

B. V. VECCHI

AFRICA

nostra



CAPPELLI
Editore.

9191
XXI

OPERE COLONIALI DI B. V. VECCHI

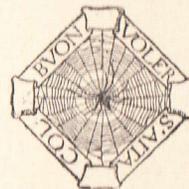
- Sotto il soffio del Monsone* - Alpes, Milano, 1927
Vecchio Benadir - Alpes, Milano, 1929
Migiurtinia - Bocca, Torino, 1930
Somalia - Marangoni, Milano, 1934
Italia ai margini d'Etiopia - Bietti, Milano, 1935
Equatore - Romanzo - Bietti, Milano, 1936
Sei mesi al fronte nord etiopico - Bietti, Milano, 1936
Il crollo dell'Impero di Giuda - Bietti, Milano, 1936
Bagliori d'Impero - Bietti, Milano, 1937
Nel Sud dell'Impero - Bocca, Milano, 1938
Dell'Arte Militare Coloniale - Bietti, Milano, 1938

IN PREPARAZIONE

- Tre donne, un amore* - Romanzo.
La Guerra in colonia.

BERNARDO VALENTINO VECCHI

AFRICA NOSTRA



BOLOGNA
LICINIO CAPPELLI - EDITORE



Biblioteca di Area
di Studi Politici

INV. 4190 DEL 05/08/2015
N. SIS. 503284
COLL. FCA 0048

PROPRIETÀ LETTERARIA



A MIA MOGLIE
A MIO FIGLIO

Dalla prova usciremo ritemprati per riportare il Tricolore in quell'Africa che una storia millenaria, recenti glorie e valore disperato hanno consacrato, con vincoli infrangibili, a Roma.

BERNARDO VALENTINO VECCHI

Milano, 1941-XIX

DALLE NEBBIE MILANESI
VERSO IL "TANGAMBILI", SOMALO

Dicembre 1937.

Un telegramma sul tavolino accanto al letto; dice « Come da antico patto ti ho richiesto come ufficiale ordinanza. Affettuosamente Caroselli ».

Lo nascondo in fretta prima che la cara compagna della mia vita lo veda e quando spegniamo la luce fingo di dormire tranquillo ma il pensiero, questo privilegiato volatore senza vincoli, vaga su e giù nello spazio e nel tempo compiendo balzi di migliaia di chilometri, di decine d'anni in frazioni di secondo.

E mi rivedo a bordo del « Porto di Savona » in Mar Rosso nel 1921. Tornavo dopo una licenza verso l'Eritrea. Viaggiavano con lo stesso piroscafo il Governatore della Somalia Riveri e il suo segretario particolare dottor Francesco Saverio Caroselli, quarantenne, serio, di poche parole, con una certa aria di voler sfuggire a partito preso la compagnia allegra della quale ero uno dei più rumorosi componenti. Ma un giorno, mentre accompagnato al piano da una gentile creatura che dal

Belgio nativo seguiva lo sposo funzionario coloniale a Giumbo sulle foci del Giuba, accennavo al motivo di Wothan allorchè lascia la figlia tra gli amplessi infuocati di Loge, il dottor Caroselli entrò in silenzio nella piccola saletta e vi rimase sino e a quando quel concerto in minimi termini ebbe fine. Così attraverso una comune passione per la musica il ghiaccio venne rotto e la comune passione profonda per l'Africa e per i suoi problemi, l'ammirato culto per l'opera dei pionieri di cui l'Italia ha così generosamente beneficato la storia coloniale degli altri paesi, finì per legarmi a quel silenzioso compagno che diveniva loquace solo quando parlava di cose serie: musica, estetica, storia, politica, natura.

La sera avanti di arrivare a Massaua si scherzava sulla sconoscenza assoluta degli Italiani per le loro colonie e per coloro che ad esse dedicavano gli anni migliori. Amara verità corretta non del tutto dalla conquista dell'Impero perchè se in tale evento alcune centinaia di migliaia di Italiani hanno preso contatto con l'Africa, la tumultuosa collettività, le circostanze eccezionali del momento e la violenza delle armi spingevano la ruota del tempo a girare il più rapidamente possibile, elemento negativo, al formarsi di una vera coscienza coloniale. L'Africa la si penetra adagio, con l'osservazione e l'esperienza, con la comprensione, il rispetto per le tradizioni e anzitutto imparando ad amare la natura.

Dunque, dicevo, quella sera, a bordo del « Porto di Savona » si ragionava della sorte me-

schina di noi poveri coloniali ed io ad una certa considerazione del dottor Caroselli sul suo avvenire di modesto pensionato statale, ribattei allegramente « Scommetto che diventerà Governatore della Somalia! ». Il mio interlocutore mi guardò con compassione crollando il capo come chi commiserava uno scemo, ma io insistetti, tanto per fare il chiasso « Scommettiamo?... ». Quella cara persona della Eccellenza Riveri aggiunse sorridendo « Ma sì, Caroselli, scommetta.... Sarei felice di averla come successore! » La cosa finì in risate ma, cocciuto, aggiunsi ancora: « Stipuliamo un patto. Se diventa Governatore, io sarò il suo ufficiale d'ordinanza ». Con uno slancio subito contenuto ma che mi colpì, il dottor Caroselli rispose: « Questo senz'altro, caro Vecchi! » e ci stringemmo la mano....

Da quella stretta di mano erano passati esattamente sedici anni durante i quali avevo incontrato ancora il futuro governatore a Brava, nel 1924, quando facevo parte del Corpo d'Occupazione dell'Oltre Giuba (1) e poi in carovana nel paese dei Balli. Lo avevo ritrovato successivamente in Somalia, segretario generale del Governo nel 1931 legandomi di profondo e devoto affetto anche alla madre sua, figura eletta di donna.

Il patto era stato rispettato.

Ci eravamo appena sistemati la casa tanto so-

(1) Il corpo d'occupazione dell'Oltre Giuba costituitosi in Somalia alla fine del 1924 occupò il Giubaland britannico, cedutoci quale compenso coloniale per la pace di Versailles, il 26 giugno 1925. *N. d. A.*

spirata, dopo il mio ritorno dalla campagna etiopica e mia moglie ne era felice. Ricordo quella sera mi disse: « Bisognerà decidere per la camera del bambino ».... « Sì, cara » mentii io tranquillamente e finì di dormire.

Cinque giorni dopo mi imbarcavo a Civitavecchia su la « Ramb II » (1) alla volta di Gibuti. Il Duca d'Aosta, Vicerè d'Etiopia, aveva voluto che il nuovo governatore della Somalia si recasse a conferire con Lui ad Addis Abeba prima di prendere possesso del suo territorio. In Somalia tutti gioivano della scelta. Nelle moschee si ringraziava Dio poichè nulla è più caro all'animo degli indigeni che essere comandati o governati da chi li conosce da anni. Cedo la parola al mio diario:

« Nella notte dal 2 al 3 gennaio 1938 passo il canale di Suez per la sedicesima volta! Il 5 siamo a Massaua e l'8 sbarchiamo a Gibuti accolti dalla famiglia Arnò, il nostro console generale e mio vecchio amico d'Oltregiuba. Ci hanno riservato l'intero villino della Gondrand e così mi sento un po' a.... Milano.

Il giorno successivo andiamo a visitare il Governatore della « Côte française des Somalis », Pierre Alype, scrittore e poeta, gran signore nel tratto e nella parola. Ci accoglie con molta cordialità e si esprime in termini assai simpatici e con amabilità nei riguardi dell'Italia e della nostra poderosa affermazione africana.

(1) Una delle belle motonavi create assieme alla Regia Azienda Monopolio Banane, appunto dalla Eccellenza Caroselli. *N. d. A.*

Sul cancello del palazzetto i senegalesi del corpo di guardia stan seduti in terra a giocare a palline, i fucili appoggiati al muro, mostrando un grado assai modesto di disciplina.

Gibuti ci è apparsa il medesimo antipatico paese che già conoscevo: sporco, indigeni strafottenti, soldati trasandati; c'è odore di « libertà » francese in aria. In compenso del « Fontainebleau », il grande piroscampo incendiato e coricato a fior d'acqua nel porto da circa dieci anni, ne han fatto base costruttiva per una vasta banchina di attracco raccordata a riva da un molo, pagando certamente il tutto con gli introiti favolosi che la colonia ha accumulato durante la campagna etiopica. Ci sono a Gibuti moltissimi Italiani e parecchi uffici e magazzini di nostre ditte. Un'intera base automobilistica funziona per le colonne di autocarri civili e militari che riforniscono febbrilmente Addis Abeba.

Al tramonto gita alla minuscola e graziosa oasi di Uadani venti chilometri a sud di Gibuti. Una casetta e tre ascari costituiscono qui il posto di confine col Somaliland britannico; attorno scatolette di conserve e bottiglie vuote, variopinti pezzi di carta, *zambil* (1) sfondati, i resti delle gite quasi giornalieri dei francesi di Gibuti. Da Uadani si vede, con tempo chiaro, sull'altra sponda del golfo di Tagiura, biancheggiare minuscoli i caseggiati di Obok, la piccola baia dove i francesi posero piede nel 1855 e di dove nel 1895 trasferirono la

(1) Specie di bisaccia-cesto in foglia di palma. *N. d. A.*

sede di governo del possedimento sulla spiaggia di Gibuti, originariamente villaggio composto di poche capanne, qualche casetta primitiva e di due minuscole moschee.

Un cartoncino pieno di frasi gentili, stampate, ci aveva invitato a cena dal Governatore. Sono a tavola con noi, oltre madame Pierre Alype una curiosa donna dall'età e dal fisico indefinibile, il nostro console e la consorte, il capo del gabinetto militare, vero tipo dell'ufficiale francese vecchio stile ingiallito dalle disfunzioni epatiche e muto come un pesce; v'è pure un alto funzionario che appare subito l'arbitro della situazione. Mi spiegano in seguito essere costui uomo assai furbo rappresentante della sinistra, una specie di inviato plenipotenziario del settore politico-amministrativo incaricato di una continuata *revisione di bucce* anche nei riguardi dello stesso governatore che è di destra con tendenze monarchiche.

Il signor Pierre Alype si è sempre comportato, nei nostri riguardi, assai correttamente, tanto che, avendo, per compiere una bravata, due francesi di cui uno impiegato governativo, asportata la bandiera italiana che viene issata la domenica sui baraccamenti dell'Ala Littoria, il governatore la fece recuperare immediatamente e consegnare al console nostro con una lettera di scuse e di riprovazione pel gesto cui seguì l'espulsione dei due colpevoli.

È anche vero che subito dopo l'amministrazione della ferrovia ha licenziato il personale italiano. In cambio, dalle centinaia e centinaia di luero-

sissime tonnellate giornaliere, il traffico del famoso « *chemin de fer* » è sceso a venticinque tonnellate.

Infatti i trasporti per il nord e il centro dell'A.O.I. passano ormai tutti da Massaua in attesa che il porto di Assab sia in misura di funzionare e per il sud provvede Mogadiscio a cui l'indispensabile ed auspicato porto e la non meno necessaria ed auspicata ultimazione delle due grandi strade per il Galla Sidama e per l'Hararino, darà modo di provvedere senza difficoltà alcuna al rifornimento di circa metà dell'Impero.

Questo grandioso quadro della situazione, come si intuisce, ha per conseguenza il tramonto di Gibuti che invece, da un punto franco cordialmente concesso e con un accordo meno giudeo sull'impiego della ferrovia, avrebbe potuto trarre ogni incremento ed ogni fortuna. È indispensabile che il porto di Gibuti passi un giorno o l'altro all'Italia poichè è divenuto un vero anacronismo.

I francesi di quaggiù mostrano per gli Italiani una speciale considerazione chè hanno vissuto a stretto contatto con noi ed hanno avuto per mesi e mesi le prove delle nostre risorse, delle nostre possibilità militari, del nostro spirito e della nostra volontà. Se a queste cause che possono aver provocato una maggior stima per noi dei fratelli latini della « *Côte française des Somalis* » si aggiunge l'elemento economico, per parlar chiaro il loro timore di perdere i lauti guadagni finora realizzati col traffico italiano e quel senso di inferiorità materiale che prende chiunque si senta isolato e lontano da casa sua.... si comprende come le relazioni

tra noi e loro siano quaggiù ancora salvate dalla correttezza.

Quello che impressiona noi abituati alla completa devozione ed alla fedeltà dei nostri somali grazie a Dio ancora primitivi e quindi genuini, è la tracotanza dei somali sudditi francesi che vanno bolscevizzandosi sempre più e non hanno alcun rispetto pel bianco.

Con gli Italiani, dopo qualche pronta lezione, si comportano meno male, poichè sanno che con noi non si scherza, ma coi buoni repubblicani di Blum è tutt'altra cosa! Ho assistito ad episodi veramente disgustosi provocati anche da indigeni rivestiti di una divisa.

È un'altra conferma questa che le popolazioni primitive sono quali le fanno i dominatori; in altre parole, è colpa dei popoli civili se esse si guastano poichè fondamentalmente son buone e se ne può fare quello che si vuole. Esempio: in Eritrea ed in Somalia, in mezzo secolo di governo italiano, non c'è mai stato nelle truppe un caso di insubordinazione verso ufficiali e non si è mai tenuta chiusa la porta di casa. Eppure eravamo pochissimi laggiù, allora.

Il prestigio dei bianchi in queste terre è dunque affidato ai bianchi medesimi: è un assioma che noi, dovendo consolidare un vastissimo Impero africano, non dobbiamo mai dimenticare.

La cucina è mediocre ma scopro in compenso che i cuori di palma al burro costituiscono cibo di raffinata delicatezza; lo champagne ed i liquori sono invece quanto di meglio produce la Francia.

Il pranzo è improntato a molta cordialità, il governatore chiama l'Eccellenza Caroselli « mio caro collega » dato che entrambi reggono popolazioni somale.... Si scongela persino il cachettico capo di gabinetto e la serata calda e pesante di umidità finisce in modo piacevole con l'effimero ristoro di una corsa in macchina aperta, il viso avidamente proteso alla sferza dell'aria che la velocità ci illude sia fresca.

GIBUTI — ADDIS ABEBA

Gennaio 1938.

Eccoci alla stazione per raggiungere la capitale dell'Impero.

Confusione, polvere, caldo, sudore, mosche, vociare di indigeni fittamente accalcati accanto ai vagoni dipinti di bianco, i finestrini protetti da mezze griglie fisse.

Ufficiali italiani che, per mettersi in borghese (1) si sono semplicemente svitate le stellette e tolte le contropalline dalla sahariana; funzionari, operai, donne e bambini che piangono; visi straniti da tante novità d'ambiente e di colore. L'amico Arnò e la consorte ci hanno voluto accompagnare; c'è anche un rappresentante di Mr. Pierre Alype. Quanta gentilezza!

Tutto un piccolo mondo si stipa sul treno *di-rettissimo* che partendo alle ore 17,10 di ogni lunedì e venerdì arriva ad Addis Abeba alle 20 del giorno successivo.

Gibuti è il paese delle tariffe iperboliche.

(1) Pel transito a Gibuti il Governo francese ci aveva chiesto di salvare le apparenze. *N. d. A.*

Nella pittoresca baraonda che precede la partenza del candido treno, girano i trespoli coi cuscini da viaggio a venticinque franchi l'uno!...

Quattro metri quadrati di cabina e due enormi poltrone di cuoio che si ribaltano trasformandosi in letti. Frullano i ventilatori senza riuscire a darci refrigerio nè a cacciare l'odore di vecchio da questi vagoni poco puliti.

Partiti. Si risale un terreno a ondulazioni pietrose e nerastre; osservo con curiosità, su ogni palo del telefono, appollaiato un avvoltoio ed uno precede per qualche tempo la locomotiva con volata lunga e tranquilla, senza alcun sforzo. Tra due gobbe aride e brune una striscia azzurra ci dà ancora il saluto del mare.

17,30: Chebelé, bianca stazioncina isolata. Il controllore francese verifica i biglietti e chiede se si vuol pranzare alle 22 alla fermata di Ischia. È curioso vedere il personale passare esternamente ai vagoni attaccandosi ad un corrimano.

Un alto ponte di ferro, i vagoni sembrano sospesi sul profondo torrente. Il treno si inerpica sempre più; appare sotto di noi lontanissima e imminuscolita Gibuti ed il mare perlaceo il cui orizzonte si confonde col cielo in una pallida bruma.

Alle 18,20 fermata anonima: piccola casetta bianca cinta di zeriba, alcuni tucul, capre che belano. Scende la sera e l'aria diviene più respirabile.

