ad una discendono dal carro piatto sul tavolato agganziati e poggiante sul piano di carico.

Le agili macchine si lanciano verso Buloburti e Belet-Uen. A Buloburti è già alta la intelaiatura in cemento armato del fabbricato nuovo della Residenza, che potrà finalmente abbandonare le verminose baracche di un tempo. Il ponte di barche, rimesso in perfetta efficienza l'anno scorso, è alto sul fiume tuttora in piena; ma noi non lo passiamo, essendo ancor preferibile la strada sulla sinistra del fiume a quella di destra, creata l'anno scorso *su terreno impervio* (con una tenacia e un ardimento che fanno onore a chi condusse l'opera) dalle Regie Truppe, che torneranno domani a compiere la fatica sistemando definitivamente il piano stradale, lungo oltre cento chilometri. Per quella via rientrò a Buloburti e al Villaggio Duca degli Abruzzi S. A. R. il Principe Esploratore, reduce dall'Etiopia l'anno decorso dopo aver riconosciute le sorgenti e l'intero corso dell'Uebi.

Belet-Uen è in fervore di opere per la sistemazione del battaglione in fabbricati nuovi in via di febbrile costruzione, abbandonato definitivamente in tutta la colonia e per tutte le opere di governo civili e militari, il vecchio criterio dell'economia apparente, del provvisorio e delle case di frascome. Lasciamo il pittoresco all'indigeno. Il genio latino è nella quadrata costruzione che non perisce: la quadrata costruzione, che è anche la economia reale e durevole.

Ho il ricordo personale di una Belet-Uen favolosa, posta agli estremi limiti occupati della Colonia, e tenuta appena da una banda irregolare. Più oltre nessuna forza, nessun presidio, nessuna strada, e indi l'Etiopia da una parte, il sultanato protetto di Obbia dall'altra.



Oggi Belet-Uen è sede di battaglione, e le veloci macchine stanno per lanciarsi su mille e più chilometri di una strada nuova, nuovissima. Di ottobre appunto, l'anno 1928, il nostro Governatore sorvolava tutta la Somalia del Nord, scrutando dall'alto la geografia di questo paese nuovo, orientandosi su qualche spersa *garesa*, sulla traccia di poche carovaniere, supplendo alla mancanza di carte del paese con la visione dal cielo, delle catene e delle valli, degli altipiani e delle voragini, degli *uadi* e delle vette; la concezione di questa strada che stiamo per percorrere nacque da quel volo: otto mesi dopo fu compiuto il primo esperimento di posta con l'Italia per la nuova arteria, percorsa, da Mogadiscio a Bender Cassim, in tre tappe. Nel novembre 1929, a tredici mesi da quel volo, due elette dame ci son compagne nel viaggio e giungeranno a Bender Cassim in cinque tappe, per dovuto riguardo alla maggior fragilità femminile, ma vi giungeranno non più stanche di quando partirono, elogio al loro animo, alla loro energia coloniale, ma anche alla strada bellissima.

\* \* \*

Dopo Belet-Uen, e la cordiale deferente accoglienza e la sontuosa colazione offertaci dal battaglione, ancora una tratta per giungere alla prima tappa, segnata a Ferfer. Lungo la bella via costruita dalle bande, sulla quale ogni velocità è permessa, incontriamo di quando in quando i bianchi turbanti dei *dubat* rigidi nel presentat-arm. La boscaglia è già diversa da quella del Benadir, più rada, con qualche nuova essenza, che fa più africano ancora il paesaggio, ma tutta verde e accogliente in questa stagione di recentissime piogge. Dig-dig, gazzelle, qualche sciacallo guizzano rapidi alle viste; armenti pascolano in pingui erbe, su radure immense. Il pastore beduino e anche le sue donne, le quali dovunque altrove usano allontanarsi al passaggio dei bianchi, sostano sui margini della via e alzano la mano, talora tutte e due, nel saluto romano. Qualche donna lancia il trillo di gioia: bianche dentature brillano in sorrisi ampi. Non volti chiusi e contratti, quali si presentano talora al dominatore in altre colonie!

Ferfer è *banda*, nel suo provvisorio di *arisch*, che è il significato stesso della mobilità di questi reparti di polizia. Ma quale decoro in questo provvisorio, che alletterebbe chiunque al soggiorno: villaggio dei *dubat* ammogliati, in regolari file di capanne, e il campo cintato con la sede del Comando di Settore con i magazzini, la mensa, le capanne di abitazione e il gigantesco *tucul* che ospitò S. A. R. il Duca degli Abruzzi, al Suo ritorno dall'esplorazione in Etiopia. Ferfer ne vide l'arrivo, in esplosione di italianità e di ammirazione, creando una giornata indimenticabile nel cuore di quanti ebbero la ventura di esser presenti.

