## Porti della Somalia

La costa della Somalia che si estende per 2.000 chilometri lungo l'Oceano Indiano da Ras Chiambone al Capo Guardafui, e si prolunga poi per ampio tratto nel Golfo di Aden fino ai confini della Somalia, inglese è nota fin dai tempi più remoti per la sua importuosità e la sua difficoltà di accesso.

Lo stesso nome di Guardafui deriva come è noto dalle parole « Guarda y fui » (guarda e fuggi), con cui i naviganti portoghesi indicavano quella terribile punta, contro la quale si andavano ad infrangere le loro audaci caravelle, pur reduci dall'avere superato le bufere dell'Atlantico ed i turbini

del Capo delle Tempeste.

Anche la parte meridionale della Somalia, il Benadir, usurpava del resto il nome di Costa dei Porti; infatti l'accesso ai suoi modesti scali, se pur poteva essere relativamente facile alle imbarcazioni di piccolo tonnellaggio era invece impossibile ai grossi vapori, che una lunga catena di frangenti, la quale corre parallelamente alla costa, obbligava, ed obbliga ancora, ad arrestarsi in mare aperto, ed a compiere quivi, spesso con notevoli difficoltà, tutte le operazioni di imbarco e di sbarco delle merci.

La sola rada di Chisimaio offre naturalmente alle navi un sufficiente riparo specialmente nella parte Nord: infatti la sua posizione rispetto alla costa la pone quasi completamente al riparo dai monsoni: tuttavia, neppure l'accesso a questa baia è sempre facile, essendone l'ingresso chiuso da una cordone di arenaria e da alcuni scogli che affiorano durante la bassa marea.

Questa condizione di cose, alla quale non si era mai riusciti a porre un riparo, era di grave ostacolo allo sviluppo commerciale della Somalia, poichè sia il movimento di esportazione che quello di importazione erano ostacolati dalla difficile situazione portuale, che influiva sfavorevolmente sui prezzi delle merci nel mercato somalo per quelle importate, e sui mercati esterni per quelle esportate; infatti le frequenti avarie subite nel carico e nello scarico portavano necessariamente un aumento nelle spese di assicurazione, e le prolungate soste nei porti somali ad un accrescimento dei noli da parte delle Società di navigazione.

Era necessario quindi, se si voleva dare alla Somalia uno sviluppo adeguato alle sue possibilità, affrontare in pieno il problema portuale. Fin dal 1917 era stato compilato un progetto di massima per la costruzione di un porto a Mogadiscio, ma fu solo nel 1929, che si cominciò a studiare la conformazione e la natura della costa limitrofa alla Capitale della Somalia: in tale anno fu progettata la costruzione di una diga foranea che riparasse un ampio specchio di acqua durante i monsoni di nord-est; un'altra diga, anch'essa foranea e costruita come la prima in massi cellulari ciclopici, doveva proteggere il porto da quelli di sud-ovest.

Le due dighe dovevano essere integrate dalla costruzione di due pontili in cemento armato destinati il primo al servizio portuale, il secondo allo sbarco delle merci e dei passeggeri.

I lavori erano bene avviati quando lo scoppio della guerra etiopica portò necessariamente delle variazioni al piano primitivo, che bisognò migliorare ad adattare alle esigenze belliche, che avevano prodotto un enorme incremento del traffico, spostandolo ad un più alto livello, che se pur non si è mantenuto inalterato, si è però nel dopoguerra stabilizzato su cifre notevolmente superiori a quelle antecedenti e con probabile tendenza ad ulteriori aumenti.

Vediamo così, a dieci anni di distanza, i piroscafi in arrivo da 363, quanti se ne registravano per tutta la Colonia nel 1927, passare ad oltre 700!

