CARLO ROSSETTI

TENENTE DI VASCELLO

LA VIA DEL BASSO GIUBA

Estratto dalla Rivista "L'Italia Coloniale,,

Anno 1 n. 11 - Novembre 1900

CARLO ROSSETTI

TENENTE DI VASCELLO

LA VIA DEL BASSO GIUBA

Estratto dalla Rivista "L'Italia Coloniale„

Anno 1 n. 11 - Novembre 1900

Lig. A.R. Pol.
Roma Arch
1917

LA VIA DEL BASSO GIUBA

Dopo la tragica fine del barone Carlo von der Decken, che per primo percorreva il corso inferiore del Giuba, raggiungendo Bardera nel 1865, a bordo del suo yacht *Il Guelfo*, questa regione fu dagli scienziati completamente abbandonata e considerata come oramai sufficientemente conosciuta. A cio, a dir vero, erano tratti dall'abbondante mèsse di notizie e di dati che alla scienza fruttò la spedizione del valoroso esploratore tedesco.

Pure, per lo stabilirsi dei protettorati italiano e britannico sulle due sponde del fiume, la necessità di più abbondanti e sicure notizie veniva a farsi sentire, e già fin dal 1885, quando appena cioè l'Italia pareva accorgersi dell'esistenza di quelle regioni, nelle istruzioni impartite dal Governo al comandante della Regia nave *Barbarigo*, — primo legno italiano che portasse il nostro tricolore per gli scali dell'Oceano indiano — si accennava appunto ad una ricognizione della foce del Giuba. Per multivarie ragioni tale punto della missione non potè essere svolto come era da sperare, e le cognizioni del Governo su quelle regioni si avvantaggiarono ben poco.

Altre cure ebbero in seguito le navi nostre destinate su quella costa, ove trattavasi di condurre a termine l'importante questione del protettorato italiano sui possedimenti di terraferma del Sultano di Zanzibar, e del Giuba, quindi, non si parlò più per un pezzo.

Nel 1892 però, dopo che gli Inglesi ebbero fondato la stazione militare di Kisimayo, il direttore generale della *Imperial British East Africa Company*, ben comprendendo la necessità di estendere le proprie conoscenze sulla regione giubana, progettava una nuova spedizione intesa a risalire il fiume per mezzo del *Kenia* ed invitava il nostro Governo a parteciparvi. L'Italia aderiva di buon grado all'invito e designava a tal uopo il tenente

di vascello conte Lovatelli. Mentre questi si disponeva a raggiungere il *Kenia*, ancorato a Gobwin, avveniva a Kisimayo il noto incidente con gli Ogaden, nel quale la vita del nostro inviato fu messa a serio repentaglio e ne rifulse il suo ammirabile valore e non comune sangue freddo sì da meritare di essere insignito da S. M. Britannica di una ambitissima onorificenza fino ad allora non mai concessa ad alcuno straniero.

In vista quindi delle pessime condizioni del territorio da attraversare, essendo gli Ogaden in aperta rivolta contro le autorità inglesi, la spedizione veniva aggiornata, ed il Lovatelli riceveva dal Regio Governo altra missione.

Da quel giorno del basso Giuba più non venne fatta parola per parte del nostro Governo, ed appare strano che dopo aver per ben due volte riconosciuto la necessità di procedere ad una più esatta ricognizione, si sia quindi completamente abbandonata una tale impresa.

Il Bottego, che già nella sua prima magistrale spedizione giungendo a Bardera riteneva giustamente come raggiunta la sua mèta e trascurava il corso inferiore del Giuba, nell' iniziare la sua epica seconda impresa, preoccupato della risoluzione di molteplici e ben più importanti problemi, raggiungeva Bardera per la via che da Brava vi conduce.

Così il Ferrandi nel recarsi a Mansur nel 1892, e più tardi il Mamini per recarsi a Lugh nel 1897 alla via fluviale o lungo il fiume per differenti ragioni, preferivano le strade interne.

Il nostro residente di Giumbo, il Perduchi, (1) si spingeva bensì, nel 1898, fino a Gelib, seguendo la strada che lungheggia il Giuba, ma, vuoi per la sua limitata estensione, vuoi per la natura essenzialmente politica delle considerazioni che l'avevano consigliata, una tale escursione non può assurgere ad avvenimento scientifico, anche quando i dati raccolti siano, come effettivamente furono, di non trascurabile importanza.