Dopo mezz'ora ecco la stazione di Holholli; ragazzini seminudi offrono ananàs, frutta in scatola e sigarette « Camel ». È ormai notte e tutta la vita

del treno è costretta a concentrarsi nei vagoni senza più contatto visivo col mondo esterno ma io rimango affacciato nel buio, sferzato piacevolmente dal vento della corsa e la mia costanza è premiata quando, dopo Dasbio, arriviamo a Dananle ed emergono alla luce riflessa dei finestrini, carabiniere, soldati, ascari....

Siamo entrati nei confini dell'Impero!

Notte sballottata su un armamento ferroviario che peggio di così non potrebbe essere. È pressochè impossibile dormire! Invidio il mio compagno di cabina, un simpatico generale vecchio coloniale che ha rimpianto sinora le placide carovane di un tempo e la sua tenda... ed ha finito poi con l'addormentarsi su un profondo motivo di contrabbasso che domina il fragore stesso del treno. Alle tre del mattino siamo a Dire Dawa. La stazione è animatissima sempre ma questa notte ancor più perchè è corsa voce che il Governatore della Somalia sarebbe passato recandosi ad Addis Abeba a conferire col Vicerè e molta gente è qui per salutare in lui uno dei più valenti e profondi conoscitori della nostra Africa Orientale, amato in particolare dalle popolazioni che lo hanno già avuto tra loro per lunghi anni. Ancora per metà addormentato sento gridare il mio nome e battere pugni sul finestrino; è qualche vecchio amico che mi fa molta festa e che rivedo con grande lietezza. Il capo stazione francese si precipita a dirci che è a nostra disposizione il «salone dell'ex-negus». Trasbordiamo infatti su un magnifico vagone nuovo, di costruzione belga, composto di un saloncino a capaci poltrone di cuoio, di due cabine



Mogadiscio vista dal « forte Cecchi », nel 1898.

letto in damasco rosso, di due gabinetti da bagno, cucina, dispensa e ghiacciaia. Una meraviglia.

Ripartiti dopo una mezz'ora, mi corico assillato dal pensiero se sono capitato nel letto di Tafari o di Uizerò Mannèn ma gustandolo ugualmente, il molleggio eccessivo del letto combinato con lo scuotimento del treno non mi consente di chiudere occhio.

Penso che gravava sull'ex negus Neghesti un ben duro destino se anche sul suo vagone-salone non poteva avere « sonni tranquilli! ».

Quando spunta l'alba il cielo è ricamato dalle chiome di alte acacie che fuggono davanti ai finestrini. Il paesaggio alterna brevi pianori a profili montani.

Alle 7,30, ad Afdèm, un vezzoso ristorante con tovaglie colorate ci attende pel caffè-latte. Attaccano al convoglio il vagone ristorante al quale si affaccia la berretta bianca del cuoco ed il collo inamidato dei camerieri... come in una qualsiasi grande stazione europea.

Dopo Afdèm incrociamo o fiancheggiamo le prime rotabili costruite da noi che si affondano in vallette verdi e boschive. Dominano l'orizzonte in maestosi crinali i monti del Cercèr. Alle 8,20 Mullù; un'ora dopo Mehéssò, graziosa stazioncina fra alti capok al margine di un piccolo villaggio. Un cartello dice: « per Addis Abeba ». Autocarri parcati, fusti di benzina, materiali accumulati e protetti da recinzioni di filo spinato. La locomotiva sfrigge e beve avidamente acqua.... Ora la via ferrata aggira un maestoso massiccio piramidale, l'As-

sabàt, alto 2500 metri, cinto di pianori ottimi da pascolo. Alle 10,15 superiamo la stazione di Arba attorno cui sorgono tende militari protette da trincee il cui stato di abbandono anzichè malinconia infonde un certo senso di compiacenza, si pensa infatti che grazie a Dio di trincee non ve n'è più bisogno.

Si annuncia la famosa valle dell'Auàsc per un graduale sprofondamento dei piani plastici verso sud, cioè sulla nostra sinistra. Appaiono bianche costruzioni fra gobbe pelate: è il presidio del ponte, uno dei più arditi di tutta l'Africa, elemento capitale nella vita e nel traffico della ferrovia che verrebbe paralizzato per mesi e mesi se dovesse accadere quell'imprevisto che le nostre sentinelle, che ci appaiono minuscole ma nitidamente stagliate, sulle collinette circostanti, stanno appunto ad impedire. La catena del Cercèr domina l'orizzonte in tutta la sua maestosità. Da questa immensa balconata tutto l'Hararino si affaccia sulla depressione che l'Auàsc e gli affluenti creano per centinaia di chilometri. Attraversiamo il ponte di ferro alto cento metri sul fiume le cui pareti incassate e strapiombanti, che rievocano ai miei occhi quelle del Nogàl nel nord somalo, sono incise dai tornanti della comoda rotabile da noi costruita per unire Dire Daua ad Addis Abeba.

Alle 10,50 ci fermiamo alla stazione, parecchi scendono per far colazione nella trattoria tenuta da un greco e gestita dalla ferrovia stessa; anche la vettura ristorante, che non ha proprio nulla da invidiare a quelle europee ed è diretta da un bolo-

gnese attivissimo, approfitta della fermata di mezz'ora per esaurire una « prima serie » senza che le pietanze balzino dai piatti ed i bicchieri si capovolgano per gli scossoni continui.

Siamo partiti da Auàsc alle 11,20. La ferrovia costeggia questa che è una delle più pittoresche valli dell'Impero. Il nastro lucente del fiume in magra abbellito da una striscia di verde che ne segue le sponde è a non meno di cento metri sotto di noi e si scorgono, imminuscoliti dalla distanza, cammelli e buoi alla beverage; la rotabile appare e disappears alternamente tra la vegetazione folta e gli speroni rocciosi.

Verso le 13 entriamo in una vasta zona assai curiosa: una distesa di nere lave arate e tormentate, incise da piccoli *cañon*, che si stende ai due lati della ferrovia, visione desolata, affascinante e sorprendente ad un tempo, poichè nulla del paesaggio circostante giustifica la presenza di questa zona infernale di origine vulcanica al centro della quale si apre come un occhio il ceruleo laghetto di Metaharà del quale rasentiamo la sponda nord.

Alle 14 ci si arresta ai piedi di un alto bastione roccioso. Tende, ascari, muletti; è la stazione di Malcà. Vi si è accampato in questi giorni il « terzo Benadir » uno dei tanti battaglioni somali che dalle calde terre della costa sono venuti fin quassù per la guerra.

Non so come trapela che il Governatore della Somalia è sul treno e gli ascari, con acute grida gutturali che rispondono ai fischi dei graduati, si danno la voce; in un attimo il treno è preso d'as-

salto in una spontanea manifestazione gioiosa e quando ripartiamo, tutti ci inseguono a gran corsa tra nuvoli di polvere, saltellando, urlando, perdendo i tarbùsc... L'Eccellenza Caroselli rimane ritto al finestrino, commosso profondamente. « Sono figli miei », ci dice sorridendo.... Non per nulla si vive per anni accanto a questa gente, ed il « Muscir » della Somalia ne ha trascorsi parecchi della sua carriera tra Uebi Scebeli e Giuba!

14,30: Borciotà: due capannette solamente.

Alle 15 ci arrestiamo a Ualanciti. La rotabile qui taglia la ferrovia; un grosso cartello dice: « A un'ora di incantevole passeggiata grotta-sudarium. Prossima apertura »...

Vasta piana linda e liscia cosparsa di acacie; al centro un gruppo di candide casette: Adama; sono le 15,45. Il treno affronta una salita che incide il fianco del monte non lontano dal tracciato stradale che si svolge sotto di noi quasi parallelamente alla ferrovia. Poi ancora pianure.

Una serie di profondi torrenti a pareti rocciose orlate di folta vegetazione e subito dopo Moggio, ormai divenuto centro di prim'ordine, che possiede già l'ossatura della futura cittadina con le molte costruzioni in muratura, magazzini, alloggi, spacci e una chiesetta.

Molto movimento di gente e di automezzi. Vasto campo di aviazione dove, nel tramonto, stanno atterrando gli ultimi apparecchi dopo le quotidiane ricognizioni di collegamento con i presidi lontani ed isolati. Sono le 17.

Anche Addàs, dove arriviamo alle 17,30, è un

grazioso paesino molto animato che si stende alla base di una altura coronata da due fortini; lungo la linea sono accampati squadroni eritrei ed alcune centinaia di cavalli, piccoli, nervosi attaccati a filare, che agitano disperatamente le code a cacciare nuvoli di mosche abissine tenaci e rabbiose.

È ormai il crepuscolo ma la luminosità del cielo si irradia ancora sul vasto paesaggio. In tutto il tragitto non una visione limitata, costretta o meschina presenta questo altipiano etiopico ma vastissime pianure, profondi avvallamenti, sterminate distese di messi e boschi che rivestono chilometri e chilometri quadrati di fondo valle, di contrafforti e dossi e selle sciorinando tutti i toni del verde dal più cupo al tenero.... il tutto inquadrato da lontane catene maestose lunghe diecine di miglia le cui vette raggiungono i quattromila metri. Ampio respiro di natura, paesaggio grandioso, visioni sterminate di terre e terre fertili e pittoresche.

Ognuno si può rendere conto di quale ricchezza naturale sia dotato questo territorio meraviglioso; non parlo beninteso di quella schiera di gretti piagnoni cui manca sempre il suolo sotto i piedi o di quegli altri cachettici malcontenti che allignano ancora in Italia e nei quali si inciampa purtroppo anche nell'Impero!

La locomotiva fischia sino a passare le orecchie. Sono i nitriti del cavallo che si avvicina alla stalla. Duchèm, poche casette sepolte tra gli eucalpti; ore 18.

Alle 19 sorpassiamo la stazioncina di Akaki.

Era già apparsa lontana, alle ultime luci, una maestosa cortina nera di vegetazione; le foreste che celano Addis Abeba. Ora sullo sfondo incupito dalla notte appaiono e dispaiono luci scintillanti e vanno da un capo all'altro dell'amplissimo paesaggio.

Ho così, subito, la sensazione della immensità di « Nuovo Fiore ».

Il treno si tuffa nella foresta; snelli tronchi neri d'eucalipti alzano nel cielo le masse di foglie lan-
ceolate.

L'aria è pregna del profumo amarognolo di queste piante un po' tristi ma infinitamente pittoresche. Credo che si potrebbero contare a centinaia di migliaia, a milioni, gli eucalipti che cingono Addis Abeba e la sommergono in un oceano verde, ombroso, umido.

Sulla destra un fabbricato scintillante di luci come un piroscifo di passeggeri: è la stazione radio « Vallauri » costruita da noi e inaugurata dall'ex negus pochi giorni prima delle ostilità.

Sfilano rapidi recinti, casette, capannoni; immensi cumuli di materiali.... luci e luci che fuggono. Un lungo muro si srotola davanti al finestrino come un immenso nastro.

Un fischio lacerante e si rallenta: la stazione.

Una tettoia di cristalli, orologi sporgenti, cartelloni réclame, iscrizioni in francese, in amarico e, finalmente, anche in italiano. Grida, movimento, folla densa, berretti gallonati in abbondanza e moltissime uniformi. Dietro le alte cancellate che immettono sulla pensilina un'altra folla anonima si pigia curiosa, col viso incollato fra le sbarre.

L'arrivo del diretto è sempre un avvenimento ed uno spettacolo ambito. Un giovanissimo sottotenente si prende tra le braccia l'infantile sposina saltata dal treno non ancora fermo.... la folla vociante li pigia, li sballotta e il cappellino della sposa va di traverso.... tuttavia restano lì dimentichi di tutto!

Fuori, sull'ampio piazzale ci sono più macchine che davanti la stazione di Milano o di Roma, ma oltre il piazzale è tutto buio. E la città?

La città, il « centro » così detto è a più di quattro chilometri di distanza.

DALLO SCIOA ALL'OCEANO INDIANO

Gennaio 1938.

Due giorni e mezzo ad Addis Abeba, giorni densi di attività fra visite, udienze e contatti di servizio. Il Duca d'Aosta ha parlato con il Governatore su cinquanta ore, in colloqui d'ufficio, a tavola ed in altri momenti d'attesa, almeno per dodici ore complessive durante le quali ogni minimo pensiero, ogni proponimento, ogni dubbio, ogni speranza, ogni problema è stato scambiato, esaminato, vagliato.

Il Principe ci ha voluto ospiti Suoi e con grande soddisfazione ho potuto avvicinarlo in tal modo ripetutamente ed apprezzarne ancor più tutte le doti che si fondono in una serenità quasi costante e sempre sorridente, in una gentilezza d'animo e cordialità di tratto che conquistano di primo acchito.

Ho visitato rapidamente questa città sepolta nella immensa foresta di eucalipti adagiata in una vasta conca limitata a nord dal semicerchio dei monti di Entotto a prati rasi e macchie scure di bosco. Nella conca si elevano piccole colline



Mogadiscio vista dal "forte Cecchi", nel 1940.

(foto dell'Autore)

sulle quali si aggruppano, sorgendo dal verde, i fabbricati negussiti, il vecchio « ghebì », con il mausoleo di Menelik, il nuovo « ghebì » dove abitava Tafari Maconnèn, ora trasformato in residenza vicereale.

Strade asfaltate solcano la città al posto delle orribili mulattiere sassose; negozi d'ogni genere, caffè e cinematografi si sono aperti adattandosi alle case esistenti con mille ripieghi, coprendo con ditte multicolori e grandi scritte pretensiose le scrostature dei muri o i tetti di paglia; qualcuno invece si è sistemato in fabbricati sorti frettolosamente. Ma si lavora dappertutto a costruire con lena febbrile. Il movimento delle strade è enorme; centinaia e centinaia di automobili e di autocarri, migliaia di nazionali, moltissime donne e bambini; cartelli dappertutto « medico chirurgo », « dentista », « stiratrice », « parrucchiere per signora », « studio legale ».... Addis Abeba è già una città italiana! Portentosa realizzazione di cui è capace solo un popolo esuberante come il nostro, non scevra d'inconvenienti e di qualche disillusione ma comunque ammirevole per la vitalità e lo spirito che manifesta.

Una corsa in auto sino ad Adì Salem, sempre dentro la foresta di eucalipti alti trenta o quaranta metri, respirandone l'acre profumo, mi rivela la bellezza dei dintorni.

Quante conoscenze e quanti amici abbiamo incontrato!

A colazione dall'Eccellenza M.... la signora, da me conosciuta molti anni fa in Somalia, giunta

da poco da Mogadiscio, mi dice che tutti laggiù ci aspettano a braccia aperte. Non vedo l'ora di arrivare nel mio vecchio Benàdir!

L'ultima sera, a pranzo al ghebì, il Duca mi fa sedere accanto a sè e parliamo lungamente della Somalia: « Vengo presto, ne ho una grande voglia! Sarà la mia prima visita ufficiale ». Ne siamo naturalmente felici e già mi arrischio ad abbozzare un programma che il Principe sorridendo accetta: « Benissimo, benissimo! ». Dopo cena assistiamo ad una proiezione nel salone-cinematografo tanto caro a Tafari ed ai suoi famigliari il cui... odore personale aleggia ancora nell'ambiente nonostante l'ampiezza, i lavacri e le verniciature appena rifatte.

Mi meraviglia e mi colpisce profondamente il vedere che assistono allo spettacolo tutti i famigli del Duca ed i sottufficiali delle guardie di palazzo.

Il congedo dall'Augusto Ospite è cordialissimo: « Arrivederci presto! » sono le ultime sue parole....

Siamo partiti alle 8,40, comodamente installati sulla stessa vettura salone che ci aveva portati ad Addis Abeba e che il Vicerè ha voluto metterci a disposizione. Consumiamo ottimi pasti nel solito vagone ristorante e mi pare ancora di sognare.... In vagone ristorante tra i monti dell'Abissinia!?...

Con un viaggio di quattordici ore arriviamo a Dire Dawa alle 23. La stazione è congestionata. Vi troviamo ad attenderci l'Eccellenza Gorini segretario generale dell'Harar e mio caro compagno della

spedizione dell'Oltre Giuba del 1924, ed un gruppo di vecchi amici. Confusione, polvere....

Fuori della stazione sono le macchine venute da Mogadiscio a prenderci e quando vedo la divisa dei conducenti somali e le targhe « Governo della Somalia » mi commuovo ed un'intima gioia mi invade di ritornare in quelle care terre ed in condizioni tanto eccezionali. Lo stesso pensiero di un lungo viaggio automobilistico sulla pista di marcia delle truppe di Graziani, attraverso l'Hararino e l'Ogadèn, mi riempie di entusiasmo.