Mogadiscio-Ferfer, oltre quattrocento chilometri di tappa! Il riposo accoglie i viaggiatori in prima sera, seppure il silenzio indescrivibile delle solitudini, il cielo scintillante di stelle, l'aria nuova, asciutta, tersa dalle piogge recenti, suaderebbero ai lunghi conversarsi sul fascino di questa vergine terra, sulla purezza di questo scintillar di stelle, sul silenzio africano scandito di quando in quando dall'eco di qualche *fantasia* lontana: sono le interpunzioni del silenzio, che sembra ricadere più solenne sull'eternità dei tempi.

\* \* \*

La seconda tappa di 386 chilometri si svolge dapprima sul terreno dei più strani termitai della Colonia. Una serie ininterrotta di altissime esili guglie punteggia tutta la zona; molte, e fra queste son le guglie qui ritratte, fiancheggiano la strada, che par corra fra stele monumentali di bizzarro stile.

La ragione di questo particolare stile sfugge; specie particolare di termiti? esigenza di aërazione peculiare al luogo? chi sa? Certamente le argille delle quali son fatti questi termitai devono essere impastate con una secrezione dell'insetto capace di dare una solidità a tutta prova alle costruzioni. Siamo in regioni di venti impetuosissimi, di piogge diluviali, se anche non frequenti, e queste esilissime e insieme altissime colonne, molte strozzate alquanto alla base, e spesso un poco pendenti, restano meravigliosamente stabili e intatte per lungo tempo. Un poco ci illudiamo di correre su una sacra Appia via di nuovo genere, monumentale anche questa, sterminata anche questa.

El Dere, Sinadogò, col suo laghetto, Dusa Mareh, Mererghur, Godinlavo, Adado, Ghirlinsor sono attualmente posti di guardia delle bande di confine; le bianche fute e i bianchi turbanti, i torsi nudi quasi sempre scultorei, un fucile alla mano, una cartucciera, ecco tutto il *dubat*. Il fucile non si lascia *mai*, qualunque sia l'incômbenza che si riceve; si lavora con una mano, perchè l'altra ha sempre l'arma ben chiusa nella stretta.

Qualche posto di guardia è un ridottino di sassi, ridottini tutti eguali, tanto che non saprei più dare un nome a quello che qui si riproduce. Spesso nel ridottino è un albero alto, e su quello, dritto e sicuro come su un bel piano, si staglia nel cielo la figura statuaria di un *dubat* che vigila lontano con la sua acutissima vista.

La strada, a rettifili interminabili, concede velocità altissime. In poche ore è raggiunta Rocca Littorio (Gallacchio), la mèta della tappa odierna, sede di Residenza, di Comando settore delle bande, di radio; una ridotta meno embrionale delle altre e, nel suo recinto, tutti i servizi. Andiamo a vedere poco lungi la voragine di Rocca Littorio da buoni viaggiatori che non trascurano le curiosità delle varie Stazioni.

:: 141 ::



\* \* \*

Dopo i miracoli di *comfort* gastronomico e di riposo, che Rocca Littorio ci ha offerto, persino con la luce elettrica improvvisata dalla Radio, intraprendiamo la terza tappa di 253 chilometri per Garroe; Bivio Beira, Baduén, la piana di Balle, Doncogò sfilano velocemente; gazzelle, gazzelle e gazzelle, gioia dei cacciatori, futura gioia dei Musei d'Italia, chè il Governatore consente in viaggio la caccia solo alle specie che non ha ancora assicurato ai diversi richiedenti. Consente, forse è inesatto, chè la nostra vettura è la prima ed Egli non manca mai il colpo: che assicura bensì la preda voluta ma allontana la selvaggina dalle vetture che seguono e dagli appassionati cacciatori che le montano, non escluse fra i cacciatori, le gentili cacciatrici, che han già dato altre volte belle prove di abilità.

A Garroe, ricco fortino con belle torricelle, una persino verandata e all'interno molto adorna e civettuola, come sala di mensa. Fuori del forte, tutta la banda del Settore schierata, e il reparto a cammelli in bell'ordine. Il Governatore passa in rivista i magnifici *dubat*.

