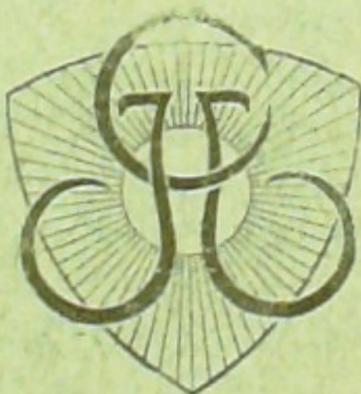


ISTITUTO COLONIALE ITALIANO

---

# LA NAVIGAZIONE AL BENADIR

di C. R.



ROMA

TIP. DELL'UNIONE COOPERATIVA EDITRICE

Via Federico Cesi, 45

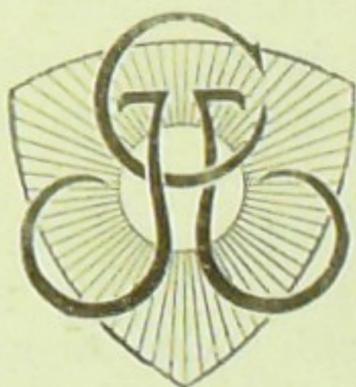
—  
1907

ISTITUTO COLONIALE ITALIANO

---

# LA NAVIGAZIONE AL BENADIR

di C. R.



*ing. A. R. Cugli-*  
*Rome Oct*  
*1907*

ROMA

TIP. DELL'UNIONE COOPERATIVA EDITRICE

Via Federico Cesi, 45

—  
1907

## LA NAVIGAZIONE AL BENADIR

---

Il problema della navigazione del Benadir si presenta sotto due aspetti distinti che si possono riassumere in queste due domande:

È possibile SEMPRE comunicare dal mare con la costa del Benadir?

Si presta qualcuno dei suoi ancoraggi a divenirvi — con opere adatte — un porto commerciale in armonia col possibile sviluppo di quella colonia?

Diciamo subito che questa nota non vuole portare un contributo di indagini alla rivoluzione della seconda domanda; accenniamo solo di sfuggita che ormai dai competenti, per Brava più di tutto, non si fa questione che della spesa occorrente in confronto allo sviluppo che il Benadir può prendere, sviluppo che è facile prevedere ampiamente remunerativo in un prossimo avvenire.

Questa nota risponde invece alla prima domanda.

In uno degli ultimi numeri della nostra *Rivista* (1) accennavamo sommariamente alle osservazioni mareografiche raccolte al Benadir dal comandante Cerrina durante la decorsa stagione della così detta *costa chiusa*.

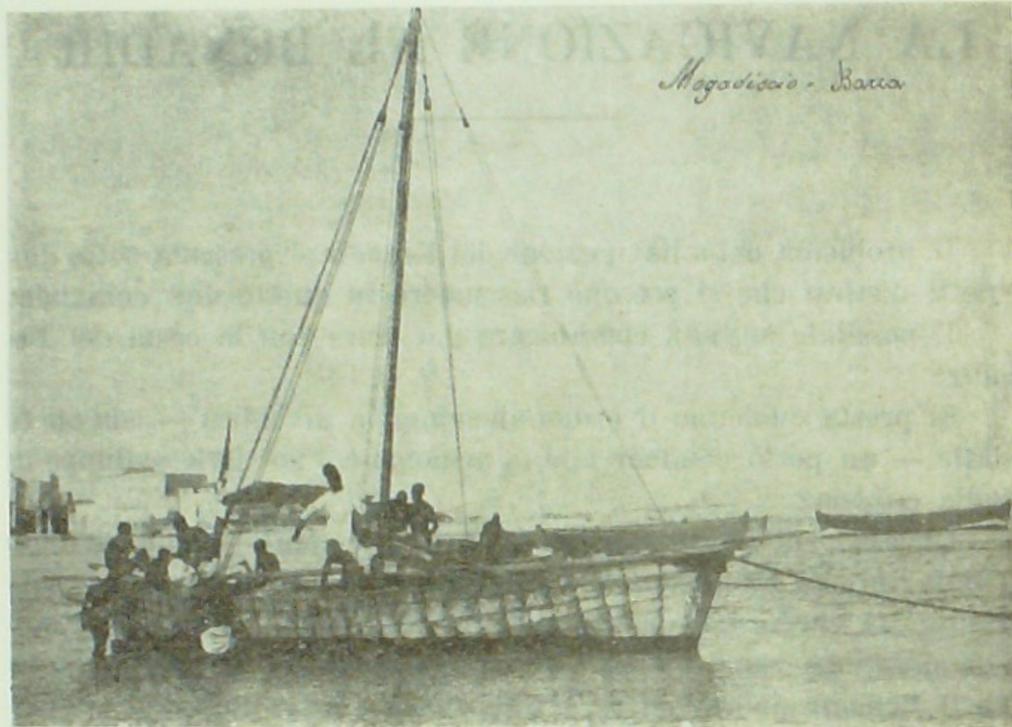
In possesso ora dei risultati di tali osservazioni, siamo certi di far cosa gradita ai nostri lettori riproducendoli nelle nostre pagine, nella lusinga che essi valgano a far dileguare definitivamente una leggenda tanto nociva allo sviluppo nazionale dei nostri traffici con quella lontana colonia.