Ringrazio la Provvidenza di poter godere così vivamente di tante sensazioni che lasciano altri indifferenti; mi posso vantare di aver passato il canale di Suez decine di volte e sempre col medesimo interesse, sbinocolando a dritta ed a manca, estasiandomi dei tramonti sui Laghi amari di perla e d'acciaio fuso o delle albe soffuse di nebbie trascoloranti dall'azzurro all'arancione pel sole nascente, nel verdeggiante sfondo di Ismailia....

Passo la notte all'« Albergo Italia » vero tipo della locanda coloniale da film americano. La padrona è turca, ancora giovane ed avvenente, profumata sino al limite della sopportazione sicchè mi addormento e mi sveglio col dolciastro sentore delle essenze di cui tutta la locanda è invasa. Notte calda ed abbondanza di zanzare, il tutto condito col russare violento e rabbioso del vecchio amico Capitano Tedeschi venuto ad incontrarci con la carovana automobilistica.

Al mattino, quando lo affronto, mi previene di

colpo e con cipiglio terribile mi dice: « Non mi hai permesso di chiudere occhio! Hai russato tutta notte! ».... È un bel tipo; una delle *colonne* della Somalia che ama da tanti anni, conosciuto come la proverbiale erba betonica da italiani ed indigeni. Pancetta, testa pelata e pizzo, il cuore più grande e generoso che io conosca; solo al mondo, tutto quanto possiede dona agli altri e gode ogni qualvolta può, per gli altri, far qualcosa. Legionario fiumano fu « Ministro delle Finanze » di D'Annunzio e si vanta di somigliargli: « Ma mi diedero il portafogli quando non c'era più un soldo! ».... Siamo felici di averlo con noi araldo di amicizia e di cameratismo coloniale ad anticipare una parte dei sentimenti coi quali la colonia attende il suo nuovo Governatore.

Il giorno dopo rapida visita alla cittadina che era un centro prevalentemente francese per la presenza di parecchio personale addetto agli uffici ed alle officine della ferrovia.

Saliamo al piccolo e pittoresco « ghebi », visitiamo la imponente fabbrica di cemento che sta sorgendo poco fuori l'abitato a sfruttare le abbondanti *marne* della zona. Partiamo quindi per Harar sulla antica strada abissina, unico esempio di lavoro d'interesse pubblico razionalmente concepito dell'ex *negus* che aveva però lo scopo di collegarsi rapidamente al suo antico feudo.

Attraverso zone assai belle e fertili, mentre l'aria diventa sempre più fresca, si giunge sotto ripidi costoni al ciglione dell'altopiano. Fitti filari di *ciàh* disegnano i pendii; è questa una piantina

a foglie allungate di cui gli indigeni, di razza araba specialmente, sono ghiottissimi pel loro potere eccitante. Più su oscuri boschetti di caffè, il celebre « hararino » che supera di gran lunga qualunque caffè americano per forza ed aroma benchè si presenti a chicchi minuscoli e non regolari.

Superato il ciglione eccoci davanti un pianoro ondulato dove scintillano gli specchi luccicanti di due laghetti poco distanti l'uno dall'altro, i laghi Aramajo. Il primo, più piccolo fra sponde verdi ma rase, è di acqua salmastra, il secondo più vasto, abbellito da un bosco di giganteschi eucalipti che si specchiano riprodotti in modo perfetto dalle acque lucenti, che sono dolci, creando un indimenticabile quadro pittoresco. Entrambi i laghi sono letteralmente coperti di anitre che ristanno immobili sulla riva o galleggiano indisturbate. Sul margine del bosco, accanto la strada, è un villaggio di tucùl; una casetta a veranda col tetto di paglia, ospita il « Ristorante del Lago »; grappoli di salami pendono sopra un banco frequentatissimo. Le bibite più ricercate sono la birra e l'aranciata S. Pellegrino. Sul bordo paludoso delle acque immobili ci additano una barca capovolta a fondo piatto; con questa Tafari Maconnèn si divertiva a dare la caccia alle anitre nei suoi soggiorni ad Harar.

Dopo circa mezz'ora siamo al limite del pianoro che si abbassa bruscamente svelandoci, fra due fianchi di collina, la città sottostante che si presenta quanto mai graziosa.

Si vede subito quanto gli italiani abbiano lavorato. Palazzine, strade, magazzini, antenne di ra-

dio, recinti zeppi di materiali. La vecchia città è raccolta tutta su una collina; casette color terra, viuzze strettissime e disordinate, il tutto sormontato dall'antico palazzetto di ras Maconnèn, padre dell'ex negus e raccolto in una cerchia di mura merlate, costruite un paio di secoli or sono da Emin Nur che ha maledetto chiunque osasse abatterle.

Attorno alla città vecchia, che sarà lasciata nel suo aspetto primitivo solo restaurando i tratti più cadenti delle antiche mura, orti di caffè creano macchie di verde cupo in contrasto al verde chiaro dei bananeti. Avanti a noi, oltre l'anfiteatro in cui sorge Harar, il paesaggio si abbassa passando dai toni verdi a quelli azzurro grigi. Un imponente massiccio a tavoliere domina sulla sinistra, il monte Condudo alto 2810 metri; profonde vallate si aprono la strada tra poderosi contrafforti verso la sottostante piana di Giggiga che dà accesso all'Ogaden somalo.

Abbiamo rivisto con vera gioia, ad Harar, altri vecchi amici coloniali e fra tanti Carlo di San Marzano divenuto podestà di questo graziosissimo paese.

Siamo ospitati nella cosiddetta « residenza dell'Imperatrice » una vecchia ma pittoresca casetta in cicca (1) e legno, tutta verande, sul tetto della quale strusciano i rami di un gigantesco eucalipto; le camere odorano di linoleum e di vernici fresche con cui si è dato all'ambiente aspetto civile

(1) Impasto primitivo ma assai resistente di terra. N. d. A.

ed... igienico. Trascorriamo la serata piacevolmente nella villa dell'amico Gorini, appena ultimata ed assai accogliente. Le virtù pianistiche del nostro ospite che si è portato fin qui un magnifico pianoforte di grande marca, ci deliziano sino a quando si deve a malincuore andare a riposare. Domattina alla prima alba ci porremo in strada con un itinerario di circa millequattrocento chilometri da coprire in tempo di primato.

Partiti ancora a buio, dopo due ore siamo a Giggiga, grosso paese ai piedi della cortina montuosa ed ai margini di una delle più spettacolose pianure ch'io abbia visto dove una miriade di capi di bestiame bovino ed ovino si confonde con centinaia di gazzelle pascolanti tranquillamente.

La breve sosta per far benzina ci riserva la sorpresa di due giovani e graziose signore, mogli del residente e del viceresidente, che ci colmano di quelle attenzioni che sono privilegio delle donne, dal sorriso sino al tovagliolino ricamato.

Attraversata l'immensa piana di erbe basse la cui larghezza è forse di una cinquantina di chilometri, ci tuffiamo nella solita boscaglia di acacie incontrando molto bestiame e qualche grande autocarro stracarico proveniente da Mogadiscio.

Al tramonto si giunge, dopo un viaggio faticoso a causa della pista malagevole, a Dagabùr, centro carovaniero dell'Ogaden dove fra i numerosi *arisc* sorgono già piccole costruzioni all'europea per merito del comandante del presidio e del residente, il buon Daviso, cresciuto alla scuola coloniale somala.

L'accoglienza è piena di spontaneo calore. I pochi italiani: un capitano, un tenente, oltre l'amico residente, il dottore ed un impiegato d'ordine non sanno più che fare per renderci la sosta gradita.

La popolazione, benchè sia buio, è tutta raccolta nel piazzale ed il Governatore deve intrattenersi coi capi molti dei quali già lo conoscono e lo salutano con larghi sorrisi soddisfatti.

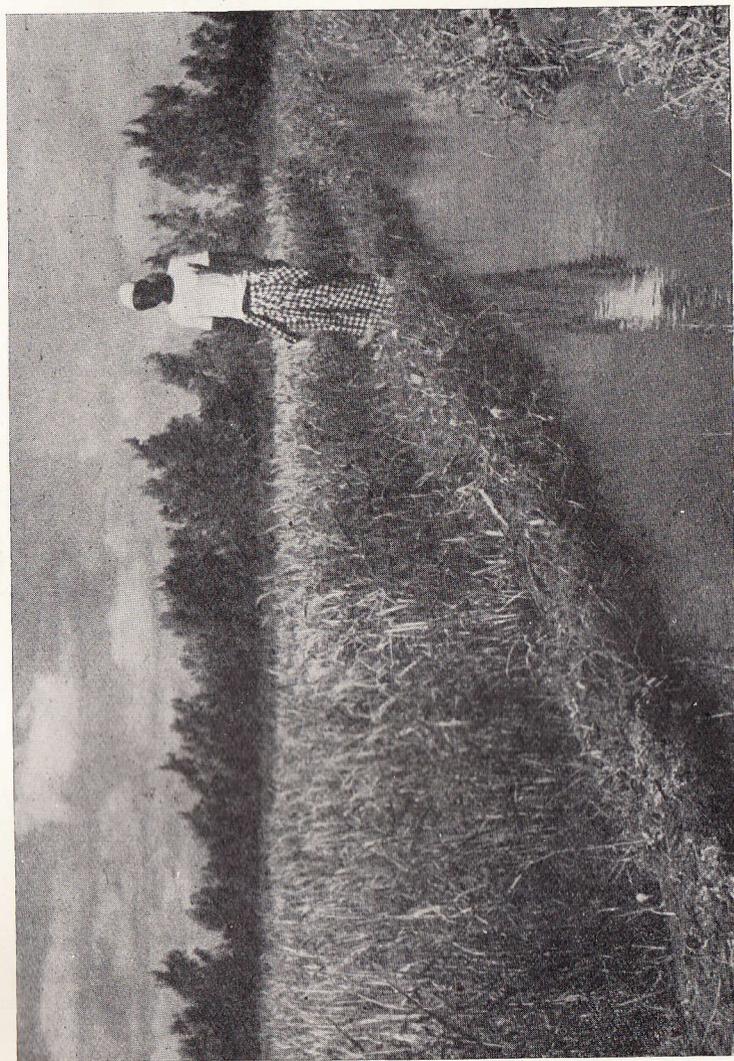
Serata di pace di vera pace africana, silenziosa e suggestiva.... profonda e vasta come l'immensità di terre e di cielo che mi circonda. Me la godo con diletto indescrivibile come uno che torni alla sua terra natale.... Dormo sotto la tenda ed anche di questo sono felice nonostante l'atmosfera calma e calda, le zanzare e le iene che intrecciano cori lamentosi sino al mattino.

Lasciata Dagabùr varcando il torrente Gerrèr che la lambisce, il primo centro di una certa importanza è Sassabanèch, che raggiungiamo su una strada di magnifico tracciato con ponti in muratura ma rimasta alla sola cilindratura e quindi già rovinata dal traffico pesante.

Un'ora dopo Sassabanèch ci tuffiamo nella celebrata piana di Hananlei (1) teatro di sanguinosi combattimenti durante la conquista etiopica.

Rendere con efficacia cosa sia di tormentoso, di disagiata, di esasperante questa piana è impossibile! Decine e decine di chilometri di polverone ac-

(1) Non *Hananlei* come erroneamente tutti scrivono; infatti il nome viene dall'albero di *hanàn* di cui la zona è ricchissima. *N.d.A.*



Culture della Somalia - Il riso sul Giuba.

(foto dell'Autore)

cecante, alto settanta, ottanta centimetri, in cui le macchine affondano, diguazzano, scodinzolano, talvolta si inchiodano obbligando a lavori di fortuna per trarle fuori. Caldo estenuante e finestrini chiusi per non morire soffocati dalla polvere terribile.... Insomma un vero inferno che con le piogge si trasforma in palude altrettanto tremenda. Una colonna di sessanta autocarri, durante la campagna, stette qui bloccata dalle piogge per quarantadue giorni.

È facile oltretutto perdersi, nonostante la vegetazione sia rada, poichè le infinite tracce di ruote vengono spazzate spesso dal vento. Se ci si perde guai! Si può restare senza benzina, senza acqua, (camminare a piedi non è da pensarvi) e correre qualche tragico rischio come è a qualcuno successo.

A metà piana un cimiterino. Scendo e leggo con commozione, fra i nomi di ufficiali e soldati, quello del capitano Dante Pagnottini, medaglia d'oro. L'avevo lasciato a Mogadiscio dopo alcuni anni di vita comune e ci eravamo rivisti ancora a Roma.... È caduto qui vicino, a Birgòt, in uno dei fatti d'armi più sanguinosi vissuti dalla colonna Frusci.

A mezzogiorno usciti finalmente dall'infernale piana di Hananlei raggiungiamo Gabredarre sede di commissariato dove un altro vecchio amico, il dottor Pirone, valente ed intelligente quanto originale tipo di coloniale, coloniale in tutta l'estensione del termine, ci ha preparata un'ottima colazione all'ombra di una immensa tenda che funziona da alloggio, ufficio e magazzino.

E via, ancora, a rotta di collo, nell'ora canicolare. La strada è sempre artificiale ma solo a tratti e rovinata assai. Rimpiango con tutto il cuore le vecchie piste del buon Dio.

Piane alternate a zone collinose; a destra la verde vallata del Fàf che accostiamo o lasciamo alternatamente. Chilometri e chilometri. Tramonto da dipingere.... Scende la notte e finalmente un alt. Vedo contro il cielo il profilo di un immenso *tucùl*; non mi inganno, è quello di Fer-Fer. Il cuore mi dà un balzo poichè *siamo* nella vecchia Somalia.

La strada è ora asfaltata e dopo meno di un'ora entriamo tra i noti profili di *arisc*, *tucùl*, bianche casette sepolte nelle palme dum dell'Uebi: Belèt-Uèn.

La popolazione recando torcie, *fanùs* a petrolio e vividi *petromàx* ci tributa una accoglienza entusiasta e clamorosa che non si calma neppure la notte. Le grida gutturali del vecchissimo Digdigò, il traghettatore del fiume, che si abbandona alle sue solite filastrocche gioiose, dominano l'eco delle fantasie, sotto le mie finestre e non mi lasciano dormire. Non me ne importa; scenderei, così come sono in mutandine, ad abbracciare Digdigò....

CLIMA, VITA E CULTURE DELLA SOMALIA

Marzo 1938.

Quando soffia in pieno il monsone di sud-ovest violenti piovoschi sferzano dune e boscaglia rovesciati da annuolamenti vasti, grigio piombo, in continuo movimento che si incalzano e s'accavallano sfioccano con una velocità di cento chilometri all'ora. *Uallài*, *questo agài stare ferid* (1), dicono i somali scoprendo le abbaglianti dentature in larghi sorrisi soddisfatti.

Il *gu* aveva tradito le attese ansiose degli indigeni ed il *gilal* era stato tremendo.

Gilal, *gu*, *agài*, *dèr*.... sono le quattro magiche parole che regolano la vita di circa un milione e mezzo di creature umane e di circa otto milioni di capi di bestiame la cui possibilità di vita è legata alla transumanza che dà a questi paesi visioni di epopea biblica. Infatti quaggiù tutto è basato sull'acqua. È questo l'elemento primo della vita del bestiame specialmente e la vita di una bestia ha, per queste genti, più valore di quella

(1) In nome di Dio, questo *agài* è ottimo, *N. d. A.*

umana. Se piove i pascoli abbondano, le *sciambe*, (orti) fruttificano, il padre Giuba e il Fiume dei leopardi (2) convogliano acque abbondanti alla costa per le piantagioni ricoprenti immensi territori e dalle quali traggono vita migliaia di agricoltori. Tutto ha il suo corso nel nome di Dio grande e buono, ma se non piove è la carestia, le epidemie, la morte!...

Gilàl è la stagione secca che va da dicembre a metà marzo e corrisponde al periodo del monzone di nord-est; *gù* porta le grandi piogge, da metà marzo a metà maggio mentre cessa il monzone; *agài* è la stagione dei piovachi improvvisi sventagliati dal violento monzone di sud-ovest che frusta ruvidamente l'Oceano Indiano ed orla di bianche spume tutta la costa dell'Africa Orientale sino al Guardafui; *der* porta invece le piccole piogge, da settembre a novembre.

Questo regime di venti costanti è quello che dà alla Somalia, paese eminentemente equatoriale, un clima tuttavia temperato e uniforme tutto l'anno con una media di 27 gradi, minima di 22 e massima di 33; e ciò sia detto una volta per sempre a tutti coloro che ritengono in Somalia si muoia di caldo. Specie alla costa, se non fosse l'umidità a dar noia, si sta benissimo e prova ne sia la necessità per le signore, dieci mesi su dodici, di usare soprabiti sia pure leggeri, per stare all'aperto di sera.

