

# LA SOMALIA E LA SUA POSIZIONE NELL'IMPERO

UNA fascia costiera rocciosa, talvolta a picco sull'oceano, propizia ai naufragatori dei sultani che vi operavano prima del nostro dominio, ma non al rifugio e al riposo delle navi, piena di anfratti insenature gole dove il mare penetra (soltanto ad Hafun vere e proprie baie), in Migiurtinia e in alcune località del Nògal, e poi per quasi tutto il rimanente della Somalia fino a Ras Chiambone, l'estrema punta verso il Chenia, spiaggia bassa dritta priva di insenature, fascia di sabbia, e immediatamente dietro un'altra fascia sabbiosa di dune, e in mare la *barra* madreporica contro la quale si frangono le ondate che tutto l'anno o il monzone di nord-est o il monzone di sud-ovest solleva, rendendo aspro e difficile il superarla, impossibile l'accostarsi delle navi pur dove ci siano dighe foranee o banchina, e mantenendo agitato lo specchio d'acqua nelle cosiddette rade di Mogadiscio, Merca, Brava, Chisimaio, anche nel periodo di *tangan bili* (1); ecco la impervia costa fortificata che intorno alla Somalia la natura costruì, quasi a vietarne il più possibile l'accesso agli uomini bianchi mai stanchi navigatori, mai sazi scopritori di nuove terre, mai impauriti, anzi allettati, dal mistero.

E forse a quell'arida fascia dell'aspetto ostile e desertico, dobbiamo se altre nazioni europee — non parlo dei portoghesi che sulla costa hanno lasciato antiche tracce non di possesso, ma dei loro empori commerciali — non ci hanno prevenuti in Somalia come altrove ed hanno preferito, più a nord il golfo di Tagiura dove sorse Gibuti, o Zeila e Berbera, più a sud il Chenia, col suo gran porto naturale e comodo, Mombasa.

Ma appena si attraversi la fascia delle dune gialle e rosse — magnifici colori delle dune di Merca e Brava che paiono accendersi e divampare al tramonto — la Somalia si presenta sotto tutt'altro aspetto: non più un palmo di sabbia; quelle distese sabbiose che in Libia inter-

---

(1) In somalo « due vele », cioè periodo in cui nell'intervallo dei due monsoni — si dovrebbe poter navigare tanto in un senso quanto in senso opposto coi sambuchi.

secano anche la parte coltivata o coltivabile e dividono l'una dall'altra le oasi, in Somalia non esistono; e nemmeno — fuorchè in Migiurtinia e in alcune zone del Nògal e del Mudugh, vale a dire nella Somalia Settentrionale — zone petrose come nelle colonie Libiche e nell'Eritrea: in tutto quello che si usa chiamare « Vecchio Benàdir », e nelle regioni prossime al Giuba, e nell'Oltregiuba, dove la terra non sia coltivata è coperta di boscaglia fitta o da foreste d'alto fusto. Le foreste in vicinanza dei fiumi.

Ho sempre avuta l'impressione che il nome, o la qualifica, di *boscaglia*, non siano affatto descrittivi. Mi pare che chi non l'abbia veduta debba per boscaglia intendere cespugli sterpi arbusti rovi, piante basse e nient'altro. Non è così: nella boscaglia ci sono, è vero, fittissimi arbusti, rovi, grovigli di piante basse spinose, spine d'ogni specie e forma e lunghezza, aghi sottili insidiosi e veri e propri coltelli vegetali, o artigli vegetali che agguantano, spine strane, rigonfie dove spuntano dal ramo, erbe laminate taglienti, palmette nane e felci; ma tutto ciò è il sottobosco; il bosco è formato da piante grandi, acacie del Senegal, acacie ombrellifere che di lontano, al viatore nostalgico della patria, possono sembrare dei *pinus italica*, euforbie candelabre, baobab solitari, tutto tronco, enormi, con la piccola piccola capellatura di fogliame, sicomori, invece, dall'ampia fronda — e dove sono riuniti in buon numero costituiscono la città aerea delle scimmie ghiottissime dei loro fichetti — agavi, tamarindi, *garass*. Sterminata è la boscaglia; e guai a chi ci si addentri senza ben conoscerla o senza una esperta guida: non ne viene più fuori. Se da un piccolo sollevamento si guardi, è un mare ondolato e ondolante d'un verde cupo uniforme nella stagione delle piogge e subito dopo; madreperlaceo e con un'infinita varietà di grigi nel *gilâl*, nei periodi di secca; pieno di fiori e di profumi nei periodi in cui le prime piogge cadono, e tutta come per un miracolo in un sol giorno rigermoglia; rinverdiscono anche le piante che sembravano non appassite, ma morte, calcinate, tizzi bruciati; odora la boscaglia di gelsomino, di gardenia, di gaggia. Non è un risveglio della natura, è una resurrezione, e la boscaglia pullula di insetti, dai minimi che a miriadi si confondono con la terra — e pare che la terra stessa si muova — a quelli, come certi grillitalpa, che hanno le dimensioni di piccoli mammiferi, o certe mantidi che possono scambiarsi per lunghi rami; canta da ogni foglia, si può dire, perchè è piena d'ogni specie di uccelli; striscia d'ogni specie di rettili ed ogni acquitrino, tra i bellissimi nenufar, è coperto da ibis, aironi, grue coronate, insomma ogni specie di trampolieri.