\*  
\* \*

In una sua circolare di istruzioni ai Residenti delle città della costa, il comandante Cerrina notava anzitutto come l'opinione, così largamente diffusa, della non navigabilità della costa del Benadir durante il monzone di libeccio, fosse molto probabilmente da attribuirsi ad una tradizione del periodo velico mantenutasi viva e tenace lungo quelle coste poco avvicinate dalle navi a vapore delle grandi linee, a causa della mancanza di segni di riconoscimento naturali o artificiali e frequentate solo da velieri indigeni o da piccole navi a vapore esercitanti il traffico di cabotaggio.

---

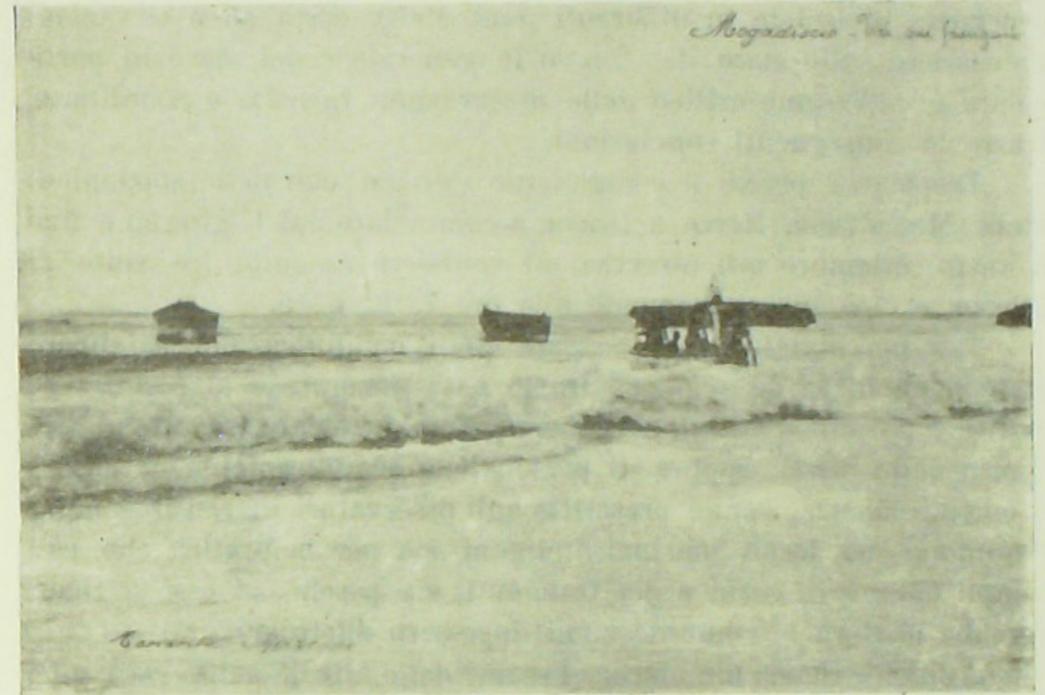
(1) V. *Pensiamo al Benadir* in *Rivista Coloniale*, gen.-feb. 1907, pag. 70-85.



Mogadiscio - Barca



Imbarcazioni indigene - Uzi.