Dietro il fortino, la ripa precipita nell'*uadi*, incassato fra due alti cigli. A sera, nell'interno del forte, fantasia dei *dubat*; all'ordine di cesarla, il silenzio immediato e perfetto delle solitudini, che concilierà il riposo benefico. Dall'alta volta le vergini stelle son come gemme di purezza in un cielo incontaminato; purezza e splendore su splendore e purezza. Un senso pervade che è quasi religioso, dinanzi a questi spettacoli elementari e primordiali della vita e dell'immensità, e l'anima si ripiega su sè stessa a domandare se siamo più felici nella vertiginosa vita europea, se abbiamo creato nulla che compensi di queste visioni capaci di colpirci soltanto nelle solitudini. Ma le solitudini abbiamo attinto, le solitudini viviamo e gustiamo proprio mercè i mezzi che la vertiginosa civiltà meccanica ci ha donato, proprio perchè essa ci accompagna dovunque andiamo e ci fa lieta la tappa che altrimenti potrebbe esser desolante. Ed ecco una voce e un'orchestra salgono dal fonografo a interpretare la gioia e la melanconia di quest'ora e dell'anima nostra, divisa fra un remoto passato elementare svegliatosi improvviso in fondo all'umano cuore e l'impetuoso presente, del quale siamo, invincibilmente.

\* \* \*

Superata la valle del Nogal, sciammo l'altipiano del Sohl, ove ci attende la tappa di Gardò, a novecento metri circa di altitudine. Abbiamo già piacevole temperatura e pregustiamo un poco di freddo che l'altitudine di Gardò promette. Sfilano i posti delle bande di Gibangale e

Bugdere; poco oltre, il rettilineo della strada per Callis il passo di Amanle, il bivio per Kelliet. Uno spettacolo non frequente ci si presenta: sei grossi struzzi, fra maschi e femmine, si profilano lontani; assai più vicini, non oltre i cento metri, una vera frotta di struzzi giovani: contiamo rapidamente, oltre settanta. Sostiamo a vedere, e la nostra presenza non spaventa affatto i gruppi; nessun colpo questa volta, perchè la caccia allo struzzo è vietata. Giovani e vecchi si allontanano, qualche gruppo stacca brevi corse per giuoco: quale rapidità di movimento!

L'altipiano ha molta selvaggina, in prevalenza gazzelle, molte ottarde, molte faraone. Dimenticavo; non so più bene in quale tratta, abbiamo intraveduto un licaone, l'orribile cane selvaggio che è molto raro e che abbiamo la ventura di poter presentare al lettore in un esemplare catturato tempo addietro.

Gardò, con la sua ridotta di sassi infestata da serpenti, con la ridotta nuova e linda in via di costruzione, con un villaggio di tende montate parte per noi e parte per la Commissione della delimitazione del confine, che qui incontriamo, ci offre una deliziosa temperatura, un'aria fine che ci fa sentire lievi, alacri di pensiero e di membra, quasi come se fossimo in patria. Una sosta qui per una ventina di giorni quanti malesseri sanerebbe di funzionari ed ufficiali mal sofferenti il clima di questa dolce Somalia, dove la costanza di una esasperante cosiddetta primavera perpetua suade il primo anno di soggiorno all'ammirazione, e snerva di poi rapidamente molte fibre men resistenti.

La notte di Gardò ci ha veramente dato il beneficio del freddo, di quella sensazione, che può esser piacevole solo a chi ne manca da tanto tempo, del sonno turbato da qualche brivido, dell'accurato avvolgersi nel lenzuolo e nella coperta, desiderandone ancora una che non c'è. L'alba tinge appena l'oriente e già siamo in piedi per l'estrema tappa.

\* \* \*

Il gradone dell'altipiano dal quale dobbiamo discendere si chiama sulle carte monti Carcar; appena si raggiunge, si profila sull'orizzonte lontano la catena apparentemente ininterrotta dell'Al Medò e dell'Al Mascat, formidabile muraglione, costantemente coronato di nubi, che rivelano il mare al di là, il mare piccolo del Golfo di Aden.

In realtà, il formidabile muraglione ha una profonda breve spaccatura che *grosso modo* lascia l'Al Medò in territorio del British Somaliland e l'Al Mascat in territorio nostro. In fondo, il corso dell'Uadi Carim e al mare, in prospetto della spaccatura, il paese di Bosaso (in somalo), che in arabo e nell'uso corrente si chiama Bender Gasseem e nell'uso più corrente ancora Bender Cassim. I venti freschi di sud ovest, che allietano l'estate so-



mala e ne fanno il nostro inverno, si caricano via via nella Somalia del nord di tutta la irradiazione di cocente calore che il terreno, arso dal sole implacabile, cede all'aria: indi s'ingolfano nella spaccatura del Carim, ricevendo dai monti brulli d'intorno altre cariche di calore, sinchè arrivano infuocati a Bender Cassim, a dargli temperature che l'equatore, per lo meno l'equatore nostro, non conosce. In compenso la Somalia del nord e in particolare Bender Cassim, sono dall'equatore abbastanza distanti per poter partecipare alquanto alle stagioni dell'emisfero boreale, e l'inverno vi è fresco e già nel novembre si gode temperatura migliore che nella Somalia del sud.