Ma se gli Italiani dimenticarono per sì gran tempo il basso Giuba, ben altrimenti, con saggio accorgimento, facevano gl'Inglesi, e già, poco tempo dopo l' incidente di Kisimayo, il comandante F. E. Dundas, della marina britannica, conduceva felicemente a termine una spedizione sul fiume.

Più tardi, nel 1897, il residente inglese di Kisimayo, M. Jenner, si spingeva facilmente a Bardera, compiendo un viaggio di non comune importanza per gli interessi che l'Inghilterra mantiene in quella regione.

In seguito a tale viaggio vari presidii britannici furono stabiliti nel tratto *Turchì-Hill-Mfudu* e, circostanza ancora più importante, venne decisa la costruzione di una nuova piro-barca, in sostituzione del *Kenia* reso

(1) Al momento di licenziare questo scritto, mi giunge notizia del richiamo da Giumbo di questo egregio giovane. La colonia del Benadir perde con lui un intelligente e distinto funzionario che occupando da circa quattro anni quella carica aveva saputo cattivarsi l'affetto dei suoi dipendenti e la stima di quanti avevano avuto agio di avvicinarlo, non escluse le autorità inglesi della B. E. A., che lo tenevano in grande considerazione.

quasi inservibile, con la quale avrebbero iniziato un regolare servizio lungo le varie località del fiume, cercando di stabilire una continuata corrente di scampi fra l'emporio di Bardera ed il porto di Kisimayo.

La nuova barca giungeva a Mombasa nel febbraio 1898 e nel susseguente anno incominciava il suo regolare servizio per le varie stazioni inglesi del Giuba.

Quei criteri pratici, che certo non avevano guidato i costruttori del *Kenia*, il cui costo, che ora non ricordo esattamente, era molto prossimo alle 20,000 sterline e le cui qualità erano meno che mediocri, ispirarono invece quelli della *Geraldine* che, per lo scopo cui deve essere adibita, possiede i migliori requisiti.

La costruzione ne venne affidata alla Casa Edward Hayes (Stoney Strafford) ed il suo costo risultò in lire sterline 1200; ha una lunghezza di 62 piedi, è larga 9, pesca 3 piedi a poppa e 2.6 a prora; è provvista di due macchine verticali alimentate da una sola caldaia e nel tratto Mombasa Giumbo raggiunse la velocità oraria di 17 miglia. Come combustibile viene adoperato il legno, abbondantissimo lungo tutto il percorso e, trovando pronte le stazioni di rifornimento, essa può risalire il fiume fino a Bardera in otto giorni.

Considerando che è possibile percorrere con le carovane il tratto Brava-Bardera in dodici giorni, tale periodo può sembrare enorme, ma giova tener presente che per il continuo serpeggiare delle acque del Giuba lungo la regione che attraversa, il percorso che la barca deve compiere viene quasi ad essere triplicato.

L'equipaggio normale della *Geraldine* si compone di un *nahuda* (padrone) swahili, persona assai pratica del fiume, di due marinai swahili e di un macchinista ed un fuochista indiani, e le spese che il suo armamento fa incontrare sono derisorie in confronto ai buoni servizi che essa rende ed a quelli ancora più grandi che, ove perduri la nostra inerzia, sarà chiamata a rendere sul Giuba.

Desiderando nel gennaio ultimo scorso recarmi a Yonti, assieme ad alcuni amici, per visitarvi quell'importante stazione inglese, per gentile attenzione del capitano Sharp, comandante di quella località in assenza del maggiore titolare, potei valermi della *Geraldine* per compiere il tragitto.

Avemmo agio di apprezzare le buone qualità di quell'imbarcazione e potemmo ancora una volta assicurarci della inesauribile cortesia degli ufficiali inglesi; il che non toglie che ci sentissimo alquanto umiliati di dovere necessariamente ricorrere a questi nostri buoni amici per risalire un fiume, che dopo tutto è tanto italiano quanto britannico.

Gli stessi ufficiali inglesi, in una di quelle franche e sincere discussioni cui sì spesso si abbandonano persone che forse un'ora prima si ignoravano, subito affratellate dalla comunanza di ideali, quegli stessi ufficiali inglesi non riuscivano a spiegarsi il perchè di questa nostra trascuranza

a riguardo del Basso Giuba; e tanto più se ne meravigliavano in quanto che non si nascondevano punto le grandi difficoltà incontro alle quali essi dovevano andare, mentre per noi la via appariva tanto più facile.