Nel porto di Mogadiscio le navi (a propulsione meccanica) in arrivo sono state 224 nel 1935, 269 nel 1936 e 252 nel 1937, per un tonnellaggio netto globale rispettivamente di 759.300, 918.411 ed 816.785 tonnellate. Le merci sbarcate sono invece fortemente diminuite dopo il movimento eccezionale portato dai rifornimenti degli anni di guerra, passando da 325.700 t. nel 1935 a 295.905 t. nel 1936 ed a 150.140 nel 1937.

Si tratta però di una cifra ben diversamente rilevante in confronto alle 38.291 t. sbarcate in tutta la Somalia nel 1927. Indice notevole della aumentata produttività ed esportazione della Colonia ci è dato invece dalla cifra delle merci imbarcate, passate da t. 6.400 nel 1935 a 9.118 nel 1936 ed a 12.457 nel 1937.

Una lieve, ma costante tendenza all'aumento mostra anche il traffico locale rappresentato dal movimento delle navi a vela, passate, negli anni considerati, rispettivamente da 139 a 144 ed a 188.

Questo traffico si era ancora svolto in gran parte in difficili condizioni, dato che per ragioni belliche si era dovuto quasi sospendere i lavori del porto: soltanto recentemente, cessato il periodo eccezionale, essi furono potuti portare a compimento.



Il porto - Nel fondo: la città.

## MOGADISCIO



Scarico di materiale in sbarco,

Le due dighe del primitivo progetto sono state fuse in una sola, lunga circa 1.000 m., costruita in cassoni galleggianti di cemento armato, mentre i pontili costruiti sono stati non più due, ma quattro (due in cemento armato e due in legno con piattaforma in cemento alla testata), lunghi da 125 a 150 m.

Questi pontili hanno anche una funzione protettiva nei riguardi delle piccole imbarcazioni locali e di quelle per il servizio del porto, che trovano

alle loro spalle un comodo e sicuro rifugio.

L'aumento poi del volume delle merci in arrivo ed in partenza nella misura sopra indicata, ha reso necessaria anche la costruzione di vasti capannoni di deposito e di nuovi uffici e recinti per il compimento delle operazioni doganali, nonchè di una nuova Capitaneria di Porto.

Per dare un'idea delle opere portuali compiute a Mogadiscio ricordiamo che soltanto nel periodo del governo del Maresciallo Graziani, vennero spese L. 5.376.000 per lavori di ampliamento, consolidamento e rifinitura, mentre per la costruzione della diga foranea sono state spese complessivamente L. 21.744.000.

Tuttavia il porto di Mogadiscio, prima ancora della sua completa ultimazione, appare già insufficiente rispetto ai compiti che dovrà assumere in futuro: esso fu progettato e concepito quando la Somalia non era che una Colonia lontana ed isolata, mentre oggi essa costituisce una parte ben altri-

menti attiva ed efficiente nel complesso dell'Impero.

Nessuno poteva prevedere, dieci anni fa, che alla Somalia sarebbe stata riserbata una grande funzione oceanica, e che essa sarebbe stata destinata a divenire la piattaforma di lancio della produzione dell'Impero in tutto il Medio ed Estremo Oriente. Allora sembrava cosa irreale pensare che Mogadiscio potesse raggiungere un traffico di 300.000 t. annue; oggi abbiamo visto come tale cifra abbia potuto essere, sia pure in un anno eccezionale come il 1935, largamente superata.

È stata quindi posta allo studio, per ordine del Duce, la creazione di un nuovo porto, destinato ad assolvere in pieno alle nuove funzioni derivanti dalla conquista dell'Impero: è stata prevista perciò la escavazione di un nuovo approdo, che sarà situato a circa un chilometro e mezzo di distanza dal centro urbano attuale; si stanno compiendo per esso i primi rilievi idrografici e si sta studiando con accuratezza il moto ondoso del mare.