Nella prossimità dei due fiumi la boscaglia cede alla foresta. Di gran bellezza e pittoricità sono le sponde dello Scebèli e del Giuba, sia

dove si affacciano sull'acqua i villaggi e le coltivazioni indigene, sia dove nell'acqua si specchiano gli enormi alberi, e nei tempi di piena vi si immergono con le possenti radici, a formarvi tra l'una e l'altra come piccole insenature; e talune piante scendono anche giù coi rami, i rami mettono nuove radici nel fango, e si risolleivano a formare nuove piante che poi sono tutta una cosa col ceppo originario. Talvolta le foreste, quelle ad esempio di Mansur e Mobilen, sono attraversate come in galleria da una strada apertavi a colpi di accetta; ma a destra e a sinistra rimangono impenetrabili, e la via dev'essere sorvegliata e mantenuta continuamente, perchè se no la vegetazione la richiude, anzi la ingoia; ma pur sgombrata oggi, domani può diventare difficile a percorrersi: sulla strada si abbassa immediatamente la volta dei rami attraverso la quale il formidabile sole dell'Equatore non passa mai. E quel che sia il fitto verde tra cui appena si riconosce il color del legno, tutto *pieno* dal suolo alla sommità degli alberi altissimi, muro di tronchi, di rami, di liane gigantesche, di gigantesche felci, di euforbie, di palme, di piante morte in disfacimento, e di piante che dalla putrefazione nascono con un vigor di vita sempre rinnovantesi, non si può descrivere, nè può immaginarlo chi non l'abbia visto; e chi l'ha visto non può dimenticarlo, nè darsi pace di non vederlo più.

Dove la boscaglia fu dai nostri o dagli indigeni abbattuta, poi sradicata (arduo lavoro) sorgono le coltivazioni alimentari indigene, e — ad Afgoi, ad Havai, sullo Scebèli nello Scidle, terre della S. A. I. S., cosiddetto « Villaggio Duca degli Abruzzi, a a Genàle comprensorio di cento concessioni, e sulla terre del Giuba — le coltivazioni italiane.

Vi crescono rigogliosamente cotone, capòch, canna da zucchero, ricino, papaie, annòne, cassia, noci di cocco, granturco, dura, sèsamo, banane, arachidi. È dunque una terra feconda questa terra di Somalia che era la nostra più lontana e meno conosciuta colonia (1) e che costituisce oggi la terra più lontana del nostro impero. Questo è il primo punto che desideravo e mi occorreva fissare, per giungere poi alle mie conclusioni.