Mogadiscio - Tra due frangenti

Caranto - Mogadiscio



Mogadiscio - Tra un ponte e la piazza

Caranto - Mogadiscio

Ma per poter passare con fondamento dalla ipotesi alla certezza, occorre procedere in differenti punti della costa ad osservazioni giornaliere sullo stato del tempo in generale e del mare in particolare e dall'esame critico delle osservazioni raccolte e coordinate, trarre le conseguenti conclusioni.

Disponeva perciò il comandante Cerrina che nelle stazioni di Itala, Mogadiscio, Merca e Brava, a cominciare dal 1° giugno e fino a tutto settembre tali osservazioni venissero eseguite tre volte al giorno, e cioè successivamente alle ore 7, 12 e 18.

Per poi stabilire con certezza quali comunicazioni sarebbero state possibili in ogni giorno fra le navi ancorate e la costa, vale a dire quali imbarcazioni avrebbero potuto trafficare, se atte al trasporto delle merci, oppure di personale, o semplicemente di lettere o corrispondenze, venne prescritto agli osservatori di sentir sempre l'opinione dei locali marinai indigeni, sia per la pratica che essi hanno della loro costa e dei frangenti, sia perchè ad essi si ricorrebbe qualora le comunicazioni dovessero effettuarsi.

Affinchè riesca più efficace l'esame delle tabelle nelle quali sono riassunti i risultati di tali osservazioni, riproduciamo le fotografie delle imbarcazioni più in uso lungo la costa del Benadir.

La fotografia n. 1 riproduce il tipo di barca pontata, armata da quattro marinai e un timoniere (*nacuda*), con il quale si effettuano nei vari scali della colonia le comunicazioni con le navi ed il trasporto delle merci, di qualunque specie esse sieno.

I remi di cui sono fornite queste barche sono molto primitivi e formati da una leggera asta di legno, alla cui estremità è fissata con legature una pala di forma ovale di legno di abete e precisamente ricavata dalle testate delle cassette da petrolio.

Le dimensioni medie di questo tipo di barche sono:

Lunghezza fra le estremità . . . . .	metri	12.—
Larghezza massima . . . . .	»	2.50
Altezza di pontale fisso ai banchi di voga . . . . .	»	1.50
Altezza delle facchette sui banchi. . . . .	»	0.50
Lunghezza dei remi. . . . .	»	3.—
Diametro dell'asta . . . . .	cm.	4.—
Asse maggiore della pala . . . . .	»	35.—
Asse minore . . . . .	»	25.—
Spessore uniforme della pala . . . . .	»	2.—

Le fotografie n. 2, 3 e 4 presentano un tipo di imbarcazione ancor più primitivo in uso ad Itala, formato da un tronco d'albero scavato e conosciuto sotto il nome di *huri*.

Ed ora ecco le tabelle:

## MOGADISCIO - Anno 1906.

MESE	Numero dei giorni nei quali non si sarebbe potuto fare alcuna comunicazione fra costa e navi.	Numero dei giorni in cui si sarebbero potute compiere operazioni			Periodi più notevoli di giorni consecutivi nei quali una nave all'ancora avrebbe potuto rimanere sempre in comunicazione colla costa almeno per sbarco di persone.
		anche di sbarco o imbarco di passeggeri e colli poco pesanti.	di qualsiasi genere	TOTALE	
Giugno . . . . .	2	3	12	30	Dal 4 al 17 - Dal 21 al 30
Luglio . . . . .	16	13	0	31	Dal 8 al 15 - Dal 21 al 25
Agosto . . . . .	6	7	13	31	Dal 10 al 20
Settembre . . . . .	0	7	20	30	Dal 9 al 20 - Dal 25 al 30 Dal 9 al 30
TOTALI . . . . .	24	30	45	122	

**Note.** - La possibilità di comunicazioni si riferisce a quelle che si sarebbero potute fare colle imbarcazioni locali.

Le barche, non pontate, che portarono la posta da Brava a Mogadiscio giunsero sempre alle date per le quali erano attese.

Il 13 giugno ancorò in rada e comunicò colla costa la R. Nave *Governolo*.

Il 23 giugno partirono per Itala, ove arrivarono felicemente, tre barche non pontate, cariche di materiali da costruzione per quella residenza.

Verso la metà di agosto il mare fu così tranquillo che nei giorni 17 e 18 alcune canoe, formate di un tronco d'albero scavato (*huri*), si spinsero a pescare al largo della linea dei bassi fondi e vi rimasero dal far del giorno al pomeriggio.