Sono state anche iniziate trivellazioni esplorative del terreno, per osservarne la natura, e per rilevare le possibilità di assorbimento delle acque e le eventuali difficoltà che può presentare la penetrazione nel nuovo bacino delle correnti marine

Ma il problema portuale somalo non si esaurisce a Mogadiscio: se infatti poteva essere concepibile dotare la Colonia di un solo grande porto, e lasciare agli altri scali una funzione puramente accessoria, ciò non è più ammissibile oggi a causa dell'iniziata valorizzazione economica della Somalia, e lo sarà ancor meno domani, quando cominceranno a gravitare sulle coste dell'Oceano Indiano i prodotti delle regioni interne dell'Etiopia.

500

Prescindendo per ora da questi ultimi notiamo che Mogadiscio si trova in posizione relativamente eccentrica rispetto ad alcune delle zone più prospere e produttive della Somalia; se infatti il comprensorio del Villaggio Duca degli Abruzzi trova in Mogadiscio, a cui è collegato anche da una breve ferrovia, il suo naturale sbocco, non altrettanto può dirsi del comprensorio di Genale, che ha assunto in questi ultimi tempi una grande importanza, poichè da esso proviene la maggior parte delle banane esportate dalla Somalia, in quantità sempre crescente (circa 300.000 q. all'anno), a cui vanno aggiunti altri prodotti agricoli per un complesso di oltre 100.000 q.

I prodotti di Genale hanno invece ogni convenienza di sboccare a Merca, come è dimostrato dalle cifre relative al movimento di questo porto se il numero delle navi in arrivo è rimasto, nel triennio 1935-37 quasi stazionario (da 133 a 136 con una punta a 151 nel 1936) ed analogamente è restato stazionario il loro tonnellaggio globale (da t. 265.800 a t. 252.037 con una punta a t. 313.959) vediamo come vi sia stata, nel periodo considerato, una diminuzione delle merci in arrivo ed un aumento di quelle in partenza, il che dimostra come Merca si sia andata rapidamente avviando alla sua naturale funzione di porto esportatore.

Mentre le merci sbarcate passano da 43.300 t. nel 1935 a 17.698 nel 1937 (nel 1936 per ragioni puramente contingenti erano aumentate a t. 59.694), le merci in partenza segnano invece un aumento costante passando da t. 19.700 (1935) a t. 28.095 (1936) ed a t. 31.429 nel 1937. Nei primi II mesi del 1938, basandosi sui dati approssimativi che abbiamo sopra riportato relativamente alla produzione del comprensorio di Genale, si calcola che la esportazione da Merca sia stata ancora maggiore.

Si è posta così urgentemente la questione di attrezzare il porto di Merca in base alle nuove necessità: sinora infatti l'imbarco delle merci era quivi eseguito a mezzo di maone che devono percorrere uno e talora due chilometri per raggiungere le navi, costrette a fermarsi a tanta notevole distanza dalla natura del fondo e dall'imperversare dei monsoni.

Questo fatto, oltre a recare un certo danno ai prodotti imbarcati, sempre sottoposti al rischio di avarie, importa per i produttori una spesa

molto considerevole (circa L. 8.000.000 all'anno) per il noleggio delle maone, il trasporto delle banane e l'imballaggio delle stesse, che devono essere confezionate in apposite ed abbastanza costose cassette di legno. È naturale poi che questa spesa influisca in definitiva sul prezzo di vendita delle banane e contribuisca a tenerne relativamente elevato il prezzo.

Si impone quindi la costruzione di un porto che consenta l'attracco diretto dei piroscafi e faciliti le operazioni di carico della merce: la spesa relativa, che viene calcolata in circa L. 86.000.000, sarà in pochi anni ammortizzata dal risparmio della cospicua somma attualmente spesa per il noleggio delle maone e per l'imballaggio delle merci.

E poichè non è abitudine fascista lasciar dormire a lungo i problemi vitali dell'economia di una regione, nè trascinarli per anni tra i polverosi carteggi, si è cominciato subito lo studio idrografico delle due ampie baie tra cui è situata la piccola città di Merca: risultato di questo esame è stata la scelta, per il nuovo porto, della baia meridionale, che è inoltre già protetta in parte da una scogliera e che possiede uno specchio d'acqua più ampio e più profondo.