Perciò, a differenza della sorella primogenita, l'Eritrea, che dopo tant'anni di passione ha finalmente raggiunto il suo vero destino di testa di ponte, di emporio, di sbocco e di porto principale dell'Etiopia, la Somalia — colonia a base essenzialmente agricola — aveva potuto avviarsi nonostante la lontananza della Madre Patria e i molti altri osta-

(1) Confr. su « L'Africa orientale italiana e il conflitto italo-etiopeico », *Rassegna Italiana editrice*, 1936-XIV, il mio scritto *Economia e sviluppo della Somalia*.

coli, tra i quali il problema della mano d'opera, comune d'altronde a quasi tutta l'Africa, e l'elevatezza dei noli talvolta addirittura proibitivi, a vivere di vita propria. Non era che un principio, ma un buon principio. Le cifre, pur non essendo — come ovvio — in tutto probatorie, lo dimostrano: mentre nel 1922, l'anno alla fine del quale compiemmo la marcia di Roma, l'importazione segnò cinquanta milioni e 960.536 lire, e l'esportazione dieci milioni 988.537, dieci anni dopo, l'importazione in Somalia segnò novantanove milioni e 165 000 lire, e l'esportazione novantacinque milioni 106 000; esportazione ancora notevolmente incrementata — non ho qui sott'occhio le cifre — nel 1933 e 34. Il periodo immediatamente prebellico e bellico non può, in ispecie per quel che riguarda le importazioni, considerarsi; ma terminata l'anormalità delle condizioni generali, sono certo che le cifre indici segneranno un aumento progressivo — se pur non l'avranno già segnato — e in particolare, dopo la conquista, quelle dell'esportazione.

Accennavo dei due limiti che esistevano in Somalia all'accrescimento della produzione agricola, e alla possibilità dell'esportazione dei prodotti particolarmente verso la Madre Patria. Per l'esportazione, i noli tutt'ora — o almeno allora — molto alti. A me non sembra (sia detto senza volermi affatto impancare a tecnico di trasporti marittimi), che le compagnie di navigazione, nemmeno le sovvenzionate, abbiano ancora pienamente inteso quel che siano i loro stessi interessi, e i basilari interessi della colonia (1). Un esempio: alla esportazione proficua delle banane, e quindi alla convenienza per i concessionari di coltivarle, giungemmo solo dopo avere costituita una piccola flotta bananiera indipendente, vale a dire noleggiando dapprima per il Consorzio agricolo di Genale navi bananiere, che furono poi costruite apposta dalle Società esportatrici, e sono state ora acquistate dalla « R. Azienda monopolio banane »: inutilmente il mio predecessore ed io ci eravamo a più riprese rivolti alle Compagnie che facevano il regolare servizio Somalia-Italia e viceversa, perchè provvedessero ad attrezzarsi con frigoriferi adatti, e soprattutto instaurassero tariffe adeguate alla merce. Sempre a mo' d'esempio: la Somalia potrebbe fornire integralmente quei 150-160.000 quintali annui di granturco bianco (che vi si sviluppa molto bene, e vi è fin'ora utilizzato soltanto per l'alimentazione indigena)

(1) Esistono — o almeno esistevano — persino singolari anomalie di tariffe a danno della Colonia: erano cioè più basse da Mombasa a Napoli, che da Mogadiscio. Venivano giustificate con la necessità della concorrenza, da Mombasa, con le navi d'altra bandiera; ma se ivi erano possibili, come mai non lo erano dalla Somalia? E le sovvenzioni, alla Somalia non dovevano giovare?

necessari alla Madre Patria per uso industriale, e di cui siamo tributari all'Estero, se tariffe adeguate alla merce povera, anche in questo caso ne rendessero proficua — sia pur modestamente proficua — la intensificata coltivazione ai concessionari — magari in compartecipazione con gli indigeni — e agli indigeni. L'Italia, i coltivatori, ed anche le Compagnie marittime ne trarrebbero vantaggio. Lo stesso dicasi per il cotone. Vedo che i cotonieri italiani cominciano a rivolgere gli occhi sulle possibilità che offrono le nuove terre etiopiche. Benissimo. Ma non dovrebbero dimenticare che il cotone somalo — quando ai tempi del governatore De Vecchi di Val Cismon la fibra era ben quotata — si affermava sui mercati molto favorevolmente (1); dopo il tracollo dei prezzi i concessionari furono obbligati a sostituire la coltivazione con quella di altri prodotti; vi tornerebbero però molto volentieri se i prezzi d'acquisto potessero risultare remunerativi; ma difficilmente potrebbero risultare remunerativi ove non fossero più bassi i noli.