Le nostre vetture corrono verso la valle del Darror e verso l'Al Mascat. Ancora gazzelle, ancora ottarde; più oltre, quando già corriamo nella spaccatura delle due catene montagnose, branchi di scimmie: non lungi del passo Carim, vediamo la loro sede preferita, in alto su un roccione a picco, che reca le lorde tracce della loro esistenza. Hanno paura e non si lasciano accostare.

A Carim, un fabbricato già del presidio, oggi soppresso, fra palme dum e palme da datteri, fra acque fresche e correnti; ortaggi che prosperano per virtù di acque canalizzate dalle sorgenti; le palme dum sono meno belle e prosperose di quelle dell'Uebi e del Giuba e, singolarità che denota forse una specie diversa, non ramificano in gruppi di ciuffi, ma portano un ciuffo unico di foglie, come le palme da datteri.

Come è diverso il paesaggio da quello delle trascorse tappe! Monti e monti, vicini e lontani, strapiombi e la via a stretti *tourniquets* e ogni momento un fondo di *uadi* da superare. I contrafforti montagnosi, lisciati e arrotondati dagli agenti atmosferici, sembrano formidabili bastioni di una titanica fortezza, che torreggia, indietro, coronata di nere nubi.

Di quando in quando vediamo gli alberelli dell'incenso, aggrappati alla nera roccia con una specie di rigonfiamento al piede, che si direbbe una ventosa, tanto appare strano che alberi nascano nel vivo sasso e riescano ad aggrapparvisi. Gli scheletrici alberelli, che non si capisce onde tragano la loro linfa, son proprio quelli che danno il miglior incenso del mondo; produzione e, soprattutto, commercio da organizzare, affinché i valori non ne vadano più oltre a profitto del mercato di Aden. Già provvedimenti sono stati presi, che hanno quintuplicato la esportazione; nel sopralluogo attuale, il Governatore ne ha disposto altri, intesi a premiare le esportazioni per tipi selezionati; si deve arrivare a fare le selezioni in partenza, per assicurare i prezzi migliori, altrimenti il prodotto mandato alla rinfusa (buono e cattivo insieme, bianco e scuro mescolati, e terriccio e scorza e scarti di ogni genere entro le partite) non potrà mai spuntare altri prezzi che quelli delle infime qualità; e il profitto sarà di altri.



Abbeverate sull'Uebi.



Aspetti della boscaglia somala lungo la strada.





Il laghetto di Sinadogò.



Termiteio sulla strada oltre Ferfer



Un *dubat* della polizia confinaria.





Un ridottino di bande.



La voragine di Rocca Littorio.



GARROE - Il ridottino.



Il bivio per Callis.