La protezione del bacino portuale sarà completata con la costruzione di due moli sopra flutto per riparare la baia dai monsoni di nord est e di sud ovest. La sistemazione portuale sarà completata con la costruzione di tutte quelle opere che sono rese necessarie dal continuo intensificarsi ed accrescersi del traffico.

A Brava, che pure in un primo tempo era stata destinata a divenire un grande porto, non è stata riservata altro che una funzione secondaria, di piccolo porto per il traffico locale. Il movimento di merci in arrivo, che aveva toccato durante la guerra etiopica cifre abbastanza cospicue (18.800 t. nel 1935 e 21.179 nel 1936) è ricaduto ad una cifra irrisoria nel 1937 (t. 638), e quello delle merci imbarcate pur subendo un aumento percentuale considerevole è rimasto assai scarso, se paragonato con quello di Mogadiscio e di Merca, e ha importanza solo come indice del rapido assestamento economico della regione dello Scebeli dopo la fine delle ostilità: da 200 t. appena nel 1935 si è saliti nell'anno successivo a t. 1644, cifra mantenutasi presso a poco stazionaria anche nel 1937 (t. 1.517).

Tuttavia, nel rifiorire generale dell'attività economica somala, si è pensato anche alle sorti di Brava, e si è provveduto a riattare il vecchio pontile che, costruito nel 1914, cadeva quivi in rovina e si è di nuovo resa efficiente la piccola ferrovia Décauville di cui esso era munito. Si è provveduto anche al restauro del vecchio faro, per una spesa complessiva di L. 520.000.

Il potenziamento di tutti i porti, anche dei minori (neppure la lontana Bender Kassim è stata trascurata poichè è stata quivi costruita una diga, per l'importo di L. 500.000) è reso necessario dal fatto che la Somalia attraversa oggi una fase di grande sviluppo commerciale ed i prodotti somali cominciano ad essere ricercati nel Regno, dove si comprende finalmente come essi possano sostituire in tutto od in parte similari prodotti esteri con vantaggio non disprezzabile della nostra autarchia nazionale. Così oltre le banane, vediamo che nei primi undici mesi del 1938 furono spediti dalla Somalia nel Regno notevoli quantità di semi oleosi (7.321 q. di semi di cotone e 1.032 q. di semi di ricino); di prodotti tessili (7.039 q. di cotone in bioccoli e 4.530 q. di vegetali filamentosi); nonchè 1.620 q. di tonno sott'olio, 1.032 di pelli in genere, 352 di peperoni secchi, 252 di incenso, 85 di mirra, 75 di gomma arabica e resina.

Una certa quantità di prodotti somali si dirige anche verso l'estero: sono stati esportati infatti, nel periodo suddetto, q. 675.618 di sale, diretti prevalentemente in Giappone; la produzione di incenso e di mirra diretta verso mercati esteri è del pari notevole (q. 4.795 di incenso e q. 1.132 di mirra); degna di nota anche la esportazione di pelli (q. 2.377), e di pesce cane, pesce secco e pinne di pescecane (q. 2.118), ricercate, come si sa, sui mercati orientali quale afrodisiaco.