Le popolazioni che a noi furono fino ad ora devote ed ossequenti, agli Inglesi sono ostili, e la recente rivolta degli Ogaden, che li obbligava, due anni or sono, a spedire sul posto due reggimenti di cipays, dette loro molto filo da torcere: la mosca tzè-tzè, che ha quasi completamente disertato la nostra sponda, per gran tratto coltivata, infierisce per contro sull'opposta, dove gli alti canneti e le giuncaie abbondano: il capo del Goscia, Nassib Bunda, ha recisamente rifiutato di passare sotto la protezione inglese, mentre si mostra fiero di quella italiana: l'imano di Bardera, che naturalmente ignora che i trattati fra noi e l'Inghilterra lo includono nel territorio a noi sottoposto, è talmente preoccupato del lento ma continuo avvicinarsi degli Inglesi, che ripetutamente ha scritto alle autorità del Benadir invocando la nostra protezione e la nostra bandiera: infine, ciò che più monta, per secolare consuetudine, l'avorio dei Boran, in un con le altre derrate dei Lughiani, trova il suo sfogo naturale nei porti del Benadir ed è assai difficile di deviarvelo per dirigerlo su Kisimayo, a ciò opponendosi l'innata avversione e diffidenza degli indigeni per ogni cambiamento.

Pochi giorni prima, al club di Kisimayo, in una piacevole conversazione avuta con i funzionari di quella stazione, alle mie obbiezioni sulle speranze di istradare l'avorio dei Boran per la via inglese, Mr. Comin, in allora *acting-Commissioner* della regione, mi rispondeva con un sorriso assai fine: « gli Inglesi e gli Italiani stanno giuocando una partita sul Giuba; voi avete buon giuoco, ecco tutto! Forse per ciò dovremmo noi cacciare le carte sul tavolo e rinunziare alla partita? » E non aggiunse, ma credo che ne avrebbe avuto una gran voglia: ed in fatto di giuoco, l'abilità e la costanza non possono spesso vincerla sull'insufficienza e l'inerzia, quando anche queste sieno collegate alla fortuna?

Purtroppo le cose sono così: noi abbiamo buon giuoco ed invece di trarne nuova lena e secondare abilmente la fortuna sì da costringere l'avversario a ripiegare, siamo noi che cacciamo le carte e rinunziamo alla posta.

Cercare una spiegazione a questo procedere che, mi si passi il bisticcio, più assai converrebbe chiamar retrocedere, sarebbe certo impresa ardua; ed invero noi non sapremmo rendercene ragione se, da gran tempo abituati a trascuranze ben più lesive pei nostri interessi, avessimo ancora la ingenuità di meravigliarcene.

Tuttavia, nel caso attuale a spiegare il nostro operato in quelle regioni si possono avanzare alcune obbiezioni, ed anzitutto ricordare il grande sconforto in cui l'infausta giornata di Adua gettava il pubblico italiano e la conseguente sfiducia nelle imprese coloniali. Per poco non si trattò dell'abbandono definitivo dei nostri possedimenti africani, non escluso il

Benadir che il barbaro eccidio di Lafolè sinistramente illuminava di bagliori sanguigni.

Per fortuna nostra e per la salvezza del nostro decoro, il senno italiano ritrovò per l'occasione alcunchè dell'antica possanza ed impediva lo strano abbandono.

Non per questo il Benadir non cominciò a costituire da allora una grossa spina piantata nel cuore di chi ne avrebbe dovuto agevolare il progresso; e se qualche volta di esso si riparlò, ciò non fu che per trovare la via più breve e possibilmente più dignitosa per potersene disfare.

Non parlerò dei danni che questo periodo di crisi arrecò al Benadir, paralizzandone le intime forze assurgitive, limitandomi a notare che il giorno in cui le Camere ratificarono la convenzione che ne cedeva l'amministrazione alla Società milanese, quel giorno fu salutato con gioia da quanti avevano a cuore le sorti di quelle regioni.

Nell'interesse dello Stato ed in quello stesso del Benadir altri potrà muovere appunti ed obbiezioni su più di un articolo della convenzione; io intanto mi compiaccio di vedere alle energie del Benadir aprirsi una strada, che se di tutte non è la migliore, è certo tale da permetterne ed anche favorirne il naturale sviluppo.

L'ora di guadagnare il tempo perduto è suonata e fortunatamente le cose sono oggi ad un punto tale che il riparare ai passati errori e dimenticanze è ancora impresa di non straordinaria difficoltà.