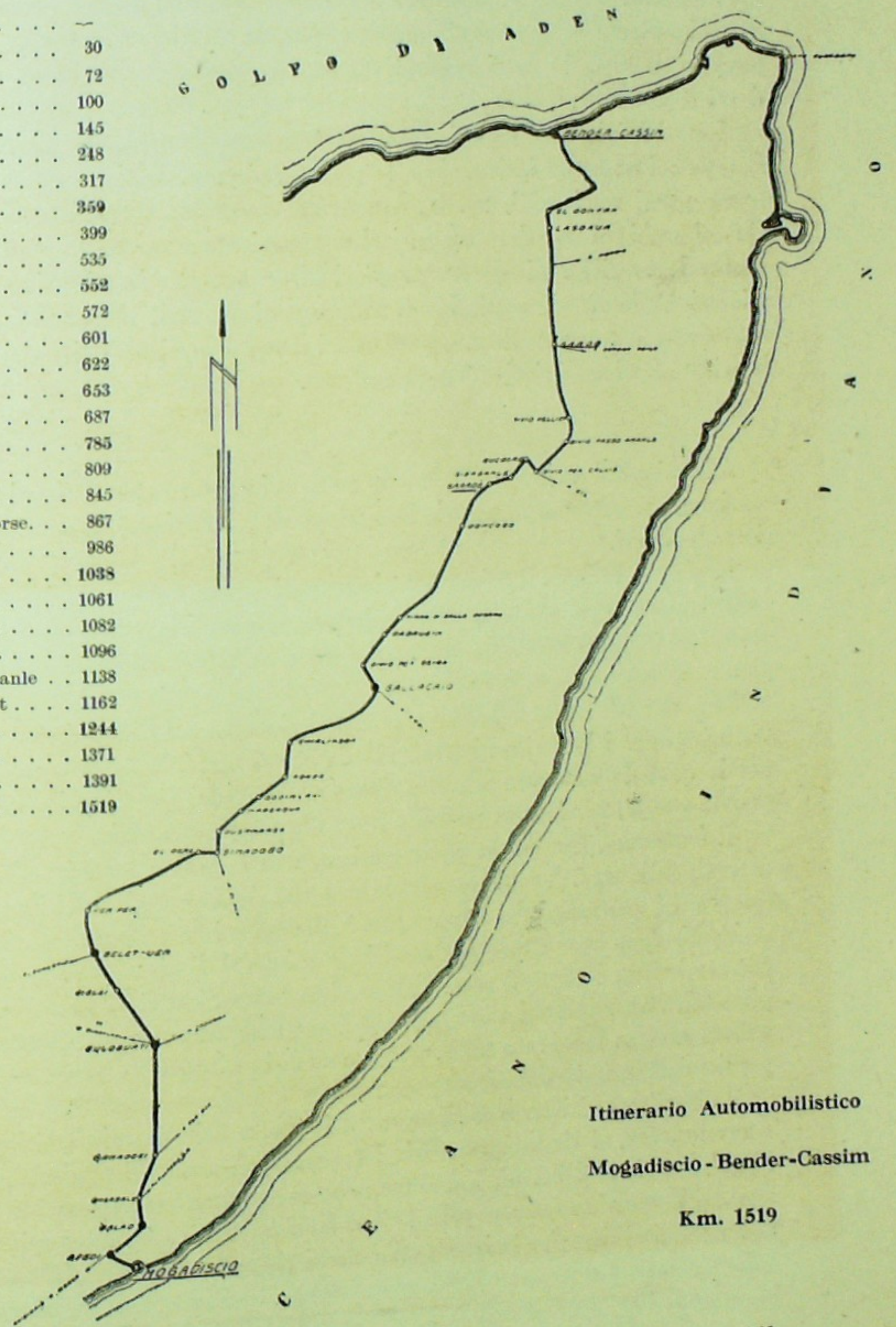




Aspetti della strada nella zona montuosa del Nord.

LOCALITÀ      Distanze  
                    progressive  
                    in Km.

Mogadiscio . . . . .	—
Afgoi . . . . .	30
Balao . . . . .	72
Ghersale . . . . .	100
Mahaddei . . . . .	145
Bulobusti . . . . .	218
Giglei . . . . .	317
Belet-Uen . . . . .	359
Ferfer . . . . .	399
El Dere . . . . .	535
Sinadogò . . . . .	552
Dusamareb . . . . .	572
Marergur . . . . .	601
Godinlavi . . . . .	622
Adado . . . . .	653
Ghirlinsor . . . . .	687
Gallacalo . . . . .	785
Bivio Beira . . . . .	809
Badauein . . . . .	845
Piana Balle Avorse . . . . .	867
Dongocò . . . . .	986
Garroè . . . . .	1038
Gibangale . . . . .	1061
Bucdere . . . . .	1082
Bivio per Callis . . . . .	1096
Bivio passo Amanle . . . . .	1138
Bivio per Kelliet . . . . .	1162
Gardò . . . . .	1244
Lasdana . . . . .	1371
El Donfar . . . . .	1391
Bender Cassim . . . . .	1519



Itinerario Automobilistico  
Mogadiscio - Bender-Cassim  
Km. 1519

:: 145 ::



Bosaso, o Bender Cassim che dir si voglia, spunta lontano, coi suoi numerosi fabbricati, molti ahimè cadenti: ecco il mare del golfo di Aden che dà molta madreperla, prodotto anche questo da valorizzare. e perle, che si pescano su tutta la costa migiurtina. Anche questo ricco commercio si dovrà organizzare.

Son di Migiurtinia le perle rosate e qualche perla nera, che tornano in Europa col nome ed insieme con le perle di Ceylon. Ed altro ancora offrono questi mari caldi, trocas, pesce-cane e sardine e tonni e spugne. Quanti problemi da affrontare e risolvere pazientemente ad uno ad uno, contro la passività di queste popolazioni, contro la formidabile forza d'inerzia delle vie già costituite di traffico e di mercati! Il nostro Governatore non ne trascura alcuno, portandovi il senso pratico di vita vissuta e la volontà fascista di risolvere bene e presto.

\* \* \*

Alla mèta del nostro *raid* (altre ne avremo in questo stesso viaggio che continua, ma potremo illustrarle in qualche altra occasione), il pensiero ne ricava la sintesi.

In giugno fu fatto il primo esperimento di questa nuova arteria. Oggi, a distanza di pochi mesi, si sente nettamente quanto la nuova strada sia necessaria e non si saprebbe più farne a meno. Dinamica delle realtà compiute!

Non son più i centri dell'interno che si rivolgono al più vicino centro marittimo per i loro rifornimenti; già da ora si moltiplicano le occasioni per le quali le residenze a mare ricorrono ai centri situati sulla nuova grande arteria, per le loro provviste, per la posta, per notizie.