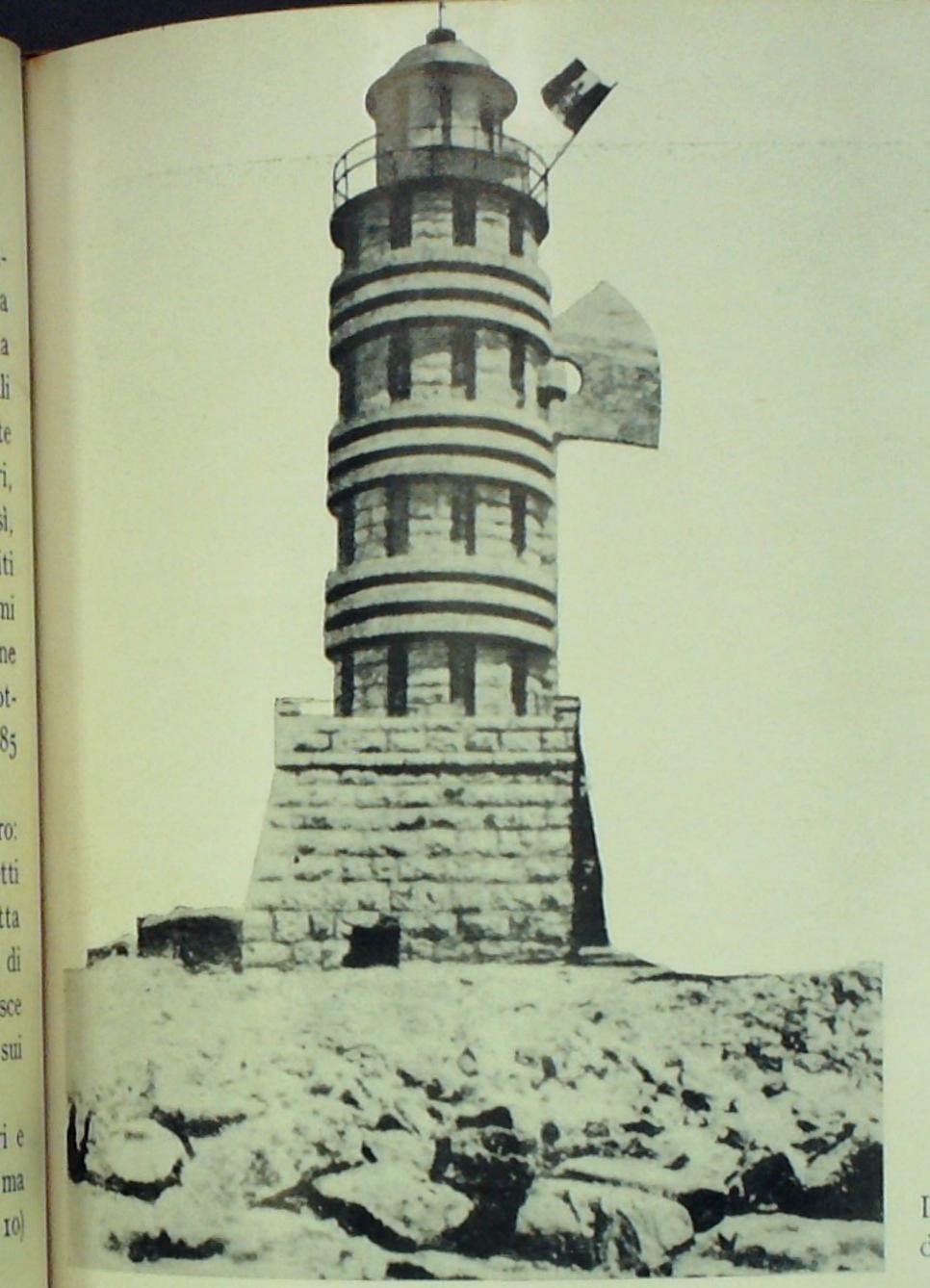
Anche la banana somala comincia a conquistare i mercati esteri e se ne è avuta infatti un'esportazione di q. 1.376, mentre assai modeste, ma suscettibili di aumento, sono state le esportazioni di legno per tinta (q. 10) e di ambra q. 0,8).

È evidente come questa massa di esportazioni, che tende sempre ad aumentare, e che ascende già ad un complesso totale abbastanza rilevante (L. 43.964.174 di cui L. 8.269.975 verso mercati esteri nel periodo di undici mesi sopra considerato), richieda per essere avviata verso i luoghi di consumo la presenza di un grande porto, quali non potranno mai divenire nè Merca nè Mogadiscio, perchè concepito il primo in funzione puramente locale, il secondo ostacolato dalla natura della costa, che sembra, nonostante tutti i possibili lavori, opporsi con ostacoli naturali gravissimi ad uno sviluppo adeguato alle necessità della Colonia.