In quanto alla mano d'opera, è problema grave non per la Somalia soltanto, ma per tutta l'Africa colonizzata, dove il clima — o le circostanze della metropoli, scarsità di popolazione, denatalità, poca iniziativa, o poca volontà della popolazione a cercarsi una nuova esistenza sotto nuovi cieli — rendono difficile l'immigrazione del bianco: il problema non esisterà dunque per noi nella massima parte dell'Impero, poichè ivi il clima ci è favorevole, ma esiste in Somalia dove il clima equatoriale — ed anche una questione di prestigio, poichè in Somalia soltanto le popolazioni di origine schiava lavorano la terra — non permettono agli italiani di addarvisi, se non con funzioni direttive; e dove viceversa due necessità si bilanciano, anzi si contrastano: necessità di fornire l'indispensabile mano d'opera indigena alle concessioni italiane che dovranno pur svilupparsi in ampiezza e importanza ed accrescersi in numero; necessità di non depauperare ulteriormente di mano d'opera le coltivazioni alimentari indigene, anzi di aumentarne il numero, l'estensione e il rendimento (2), poichè nei riguardi degli indigeni la più efficace profilassi rimarrà sempre quella di impedirne la denutrizione cui per molteplici motivi che non è qui il caso di enumerare (3), i somali

(1) Una parziale ripresa nelle quotazioni del cotone si era registrata nel corso della campagna 1933-34; il cotone somalo si era infatti venduto a Milano al prezzo remunerativo di L. 6 il kg. Ciò era stato sufficiente perchè alcuni concessionari, incoraggiati dal Governo, ne ritentassero la coltura. Adesso non so.

(2) Ne ho accennato con qualche ampiezza nell'articolo *Il problema della mano d'opera in Somalia*, su *Bonifica e Colonizzazione*, n. 5, maggio 1937-XV.

(3) Confr. anche il mio articolo *Problemi demografici della Somalia*, su *Italia d'oltremare*, maggio 1937-XV.

— in ispecie quelli delle cabile nomadi a base gentilizia, d'antica progenie, e di per sè stesse ormai tarate da vari mali — vanno soggette.

Altro limite allo sviluppo della produzione in Somalia — ma questo, contingente — è l'altezza dei prezzi e salari, causato, come d'altronde è naturale, dalle necessità della guerra. Notava con perfetta conoscenza delle cose e logica, Riccardo Astuto su questa stessa Rivista (Dicembre 1936-XV) che « le due condizioni indispensabili per l'avvaloramento dei territori coloniali risiedono nella maggiore remunerazione che il capitale può in essi trovare in confronto della Madre Patria e nel più basso tenore del costo della vita, dei servizi e dei salari. Questa seconda condizione — aggiungeva — in Eritrea è addirittura rovesciata ». L'identica cosa può affermarsi oggi per la Somalia: in un grado di poco minore la situazione è la stessa. Occorre quindi provvedere sia pure poco per volta, ma energicamente e senza indugi o riguardi, a ricondurre i salari e il prezzo della vita alla normalità — normalità che potrà forse stabilizzarsi con prezzi lievemente superiori a quelli di prima della campagna etiopica, ma in ogni caso con prezzi molto inferiori agli attuali, sia per la mano d'opera, sia per i trasporti, ecc. Ed ormai, del resto, tanto per parte del Ministero, quanto per parte del Governo di Addis Abeba vi si sta alacramente provvedendo.

Solo infatti con una conveniente organizzazione dei trasporti, la Somalia potrà, affacciandosi alle altre terre dell'Impero — e pur rimanendo, è sottinteso, una colonia a fondo agricolo — non più basare unicamente la propria vita economica sulla produzione agricola, sul consumo interno dei suoi prodotti, e sulla esportazione d'una parte di questi prodotti (banane, cotone, ricino, ecc.) in Italia, ma potrà diventare lo sbocco, forse anche il centro d'una prima elaborazione, di merci provenienti dalla terre più meridionali dell'Impero — di merci, cioè, alle quali meno convenga risalire verso la ferrovia Gibuti-Addis Abeba od altre parallele che si costruissero, o verso le camionabili di Assab e Massaua; merci, soprattutto che potessero trovare acquirenti a sud del Canale di Suez, evitandone così il gravissimo pedaggio, come già accade pel sale delle saline di Hafun in Migiurtinia — saline veramente magnifiche per qualità di prodotto e grandiose — e delle altre nostre saline, che riforniscono il Giappone, ed è sperabile possano ritornare presto a fornire anche l'India. In questo senso, mentre lo sbocco naturale per le merci delle regioni centrali, centrosettentrionali, e settentrionali dell'Impero è l'Eritrea, la Somalia dovrebbe diventarlo per le altre regioni, e quindi acquistare anche nel commercio di transito una funzione di primo piano.