Il fenomeno, per nuovo che appaia, non è strano; è anzi nella via naturale delle cose. A tutti son note le difficoltà degli approdi della Somalia a causa dei monsoni; tutti sanno come molte volte i nostri bravi ufficiali e residenti, dopo aver atteso per mesi i rifornimenti di viveri e materiali e persino le care lettere di casa, abbian visto filare dinanzi ai loro occhi i piroscafi, impossibilitati allo scalo o agli scarichi; talora anche, lo scarico tentato non ha raggiunto terra, per il naufragio di qualche barca, con la perdita delle merci e dell'attesa posta.

I disagi materiali sono duri, se anche la nostra bella gioventù, animosa e avventurosa, vi sia temprata. Ma i connazionali residenti nell'Aud, nel Nogal, nel piano del Sohl, hanno talora atteso quattro, cinque mesi le lettere dei loro cari, e quante volte le loro famiglie dall'Italia, impressionate da lunghissimi silenzi, e in incontenibile ansia, hanno telegrafato al Governo della Colonia, per notizie! Ecco, questi sono disagi morali fra i più gravi immaginabili e ai quali non si può, non si deve esigere che alcuno si di-

mostri in via continuativa preparato. Ed in fatto non rari sono stati i casi nei quali, il morale reagendo sul fisico, ufficiali e funzionari hanno piegato, dopo un certo periodo di soggiorno in quelle regioni, mèta l'Ospedale di Mogadiscio o il rimpatrio per salute. Ne scapita il servizio; ne soffre il governo delle popolazioni, per la discontinuità degli uomini via via avvicendati, a distanza di mesi, a dirigerle e sentirne e rappresentarne i bisogni; ed enormi spese in totale perdita aggravano il bilancio della Colonia per viaggi e ritorni e sostituzioni e cure ospedaliere e aspettative e licenze anticipate per causa di salute.

La nuova strada riesce ad ovviare a questi e a molti altri inconvenienti; non più l'attesa di mesi a Mogadiscio, per poter raggiungere Itala, Obbia, Eil, Bender Beila, Hafun, Bender Cassim ecc. Appena la necessità lo richiede, quattro o cinque giornate di automezzo portano alla destinazione voluta.

È di ieri, si può dire, l'episodio dei casi epidemici verificatisi a Rocca Littorio, quando la mancanza, allora, della strada, e l'impossibilità di attendere il postalino mensile, obbligò ad accessi per via d'aria, costosi e non privi di pericoli per il nostro materiale di volo, che infatti ne soffrì non poco.

La possente arteria Mogadiscio-Bender Cassim è ormai rilegata e completata, per la sua piena efficienza, da più strade radiali verso la costa, l'una e le altre opere di questi pochi ultimi mesi e superba espressione della capacità e volontà delle bande di confine e delle Regie Truppe, guidate e spronate dai loro bravissimi ufficiali. Son le strade Sinadogò, Harardera, Obbia; Garroe, Callis, Eil; Gardò, Bender Beila; Las Daua, Iredami, Scusciuban, Hordio; la nuova arteria, che tocca il golfo di Aden a Bender Cassim, appare veramente la spina dorsale della Somalia del nord.

\* \* \*

Tutto ciò è anche e forse sopra tutto presa effettiva di possesso del paese occupato. Perché un paese non ha fisionomia propria, non può avere un'economia, non esce dall'indistinto delle lande, delle steppe, delle montagne se una nervatura di strade non ne costruisce il volto, se non nascono i nodi del traffico a costituirne i punti sensibili, se non è tutto percorribile, tutto raggiungibile dalla forza militare e, insieme, dalla volontà creativa dei vari servizi.

Ma non solo queste esigenze di governo dimostrano l'utilità della nuova grande arteria e delle sue strade radiali: gl'indigeni stessi già chiedono con insistenza di poter viaggiare e convogliare i loro prodotti su quelle linee automobilistiche. Giacchè molte opere di civiltà, molti servizi nostri stentano a penetrare nelle menti indigene come utilità loro; ma



i valori delle pelli e di ogni loro prodotto, che trovano a Obbia, ad Eil e ad Hordio incettatori scarsi e avidi, mentre spunterebbero ben altri prezzi a Mogadiscio, sono evidenze economiche capaci d'imporsi subito alla loro attenzione; e la stessa possibilità di avviamento diretto a Mogadiscio di ogni loro merce già reagisce sui vecchi mercati costieri e impone nuove quotazioni più consone agli effettivi valori.

La Somalia non ha forse oggi risorse possenti come campi minerari, boschi da sfruttamento, zone di caucciù che impinguano altre colonie ed altre metropoli; ma ha numerose, se anche piccole, attività economiche che possono esser meglio dirette, meglio valorizzate e, sommate, rappresentano un cospicuo insieme: pelli, incenso, altre gomme e resine, sale, cotone, perle, madreperla, pesce. E, come si è fatto pel cotone con lo sgranatoio, come fa pel sale la potente industria di Hafun-Hordio, così si deve riuscire ad imporre la selezione e la valorizzazione degli altri prodotti, per modo che essi partano dalla Colonia col marchio o bollo di garanzia delle singole qualità e possano spuntare i massimi prezzi compatibili con ciascuna di esse, anziché subire, per la legge della mescolanza e la tara dei rifiuti, prezzi che si chiaman medi e sono in realtà quelli delle ultime qualità.