Limitandoci a considerare, come mi sono proposto, la sola regione giubana, è da osservare che gli Inglesi con tutti i loro sforzi ben poco cammino hanno percorso nel campo della pratica ed in pochi mesi di una oculata amministrazione per parte della Società debitamente incoraggiata e moralmente sostenuta per parte del Governo, sacrificando magari qualche *diecina* di migliaia di lire (quali maggiori somme non si spendono egli mai *giornalmente* per scopi ben più meschini!) si arriverebbe a consolidare stabilmente il nostro prestigio non solo, ma pur anche il nostro commercio.

Ora le critiche ed i lamenti non mai ad alcuna cosa approdarono ove non sopraggiunsero a farle tenere nel debito conto le opportune proposte per porre rimedio al male denunziato; ed è perciò che io mi permetto di far seguire alcune mie idee sulla questione del Giuba, stimandomi ad esuberanza soddisfatto se, pur non riuscendo esse ad incontrare l'approvazione di coloro che son oggi preposti all'azienda del Benadir, servissero pertanto a richiamare su tale questione la loro attenzione.

***

L'impresa di aprire ai benefici della civiltà tutta la vasta regione somala, essendo stata assunta dall'Italia, che a tutte le potenze notificava avervi stabilito il proprio protettorato, è naturalmente il Governo italiano che davanti al mondo civile deve rispondere del progresso di quelle re-

gioni, ed a lui spetta di strappare quel velo di mistero che in gran parte la ricopre.

Il fatto di aver rinunciato a certe sue sovrane prerogative in favore di una privata Società non può essere altrimenti considerato che come un atto di interna amministrazione; nè può aver valore a dispensarlo da alcuno di quegli obblighi che la sua sovranità di Stato civile gli impone in queste barbare regioni.

L'attendere, che la Società milanese si accinga ad imprese almeno per ora totalmente passive in riguardo al capitale impiegato, è certo sperare più di quanto non sia lecito di fare, e pur non nutrendo verun dubbio sul patriottismo dei componenti detta Società, giova tener presente che l'indole sua, essenzialmente commerciale, non le consente di arrischiare somme altrimenti che in imprese più o meno prontamente fruttifere.

L'iniziativa di tali provvedimenti incombe quindi al Governo, e fra i primissimi mi pare dovrebbero esser quelli che conducano alla esatta conoscenza idrografica e topografica della regione. Scienziati e geografi di tutto il mondo attendono da gran tempo lo scomparire delle grandi macchie bianche che nelle carte ancora ricoprono buon tratto di quelle contrade; e certo sarebbe per noi assai poco decoroso se, stanchi di attendere più a lungo, uomini di altre nazioni si decidessero ad intraprendere spedizioni od esplorazioni scientifiche in una regione che da circa dieci anni è sotto la nostra amministrazione. Un mio egregio collega, il tenente di vascello Giovannini, svolse già in una sua elaborata memoria la necessità di procedere al rilievo idrografico della costa del Benadir, di cui *ancora non esiste una carta di navigazione*, non potendosi certo calcolare come tale la 597 dell'Ammiraglio inglese eseguita nel 1838 della passata Marina indiana, riscontrata errata in tutto il suo tracciato ed in alcuni punti di non meno di 7 miglia.

A complemento di quanto il Giovannini propose per la costa del Benadir, e forse non meno necessaria, appare la convenienza di un rilievo del corso del Giuba e della regione che esso attraversa. Una volta conosciuta esattamente l'estensione dei terreni coltivati nel Goscia, la maggiore o minore opportunità e facilità di poterne aprire altri alla coltivazione con acconci sistemi di irrigazione, allora solo si potrà con sicurezza di riuscita decidere il capitale italiano allo sfruttamento di quella ubertosa regione. Nell'Africa orientale tedesca ed in quella britannica esistono oggi coltivazioni vastissime e largamente fruttifere laddove, non sono ancora dieci anni, altro non era se non macchia o brughiera: l'esempio di quelle ben riuscite speculazioni dovrebbe spingerci a tentare altrettanto.

Nè si creda che una spedizione scientifica attraverso il Goscia sia impresa difficile o costosa. L'Italia mantiene continuamente nell'Oceano indiano una o più navi stazionarie che durante il periodo del monsone di S. W. sono costrette all'inazione nel porto di Zanzibar od in quello di Mahé, sì che il loro rendimento è, durante quel periodo di quattro o cinque mesi,

assolutamente nullo. Ora assai proficuamente potrebbonsi utilizzare gli stati maggiori di queste navi per tale doverosa bisogna.