Quattro erano le principali camionabili *in verticale* — se così posso

esprimermi — avanti la guerra, ottime per il traffico interno, quindi limitato, cui eravamo costretti ad attenerci per la caparbia ostilità dell'Impero etiopico che ci impediva qualsiasi intrapresa al di là dei confini, contro i quali le nostre strade terminavano come contro un muro, (nè il governo etiopico le prolungava al di là, se non in qualche tratto con pessime carovaniere), ma insufficienti certo per il traffico di guerra (1):

(1) Qui mi si consenta una piccola osservazione. Da più di due anni prima che con Ual Ual si delineasse in pieno la minaccia etiopica, con vari miei telegrammi e relazioni, e parlandone col Ministro delle Colonie del tempo, S. E. De Bono, avevo insistentemente chiesto di poter costruire almeno una massicciata Mogadiscio-Jet, o Mogadiscio-Mustahil, insomma fino alla frontiera; proponendo anche, se non si poteva o voleva concedere alla colonia un contributo straordinario per un'opera che ritenevo — come si dimostrò — essenziale ai fini della sicurezza, ed utile anche ai fini economici, che si concedesse alla colonia di contrarre, a quell'unico scopo, un prestito estinguibile in 25 anni. Il Ministero delle Colonie era perfettamente d'accordo, ma trovò alle Finanze ostacoli insormontabili. Ancora il 20 dicembre 1933 — circa un anno, quindi, prima del combattimento di Ual-Ual (5 dicembre 1934) insistevo in un'altra mia relazione al Ministero: « ... Con la viabilità si tocca appunto uno dei lati più deboli delle colonie 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 per noi. In Somalia la pietra quasi non esiste, quella poca che c'è, è lontana, friabile e pessima... La necessità di una ferrovia a scartamento ridotto o di una camionabile massicciata, che attraversi la Somalia come una spina dorsale, da Mogadiscio a Jet, è per me innegabile... a mio subordinato parere la questione dal punto di vista della difesa, e più generalmente della efficienza militare della colonia, è così importante da non poter essere taciuta... ».

Senza il richiesto contributo straordinario o il mutuo, la Somalia non poteva certo pensare di accingersi ad un'opera che è poi costata sui 200 milioni, e che non è ancor oggi finita, con un bilancio che per tutte le spese — nessuna esclusa — civili e militari, disponeva in tutto e per tutto di circa 70 milioni l'anno compresi, ben s'intende, le entrate proprie della colonia, e il contributo a pareggio della Madre Patria.

Queste cifre, nella loro scarna eloquenza, illustrano quanto ingiustificate e leggere — per non dir altro — fossero le critiche che movevano taluni inesperti leggendari nel periodo bellico in colonia, non trovandovi le strade massicciate e asfaltate che s'aspettavano; ignari affatto della potenzialità — o meglio della non potenzialità — dei bilanci somali, di tutti i precedenti, della mancanza di pietra, ecc. ecc., critiche che da taluni pochi, altrettanto ignari, furono ripetute in Italia di rimbalzo — ma che certo non toccano nè i miei predecessori, De Vecchi di Val Cismon e Corni, nè me, costretti a destreggiarci tra le ristrettezze finanziarie in una colonia vasta più di due volte l'Italia, dove erano immense ed in continuo sviluppo le necessità civili, e quelle della preparazione della difesa. Chè anzi, diciamo pure, i 10.500 km. di buone strade — sia pure a fondo naturale — esistenti in Somalia al momento della guerra, debbono essere considerati come un vero e proprio miracolo compiuto dai governatori fascisti i quali ressero la Somalia negli anni precedenti le ostilità.