Ma anche per questi fini è necessaria un'organizzazione completa degli scambi, capace di concentrare al massimo i prodotti sui maggiori mercati della Colonia e capace di imporre anche sugli altri, per rapidità di comunicazioni, d'istruzioni, d'ispezioni, identità di vedute e di trattamento sulle stesse merci in qualunque angolo della Colonia. E anche queste possibilità non si raggiungono che con le strade. Per quella che c'interessa, ricordiamoci che l'incenso della Migiurtinia è il migliore del mondo e ne è ingente la massa in confronto a quella degli altri pochi paesi produttori; ricordiamo che la pesca delle perle e della madreperla è una delle ricchezze della Somalia del nord: che in essa è veramente notevole il movimento delle pelli, provenienti anche da oltre confine. Tutta questa ricchezza si convoglierà meglio, per virtù della nuova strada e, per virtù di essa, diverranno possibili i provvedimenti di cernita e di valorizzazione che abbiamo brevemente accennato.

\* \* \*

Ed ecco che la strada e queste utilità che promette han posto il problema di un servizio regolare che la percorra. Già il Governo, per esperimento e per norma propria, istituì un servizio regolare fra Mogadiscio e Genale, che ribassò i noli per quintale da 40-50 lire a quindici lire e che, dopo lievi passività delle prime settimane, e dopo aumentato il numero delle corse e dopo applicati i rimorchi ai veicoli, passò ad essere attivo.

Le condizioni per la istituzione di analogo servizio sulla Mogadiscio Bender Cassim esistono da ora. Uno sguardo al traffico automobilistico, quale vi si è svolto nei cinque mesi da metà giugno in poi, ne dà l'evidenza.

Sono in cifre tonde ottantamila i chilometri percorsi su quella via da automezzi di servizio saltuario e altrettanti quelli percorsi dalle macchine in servizio fisso sul percorso. Centosessantamila chilometri, che danno una media di trentaduemila chilometri mensili, media certamente inferiore al vero, perchè il traffico è, naturalmente, crescente. Ebbene, anche su questa media, il traffico esistente corrisponde a dieci viaggi di andata e ritorno sull'intera tratta. Nè sono ancora cominciati i viaggi di prima fornitura e di rifornimento delle benzine e materiali accessori per i distributori che la Ditta Mortara, per contratto fatto col R. Governo, installerà sull'intero percorso.

Perciò l'istituzione del servizio regolare è matura. E fra breve esso avrà inizio con partenze regolari settimanali da Mogadiscio per Rocca Littorio (tre tappe) mediante macchine del tipo di quelle usate per Genale: da Gallacchio, ogni due settimane, un altro servizio proseguirà in coincidenza per Bender Cassim, pure su tre tappe, nel primo tempo. Gli sviluppi verranno appresso, come per il servizio di Genale, che ha già visto prima due sole macchine settimanali e poi le stesse macchine con rimorchio e quindi tre servizi settimanali con rimorchio, passando gradatamente da una lieve passività ad una notevole attività. Questo servizio che, quando fu istituito, nessuno voleva assumersi senza una forte sovvenzione, è oggi disputato fra le ditte idonee della Colonia.

\* \* \*

Abbiamo posto in rilievo che già il movimento attuale e interno della Colonia, le sue possibilità e la sua sete di sviluppo economico, consentono e impongono, senza altri fini, la istituzione del servizio regolare da Mogadiscio a Bender Cassim. Che questo servizio possa risolvere un altro problema economico e morale dell'intera Colonia, quello della posta quindi-riale e più avanti settimanale con l'Italia, attraverso un collegamento marittimo con Aden, è, quasi direi, un sottoprodotto della concezione; uno di quei sottoprodotti che son preziosi quanto la produzione principale. E così si dica dei servizi automobilistici che a mano a mano potranno esser istituiti, appena il traffico lo esiga, sulle strade radiali che dall'arteria principale sboccano ad Hordio, a Bender Beila, a Eil, a Obbia. Sono potenziamenti economici delle capacità del paese, che saranno chiari a tutti, quando si pensi che la Somalia del nord era un tempo rifornita di tutto via Mogadiscio, con un percorso ozioso di mare verso sud di milleduecento miglia,



che doveva in gran parte esser rifatto verso nord, o coi postalini, o via terra. Da quando i servizi regolari sulle nuove strade funzioneranno, il nord della Somalia potrà esser rifornito via Bender Cassim sino a Rocca Littorio riservandosi ai rifornimenti da Mogadiscio il territorio da Rocca Littorio in giù; mentre le località d'irradiamento degli scali di Hordio, Eil e Obbia profitteranno delle rispettive strade radiali sino ai limiti economici dei relativi trasporti.