Nell'interno del paese le minime sono più

(1) L'Uebi Scebeli (da *scebèl*, leopardo). *N. d. A.*

sensibili di notte mentre le massime salgono oltre i quaranta, talvolta, compensate però dalla mancanza di umidità il che fa sì che il caldo sia meno fastidioso nell'interno che sulla costa.

Regolatori della temperatura sono appunto i monsoni, dall'arabo *mausìn* oppure dal malese *mousin* e cioè *stagioni*, che soffiano otto mesi all'anno.

Agli equinozi di primavera e di autunno durante i quali i monsoni girano cambiando direzione, corrispondono i due periodi di caldo più sensibile sulla costa e nell'interno, periodi ai quali i nativi danno il nome pittoresco di « due vele » con la parola *tangambili*.... (1) cioè epoche nelle quali è possibile ai sambuchi di navigare da sud a nord e da nord a sud, indifferentemente.

Le precipitazioni sono più abbondanti verso la costa ed oscillano fra i quaranta ed i sessanta centimetri all'anno, ad esse sono legate le possibilità di vita economiche della colonia e da esse viene influenzata fortemente la stessa politica locale che, data la mentalità di queste genti per nostra fortuna ancora primitive, è fattore indispensabile, morale e spirituale pel governo delle popolazioni.

Se le popolazioni somale originino da una razza autoctona *bantù* è elemento che si perde nella notte dei secoli; più attendibili sono le notizie della grande immigrazione *galla* che cacciò ed assorbì i nativi di razza negra.

(1) *Tanga* = vela; *mbili* = due; dal suhaìli parlato in quasi tutto il centro Africa. *N. d. A.*

Le successive correnti immigratorie di razze somale sono quelle dei Dir nel golfo di Tagiura; dei Daròt nella Migiurtinia; degli Issa, degli Isàac, dei fierissimi Dulbohanta e degli Uarsangheli nell'O-gadèn. Ma furono i Daròt a spingersi verso sud nel vecchio Benadìr, la terra fertile e nera fra i due fiumi; in tal modo dall'attuale Costa francese dei Somali sino al fiume Tana, queste terre divennero la sede della razza somala, una delle più esteticamente perfette, fiere ed antiche razze che popolano l'Africa. Molti difetti ma molti pregi ha questa nostra gente ed il sangue generosamente versato nella campagna abissina e nelle successive operazioni di polizia, sta a dimostrare che i pregi hanno avuto ragione dei difetti.

Sarebbe interessante assai uno studio sulle genti somale e sui loro costumi, sul come li governiamo noi, amministrativamente e politicamente; ma voglio solo accennare alle necessità di vita di questo immenso paese dove le possibilità agricole, che hanno già un imponente sviluppo, potrebbero giungere a potenzialità massime qualora fosse integralmente risolto lo sfruttamento razionale delle grandi masse d'acqua del Giuba e dello Scebeli che vanno disperse in gran parte lungo il capriccioso ed interminabile corso.

La ricchezza della Somalia è un problema di irrigazione e successivamente un problema di manodopera. Su questi due cardini poggia tutta l'economia vera di questa parte della nostra Africa Orientale che, è bene mettersi in mente, rappresenta soprattutto una immensa ricchezza agricola.

La zona litoranea è poco adatta alle colture e la boscaglia di acacie ed euforbiacee è raramente pezzata di sciambe stentate. Il Benadir invece è formato di terre profonde, fertilissime, facili alla prosperità del cotone, sesamo, ricino, arachide, canna da zucchero, cocco, capok, agave, papaia, mango, annona.

Ad est e ad ovest dei terreni alluvionali del Giuba e dello Scebeli si coltivano con successo dura, granoturco, fagioli. Nel nord, in Migiurtinia, crescono spontaneamente la mirra ed il mistico incenso di cui la Somalia è unica produttrice nel mondo.

La coltivazione delle terre ha luogo nelle due stagioni di pioggia e di piena dei fiumi, aprile-luglio e ottobre-dicembre. Viene fatta individualmente da piccoli proprietari, oppure disciplinata nelle grandi concessioni agricole della SAIS, legata al nome del Principe pioniere Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, di Genale dove vivono circa quattrocento italiani e del Giuba dove un centinaio di connazionali ha creato colture ammirevoli.

Gli indigeni curano piuttosto la produzione dei generi di piccolo smercio: dura, granoturco, fagioli, tabacco, zucchero, cocomeri, peperoni, pomodoro, limoni, manioca, papaje, mango, eleusine, annone. Gli italiani danno incremento alle colture commerciali: banane, cotone, canna da zucchero, cocco, cassia, ricino, aranci, cedri, pompelmi, mandarini ed anche cipolle, asparagi, finocchi, sedani, insalate, cavoli ed erbe aromatiche. E questo sia detto per coloro che ritengono la Somalia un paese dove nulla si trova se non in scatola! Se consumo

di scotolame vi è, ciò è dovuto allo squilibrio, che ancora non è sanato, tra la richiesta e la produzione, ma non è lontano il momento in cui la verdura e la frutta basteranno per tutti. Ripeto che i due problemi basilari sono l'acqua e la manodopera. Per la prima occorre che il Governo abbia modo di valorizzare al massimo le capacità dei fiumi con arginature, convogliamenti, sbarramenti; per la seconda è necessario instillare nei nativi il senso della nobiltà del lavoro sin qui ritenuto fatica da schiavi, tenere un costante rapporto tra braccia disponibili e terreni a coltivazione ed impedire l'affluire di braccia valide non indispensabili verso i centri abitati dai bianchi.

Un ottimo esperimento ha realizzato coraggiosamente il Governatore Caroselli con l'impiego nelle concessioni di manodopera abissina.

Ecco alcuni dati di produzione dell'annata 1938-1939: 850.000 quintali di banane, 4000 quintali di arachide, 17.000 di cotone, 1700 di ricino, 500.000 di canna da zucchero, 450.000 di dura, 190.000 di mais, 29.000 di sesamo, 44.000 di fagioli. Complesso rilevante di prodotti specie se si tiene conto che la colonia usciva da un periodo in cui la guerra aveva assorbito ogni possibilità di manodopera e posto in seconda linea tutto ciò che non fosse strettamente connesso all'andamento delle operazioni.

Circa 20.000 ettari sono intensamente coltivati e più del doppio già bonificati solo nelle concessioni agricole dei connazionali; i 447 quintali di banane prodotti nel 1928 sono saliti a 850.000

quintali in dieci anni. Ciò dà, meglio di qualsiasi statistica, la misura delle possibilità avvenire della vecchia Somalia destinata a giocare un ruolo di prim'ordine nel quadro dell'autarchia nazionale ed a costituire serbatoio di riserva dell'Impero per qualunque eventuale sviluppo prendesse un conflitto europeo nelle terre africane. Ma per ottenere ciò, bisogna che i Governi possano occuparsi del benessere e dell'organizzazione dei propri territori mentre purtroppo v'è tendenza a burocratizzare tutto come in Italia dove i provvedimenti sono giustificati dall'ambiente che non ha alcun punto in comune con quello della colonia.

Esperimenti riuscitissimi di coltura del riso il governo della Somalia ha fatto compiere sul Giuba e sull'Uebi Scebeli, con le varietà *graminàl*, *caraci*, *californiano*. Si prevede la possibilità di tre raccolti annuali traendo circa seimila quintali di risone da ogni cento ettari di terreno. Anche il tabacco è stato coltivato con una produzione sperimentale di una quindicina di quintali di splendido *maryland*.

Affiancata alla produzione dei connazionali avrà, in Somalia, sempre maggiore impulso quella indigena per l'intensificarsi della nostra azione politica nelle regioni di nuova conquista, sfruttando l'immensa pianura alluvionale fra il paese degli Sciaveli ed il Giuba e le pingui contrade dell'Uebi Gestro che sono i naturali centri di rifornimento della Somalia nord-occidentale, dell'Ogadèn e del Mudugh.

Un ottimo risultato ha dato (l'unico destinato

ad un sicuro successo) il sistema della compartecipazione nelle culture e nei raccolti.

Ma un'altra ricchezza, che non è se non una piccola parte di quella esistente in tutto l'Impero, possiede la Somalia: quella zootecnica, affidata soprattutto alla naturale tendenza, che è vera passione nei somali, per la pastorizia, occupazione tenuta in gran pregio perchè non degradante come invece si stima quella del lavoro agricolo.

Grandioso patrimonio belante e muggente in continuo movimento per procurarsi bevande e pascoli, che offre al viaggiatore uno dei più impressionanti e confortevoli spettacoli specie lungo i fiumi, perchè se il buon Dio ha celato ricchezze nelle viscere di queste terre obbligando gli uomini a impiegare anni, patrimoni e vite per trarle fuori è indubbio che le ricchezze di cui ha beneficiato la superficie sono le più pittoresche e le più sicure!

E finisco con delle cifre perchè a persuadere la gente non vale la retorica. In Somalia e con quasi esatta approssimazione, esistono:

1.850.000 bovini; 1.300.000 dromedari; ovini e caprini 4.250.000; equini 15.000.

Credo si possa ad occhio e croce moltiplicare per dieci e calcolare quale sia il patrimonio zootecnico dell'Impero.

INDUSTRIE SOMALE VECCHIE E NUOVE

Marzo 1938.

Perchè si possa apprezzare tutto il valore delle nostre vecchie colonie dell'Africa Orientale sia nei riguardi degli sforzi fatti dai coloniali « di brima » come li chiamano gli indigeni, sia per l'apporto che esse possono dare di esperienze e di aiuto alle nuove provincie dell'Impero, non è inutile ripetere che la Somalia specialmente possedeva da anni grandiosi impianti industriali connessi a vaste culture. E così oltre l'agricoltura e la zootecnia esistevano l'industria olearia, saccarifera e dell'alcool al Villaggio Duca degli Abruzzi, la cotoniera a Vittorio d'Africa, la conciaria a Brava, della pesca ad Alula e a Bender Cassim, dell'incenso in Migiurtinia, del sale ad Hafun; a queste si aggiungevano l'utilizzazione dei prodotti della vegetazione spontanea e dei sottoprodotti della macellazione e le industrie tipicamente indigene della mirra, della gomma arabica, delle materie tannanti, delle resine e dell'ambra grigia dovuta, come è noto, alla secrezione glandolare dei capodogli che frequentemente si incontrano nell'Oceano Indiano.

A queste antiche industrie somale si sono aggiunte durante e dopo la campagna etiopica, l'industria mineraria il cui massimo incremento è per ora dato dallo stagno di Magiajan, in Migiurtinia, poco lontano da Bender Cassim, ed altre attività minori in via di sviluppo per la constatata presenza di minerali di ferro e di galene argentifere in vari punti del territorio somalo.

L'industria saccarifera ed alcoolica è dovuta al Principe pioniere ed ebbe inizio nel 1927 con la creazione di un imponente insieme di fabbricati che comprendono un mulino ad undici cilindri, tre generatori di vapore con forno speciale che utilizza la fibra esaurita come combustibile, sei cristallizzatori ed un gruppo di turbine centrifughe. La forza motrice di 400 cavalli permette di lavorare 4000 quintali di canna al giorno con una produzione annua di cinquanta mila quintali di zucchero.

Allo zuccherificio, nel 1929, fu unito un vasto impianto di distilleria del melasso per la produzione dell'alcool. Nel 1938 furono lavorati 585 mila quintali di canna e prodotti 53.250 sacchi di zucchero, 25.750 quintali di melasso e 8630 ettolitri di alcool. Data l'importanza che questo prodotto ha assunto riguardo al fabbisogno dei consumi nazionali è stato creato recentemente un impianto di idratazione per le miscele carburanti.

L'industria olearia fu creata da S. A. R. Luigi di Savoia nel 1925 con un magazzino di semi oleosi, un reparto pulitura e macinazione, un tratto con separatore elettromagnetico, decorticatrice, crivello ed un potente laminatoio a cinque

cilindri per macinazione. Il reparto estrazione dell'olio con quattro presse idrauliche, pompe idrauliche ad accumulatori di pressione, impianto filtrazione e magazzini di chiarificazione degli olii completano il coraggioso e geniale complesso realizzato portando il gigantesco macchinario con grandi stenti attraverso la boscaglia e servendosi anche di barche lungo lo Scebeli; questo complesso tratta arachide, ricino, cotone, sesamo e girasole indifferentemente con una lavorazione giornaliera di 150 quintali di pasta oleosa e produce inoltre 500 quintali di ottimo sapone ogni anno.

L'industria cotoniera sorse col primo sgranatoio creato anche esso dalla meravigliosa attività del Duca degli Abruzzi ed ebbe incremento sotto il governo del Quadrumviro De Vecchi e quello di Guido Corni con il sorgere a Vittorio d'Africa di uno sgranatoio attrezzato modernamente e dotato di quarantadue macchine Platt, uno dei più vasti di tutta l'Africa Orientale che può lavorare dodici quintali di fibra all'ora, pari a quaranta quintali di semi.

Accanto allo sgranatoio di Vittorio è sorto ora uno stabilimento per trarre dai semi oleosi lubrificanti raffinati per l'aviazione.

Alla industria conciaria diede impulso in Brava, sino dal 1914 una tipica e popolare figura di vecchio coloniale, Giovanni Camogli, la cui parlata genovese è stata assimilata ormai anche dai suoi lavoratori somali che traggono con abilissimo lavoro di pirografia i più pittoreschi effetti da sandali, cuscini e oggetti vari di cuoio. Lo stabilimen-

to Camogli concorre alla fornitura di dotazioni e buffetterie per le truppe coloniali dell'Impero e con ottimi risultati. Una stazione modernissima, con tutti gli strumenti più perfezionati per la trattazione sperimentale delle pelli, esiste a Mogadiscio dal 1933.

Importante rilevare che nel solo periodo gennaio-novembre 1938 sono stati esportati dalla Somalia 4600 quintali di pelli di dig-dig, di leopardo, bovine, caprine, delle quali buona parte all'estero con un introito valutario di 3 milioni di lire.

La pesca è sviluppata fra le popolazioni rivierasche sia per il consumo locale (in Migiurtinia come sulle coste arabe, certe popolazioni sono costrette a nutrire persino capre e mucche con acciughe disseccate al sole durante i periodi di siccità) sia per la esportazione verso la Cina specialmente del pesceccane e delle oluturie. Ma un altro vecchio coloniale, Guido Caramelli, che da 36 anni dà la sua attività alle nostre terre africane, ha impiantato nel 1934 ad Alula, una industria della pesca, lavorazione e inscatolazione del tonno. Nell'ultima campagna di pesca si sono catturati circa 60 mila tonni con un prodotto di oltre mezzo milione di chilogrammi di carne utile di cui una parte è venuta ad alleggerire l'importazione dall'estero del Paese ed il resto è stato esportato. Uguale industria è ora sorta a Bender Cassim per iniziativa dei baroni Gallotti di Napoli vera stirpe di coloniali appassionati ed instancabili, anche essi da lunghi anni in Somalia dediti ad attività diverse.

Il sale ha dato vita alla più aspra e desertica

contrada del nord somalo: Hafun e Hordio dove nel 1920 un ardimentoso gruppo milanese iniziava i primi lavori destinati a creare, benchè attraverso faticose alternative dovute sopra tutto alla scossa subita dalla produzione saliniera sul mercato internazionale, quello che è oggi uno degli impianti più grandiosi del mondo, capace di produrre sino a mezzo milione di tonnellate all'anno di purissimo sale superiore a qualsiasi altro perchè contiene 98 per cento di cloruro di sodio.

Se ne esportano circa 300 mila tonnellate all'anno, in Giappone specialmente.

La grandiosità delle saline di Hafun è data da due cifre: 101 bacini cristallizzanti e 30 chilometri di teleferica con 600 vagoncini, oltre a grandiose centrali elettriche, enormi silos e mulini modernissimi attorno i quali è sorta una vera cittadina.

Di squisito sapore mistico è l'industria dell'incenso di cui la Migiurtinia è l'unica produttrice nel mondo e che nasce allo stato selvaggio senza che ancora sia stato carpito alla strana pianta il segreto della sua origine e della sua vita. Attaccato alle vive rocce a strapiombo essa si nutre di atmosfera e da il prezioso *majdi* ed il pregevole *bejo* che non tanto in preghiere sale al cielo quanto si trasforma nei laboratori chimici in prodotti medicinali (1).