la Mogadiscio-Belet Uen-Fer Fer (e da Fer Fer a Mustahil); la Merca-Baidoa-Lugh-Dolo; la Chisimaio-Bardera-Lugh-Dolo; e la Obbia-Rocca Littorio (Gallacchio)-Galadi-Uardère (presso Ual Ual). Trasversalmente, ottima camionabile era la Mogadiscio-Merca-Brava-Chisimaio, strada litoranea che da Mogadiscio proseguiva per Obbia ed Eil, ma come semplice pista; inoltre la Bardera-Dinsor-Baidoa-Oddur-Tigieglò-Belet Uen-Fer Fer, e da Fer Fer a Rocca Littorio; e la Dolo-Iet-Ato-Goddère-Mustahil, di notevole importanza perchè collegava l'un con l'altro posti di frontiera tenuti dai nostri *dubàt*. Strade di minor conto, ma per nulla trascurabili, erano la Lugh-Uegit-Oddur, la Oddur-Iet, e la Tigieglò-Bulo Burti. Come si vede, una rete imponente, vastissima, quale non soltanto non esisteva in alcuna delle colonie nostre d'allora, ma nemmeno nelle più vecchie colonie altrui dell'Africa orientale e centrale: per esempio, delle due colonie a noi finite, nessuna traccia di camionabili nel British Somaliland, ben poco nel Chenia.

Certamente che con i mezzi assai larghi che — a differenza del passato — non si lesinavano (ed era non solamente giusto, ma indispensabile) ai governi dell'A. O. nel periodo bellico, buona parte delle *verticali* avranno potuto, se non anche asfaltarsi, almeno massicciarsi. Ove ciò non si fosse verificato, la Somalia, considerata ormai non più come una colonia a sè stante, specie d'isola tra il mare, il British Somaliland, il Chenia e l'Abissinia nemica, ma come una parte dell'Impero, dovrebbe provvedervi almeno per il tratto suo proprio della grande strada litoranea che da Mogadiscio (o da Brava?) attraverso Ghigner, Magalo, Addis Abeba giunga fino a Massaua; e per un'arteria, la vera arteria economica della colonia, che sfociando alla zona dei Grandi Laghi — feracissima per quel po' che ho potuto vederne in altri tempi, e perciò con gli anni destinata a vaste bonifiche e culture assai redditizie — abbia principio dai porti di Brava o di Chisimaio (Brava-Dinsor-Lugh-Dolo, con una dirittura da costruirsi, se già non è stata costruita, che tagli fuori tanto Bardera da un lato quanto Baidoa dall'altro; Chisimaio-Gelib-Dùgiama-Bardera-Lugh-Dolo).

Porti di Brava e di Chisimaio? So bene che non esistono. Ma non esistono neppure quelli di Mogadiscio e Merca. Se non che, mentre io credo fermamente — e domando scusa a chi legge d'esprimere così senza esitare la mia opinione che è quella non di un tecnico, anzi di un profano — nella possibilità di creare, costruire, a Brava e a Chisimaio dei porti, non certo grandiosi, *ma porti*, i quali se sufficientemente attrezzati sarebbero d'inestimabile utilità per navi di minor tonnellaggio, atte e adibite a caricar le merci provenienti dalle terre più meridionali dell'Impero (la stessa Somalia, s'intende, compresa) senza le enormi difficoltà,