Agli ultimi giorni di agosto giunse un grosso *huri* con legname da Gesirah. Per l'apprezzamento sulle comunicazioni fu sempre sentito anche il parere dei piloti locali.

MESE	Numero dei giorni nei quali non si sarebbe potuto fare alcuna comunicazione fra costa e navi.	Numero dei giorni in cui si sarebbero potute compiere operazioni			Perodi più notevoli di giorni consecutivi nei quali una nave all'ancora avrebbe potuto rimanere sempre in comunicazione colla costa almeno per sbarco di persone.
		solamente postali	anche di sbarco o imbarco di passeggeri e colli poco pesanti.	di qualsiasi genere	
Giugno . .	1	6	3	20	Dal 4 al 16 - Dal 20 al 27
Luglio . .	5	4	8	14	Dal 9 al 16 - Dal 20 al 27
Agosto . .	3	2	0	26	Dal 18 al 21 - Dal 24 al 31
Settembre .	2	1	3	24	Dal 7 al 30
TOTALI . .	11	13	14	84	Dal 2 al 7 - Dal 9 al 30
					TOTALE
					122

**Note.** - A Merca la linea dei frangenti si può sempre evitare presentando essa un'interruzione di circa 500 metri che costituisce l'imboccatura della insenatura ove ancorano i sambuchi. L'approdo alla spiaggia non presenta difficoltà poichè la linea dei bassifondi offre discreto riparo.

Per il tipo di imbarcazioni al quale si riferisce la possibilità di comunicazioni e per l'apprezzamento in merito a questa possibilità valgono le stesse note che per Mogadiscio. L'Ufficiale che fece a Merca le osservazioni giudica un po' troppo ottimista l'opinione dei piloti locali e ritiene che a questo ottimismo siano ispirati dalla speranza del guadagno, dalla familiarità che hanno col mare e dalla loro abilità marinaresca e soggiunge che commercianti e passeggeri agirebbero più prudentemente. Questa considerazione, alla quale non si può negare un certo peso, non infirma il fatto che coi marinai locali le comunicazioni sarebbero state possibili.

MESE	Numero dei giorni nei quali non si sarebbe potuto fare alcuna comunicazione fra costa e navi.	Numero dei giorni in cui si sarebbero potute compiere operazioni			Perodi più notevoli di giorni consecutivi nei quali una nave all'ancora avrebbe potuto rimanere sempre in comunicazione colla costa almeno per sbarco di persone.
		solamente postali	anche di sbarco o imbarco di passeggeri e colli poco pesanti.	di qualsiasi genere	
Giugno . .	0	9	6	15	Dal 8 al 14 - Dal 15 al 25
Luglio . .	0	16	6	9	Dal 29 giugno al 6 luglio - Dal 14 al 22
Agosto . .	3	3	6	19	Dal 8 al 25 - Dal 27 al 31
Settembre .	0	0	1	29	Tutto il mese
TOTALI . .	3	28	19	72	
					TOTALE
					122

**Note.** - Le osservazioni si riferiscono all'ancoraggio col monzone di S.O. (Vedi piano dell'Istituto Idrografico).

Per il tipo di imbarcazioni al quale si riferisce la possibilità di comunicazione e per l'apprezzamento in merito a questa possibilità valgono le stesse note che per Mogadiscio.

## ITALIA - Ancoraggio Sud - Anno 1906.

MESE	Numero dei giorni nei quali non si sarebbe potuto fare alcuna comunicazione fra costa e navi.	Numero dei giorni in cui si sarebbero potute compiere operazioni			Periodi più notevoli di giorni consecutivi nei quali si sarebbe potuto compiere qualsiasi operazione.	Periodi più notevoli di giorni consecutivi nei quali una nave all'ancora avrebbe potuto rimanere sempre in comunicazione colla costa almeno per sbarco di persone.
		solamente postali	anche di sbarco o imbarco di passeggeri e colli poco pesanti.	di qualsiasi genere		
Giugno . .	16	5	7	2	30	Dal 13 al 17
Luglio . .	26	0	5	0	31	— —
Agosto . .	14	1	7	9	31	Dal 29 luglio al 4 agosto - Dal 12 al 20
Settembre . .	6	4	8	12	30	Dal 10 al 30
TOTALI . .	62	10	27	23	122	