Ce n'è anche sulle montagne dell'Hadramut,

(1) Su queste industrie ho parlato dettagliatamente con largo concorso di fotografie nel mio volume «Nel sud dell'Impero», Bocca, Milano 1937, N. d. A.

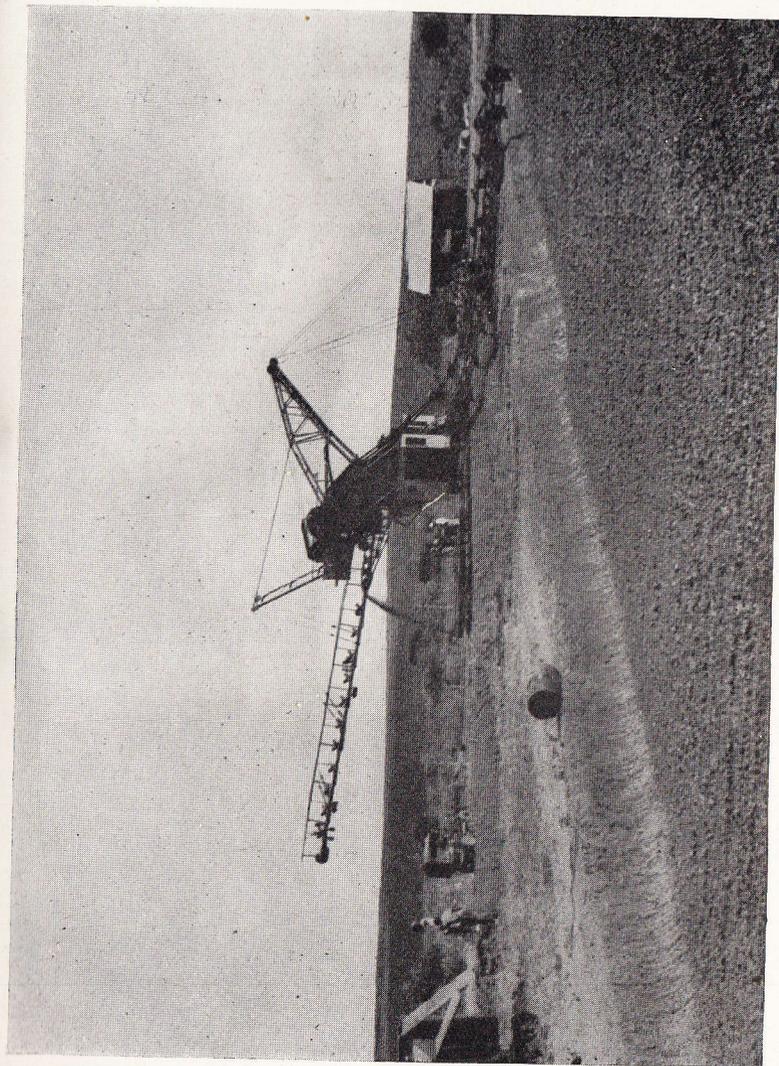
in Arabia, ma assai poco e pochissimo pregiato per la qualità scadente.

Il Governo della Somalia nel mentre ha cercato di migliorare il sistema assolutamente primitivo in cui giaceva l'industria, si è preoccupato di sottrarla all'incetta incontrollata di trafficanti stranieri facendo invece vendere l'incenso all'asta pubblica in colonia e ottenendo che arrivi sui mercati stranieri sotto marca italiana. Da gennaio a novembre 1933 se ne è esportato per oltre un milione di lire pari a 4880 quintali di prodotto selezionato.

Dei vari aspetti dell'industria agricola accenno solo alle banane che tanta parte hanno ormai nel consumo nazionale, la cui produzione raccolta e trasportata dall'azienda governativa R.A.M.B. (Regia Azienda Monopolio Banane) con la sua bianca flotta di sette motonavi celerissime, ha raggiunto, nel 1938, i 300 mila quintali di cui una parte destinata all'estero.

L'industria mineraria, come ho detto, si è sviluppata con gli accertamenti fatti dalla COMINA nel nord somalo, che hanno portato all'accertamento di filoni di pegmatite stagnifera nella località di Magiàjan dove è sorta una miniera che con il concorso del Governo della colonia ha ormai raggiunto uno sviluppo notevole. Il metallo si trova sotto forma di cassiterite associato con mica; i giacimenti costituiscono estesi filoni ad altissimo tenore.

Accertamenti minerari si sono avuti per magnetite ed altri minerali ricchi nelle zone di Bur Galàm, Bur Balangàl, Bur Ara, Bur Batèi, nel-



I lavori grandiosi per lo scarico a mare dell'Uebi Scebeli.

l'alto Giuba, mentre favorevoli condizioni sono state trovate nei bacini del Giuba e dello Scebeli, in Ogadèn, nel Modùgh, e in Migiurtinia per quel benedetto petrolio di cui è sempre più assetata l'umanità che dopo « suora acqua » pare abbia trovato un nuovo elemento liquido di necessità assoluta alla vita del mondo.

Questo è in sintesi, con le minori cifre possibili, il quadro industrie ed attivo di questa nostra vecchia terra oceanica che già molto prima della espansione imperiale italiana dava un contributo notevolissimo e costituiva un vasto campo sperimentale per l'estensione di industrie e culture negli immensi territori che erano per divenire nostri.

E concludo questo rapido studio a base economica col riassunto numerico di una tabella detagliata che ho sott'occhio:

nel 1938 si sono esportati dalla Somalia in Italia 319 mila quintali di prodotti per 35.694.199 lire; all'estero 688.326 quintali per 43.964.174 milioni di lire. Questo ottenuto, in massima parte, per la costanza della iniziativa privata dovuta tutta a vecchi coloniali e prima della campagna etiopica.

IL FIUME DEI LEOPARDI

Aprile 1938.

L'Uebi Scebeli o Fiume dei leopardi, costituisce, col Giuba, una tale fonte di ricchezza agricola pel territorio somalo da mettere in primo piano tutto ciò che ne riguarda il corso ed il regime delle acque. I problemi attinenti a questo prezioso fiume sono quattro: riserva d'acqua, arginatura, scarico al mare, canali irrigui.

Prima di esaminare ciascun problema a sè diamo una rapida scorsa alle condizioni dello Scebeli.

Sino a prima della campagna etiopica il suo alto corso non era molto noto. Il massimo contributo dato alla conoscenza di questo tratto dell'Uebi ed a fissarne l'origine sorgiva, fu dato dal Duca degli Abruzzi con la sua esplorazione compiuta fra il 1928 ed il 1929.

Il medio e basso corso erano invece noti da diversi anni; salvo che nel tratto di banchi rocciosi fra Mustahil e Belèt Uèn esso si svolge, sino alla costa, tutto in terreno alluvionale e con andamento assai tortuoso. Con direzione generale nord-sud s'avvicina sino a trenta chilometri da Mogadiscio,

nel popoloso paese di Afgoi, con rive incassate che contengono quindi la massa d'acqua; da Afgoi a Goluin l'alveo invece si rialza favorendo esondazioni che nei pressi di Genale creano talvolta stagni dai due ai quattro metri d'altezza. Gli argini sono rudimentali, fatti di terra di riporto e tanto sottili che basta talvolta qualche ippopotamo vi si arrampichi per creare brecche dalle quali le acque escono dilagando. Più di una volta le piene hanno invaso e sommerso una parte delle concessioni agricole.

Gli indigeni approfittano del basso livello della terra circostante per coltivazioni irrigue favorite dai sottili depositi di limo fertilizzante.

Il corso inferiore che giunge al paese dei Balili, non lontano dal Giuba, si arresta fra Goulin e Havai formando per un tratto di circa centocinquanta chilometri una immensa palude circondata da fitti canneti dove regnano elefanti, coccodrilli, una sterminata quantità di uccelli acquatici e, sovrana, la malaria.

Le acque dell'Uebi recano un limo impalpabile, argilloso-siliceo, frammisto a sostanze organiche di intensa colorazione; il dieci per cento della portata totale è costituito da limo, sicchè le *torbide* hanno man mano provocato l'alzamento del livello delle terre che per larga estensione non presentano alcuna pendenza.

Le scarse piogge non influiscono sul corso del fiume e la massa d'acqua proviene tutta dalle raccolte del bacino montano determinando una breve piena nel periodo di *gu* (marzo-aprile-maggio) e una più lunga nel periodo di *dër* (ottobre-novem-

bre-dicembre); i periodi intermedi si suddividono in morbida, magra e secca.

Il Governo della Somalia attraverso l'opera dei successivi governatori e quella particolarmente appassionata del Caroselli in questi ultimi anni, si è sempre preoccupato per la efficiente utilizzazione delle acque ed ha studiato una radicale e completa sistemazione del fiume per: aumentare la portata durante la magra mediante riserve di acque, evitare o limitare le esondazioni, scaricare le acque superflue per evitare gli impaludamenti, sistemare la rete dei canali irrigui.

Alla fine del 1934 buona parte del corso dello Scebeli era riconosciuto (1).

Si presentava soprattutto la necessità di irrigare durante il periodo di *gilal* (gennaio-febbraio-marzo) le terre coltivate a banane la cui produzione ed esportazione andava assumendo sempre più aspetto imponente. La coltura delle banane è l'unica poliennale mentre le altre di breve ciclo vegetativo possono spostarsi al di fuori dei periodi di magra senza danno soverchio; due irrigazioni durante la massima magra bastano per assicurare la vita ai bananeti.

Ed eccoci giunti all'esame dei quattro problemi principali.

Riserva d'acqua. - Si prospettavano, per ottenere ciò, i seguenti mezzi: un bacino di ritenuta

(1) Nel 1937, un reparto del genio pontieri compiva arditamente la navigazione dello Scebeli da Imi sino ad Afgoi attraverso peripezie romanzesche, rendendo un prezioso contributo alla conoscenza del fiume *N. d. A.*

a monte, nella zona collinosa tra Mustahil e Belet Uèn; l'utilizzazione degli stagni della sponda destra nella zona di Genale rimettendo l'acqua a monte della grande diga mediante un sollevamento ottenuto con idrovore; creare sbarramenti mobili a monte della diga facendo funzionare l'alveo da serbatoio; sfruttare la falda acquifera sotterranea con costruzione di pozzi a sollevamento meccanico. Ma questi proponimenti si dovettero scartare per vari motivi d'indole tecnica e cioè: mancavano nella zona fra Mustahil e Belèt Uèn, valli con depressioni adatte a creare un serbatoio nè, per molte ragioni, si poteva allora pensare a costruirlo in territorio etiopico; il rapido abbassamento degli stagni, per evaporazione e per assorbimento, non consentiva di poter far conto sulle loro acque; occorre almeno sette sbarramenti successivi per utilizzare il ristretto alveo del fiume e ciò avrebbe disturbato comunque il regime idraulico senza un rendimento consono alle enormi spese che gli sbarramenti sarebbero costati; la prevedibile quantità d'acqua sotterranea cui accedere attraverso i pozzi era scarsa in relazione ai bisogni. Con la conquista etiopica lo studio di un bacino a monte in zona adatta ritorna della massima attualità.

Le arginature. - L'Uebi, anche prima che fosse costruita dal Governatore De Vecchi di Val Cismon la diga di Genale, scorreva pensile per lunghi tratti. I *farta* (1) costituiti da piccole depressio-

(1) Nome somalo; piccoli laghetti irregolari prossimi al fiume che li invade durante le piene attraverso infiltrazioni, depressioni o spaccature. *N. d. A.*

ni in collegamento con l'alveo funzionano da scaricatori naturali ma favoriscono però la creazione di zone paludose in cui ben presto infierisce la malaria e la tzè-tzè. Dato il dislivello nella zona di Genale, specie sulla sponda sinistra, tra il pelo d'acqua in periodi di piena e il piano di campagna, una rotta del fiume può provocare danni incalcolabili alle concessioni distruggendo la rete dei canali; è perciò di somma urgenza il rinforzo delle arginature, il ricarico degli argini troppo esili ed il loro prolungamento almeno sino a Mobàrek, venti chilometri a nord di Genale mentre in questi ultimi tempi è stato arginato solidamente soltanto un tratto di dodici chilometri a monte del paese. Aumentando la portata della piena in seguito all'arginatura occorre mettersi in condizioni di poter scaricare rapidamente le acque eccessive; una parte di esse può essere smaltita attraverso la rete dei canali migliorata, ampliata e continuamente ripulita; una maggiore potenzialità di scarico si potrebbe ottenere applicando una paratia *automatica* alla diga di Genale che già possiede undici bocche rettangolari e cinque circolari, di sfogo.

Veniamo quindi al problema dello:

scarico delle acque. - Esso si è risolto col concepimento e l'attuazione, tuttora in atto, di uno dei più grandiosi lavori delle nostre terre d'Oltremare. Nell'immenso acquitrino del quale ho già accennato, che si stende per centocinquanta chilometri tra Goluin ed Havai, le piene scorrono così lente che nei primi venti-venticinque chilometri la massa d'acqua riesce a deporre quasi tutto il suo limo,

tanto che le acque da Ido Gudò in poi già sono chiare. Nella palude si depositano annualmente sette milioni di metri cubi di limo e tale enorme sedimentazione provoca continui mutamenti nella conformazione degli stagni con grave danno e spostamenti obbligati, continui e talvolta precipitosi delle *sciambe* indigene e degli stessi villaggi. Viene inoltre favorita la formazione di nuovi stagni verso monte per cui la tremenda malaria dilaga ancora più; elementi, questi, negativi per l'incremento delle coltivazioni. Si è deciso allora di aprire al fiume uno sbocco artificiale in pendenza, regolante il deflusso delle acque per impedire rigurgiti ed esondazioni. Si poteva tentare questo utilizzando il vecchio alveo dell'Uebi Gofca che si stacca dallo Scebeli a Caitoi e rientra ad Havai dopo centoquaranta chilometri di corso tortuoso lungo la duna costiera, ma in qualche anno anche questo alveo si sarebbe interrato. Venne adottato allora un altro piano: derivare dal fiume l'intera portata residua di piena, canalizzandola sino ad un manufatto di regolazione e scarico ad ovest di Goluin; costruzione di un grandioso canale rettilineo che sboccherà nell'Oceano Indiano ad El Munghia, piccola insenatura venti chilometri a sud di Merca in un punto dove la duna costiera è più stretta; apertura di un canale irriguo partente da quello in derivazione, a monte del manufatto regolatore, con termine ad Havai.

Mediante queste imponenti opere il corso inferiore del fiume verrà stabilizzato. Verrà garantita l'efficienza del sistema di canali che ad esso fan-

no capo, si utilizzerà la portata residua delle acque, potrà essere prosciugata la zona paludosa restituendola all'agricoltura con la sua grande ricchezza di umori accumulati in tanti anni; potranno essere scaricate le acque provenienti dalla rete dei canali, conducendole in quello di derivazione a monte del manufatto e destinandole ad altra eventuale utilizzazione.

Sistemazione dei canali irrigui. - I canali non hanno libero sfogo, durante la notte e nel periodo di pioggia essi non funzionano poichè i servizi irrigui vengono sospesi. Si facilitano in tal modo gli interrimenti e si provocano variazioni dannose nella sezione dei tronchi dei canali più piccoli; la spesa di manutenzione è forte e continua. Bisogna dare, quindi, uno sbocco al canale principale ed ai secondari, assicurandone il continuato funzionamento a pieno carico per evitare tutti gli inconvenienti prospettati.

Questo complesso imponente di opere per mantenere alla Somalia il patrimonio idrico dell'Uebi Scebeli e per sfruttarlo razionalmente in ogni periodo dell'anno, è in corso di attuazione e sarà condotto a termine nel tempo più breve, dando ai concessionari la tranquillità avvenire per il loro lavoro e alla colonia una perenne fonte di ricchezza.

ALTO SCEBELI

Giugno 1938.

La strada asfaltata finisce due chilometri dopo Mustahil e le succedono, riferendosi al corso dello Scebeli e volgendo ad ovest, tre piste: bassa, media e alta.

In questa stagione la piena del fiume obbliga a scartare la pista bassa ed infatti seguiamo il margine nord della piana, dapprima quasi sotto le alture e poi puntando verso un monte piatto ed isolato, il Dagnerè, primo baluardo abissino espugnato dai dubàt che vi si arrampicarono sotto un tremendo temporale fra scrosci di pioggia, lampi e tuoni.