Si è pensato quindi di sviluppare e potenziare al massimo il porto di Chisimaio, in cui le condizioni naturali sono invece molto favorevoli, e che assorbe già di assorbe già di per sè fin da ora una notevole aliquota del traffico somalo.

Le pavi qui i

Le navi quivi approdate negli anni 1935, 1936 e 1937 sono state i rispettivament infatti rispettivamente 117,139 e 113 per un tonnellaggio globale di 343,400: 412 144: 2007 e 113 per un tonnellaggio globale di 343,400; 412.144; 303.204. Le merci sbarcate sono state un quantitativo



Il faro « Francesco Crispi» di Capo Guardafui, vedetta italiana sul Golfo di Aden.



ove sorgerà il moderno



Merca, dall'aereo: il naturale centro di sbocco dei prodotti del comprensorio di Genale.



Brava: approdo d'avvenire.



Sulla laguna di Hordio. Una stazione della teleferica che, con uno sviluppo di 24 chilometri, collega gli impianti delle Saline Somale a Dante, centro d'imbarco del sale.



Sbarchi di autocarri a Mogadiscio.

M

A



'di t. 31.000, 22.350 e 4.003, mentre quelle imbarcate hanno segnato le cifre di 2.500; 7.419 e 4.956.

La grande distanza dagli altri due e la loro relativa specializzazione impedirà che il nuovo porto di Chisimaio faccia ad essi una seria concorrenza, servendo ciascuno un retroterra completamente diverso.

Si calcola che la costruzione del nuovo grande porto a Chisimaio, porto destinato ad avere veramente una funzione oceanica, debba importare una spesa di L.254.000.000; è stato progettato un complesso di dighe foranee che proteggeranno tutta la rada e consentiranno il sicuro rifugio delle navi in tutta la sua estensione; nello specchio d'acqua settentrionale saranno sistemati gl'impianti portuali.

Le dighe, come abbiamo visto avvenire anche negli altri porti della Somalia, saranno due, una per la protezione a nord est e l'altra a sud ovest; di esse l'una avrà la lunghezza di m. 2.700 e l'altra di m. 3.000 e delimiteranno un canale di accesso. Sarà costruita anche una terza diga sottoflutto, della lunghezza di circa 2.000 m. per servire all'accostamento delle navi di commercio.

Infine sarà costruita una banchina di accosto che avrà uno sviluppo di 450 m. e alle cui spalle si troverà un'ampia calata, a cui si accederà a mezzo di una strada lunga m. 450. In complesso, lo specchio d'acqua avrà un'estensione di 2.640 ha. di cui 1.880 con fondale compreso tra i 5 ed i 12 metri.

La spesa per l'opera portuaria è stata distribuita in vari esercizi finanziari; per l'anno 1939 sono state stanziate L. 40.000.000, destinati alla costruzione della prima diga foranea.

Come si vede da queste cifre, e dalle altre riportate, lo sforzo compiuto dal Governo della Somalia per dotare la regione di un'attrezzatura portuale adeguata è veramente notevole: ma i milioni spesi e le energie produttive impiegate per le costruzioni portuali, non saranno, ci si consenta il gioco di parole, gettate in mare, ma bensì messe a frutto.

La Somalia, con le sue lunghe coste, costituisce invero un elemento prezioso nella economia dell'Impero, ove le coste stesse siano munite di facili e sicuri approdi; la possibilità per molte regioni interne della Etiopia di potere sboccare sulle coste dell'Oceano Indiano, consentirà un acceleramento nella opera della messa in valore del loro territorio, rimasto sin qui, dal punto di vista commerciale, quasi isolato dal mondo.

In conseguenza l'apertura al traffico internazionale dei porti somali, sino a pochi anni fa disertati con terrore dai naviganti, costituisce la prima tappa di un piano di azione economica in Etiopia concepito su basi larghe e con vedute lungimiranti.