## ITALIA - Ancoraggio Nord - Anno 1906.

MESE	Numero dei giorni nei quali non si sarebbe potuto fare alcuna comunicazione fra costa e navi.	Numero dei giorni in cui si sarebbero potute compiere operazioni			Periodi più notevoli di giorni consecutivi nei quali si sarebbe potuto compiere qualsiasi operazione.	Periodi più notevoli di giorni consecutivi nei quali una nave all'ancora avrebbe potuto rimanere sempre in comunicazione colla costa almeno per sbarco di persone.
		solamente postali	anche di sbarco o imbarco di passeggeri e colli poco pesanti.	di qualsiasi genere		
Giugno . .	0	0	0	30	30	Tutto il mese
Luglio . .	0	0	3	28	31	Dall'11 al 31
Agosto . .	0	0	0	31	31	Tutto il mese
Settembre . .	0	0	0	30	30	Tutto il mese
TOTALI . .	0	0	3	119	122	

**Note.** - Le imbarcazioni che sono per ora in uso ad Itala, non sono del tipo di quelle adoperate negli altri scali del Benadir; ma semplicemente grossi *Huri* - a questi si riferiscono gli apprezzamenti sulla possibilità di comunicazione.

Per questo ancoraggio si hanno, più che pareri, dati di fatto, poichè durante tutto il periodo del monzone di S.O. la pesca del pesceccane venne giornalmente esercitata mediante reti ancorate in profondità anche di 10 e 12 metri e lasciate dal mattino alla sera senza che il mare le asportasse quantunque semplicemente ancorate con pietre. La possibilità della pesca continuata ad Itala durante il monzone di S.O. è così nota in Colonia, che in tale periodo non pochi marinai di Uorsceik e Mogadiscio vi si recano a tale scopo.

Vorremmo a queste tabelle non far seguire alcun commento, chè già esse ci sembrano sufficientemente chiare; tuttavia ci si consentono alcune constatazioni:

1° L'ancoraggio di Itala È SEMPRE PRATICABILE. Ivi, quindi, sarebbe *sempre* possibile far sbarcare la posta ed, occorrendo, persone. La leggenda quindi dell'*assoluto* isolamento del Benadir durante il monzone di libeccio, come già tante altre, cade miseramente;

2° Che il numero dei giorni nei quali per gli altri ancoraggi il traffico fra le navi e la costa non è possibile, è notevolmente piccolo sino a scendere per Brava ad un periodo di soli tre giorni: in ogni caso, non è superiore a quello corrispondente di moltissimi altri porti del globo, pei quali però non si ripetono analoghe leggende. Per non citare che due soli esempi, nessuno penserebbe mai a proclamare una stazione di *costa chiusa* per la Tripolitania o per l'Anatolia settentrionale, dove peraltro i giorni nei quali il traffico marittimo è impossibile, sono in numero molto maggiore.

\*  
\* \*

Conclusione?

Ferdinando Martini, con molta arguzia, portò in giro trionfalmente per l'Italia quel congressista che giunto in Eritrea si era meravigliato di scorgervi degli alberi. Dovremmo sperare, ora che si parla di un nuovo Congresso al Benadir, che giungendo su quelle coste, nessun congressista si meravigli più di potervi sbarcare.

Ma non dubiti quel Governatore che a sua volta si accingerà a rivelare il Benadir al buon popolo d'Italia: l'effetto del congressista non mancherà neppure a lui.

C. P.

# RIVISTA COLONIALE

Organo dell'ISTITUTO COLONIALE ITALIANO

*Si pubblica ogni mese*

ABBONAMENTO ANNUO:

ITALIA, ERITREA e BENADIR . . . . Lire 20

ESTERO. . . . Lire 25

Un fascicolo separato Lire DUE

La rivista è inviata gratuitamente a tutti i soci dell' **Istituto Coloniale Italiano**  
(Quota annua **Lire trenta**).

L'abbonamento decorre dal 1° gennaio e dal 1° luglio di ogni anno.

*L'Istituto Coloniale Italiano lascia intera agli Autori la responsabilità degli  
articoli pubblicati nella RIVISTA COLONIALE.*

*La proprietà letteraria di tutti gli articoli pubblicati nella RIVISTA COLO-  
NIALE, adempiuti gli obblighi di legge, si intende acquisita all'Istituto Coloniale  
Italiano, che si riserva ogni diritto di riproduzione, ristampa, traduzione, ecc.*