All'avvicinarsi del monsone S. W. una delle navi in questione potrebbe recarsi a Kisimayo e sbarcarvi una spedizione che, partendo da Giumbo, si avanzerebbe lungo il fiume fino all'estremo limite di Goscia e più oltre fino a Bardera, coprendo tutta la regione con una rete di triangoli che ne darebbero il rilievo. (1)

Due ufficiali di vascello, due secondi capi timonieri e quattro marinai, con una scorta di venti ascari provvisti dalla Società del Benadir, sarebbero più che sufficienti per compiere tale lavoro nello spazio di tre o quattro mesi.

Uno di quei distinti cultori delle scienze naturali che vanta nel suo seno il corpo sanitario della regia marina, potrebbe essere aggregato alla spedizione per istudiare partitamente e riferire in merito alle condizioni climatiche, alla flora ed alla fauna della regione di cui si verrebbe finalmente a possedere una esatta e completa monografia.

Al termine del monsone la nave ritornerebbe a prendere questi uomini a Kisimayo, ove non avesse creduto opportuno di passar ivi tale periodo, cosa forse noiosa, ma per certo nè impossibile nè difficile.

Organizzando in tal modo la spedizione, come si può agevolmente vedere, la spesa non risulterebbe di grande entità, chè tutto si ridurrebbe al pagamento dell'indennità di missione ai singoli componenti la spedizione ed all'approvvigionamento di questa; avendo riguardo al bassissimo prezzo dei generi di sussistenza in quella contrada ed all'esiguità del numero degli operatori, non credo esser molto lontano dal vero asserendo che in definitiva le spese non ammonterebbero a più di cinquemila franchi per una campagna di circa tre mesi.

In quanto alle difficoltà materiali, esse non sarebbero di verun conto, poichè, come ho già avuto occasione di dire più volte, gli indigeni della tribù da attraversare sono calmi, lavoratori e servizievoli, ed anzichè ostacolare, faciliterebbero assai il còmpito della spedizione. Fino a Gelib non vi sarebbe a temere alcunchè per le eventuali cavalcature, vista la scomparsa pressochè totale della mosca tzé-tzè, e da Gelib in poi si troverebbero assai facilmente alcuni portatori per il trasporto delle impedimenta.

I risultati ottenuti da questa spedizione, sollecitamente riordinati e largamente diffusi, non mancherebbero di arrecare i frutti che se ne attendono, e noi potremmo forse assistere all'esodo verso quelle piaghe di una parte di quella falange di lavoratori che le condizioni economiche e sociali allontanano oggi dalle nostre terre.

Contemporaneamente a questo lavoro intrapreso dal Governo — che,

(1) Se tale lavoro potesse venire compiuto contemporaneamente sulle due rive per parte di due spedizioni, italiana l'una, inglese l'altra, operanti di conserva, le operazioni, come ben si comprende, riuscirebbero assai più agevoli e più spedite. Ignoro se per avventura il Governo britannico abbia mai esposto al nostro l'idea di una tale impresa: è certo, però, che ove il Governo italiano vi invitasse l'inglese, non vi sarebbe a temere di un rifiuto.

oltre ad essere di pratica utilità per noi, otterrebbe il plauso sicuro di quanti cultori vantino al mondo le geografiche discipline — dovrebbe la Società provvedere allo stabile insediamento di residenti italiani con presidî di ascari nei vari punti della regione.

Nei primi mesi di quest'anno si dava come sicura al Benadir la prossima andata a Bardera di un distinto funzionario di quella Colonia per coprirvi la carica di residente.

Ignoro poi se un tale provvedimento abbia effettivamente avuto luogo; ad ogni modo, i due residenti, quello di Giumbo e quello di Bardera, che verrebbero così a risultare nella regione giubana, non mi pare sarebbero sufficienti ad evitare i danni che ne risultano alla nostra sponda per la sovrabbondanza di forze spiegate dall' opposta e ne riterrei necessario almeno un terzo a Gelib.