e i pericoli, e quindi il dispendio degli attuali imbarchi — credo invece che per quanti milioni si profundessero, oltre i non pochi già spesi, a costruire dighe e pontili (con questo non voglio significare che sia inutile la diga foranea di Mogadiscio) a Mogadiscio e Merca, porti non vi si potranno creare mai. D'altronde ritengo che nessuno l'abbia mai sperato sul serio. Merca resterà, almeno per parecchio tempo ancora, la rada d'imbarco per i prodotti del comprensorio di Genale; Mogadiscio — e solo fino a un certo punto — per i prodotti della S. A. I. S. (Villaggio Duca degli Abruzzi), sinchè una ferrovia litoranea a scartamento ridotto non colleghi rapidamente, e del resto molto facilmente data la natura del terreno, Mogadiscio e Merca a Brava e Chisimaio. Ferrovia che potrà permettere a Mogadiscio, divenuta ormai una bella cittadina — la più bella certo tra Suez e Mombasa — con le sue strade che avevamo tutte asfaltate e alberate, i palazzi del Governo e gli altri edifici pubblici, il suo ospedale tutto rimodernato e ampliato di nuovi padiglioni, il nuovo ospedale, il ginnasio, il palazzo delle Missioni, il lazzeretto, che avevamo costruito dalle fondamenta insieme ai grandi mercati, la vecchia *garesa* restaurata e adibita a museo, le molte case e ville private sorte negli ultimi anni prima della guerra, la villa governatoriale costruita recentemente da Graziani sulla duna — gran cintura di sabbia arsa e pulverulenta un tempo, che circonda Mogadiscio ma ora tutta rimboschita di casuarine e cocchi che vi avevamo piantati nel 1932-34, tutta verde e fresca — ferrovia litoranea, dicevo, che potrà permettere a Mogadiscio, dove troppo ormai si è lavorato e speso perchè convenga metterla da parte, di rimanere capitale della Somalia. Non occorre d'altronde che la capitale sia anche il porto: non lo è per esempio in Eritrea, nè al Chenia, nè in varie altre colonie. Ciò non toglie che se fin da principio, o almeno da quando, subito dopo la Grande Guerra, l'importanza economica e anche politica della Somalia incominciava a delinearsi, Brava si fosse scelta a capitale — aria meno umida e migliore, acqua buonissima, mentre quella di Mogadiscio è salmastra e dev'essere sempre distillata, e soprattutto posizione sul mare la più naturalmente atta a costruirvi un porto — sarebbe stato meglio. Mogadiscio fu probabilmente scelta per la sua situazione più centrale rispetto alla costa della colonia che allora arrivava soltanto alla riva sinistra del Giuba; e forse anche perchè l'avevano trovata sede dei valì del sultano di Zanzibar — come Asmara e non Cheren, per esempio, scegliemmo a capitale dell'Eritrea perchè era stata sede di ras Alula — ma non mi sembrano buoni motivi.

Graziosissima città è d'altronde Brava, e degnissima di diventare il porto principale della Somalia, oltre che per la sua posizione cui accennavo, per le molte sue vecchie e antiche costruzioni indigene, spesso

d'un carattere assai originale e di pregio artistico, che avevamo incominciato a restaurare — come anche a Merca — e che i governi i quali si succederanno in Somalia dovrebbero aver gran cura di conservare. Di molto minor pregio — sotto questo punto di vista — è invece Chisimaio, dove gli inglesi hanno lasciato scarsissime tracce: tutti i principali edifici vi sono stati costruiti da noi, e restaurati dalle fondamenta, si può dire ricostruiti, i pochissimi che ne valevano la pena. Ma è il porto — quando diverrà porto — più indicato per le derrate provenienti dalla regione dei Laghi, le quali non si vogliono — come non si debbono — lasciar deviare a Mombasa.

Questo per la parte agricolo-commerciale, e per il commercio di transito.

Fondamento dell'economia somala è però, ripetiamolo, e non può che rimanere, l'agricoltura; così l'agricoltura praticata dagli italiani con mano d'opera indigena nelle concessioni, come quella che i nostri connazionali possono praticare in compartecipazione con gli indigeni (1), e quella, sia pur rudimentale ma necessarissima, e che d'altronde può venire da noi diretta e migliorata, degli indigeni nelle loro *sciambe*.

E occorre — l'ho accennato altrove (2) — continuare a compiere i maggiori sforzi per trasformare progressivamente l'economia della Somalia da agricola-pastorale, quale è adesso, con prevalenza della pastorizia, in prevalentemente agricola (3).

Ed ecco, giungo alla mia conclusione: è chiaro che, dominatori ormai di vaste estensioni quali son quelle dell'Impero, nella possibilità, quindi, di scegliere, commetteremmo un imperdonabile sbaglio se iniziassimo le bonifiche e la colonizzazione, dove la terra fosse meno propizia; sarebbe uno sbaglio, per esempio, iniziare dal Tigrai, o dal Semièn ecc., o troppo insistere in Eritrea (ma abbandonare in Eritrea le colture che già con molti sacrifici sono state portate a buona fine o buon

(1) Confr. in « L'Africa Orientale italiana e il conflitto italo-etiope », *Rassegna Italiana editrice*, 1936-XIV, il già citato mio articolo: *Economia e sviluppo della Somalia*, e l'articolo di F. S. Caroselli: *L'Agricoltura nell'Economia della Somalia*. E in *Bonifica e Colonizzazione*, l'altro già citato mio articolo *Il problema della mano d'opera in Somalia*.

(2) Ibid.