Dopo mezz'ora di terreno solcato e rotto, transitiamo dentro il letto incassato di un torrente oltre il quale sono baraccamenti abbandonati e risalendo la vallata che si stringe man mano fra le alture, varchiamo la sella a nord del Dagnerè scendendo quindi, per una discreta pista serpeggiante, lungo la base di bastioni rocciosi e piatti sull'alto. L'Uebi Scebeli corre fra questi bastioni a una distanza media di cinque chilometri e rinverdisce magnificamente tutta la valle nella quale ben presto

risalta il luccichio degli allagamenti; in certi punti le acque lambiscono addirittura la strada.

Circa quaranta chilometri dopo Mustahil rasantiamo uno sperone guernito da una vasta fortificazione abissina diroccata. Più innanzi, isolato sulla destra, un piccolo « pan di zucchero » è il Bur Dodi; dà il nome al villaggio omonimo che lasciamo invece alla nostra sinistra.

L'esondazione dell'Uebi forma in queste zone delle vere isole dove restano talvolta prigionieri nei loro paesetti di tucul spesso devastati dall'acqua, abitanti e bestiame per settimane e settimane obbligando Commissari e Residenti governativi a compiere vere spedizioni di salvataggio.

Stiamo percorrendo all'insù, ed è in noi un senso di reverenza, l'itinerario pel quale nel mese di marzo del 1929 era sceso S. A. R. Luigi di Savoia, con una scorta d'onore di centocinquanta soldati del Negus, dopo aver esplorato le sorgenti dell'Ueb che diventa soltanto a Callafo Uebi Scebeli. E le cabile irrequiete di questa zona, sempre in lotta fra loro e che appunto in quella ormai lontana primavera erano impegnate in conflitti sanguinosi, tutte d'accordo nel rispetto al nome del Principe sospesero le ostilità mescolandosi spesso nelle fantasie festose! Man mano che la carovana si allontanava, alle sue spalle si riaccendevano le lotte.... Tale era il prestigio del Duca degli Abruzzi in queste terre.

Non molto oltre Bur Dòdi vasti laghi di un colore azzurro intenso che forma contrasti gradevolissimi con le varie tonalità di verde delle piante se-

mi sommerse, sciorinano le loro lucentezze per chilometri, popolati da migliaia di candidi pellicani dall'enorme becco giallo e da nugoli di anitre, della specie dei nostri « morettoni », che tra un chiacchierio continuo vagano riunite in folti stormi compatti sino a formare veri isolotti natanti di pennuti. Mi accosto sino ad avere i piedi nell'acqua per fotografarne uno ma si dilegua scomponendosi in migliaia di atomi che si levano in volo subito seguiti da altri nugoli di anitre, di « aigrettes », di ibis neri e bianchi che la vegetazione celava ai nostri sguardi.

Una numerosa famiglia di fagoceri ci guarda, ferma e tranquilla, da una trentina di metri, anzi ad un certo punto si avvicina con decisa curiosità alla macchina rimasta sulla pista per scattare via impaurita a coda ritta, appena il motore frulla.

Un gruppetto di *balanche*, grosse antilopi che abitano esclusivamente sul fiume, pascola indisturbato. Un vero quadro da paradiso terrestre dal quale ci allontaniamo a malincuore!

L'allagamento ci obbliga a deviare nella piana cespugliosa tutta buche traditrici, ma per poco fortunatamente.

Davanti noi si stende ora un fitto bosco e quando lo raggiungiamo ci investe un soave ed intenso profumo di acacie.

Anche il bosco è invaso dall'inondazione e quando uno dei nostri uomini si immerge per cogliere un ramo d'acacia coperto di fiori, un fragoroso subbuglio dell'acqua calma e tersa ci fa gettare un grido d'allarme. Due coccodrilli emergono

e spariscono nel verde scodinzolando violentemente, salutati da qualche colpo di fucile tirato per mettere in fuga qualche altro invisibile mostro dei fiumi.

Anche da questo secondo quadro pieno di colore ci separiamo malvolentieri ma urge l'arrivo a Callàfo in giornata e proseguiamo attraversando una vasta piana di argilla giallastra cinta sulla nostra destra, per tre quarti, da alture a tavoliere che la pista rasenta per alcuni chilometri.

La strada è abbastanza buona ma alternata a tratti di polverone acre e penetrante. Succede una zona alluvionale di argille grigio ferro. Un monte risalta sulla sinistra, il Goluèn, all'altezza del quale varchiamo l'antico corso che l'Uebi Scebeli seguiva sino a trent'anni fa; fenomeno frequente in questo fiume che cambia letto come una donna di lusso....

Siamo ora nella piana di Callàfo, a fondo polveroso, dove s'alternano zone di frondosi tamerischi piuttosto alti a distese di piante morte che tendono al cielo tristemente i tronchi scheletrici. Rasentiamo sulla nostra sinistra, l'uno dopo l'altro, due piccoli « bur » (1) pietrosi, di forma piramidale, alti forse quaranta metri. I massi appaiono bucherellati e mi sovvegno di una caratteristica di questa regione: la grandissima abbondanza di api da miele che riempiono ogni cavità arborea o silicea; ognuno di questi buchi è un alveare e gli abissini ricercavano molto questo miele, che gli

(1) Monti.

abitanti allora raccoglievano abbondantemente, per la fabbricazione del prelibato tècc (1). Oltre il secondo « bur » veniamo investiti, sepolti ed accecati da un polverone che ci toglie ogni visibilità al di là di dieci metri. Ci chiudiamo ermeticamente nella macchina ma fra il morire soffocati dal caldo e la polvere, scegliamo quest'ultimo partito.

Poi una folata di vento improvvisa spazza la polvere magicamente e ci appare una piccola altura biancastra, sormontata da un gruppo di tucul e da una sottile antenna: la residenza e la radio di Callàfo. In dieci minuti raggiungiamo il margine del paese che è diviso a metà dal fiume.

Siamo attesi dal Commissario Cadorna, dal residente, dal medico, dal maresciallo dei carabinieri circondati dai capi della Zona. La popolazione si assiepa davanti gli *arisc* (2) adorni di bandierine tricolori e di lembi di stoffa colorata vivacemente, esposti in segno di festa.

Il Governatore viene per la prima volta a visitare queste nuove popolazioni entrate nell'orbita della nostra influenza benefica, appena ultimate le operazioni belliche che significarono per tutta la regione la fine delle razzie e dei soprusi abissini.

In quest'Africa ancora vergine sono le sfumature che rendono più o meno gradevoli località spesso simili; Callàfo, ad esempio, assomiglia tanto a Mustahil quanto a Belèt Uèn, ma è assai più

(1) La bevanda nazionale etiopica,

(2) Capanne rettangolari in ramaglia, fango e sterco di bue a tetto spiovente. N. d. A.

gaia dell'una e dell'altro. Vi risiede il Commissario dell'Uebi Gestro, vecchio amico che dalla patrizia casa di Pallanza ha trasportato in Africa i penati da parecchi anni e si è creato qui una installazione graziosissima attrezzata in maniera prettamente coloniale e un poco teatrale, ma piena di gusto e di colore.

Nel mezzo di un boschetto di tamerischi un lungo padiglione terminante in due amplissimi tucul dagli immensi e conici coperchi di paglia, dalle pareti formate di un geniale impasto di fango e cenere; l'interno addobbato di tappeti, *fute* (1) colorate, sedie a sdraio, *angarèb* (2) e tavolini sui quali creano una nota contrastante ma piena di raffinatezza, antiche argenterie settecentesche di casa, piccoli quadretti ad olio e oggetti e soprammobili d'ogni tipo, paese ed epoca. Bellissimi trofei di corna adornano i grossi pali che reggono il tetto rivestiti con molto gusto di corda vegetale intrecciata a vari colori.

Stuoie indiane trasparenti a disegni colorati, creano effimere pareti che suddividono il graziosissimo padiglione dove non manca neppure la radio. Quanta armonia pure in un assieme tanto disparato e quale senso di signorilità e di benessere in questa creazione economica di ambienti pieni di gusto che solo i coloniali sanno realizzare.... Altro che le solite baracche costose e prive di ogni

(1) Stoffe multicolori lunghe dai tre ai quattro metri e larghe un metro con cui gli indigeni si avvolgono. *N. d. A.*

(2) Specie di divani senza sponde, a telai di pelle o di fibra intrecciata. *N. d. A.*

dignità che pure hanno invaso l'Impero come funghi malefici accomunando il magazzino, l'autorimessa alla camera da letto!

Callàfo ci ha accolti con lo schieramento di tutta la popolazione; c'è un po' di tutto, Auliàn, Abdàlla Talamóghe, Bâgheri e Sciavéli del sultano Olol Dinle uno dei più fieri combattenti nostri nella guerra all'Abissinia, che ci attendeva anch'esso con le sue tre medaglie d'argento al valore sul petto. È tornato da poco dall'Italia che vedeva per la prima volta, profondamente impressionato. Mi hanno raccontato che nei primi giorni, quando i soliti postulanti si presentavano ad esporre le loro beghe, spesso fatte di nulla, il cammello morto, un pozzo conteso, una vacca rubata, Olol Dinle con aria annoiata li interrompeva: «Lascia stare, lascia stare.... cosa contano queste piccole cose in confronto di quello che ho visto?...».

L'Uebi scende impetuoso in questi giorni ed aumenta continuamente di livello tanto da preoccuparci per la possibilità o meno di raggiungere Gabbà ed Imi, trecento chilometri a monte. A Callàfo il fiume forma un'ampia S e va a battere contro un alto bastione roccioso volgendo verso Est; il paese sorge sulle due sponde abbellite da boschetti e unite da un traghetto che sarà sostituito presto da un ponte. Una montagnola pietrosa domina il panorama, coronata da un gruppo di tucul: la residenza, la radio, l'ufficio postale. Seguo dall'alto l'andamento del campo trincerato costruito subito dopo la nostra occupazione: ampi zig-zag di reticolato che cingono buona parte della piana

secondo un sapiente piano difensivo basato sui tiri combinati di mitragliatrici e artiglierie leggere.

Un folto bosco si allunga sulla riva sinistra ed il nastro lucente e vivo del fiume vi si perde apparendo e sparendo fra la vegetazione mista di sicomori, tamerischi e palme dum.

All'orizzonte una piatta altura azzurrastra: Bur Eghèi, a sessanta chilometri da Callàfo; sarà la tappa delle prime ore di domani chè su questo terreno molle e rotto non si può tenere media superiore ai venti venticinque chilometri.

Abbiamo pranzato sotto le stelle, fra gli alberi fruscianti, alla luce di « petromàx » velati da paralumi gialli che davano all'ambiente, cui faceva da sfondo il padiglione che ho già descritto, l'aspetto un po' irrealista ma gradevolissimo di una scena da film tropicale.... Una coppia di snelli kudu, antilopi fra le più eleganti, dalle grandi orecchie mobilissime, protende il lungo muso dalle narici umide e fredde a cercar zucchero mentre fra le loro gambe sottili razzolano, soffiando buffamente, due leoncini lattanti. È molto tardi quando raggiungo il tucùl che mi ospita; il fascio luminoso della torcia elettrica puntata a caso su un cespuglio, mi rivela due pupille di fuoco ed un superbo gattopardo disturbato nella sua caccia notturna, si rinfila nella macchia senza alcuna fretta. Sul pavimento di terra battuta del tucùl, accanto al letto, trovo la trasparente pelle di un piccolo pitone che si deve essere.... spogliato poco fa perchè la pelle è ancora morbida.

Mi corico rimboccando la zanzariera sotto il



Tramonto su l'alto Scebeli.

(foto dell'Autore)

materassino per evitare l'infiltrarsi di insetti e quando sto per addormentarmi un coro sguaiato di ululati mi fa sobbalzare: le solite contese fra jene e sciacalli attorno a qualche carogna. Poi silenzio alto, rotto solo dal gorgoglio del fiume poco lontano del quale solo da pochi anni si conoscono le sorgenti.... E mi addormento sintetizzando la mia serata in un pensiero che si confonde nel torpore del sonno.... « Quali inestimabili privilegi offre la vita primitiva! ».

AMEDEO DI SAVOIA TORNA IN SOMALIA

Marzo 1938.

L'avevo visto l'ultima volta nel 1924 sbarcare a Mogadiscio assieme all'Augusta Madre ed al Duca degli Abruzzi, ridente e divertito appollaiato sulla antica poltrona (1) e salutare parecchie persone con gran sorrisi e forti strette di mano come fosse di casa. Irradiavano da Lui come un fluido, bontà, cordialità, gioia di vivere.

Lo seguii nei successivi anni attraverso le notizie della Sua vita e delle Sue gesta in Libia dove il « Principe sahariano » era divenuto di colpo popolarissimo rivelando una sensibilità ed una passione coloniale che gli erano state inculcate dall'Augusto Zio, allorchè subito dopo la guerra, l'aveva portato seco sulle rive dell'Uebi Scebeli dove stava sorgendo la Sua grandiosa azienda agricola.

Era dunque nato « coloniale somalo » e c'era

(1) Sino a dieci anni orsono a Mogadiscio si sbarcava passando dalla barca arenata in basso fondo ad una poltrona sorretta sulle spalle di quattro *rèr magno* (gente del mare) immersi nell'acqua sino al petto. Sistema pittoresco non privo di comicità, che spesso, durante il monzone, finiva in una specie di semicupio. *N. d. A.*

In noi, che lo vedevamo sbarcare in Somalia, un certo orgoglio misto ad un naturale, istintivo attaccamento simile a quello che ci legava a S. A. R. Luigi di Savoia « coloniale somalo » per eccellenza.

Quando dopo quattordici anni lo avevo rivisto ad Addis Abeba, fu come se avessi vissuto sempre accanto a Lui; a tanto giunge l'imponderabile comunione di spiriti che lega chi vive a lungo in Africa! Era stato cordialissimo con me, conosceva qualche libro mio e mi chiese subito di fargli avere gli altri; nei tre giorni di permanenza a « Nuovo Fiore » non tralasciò alcuna occasione per darmi segni di benevolenza e onorarmi col gesto e con la parola della Sua garbatezza costante e piena di serenità. Uomo fatto per essere amato da chi lo avvicina anche per poche ore, ritrovavo in Lui le stesse doti preziose che adornavano il Duca degli Abruzzi.

Si era ripromesso di visitare subito la Somalia. « Ho una gran voglia di rivedere la mia vecchia Somalia.... la Sais, la tomba di mio Zio.... » e nel dir questo sul Suo viso, nei suoi occhi passò di colpo un'ombra di tristezza. Tutti sanno quanto Amedeo di Savoia fosse attaccato al Suo « Maestro » di vita coloniale che aveva a sua volta una vera tenerezza pel nipote prediletto nel quale *rivedeva* un po' se stesso.

E i somali hanno unito, nella loro devozione commovente a « Sua Testa » (1) anche il Duca d'Ao-

(1) Corruzione di « Sua Altezza » con la quale gli indigeni appellavano il Duca degli Abruzzi. *N. d. A.*

sta e non appena corse la voce in boscaglia che il giovane Principe era stato designato a Vicerè d' Etiopia, solenni preghiere nelle moschee resero grazie a Dio e fantasie clamorose, specie al « Villaggio Duca degli Abruzzi » manifestarono il giubilo di tutta la Somalia.

Era ancora buio quella mattina e già dalla città indigena si levava un vasto clamore di voci, di tamburi di sistri ed i cani randagi, eccitati dal putiferio, davano il loro abbaiare intercalato dallo strano suono cupo delle grosse conchiglie marine dentro le quali soffiavano a piene gote i « rèr magno »...

Dalla boscaglia, già da alcuni giorni e per un raggio di duecento chilometri, beduini ed abitanti dei villaggi si erano riversati alla costa in massa, i primi spingendo avanti il bestiame che rimase a sostare nei dintorni di Uardiglèi (il quartiere indigeno nuovo) in un coro misto di muggiti, di bramiti e di belati.... Capi, notabili e santoni sono affluiti dai centri più lontani. Tutti i coloni indigeni della S. A. I. S. sono accorsi ed a fatica i capi azienda hanno ottenuto che ne restasse un numero minimo al lavoro.

La Somalia esulta perchè arriva il « Figlio di Sua Testa ». È un fenomeno che commuove profondamente. I novemila Italiani di Mogadiscio sono tutti per le vie, le truppe nazionali ed indigene schierate lungo il percorso stabilito e dietro i cordoni di armati, la marea multicolore degli indigeni. Il Governatore, il Comandante le Truppe, il Vicario Apostolico e tutte le autorità attendono fra gli immensi capannoni dell'aeroporto.