Lasciando al residente di Giumbo le sue attuali attribuzioni, consistenti nella trattazione degli affari con le autorità inglesi della B. E. A., nell' accentramento del servizio postale e dei traffici nell' epoca del monsone di S. W., durante la quale, siccome è risaputo, la costa del Benadir è chiusa alla navigazione, e nella sorveglianza della regione limitrofa fino a Zubutuni, dovrebbero riservarsi al residente di Gelib: la giurisdizione di tutti gli affari riguardanti il Goscia: la sorveglianza della strada che da Kabalio porta a Brava, nonchè quella dei Somali che popolano Balle e tutta la regione che limita il Goscia dalla parte di levante. Cura precipua di questo residente dovrebbe essere quella di incoraggiare in ogni modo lo sviluppo delle piantagioni, insistendo presso gli indigeni per l'abbandono dei loro rudimentali metodi di coltura, e la graduale sostituzione coi più proficui metodi europei, preparando in tal modo la venuta di qualche ardito colono europeo, e possibilmente italiano, che faccia del Goscia il campo delle proprie agricole speculazioni.

Non credo dover insistere sulle mansioni del residente di Berbera, della cui necessità non v'è chi non sia convinto e la cui opera, oltre che a cattivarci l' animo dei Somali Rahanuin che abitano quell' imanato, deve soprattutto mirare a garantire il commercio con la costa, paralizzando tutte quelle estranee influenze che tenderebbero a deviarlo.

Quando poi la spedizione sul Uebi Scebeli, che adesso prepara la Società a mezzo di una pirobarca, fosse un fatto compiuto, dovrebbe la Società pensare ad un'altra barca da mettere sul Giuba per disimpegnare il servizio fra le nostre varie stazioni.

Veramente, poi che dalla relazione del Consiglio di amministrazione della Società (vedi *Italia Coloniale*, n. 10, pag. 74) appare come tale spedizione che pareva esser decisa per la fine del corrente anno, sia per ora sospesa, ci sembra che la Società commerciale dovrebbe riflettere se non sia il caso di sistemarsi precedentemente sul Giuba, utilizzando per tal fiume la barca progettata per il Uebi Scebeli, alla cui occupazione molte difficoltà tuttora si frappongono.

***

Poi che mi sono limitato a considerare la regione del Basso Giuba, quanto ho sommariamente esposto mi pare dovrebbe essere il programma attuale del Governo e della Società.

Assicurataci stabilmente la regione che intercede fra Bardera e la costa, noi disporremo di una vasta base di operazione, appoggiandoci sulla quale ci sarebbe assai facile di spingerci, sia pur lentamente, ma in modo stabile ed efficace, fino a Lugh. Questa nostra importante stazione commerciale, ora completamente isolata e sotto il costante incubo delle incursioni amara, verrebbe ad essere sicuramente collegate ai porti del Benadir; le strade carovaniere potrebbero contare sopra una efficace protezione; le vaste piantagioni che sorgono in quei pressi trarrebbero ragione da questo stato di cose per un sempre crescente sviluppo ed il rapido progredire del nostro prestigio distrarrebbe sicuramente le bande amara da ogni velleità di razzìa.

Nè a Lugh dovrebbe arrestarsi la nostra avanzata. Seguendo il corso dell'Alto Ganane e dol Daua Parma si aprirebbero alla nostra azione le regioni ricchissime dei Boran e degli Arussi, di cui i trattati con l'Inghilterra ci assicurano il possesso. Queste regioni fino ad ora non mai solcata da piede europeo che non fosse italiano, poi che il loro mistero ne fu al mondo civile svelato dalla gloriosa spedizione Bottego, aprirebbero un vastissimo campo alla nostra attività. Il guarantircene l'effettivo possesso, non solo sarebbe fonte di materiale vantaggi per la grande convenienza di aprirei al traffico europeo una contrada sì vasta e sì popolata, ma col portarsi delle nostre forze a contatto delle regioni sud-etiopiche, l'importanza politica e strategica di tale avvenimento graviterebbe non poco sull'avvenire del nostro dominio africano.

Certo non è questa impresa che possasi compiere nel breve corso di pochi anni; ma appunto perchè tale e perchè esige lunga preparazione, occorre non perderla di vista, e stabilito un programma diligentemente concretato, dedicarvi le proprie energie con accorgimento, costanza e soprattutto continuità di intendimenti.

Se la mèta appare lontana, ogni passo per raggiungerla è di per sè stesso fruttifero, quindi i rischi non sono grandi e la lontananza della mèta, anzichè scoraggiarci, dovrebbe esserci di sprone a metterci il più presto possibile sulla strada che tende a raggiungerla.

E questa strada è quella del Basso Giuba.

CARLO ROSSETTI.