\* \* \*

La Somalia del nord è indissolubilmente legata per questa arteria al Benadir, è definitivamente e realmente occupata, è posta in valore rispetto a ciascuno dei suoi prodotti, è individuata e potenziata nella sua economia. Se presto, attraverso lo sterminato nastro posato, passerà anche la posta da e per l'Italia, ecco tanti possenti fili di più saranno stati tessuti verso la Colonia sorella, verso la Patria meno lontana di ieri: fili di scambi, fili di sempre più intensa passione, se pure è possibile accendere di più la fiamma che ci arde in petto per la terra nostra, per tutto il patrimonio morale che in essa sentiamo, passato, presente, avvenire, grandezza che anche la Somalia contribuisce possentemente a creare.

Ma vi è ancora qualche cosa da dire su questa nuova strada.

Uno squisito signore inglese, che ha sangue italiano nelle vene e italiano il secondo nome, mister Galton Fenzi, segretario dell'Automobil Club di Nairobi, viaggiando meco verso l'Europa nel giugno 1929, molto mostrò d'interessarsi di questa nuova strada agli effetti anche turistici.

Per una volta tanto, udii con piacere uno straniero paragonare le strade del Kenia con quelle della Somalia, ammirando le nostre e dichiarandole molto superiori a quelle che percorrono la vicina colonia. Ma anche lo udii con interesse parlare di viaggi automobilistici già effettuati dal Kenia al Capo e dal Kenia per l'Uganda e il Congo, all'Atlantico. La nostra nuova strada s'inserisce con ciò nelle grandi vie continentali africane: da Bender Cassim, dal golfo di Aden è possibile raggiungere per via di terra la colonia del Capo e l'Atlantico!

Chi vede fra i grandi compiti storici ed economici del nostro secolo, forse massimo di quei compiti, la totale apertura dell'Africa ai traffici mondiali, alla produzione mondiale, alla strapotente civiltà bianca, apprezza, non dico solo l'importanza della constatazione, ma la commozione che nasce dal rilevarla.

Più modestamente però il nostro discorso si aggirò in quei giorni di viaggio sulla utilizzazione turistica della nuova arteria: molti nostri connazionali, mi diceva mr. Galton Fenzi, appena sapranno della nuova strada, preferiranno scendere a Bender Cassim e raggiungere Nairobi via terra, per evitare i monsoni dell'Oceano indiano e la interminabile mono-

tona navigazione lungo quelle coste riarse e brulle, dove ogni giorno si profila la stessa costiera e par di non procedere mai di un passo verso la mèta. E gli ultimi giorni di un viaggio già troppo lungo, sono più lunghi all'impazienza dell'arrivo e la vita uguale di bordo disgusta persino della troppo ricercata ed abbondante cucina ed insieme dei troppo conosciuti compagni di viaggio. « E, veda » mi soggiungeva « forse potrà aversi un « congiungimento stradale col British Somaliland e anche le due colonie « inglesi saranno congiunte via terra, mercè vostra ». Il congiungimento oggi c'è, effettuato per la comodità delle due commissioni del confine, l'italiana e l'inglese, ma, a giudicare dai mezzi automobilistici che usano gl'Inglesi, non si direbbe che le strade interne del British Somaliland sieno di facile percorribilità per automezzi comuni: e quindi il congiungimento stradale sembra per ora sopra tutto marginale.

Comunque, anche questo aspetto continentale della nuova strada e le sue possibilità di grande comunicazione turistica meritavano di esser rilevati, nè sono ultimo pregio della sterminata arteria creata.

\* \* \*

Anche per essa possano avviarsi le fortune crescenti della Patria! A chi ne è tanto lontano, si fa così cocente, così appassionato l'amore della nostra terra, si fa così viva l'ansia di vederla trionfare della difficoltà di natura e di mezzi, che sorte ed uomini insieme le accumularono dinanzi, che ogni nostro progresso africano ci par cosa più grande di quanto nel quadro d'insieme possa forse realmente essere. Ma anche la nostra vita, anche i nostri mezzi sono infinitamente più ristretti, ed ogni realizzazione raggiunta è sempre un miracolo di volontà tesa all'avvenire, un miracolo che amplia continuamente l'orizzonte delle altre realizzazioni che son via via da raggiungere, affinché la colonia sia veramente, e lo sarà presto, parte vivente ed utile e preziosa, nell'economia e nella forza e nell'ideale d'Italia.

ERNESTO QUEIROLO.