(3) Occorre cioè soprattutto cercar di fissare progressivamente le cabile nomadi alla terra, opera lenta e difficile che richiede in primo luogo di preparare ad esse nuove ed allettatrici possibilità di vita: l'acqua sicura, innanzi ogni altra cosa, con l'escavo di pozzi razionali numerosi. Ne avevamo scavati — negli anni prima della guerra — alcune centinaia, quanti cioè i nostri scarsi mezzi ci consentivano; ma ne occorrono migliaia.

punto, no) la quale — come accennavo sopra — da altre sorgenti deve trarre e trarrà, che non le agricole, la sua nuova e certo rigogliosa vita.

Ma per la Somalia è tutt'altra cosa; in Somalia la terra è molto fertile, e — comunque diversa possa essere l'opinione di osservatori troppo impazienti e superficiali — anche a prescindere dai due grandi fiumi, ricca d'acque non appena si cerchino, si sollecitino, insomma si scavi. Certo più ricca della maggior parte delle terre africane. Se dunque sarebbe uno sbaglio iniziar le nostre bonifiche, le nostre colture nel Tigrai, per esempio, piuttosto che — sempre a mo' d'esempio — nelle terre alluvionali costituenti il bacino del lago Tana, anche più grosso errore commetteremmo se le varie imprese agricole cui si è posto o si porrà mano ignorassero, trascurassero la Somalia. La Somalia è ormai parte integrante dell'Impero, e non le si deve — senza accorgersene — far quasi quasi colpa d'essere esistita come terra nostra prima della nostra conquista etiopica; nè, perchè ignorata dai più finchè le nostre vittorie, da Ual Ual a Neghelli, hanno richiamato su di essa l'attenzione delle masse, o perchè quanto meno ritenuta terra ingrata desertica, le varie società che si costituiscono e costituiranno per il razionale sfruttamento agricolo dei nostri nuovi domini d'oltremare, debbono continuare ad ignorarla.

Per essere avvalorata in pieno, la Somalia abbisognava di due sole cose: mano d'opera e capitale sufficienti. Dove e quando hanno potuto, sia pure parzialmente, verificarsi queste due circostanze favorevoli, si sono conseguiti risultati di prim'ordine — veggasi la Società Agricola Italo-Somala, veggasi la coltura delle banane a Genale, salita da un'esportazione per 400.000 lire circa nel 1931 ad una esportazione per 12 milioni di lire circa nel 1934; veggansi anche i prodotti ottenuti dalle colture indigene nei *descèch* del Giuba (1), per esempio, in compartecipazione con i concessionari italiani.

Orbene, poichè la Somalia oggi non è che un lembo — vasto lembo, quasi con l'Ogadèn due volte e mezzo l'Italia — e il più meridionale dell'Impero; poichè ha sbocchi sul mare; poichè le zone interne dell'Impero, secondo la loro posizione geografica, o verso il mar Rosso, o il golfo di Aden, o l'Oceano Indiano dovranno sfociare; poichè quindi anche gli sbocchi, le rade della Somalia dovranno essere attrezzati ormai non soltanto per il servizio delle merci di produzione somala, ma anche — come abbiamo veduto — per il servizio delle altre zone; poichè in-

(1) Depressioni naturali che il Giuba e anche lo Scebeli, allagano nei periodi di piena; e nelle quali gli indigeni conducono anche l'acqua per mezzo di primitive opere idrauliche.

fine il problema della mano d'opera — se ben studiato — potrà avere per la prima volta un principio di soluzione drenandosi alla Somalia da altre molto meno fertili regioni dell'Impero mano d'opera mussulmana (1), e poichè si stanno trovando, si debbono trovare, si troveranno, capitali per intraprese agricole nell'Impero, sarebbe più che un errore il lasciar da parte questā colonia, dove è accumulata tanta terra alluvionale ancor vergine dello Scebeli e del Giuba, dove esiste già tutto un patrimonio di esperienze del quale usufruire, dove i nostri pionieri, a cominciar da S. A. R. il Duca degli Abruzzi, hanno dimostrato in condizioni ben più ardue quanto possa rendere.

MAURIZIO RAVA

---

(1) Confr. il cit. artic. su « *Bonifica e Colonizzazione* », *Il problema della mano d'opera in Somalia*.