Alle 11,30 del 29 marzo un lontano ronzio metallico e sonoro annuncia i due apparecchi velocissimi che subito volteggiano su di noi; pochi minuti dopo vedo sorgere dalla carlinga dell'S 79 che porta dipinto su un fianco il gagliardetto azzurro dei principi Sabaudi, l'alta figura del Vicerè; il viso luminoso e sorridente, la mano agitata in aria festosamente. L'onore e la fortuna di essere sulla stessa macchina mi fanno godere di riflesso del godimento che il Principe prova nel ritrovarsi in questa colonia cui lo legano i primi ricordi di vera vita africana. Gli Italiani sono esultanti, gli indigeni sembrano impazziti!

Il mio diario riassume così il ritorno del Duca d'Aosta in Somalia: « Giornate di indimenticabile esultanza. L'affabilità del Principe affascina tutti.... Le magnifiche sale della Garesa si sono aperte stamane per la presentazione al Vicerè degli ufficiali, funzionari, maggiorenti della città e capi indigeni. Quando Amedeo di Savoia, in grande uniforme bianca di generale d'aviazione, col collare dell'Annunziata, si accosta alla pittoresca folla dei capi, la sua figura sovrasta tutti ed anche questa prestanza fisica fa sì che tutti lo guardino con mormorii di ammirazione. Più tardi davanti al Palazzo del Governatore sfilano le cabile, in gran parte indigeni di boscaglia seminudi, armati di lance, archi e frecce e scudetti di ippopotamo. Folti gruppi di donne seguono gli uomini col loro gridio gutturale, qualcuna accenna a figure di danza non prive di un semplice garbo.... Nè i ritmi dei tamburi ed i canti cessano ancora a notte avanzata,

dopo che gli ascari hanno sfilato in una fantasmagorica fiaccolata che trasforma l'ampio viale in un fiume di fuoco.

Il giorno dopo colazione alla spiaggia, nel capanno del Governatore. Il Principe è un appassionato marinaio che usava navigare l'Adriatico e l'Egeo con un certo suo piccolo panfilo giungendo all'improvviso negli approdi più reconditi, dando luogo a divertenti episodi, a piccoli subbugli che Egli calmava subito con la Sua semplicità cordiale o addirittura levando l'ancora e piantando tutti in asso. Forte nuotatore ed amante della pesca, si è goduto la mattinata restando ore ed ore nell'acqua, tra le improvvisate manifestazioni festose dei bagnanti che più di una volta si vedono sorgere dalle onde, a due palmi, il Principe che ad un certo punto finisce addirittura con l'arrampicarsi sulla boa e siede fra un gruppo di ragazzi; seguo il Duca e lo trovo a conversare con i fanciulli che passano da un senso di timore alla meraviglia, poi all'entusiasmo contenuto.... ed infine ad un orgoglio come di premio ambito, sicchè appena S. A. R. lascia la boa e a gran bracciate si dirige a riva, i piccoli eroi dell'avventura insperata si sparpagliano a raccontare a tutti cosa ha detto il Principe. Ne ascoltai due, un ragazzo ed una bimbetta. Affannato il fanciullo diceva ed un gruppo di compagni, evidentemente rosi dall'invidia: « ed ha parlato con me, proprio con me, sai? Mi ha domandato quanti metri riesco a fare nuotando e se sono capace di tuffarmi ad occhi aperti.... Mi ha detto che lui sa prendere una moneta sul fondo.... Parla e

sorride sempre.... è proprio buono!» « Ed è bello! » mormora la bimba con un certo qual pudore ammirato....

Quando racconto l'episodio al Principe accompagnandolo dopo il bagno in una passeggiata quasi ginnastica lungo la spiaggia, se ne compiace, ma protesta: « Bello no! Ma simpatico! » E ride....

Quando giungiamo al « Villaggio », lasciate le macchine, in piccolo gruppo ci siamo diretti alla semplice tomba di Luigi di Savoia, scavata in terra, con l'unico ornamento di un masso di granito della Somalia disegnato rozzamente da un abbozzo di croce. Istantivamente ci siamo distanziati dal Duca che è rimasto solo davanti al tumulto mutato nel volto, con una espressione raccolta di dolore e di tenerezza. Deve essere stato ben profondo l'affetto e l'intima affinità di spirito che lo legava al grande zio!

Non ha voluto sentir parlare di monumenti in memoria dello Zio; il più bel monumento per il Duca degli Abruzzi è infatti la distesa sterminata e verdeggiante delle culture da Lui create, dove aleggia il Suo spirito, cullato dal canto del fiume le cui acque gorgogliano attorno i rami penduli ed immersi degli immensi sicomori cui s'attaccano come frutti gli sferici nidi dei passeri tessitori.

Rievoco, rapidissima visione, quel giorno del febbraio 1933 in cui vidi sbarcare il Duca degli Abruzzi, che sapevamo condannato e che *aveva voluto partire dall'Italia*, raccogliendo le Sue ultime forze, per morire in Somalia.... ed il cocente dolore di quella sera di marzo in cui la Somalia per-

dette il suo più Grande figlio! E rievoco ancora il corteo attraverso questi stessi viali, nel profumo acuto delle acacie e del frangipane.... le donne somale che si rotolavano in terra invasate dal dolore, davanti l'autocarro recante la bara scortato da marinai.... Ho sempre davanti gli occhi la visione degli indigeni a migliaia, muti, straniti come per un cataclisma.

Non avrei mai creduto che i Somali nella loro apatia naturale potessero così profondamente sentire ed esternare il dolore!

Quando il Duca d'Aosta si volge e s'allontana dalla tomba ha gli occhi lustrati e noi siamo commossi come Lui che ci guarda riconoscente perchè sa quanto noi pure amassimo il Principe Pioniere.

Nella visita alle piantagioni ed agli stabilimenti industriali, il Duca pone un interesse particolare, meticoloso, affettuoso proprio come chi si sofferma davanti a creazioni o cose appartenenti ad un caro che non è più.

Due giorni ancora della permanenza del Vicerè furono utilizzati per visitare minutamente Mogadiscio sempre più bella ed industriale; per vedere le concessioni del medio Scebèli, a Genale, dopo aver sostato agli impianti industriali di Vittorio d'Africa ed a Merca, l'antica città santa divenuta il porto delle banane.

Dovunque accoglienze esultanti delle popolazioni accorse dai centri più lontani.

L'ultima sera, nel giardino di Palazzo, grande ricevimento, fatica mia particolare per provvedere a circa settecento invitati. Un trionfo di luci ir-

rompe dalle macchie verdi, sorge dalle rovine dell'antichissimo palazzo persiano, lambito dall'alta marea, scende dalle centinaia di lampadine colorate che disegnano l'albero di nave eretto in riva al mare con tutto il suo sartiame, la coffa, la crocetta. Non per nulla abbiamo a Mogadiscio una specie di mago delle luci, un elettricista che è stato sette anni sul palcoscenico della Scala. Lunghe tavole biancheggianti e scintillanti di stoviglie; due orchestre si alternano instancabili e cento coppie volteggiano nel vasto campo del tennis trasformato in salone da ballo.

Una vera festa degli occhi quella festa! Mogadiscio rivela una quantità di giovani e belle signore, molte eleganti, qualcuna addirittura raffinata. Uniformi candide e pantaloni neri bordati d'oro, decorazioni scintillanti, cordelline, abiti da sera maschili, abiti da ballo di ogni foggia e colore.... Indimenticabile serata il cui fulcro è naturalmente il Principe, ammirato di quanto rivela in possibilità, organizzazione e buon gusto la vecchia Mogadiscio.

Non posso sfuggire al peccato di ricordare con compiacenza come le mie fatiche (perchè fu una vera fatica e una tensione di spirito di due settimane, dovendo organizzare e provvedere a tutto, dal protocollo, alla mensa, ai trasporti, al personale....) fossero largamente premiate dalle parole buone e lusinghiere del Principe che volle farmi avere in seguito un dono ed una lettera che mi fu anche più cara del dono.

Il mattino successivo alla festa, assai per tem-

po, i due S. 79 frullano sul campo di Håmar Gebgèb (1) dove era, verso il 1000, la antica « Megad es siadà » (2) e dove oggi sorge una bellissima cittadina aviatoria.

Le strade sono, come per l'arrivo, rigurgitanti di folla nazionale ed indigena contenuta dai lunghi e sottili cordoni di soldati e ascari. Nel caldissimo tributo che la Somalia porge al Principe è il voto di tutti di rivederlo spesso. S. A. R. saluta continuamente con cenni del capo, con la mano, col sorriso, con gli occhi; sente attorno a sè un calore di sentimenti in cui nulla vi è di convenzionale e ne è molto commosso.

All'aeroporto, nell'infilarsi la bianca tuta di volo, ci grida ancora (i motori rombano fragorosi assordando tutti e sollevando violenti turbini di polvere) che è stato molto contento, che parte a malincuore, che tornerà certamente presto....

Tornò infatti per la visita del Ministro Teruzzi nel gennaio del 1939 e la Somalia superò se stessa nell'ospitare in maniera perfetta e con grande signorilità il Principe e la sua Casa militare, il Ministro e le Eccellenze che lo accompagnano, tutti i Governatori dell'A. O. I., i Federali e molte altre personalità.

Venne ancora nell'aprile dello stesso anno ad incontrare l'Augusta Madre sbarcata a Mogadiscio per un breve soggiorno.

L'ultima visita del Vicerè fu per la Pasqua

(1) Alla lettera « paese vecchio ». N. d. A.

(2) Antico nome della città N. d. A.

del 1940 quando volle visitare Donna Paola Caroselli convalescente e se ne stette tre giorni nella intima tranquillità del vecchio palazzo degli Hamudi o sulla spiaggia pescando sott'acqua con il fucile ad aria compressa e godendosi il mare, ma soprattutto la quiete che, sapendo di fargli piacere, avevamo organizzata attorno a Lui con lo stesso impegno col quale l'anno prima avevamo creato un'atmosfera festosa e inevitabilmente rumorosa.

Il mio diario dice: « Dopo un'ora e mezza di pontificale seguiamo al mare S. A. R. che sta pescando col barone Gallotti, vecchio coloniale e compagno del Principe ai tempi del suo soggiorno a Napoli.

Raggiungo il Principe al largo e gli grido dall'acqua « Buona Pasqua, Altezza Reale! » « Grazie, grazie, buona Pasqua! » mi risponde col suo largo sorriso, agitando la mano.... e si rituffa con gli occhialoni, il fucile e l'arpione.

Il giorno dopo *volata* al « Villaggio » alla tomba del Duca degli Abruzzi.... Volata nel vero senso della parola chè S. A. R. si mette alla guida dell'Alfa Romeo, col Governatore al fianco, e con perizia impeccabile ci porta a destino a centoquaranta all'ora distanziando di mezz'ora le macchine del seguito.

L'apparecchio lo attende fuori dall'Azienda e, ultimata la visita, il Vicerè parte in volo per Chisimajo dal campo di fortuna del Villaggio dove il suo S. 79 è venuto a rilevarlo. La sera lo attendiamo un po' trepidanti sino a buio fatto e quando atterra nel non facile campo di Mogadiscio ed il co-

mandante d'Aeronautica protesta per il rischio, il Principe ha sul viso la furbesca espressione soddisfatta del ragazzo vivace che ha compiuto una gustosa marachella. Che bella natura e che serenità di cuore e di mente in questo Savoia che noi coloniali profondamente amiamo! ».

Così finisce il mio diario di quei giorni che la Somalia annovera fra i suoi più fausti, per avere ospitato Colui che la vecchia colonia considera l'erede spirituale del Duca degli Abruzzi che alla terra dei Somali tutto diede, anche la vita.

IL PRIMO GOVERNATORE DELLA SOMALIA

Settembre 1938.

Ci eravamo conosciuti su un trabiccolo che da Gibuti andava ad Hodeida, cinque anni fa. Stamane l'ho rivisto all'aeroporto di Mogadiscio scendere dall'aereo fresco come una rosa.

Il novarese Emilio Dulio, che governò il Bena-dir dal 1896 al 1903, poneva piede in Somalia dopo trentasei anni, invitato dal Governatore che ha voluto procurare al dott. Dulio quella che lui stesso mi ha detto essere « una grande gioia dello spirito e del cuore ».

Stato di servizio: nel 1883 appena laureato, Turchia, Anatolia, Egitto.

Alla fine dell'84 con gli ingegneri Cicognani e Cappucci, giunge ad Assàb dov'era il Pestalozza. Nel luglio dell'85 i tre accorrono a Massaua dove sono sbarcati i bersaglieri del Saletta e poi tornano ad Assàb di dove partono per l'Aussa. Il Sultano li trattiene prigionieri. Liberati dal Pestalozza, proseguono per l'Ancoberino e si fermano per consiglio del conte Antonelli a Let Marefià in attesa di essere presentati al Re dello

Scioa, Menelik che stava arrivando a Debrà Brehàn a raccogliere i tributi da mandare al Negus Neghesti Giovanni.

Divertente il colloquio con Menelik! Egli aveva subito apprezzato la qualifica di *ingegnere* attribuita al Cicognani, ma quando sente che Dulio è avvocato, all'Antonelli che spiega di che si tratti, dice: «È l'uomo che fa per me! Ho dovuto dare cinquanta curbasciate al mio ministro di giustizia perchè si è fatto corrompere. Lui lo sostituirà!» Ma Dulio si schermisce ed esprime invece il desiderio di poter viaggiare per il paese. «Ah! Ho capito» dice Menelik con compatimento, «tu sei uno di quelli che corrono dietro gli *amorà!* (uccelli)». E consente al Dulio di partire per lo Scioa con l'allora «balambaràs» (comandante della montagna) Maconnèn padre di Tafari, l'ex negus usurpatore del trono di Menelik.

Da Entotto, Dulio si spinge nel Gimma e nel Caffa, paesi fiabeschi allora e conquista la stima del Re Abagifàr; con lui torna più volte nello Scioa, finchè nel 1887 decide di rivedere la Patria ed ottenuto a stento il consenso del re che non vuol separarsi da lui, si imbarca ad Assàb.

Nel giugno del 1887 giunge a Roma con prezioso materiale etnografico e geografico ed inizia una appassionata campagna in pro della espansione italiana in Etiopia. Il Ministro della Guerra Bertolè Viale gli chiede anche relazioni di natura militare per lo S. M. che vengono molto apprezzate.

Allestita, per iniziativa di Agostino Depretis, la spedizione S. Marzano, il Friedlander direttore

della «Stefani» offre al Dulio di partire come corrispondente.... «E così tornai laggiù divenendo amicissimo di Baratieri che se commise degli errori fu pur tuttavia un prode soldato, retto e generoso, sino al punto di spendere di tasca sua per il prestigio e pel benessere dei suoi soldati». Nel 1888 ritorna in Italia.

Nel marzo del 1896, su designazione di Crispi, parte con Antonio Cecchi sulla R. N. «Volturno» per la Somalia. Comanda la nave il Capitano di Vascello Mongiardini che cadrà poi col Cecchi, massacrato a Lafolè, vicino a Mogadiscio.

Crispi, perduto il potere in seguito alla vicenda di Adua, aveva congedato i due «fedeli» dicendo loro con profonda amarezza: «Fatevi dimenticare. Fate sì che quel lembo di terra non costi nulla all'Italia, ma mantenete laggiù il tricolore ad ogni costo, sinchè questa insana fobia anticoloniale non si calmi. Verrà un giorno che quelle terre saranno la base del nostro impero africano!» Grandi, commoventi parole che dovevano essere profezia.

Dulio diviene Commissario civile del Benadir gestito ancora dalla «Società Anonima Commerciale» fondata a Milano dal Filonardi.

Novembre del '96. Nell'eccidio di Lafolè vengono immolati il Cecchi, i Capitani di Vascello Mongiardini e Maffei ed una ventina di altri Italiani, ufficiali e marinai.

«Insistetti per accompagnarli sino ad Afgoi, ma Cecchi non volle e così non potei che accorrere a

raccogliere le salme facendo impiccare tutti i colpevoli che potei catturare».

Nel 1902 Dulio diviene Governatore del Benadir e vi compie opera coraggiosa e sapiente di organizzazione e di penetrazione politica.

Tornato in Italia, dopo un lungo viaggio attraverso l'India, nel 1906 si trasferisce nel Canada e vi rimane quasi ininterrottamente sino al 1914 visitando la California, il Messico, il Perù. Viaggia a lungo attraverso Austria, Germania, Belgio e Olanda, sinchè nel 1929 ritorna in Abissinia per conto suo, benchè in età avanzata. « Volevo andare a rendermi conto, fra l'altro, della sincerità del Negus circa il patto di amicizia firmato con l'Italia nel 1928 ».

E qui il Dulio in una dettagliata relazione, frutto di osservazioni e contatti segreti con elementi a lui devoti sino da quarant'anni prima, denuncia quale è il vero atteggiamento dell'Abissinia e del suo despota che si arma a tutto spiano e fomenta, auspici Inghilterra e Francia, l'odio contro gli Italiani. E quella relazione, che costituisce un assai interessante documento, era diretta a « Colui che solo poteva finalmente capire qual'era il dovere dell'Italia e realizzare il sogno di mezzo secolo di noi vecchi coloniali! ».

Nell'affermarmi questo, la voce del primo Governatore della Somalia, vibra di commozione.

Allontanatosi nel 1934, nel 1936 torna in Etiopia perseguendo certi suoi studi sulle possibilità minerarie, spendendo per essi quanto gli resta di un patrimonio impiegato tutto per le sue spedizio-



Il Duca d'Aosta, durante una escursione in Somalia, si intrattiene con l'A.

ni, senza nulla chiedere, fiero e dignitoso. Accetta soltanto, dopo il nostro insediamento ad Addis Abeba un posto alla Podesteria della città dove tuttora è utilissima la sua opera sapiente e sagace.

Stamane alla Garesa, quella che fu la residenza del Governo ai suoi tempi, ed ora trasformata in un prezioso museo, il dott. Dulio ha rivisto i vecchi capi ed i vecchi graduati del suo tempo, tutti fra i sessanta e i novant'anni.

Ed era in lui, come in loro, una commozione che si estese subito anche a noi: « Ricordi quando hai voluto andare ad Aden col sambuco? » è un vecchissimo nacuda (pilota) che parla e Dulio sorride battendogli la mano sulla spalla. Dovendo recarsi in Italia nel 1901, chiese all'ultimo sambuco di passaggio (già era iniziato il monzone, periodo in cui le piccole navi si rifugiano nei porti) di portarlo ad Aden. Il padrone del sambuco ne fu spaventato. « Se tu muori ed il Governo Italiano mi fa pagare il prezzo del sangue, la mia cabila è rovinata! ».

E Dulio fece asportare vele e timone del sambuco e ne chiuse il padrone in « garesa », finchè lo decise a partire.

Tempi da romanzo, come romanzesco è questo « ritorno » che ha commosso tutti noi coloniali e tutti i vecchi somali di Mogadiscio, rievocando in questo arzilla e canuto pioniere, mezzo secolo di storia africana.

DA ASÈLLE, PERLA DEGLI ARUSSI,
AI POZZI DI SCILLAVE

Ottobre 1938.

Siamo usciti dalla foresta di eucalipti che sommerge Addis Abeba all'alba, correndo di continuo in sensibile declivio attraverso le immense praterie ondulate che l'alto cono dello Zoqualà domina, ciuffettate qua e là da bruni boschetti. Torniamo verso la Somalia dopo uno dei periodici « convegni » dei governatori che il Vicerè convoca per trattare le questioni dei vari territori. La macchina vola: Addà, Moggio, ormai centri di vita italiana ed infine, nel mezzo di una vasta conca alla quale la ottima rotabile scende fra grandi alberi con un comodo tornante ad esse, il popoloso paesone di Adàma. Dobbiamo effettuare una escursione nel cuore degli Arussi, prima di rientrare in sede e lasciata la rotabile, volgiamo a sud per un'ottima pista tuffandoci nella vegetazione di alte acacie bellissime.

Venti minuti dopo sostiamo sulle sponde boschive dell'Auàsc che un ponte di ferro attraversa proprio dove il pelo della corrente comincia ad in-

eresparsi per l'imminenza di uno dei più alti salti d'acqua dell'Impero.

L'Auàsc è uno dei più notevoli fiumi dell'A. O. I. A bacino chiuso come l'Uebi Scebèli, origina ad Ovest di Addis Abeba, dalle pendici del monte Feilà che si eleva sino a 2700 metri e subito alimentato dal nord da una serie di torrenti scendenti dal sistema montuoso dell'Uorkè, scende sinuoso tra le gole, scavando un gigantesco corridoio nella roccia scavalcato dalla ferrovia di Gibuti su un ardito ponte di ferro nella popolosa località che dal fiume prende nome. Dopo un percorso di ottocento chilometri l'Auàsc si sperde nelle zone paludose dell'Aussa ancora lontano dal mare.

Sinora abbiamo incontrato teorie di muletti, ciucci e cavalli imbastati di sacchi seguiti da gruppi di nativi, uomini, donne e bambini; brutta gente e cenciosa. Quadrupedi e quadrupedi si ingolfano sul ponte non lungo o stazionano immobili sotto il sole, agitando le orecchie e le code in una inutile difesa contro miriadi di mosche rabbiose che assalgono noi pure. Molti di questi Arussi portano in testa curiosi cappellucci di sagoma europea ma intessuti di paglia o di pelle. Scendo nel folto della sponda, fra massi muschiosi e cespugli intricati, senza orientamento ma guidato dal fragore della cascata. Seguo per un passaggio fangoso un susseguirsi di canaletti pensili fatti di interi e robusti pezzi di corteccia che carpiscono l'acqua prima del salto e la convogliano per le terrazze del terreno circostante, rigogliosamente coltivato.

Canaletti, cascatelle, laghetti microscopici, tra

il verde e i muschi sanno un po' di presepio. Il dislivello del salto d'acqua suddiviso in due gradinate è complessivamente di una settantina di metri; tutto attorno si espande un pulviscolo immateriale che bagna e lucida la vegetazione bellissima. M'affaccio tra il verde con un pericoloso esercizio acrobatico a fotografare la cascata per utilizzare la quale è allo studio un progetto d'impianto idroelettrico che voglio sperare non rovinerà il pittorresco quadro che oggi mi si apre davanti.

Dopo mezz'ora il viaggio riprende per la pista tuttora discreta risalendo dossi boscosi sempre fra interminabili teorie di quadrupedi che portano migliaia di sacchi di dura, granoturco, grano e caffè al mercato di Adàma. Sacchi rappezzati, corde sfilacciate, stracci, vecchi elmetti tropicali sfondati e berretti a visiera da soldati del negus.... Ma queste salmerie pitocche portano una vera ricchezza e questa ricchezza è nostra.

Alle acacie si mescolano, più innanzi, le euforie; segno che si sale di quota. La pista peggiora, taglia una vallata coperta di boscaglia e risale a zig-zag un crinale dal quale domino verso nord-ovest la depressione dell'Auàsc che ha dilagato nella piana formando vasti e irregolari specchi argentei sotto il sole del mattino.

Laggiù è la pianura di Uongi dove la SAIS (1), l'azienda somala creata dal Duca degli Abruzzi sulle sponde dell'Uebi Scebeli, ha trasportato la coltura della canna da zucchero. Una enorme

(1) Società Agricola Italo-Somala.

quantità di bestiame punteggia l'immensa piana e fitaurari Asfaù Gabrejesus, che mi accompagna, mi conferma che non meno di ventimila capi stanno davanti ai miei occhi.

Asfaù è un bell'uomo massiccio e dal portamento nobile che ascrive a suo massimo titolo di orgoglio aver scortato Luigi di Savoia nella spedizione alle sorgenti dell'Uebi. E mostra con sussiego a tutti l'orologio d'oro donatogli dal Principe pioniere. Ad una svolta, una casetta linda; un gruppo d'italiani saluta, è uno spaccio dove sostano i nostri piantatori quando scendono alla ferrovia; nel gruppo la fugace visione di una graziosa biondina ridente.... Eterno femminino che, grazie a Dio, mette oramai una nota di bellezza e di poesia anche nelle più sperdute e rudi contrade dell'Impero.

La pista scende ad una vasta piana coperta da bosco fitto di acacie fiorite di pallottoline gialle; profumo inebriante. Risale quindi trasformandosi di punto in bianco in bella strada cilindrata. Qui come nell'Ogadèn, come verso i laghi, la sistemazione definitiva delle strade urge poichè nulla di più insulso e penoso può esservi di questi tratti di magnifiche rotabili raccordati da piste alla mercè delle piogge. Al bosco succede una prateria che risale verso un sistema di monti verdi rasi sino a metà e incappucciati di boschi: i monti Cilalò e Galàmo quasi sconosciuti, stranamente simili alle prealpi. Grandi tabelle erte fra due pali, segnano l'ingresso di carrarecce che portano alle piantagioni. Ne visitiamo rapidamente una di grano, ri-

cino e granturco sostando fra le baracche e le iniziate costruzioni in muratura; buoi che ruminano, aratri e cumuli di attrezzi campestri raccolti all'ombra di alte acacie solitarie. Visione di pace agreste.... coccodè di galline, odore di pane fresco, tranquilla parlata lombarda dei contadini: « Se Dio ci aiuta, con questa terra magnifica.... » e la sospensione sottintende ogni fiducia.

All'orizzonte tutto il panorama avvala in un vasto bacino lacustre: lo Zuài, nome quasi favoloso soltanto tre anni orsono.

La corsa prosegue. Rasentiamo una collinetta incoronata di alti eucalipti; sotto, un ammasso di tucùl sembra una immensa fungaia: Gondi, dov'è rimasto a presidio un battaglione di somali che riconoscendo le macchine dalle targhe e dall'aspetto dei conducenti indigeni accorrono salutando entusiasticamente.

Siamo fra immense distese di grano. Una serie di vasti capannoni rivela un centro agrario importante e un gran tabellone colorato alza nell'aria una sigla « Simba ». Credevo fosse una delle tante combinazioni di vocaboli che hanno invaso l'Impero insieme alle più impensate imprese commerciali ma mi dicono più tardi che « Simba » è stato proprio scelto come sintesi di forza (in suahili vuol dire « leone ») e la società che ha messo a grano, con successo, milleasettecento ettari ad una quota di oltre duemila metri sul mare si propone di giungere prestissimo ai cinquemila.

Finalmente a dritta, su un'ampia collina, serie di puntuti tucùl color terra fra cui spiccano

candide casette ci annunciano Asèlle, il centro più promettente degli Arussi, sede di un Commissariato regionale e di uno Squadrone di cavalleria indigena.

Siamo nel paradiso dei cavalli. Si calcola in questa regione ve ne siano da cinquanta a sessantamila. Cavallini ben formati e robusti, generosi e resistentissimi che costavano un centinaio di lire nei primi tempi dell'occupazione ed ora arrivano alle cinquecento. Se vorremo migliorare razionalmente questo ricco patrimonio equino la prima cura sarà quella di sottrarre i puledri ai nativi che li rovinano montandoli od imbastandoli quando sono ancora al di sotto dei due anni cioè non ancora fisicamente formati.

Terreno fertilissimo, ottimi pascoli, ottima l'acqua; popolazioni assolutamente primitive che quando le avanguardie della divisione libica del generale Nasi giunsero dal sud, dopo una leggendaria marcia iniziata ad Obbia sull'Oceano Indiano, non conoscevano gli elementari usi del fuoco e vedendo la candida farina la spargevano in terra, se ne imbrattavano le mani e le leccavano come le scimmie.

Le terre degli Arussi sono forse le più ricche dell'Impero, fanno parte del governo dell'Haràr ed il loro centro produttivo di Asèlle non dista che una ottantina di chilometri dalla ferrovia e dalla retabile per Addis Abeba.

L'Haràr avrà quest'anno un secondo ed imponente raccolto di grano, tale da costituire note-

voli riserve e se tutto va bene, l'annata ventura produrrà assai più dell'attuale raccolto.

Così in tre anni si sono valorizzate contrade semiselvagge a perenne confusione dei dubbiosi, sinceri o in malafede, sulle possibilità economiche dell'Impero.

Che freddo la notte, ad Asèlle! Vero guaio per noi somali della bassa, queste rapide puntate in altopiano. Ne torniamo regolarmente raffreddati. Siamo ripartiti dal paese degli Arussi stertuando e tossendo come dei vecchi catarrosi.

* * *

È stata breve la sosta ad Haràr, perchè la escursione ad Asèlle ci aveva portato via tre giorni ed a Scillave ci attendeva un solenne *scir* (1) che il Governatore doveva presiedere. Ore ed ore di interrogazioni, testimonianze e contestazioni....

« L'acqua è di Dio e i pozzi del governo, ricordatelo!... » era stata la conclusione recisa e severa del Governatore davanti gli avviliti e mortificati capi dei Bàgheri e Makail.

Lo « *scir* » si chiudeva così con un piccolo colpo di scena. Eravamo giunti la sera avanti a buio fatto, gli occhi colpiti gradevolmente dai fuochi del campo già piantato, l'udito cullato dalla nenia degli uomini intenti a tirare l'acqua dai profondi pozzi con orciuoli di pelle e funi di palma così come usavano mille anni fa, le nari inasprite dall'acre

(1) Tribunale riunito per risolvere grosse questioni fra cabile. N. d. A.

odore delle migliaia e migliaia di bestie assetate che s'accalcavano attorno.

I pozzi di Scillave sono tra i più importanti dell'Ogaden somalo, già consacrati a noi prima della campagna perchè un nucleo eroico di « *dubàt* » vi aveva inseguito il ribelle Omar Samantar per riprendergli le due insanguinate mitragliatrici di El Bur consacrate dal martirio del capitano Carolei (1).

Le piogge sono finite e migliaia e migliaia di cammelli, zebù, capretti convengono ai pozzi e vi si ammassano bramando, muggendo e belando, soppingendosi, accavalcandosi.... E spesso cabile di altro territorio si infiltrano in zone non di loro pertinenza originando controversie che degenerano in liti, talvolta in risse sanguinose come quelle che avevano reso necessario lo *scir* a Scillave.

Giammai l'ascetico Francesco nel celebrare la mistica bontà di « suora acqua » avrebbe pensato che essa potesse originare anche odii mortali!

I Makaìl vantano diritti su Scillave dove i Bàgheri, a corto di acqua nelle loro regioni, vengono a bere abusivamente. Ed il Governatore dai lunghi anni di esperienza somala, con paziente opera salomonica è venuto anche qui, per stabilire in un solenne « *scir* » di capi biblicamente tenuto sotto gli alberi, il buon diritto dei contendenti.

(1) Nel 1926 Samantar, fingendosi sottomesso dopo la occupazione del Nord Somalo, uccideva a tradimento il Capitano Carolei ad el-Bur e soverchiando in parte il piccolo presidio coi suoi armati riusciva a fuggire dapprima tra gli abissini e mettendosi poi al soldo degli Inglesi nel Somaliland. N. d. A.

Nonostante le tende chiuse e le zanzariere, eravamo stati preda tutta la notte di nuvoli famelici di zanzare ed avevamo salutato l'alba ed il sole come una liberazione.

Cinque ore di discussione paziente avevano preparato il terreno per un accordo ed il Muscir (1) era ricorso all'infalibile sistema di nominare sei notabili delle due parti che, continuando a chiacchierare, definissero i particolari e ci permettessero di.... fare colazione. Ma un numeroso gruppo di Makail non aveva desistito un istante dal far fantasia, cosa che non mi persuadeva troppo perchè mi erano apparsi assai eccitati. Ed infatti proprio quando una succulenta e fragrante portata di risotto con tartufi veniva posata sulla tavola imbandita sotto un padiglione improvvisato, accolta da occhi esprimenti letizia e nari dilatate, uno scoppio di grida violente ci fa balzare in piedi; uno dei nostri autisti somali accorre allarmato: «Gente fare pancia calda!» (2).

Guai lasciarli incominciare perchè armati come sono tutti di solidi bastoni, di lance e billao, i taglientissimi pugnali a lingua di bue, basta un gesto inconsulto, una stilla di sangue perchè dilaghi la più sanguinosa delle risse. Non per nulla siamo fra popolazioni primitive e Makail e Bâgheri non godono fama di buon temperamento. Le uniche forze armate di cui disponiamo, sono sei «gogle», guardie civili dei commissariati regionali, armate

(1) « Governatore » dal Turco.

(2) Espressione pittoresca a significare che uno si arrabbia fortemente. N. d. A.

di vecchi *catenacci* 70/82, armi di cui è conveniente non aver bisogno onde mantenere intatto il prestigio della forza pubblica, e sette autisti indigeni.

Con acuto rimpianto pel risotto accorriamo verso i contendenti, non meno di trecento energumeni urlanti; qualcuno è a terra immobile con la testa ammaccata.... le bastonate volano.... Rapidamente ciascuno di noi strappa dalle mani dei contendenti più vicini quanti bastoni e lance può ed in pochi secondi gli autisti ne hanno dei fasci sotto il braccio e noi siamo armati di solide verghe terminanti con pesanti nodosità scelte fra il bottino.

I possessori del billao ricorrono all'astuzia di celarli sotto la terra argillosa ma conosciamo il trucco, li teniamo d'occhio e cerchiamo di prevenirli. Con un poderoso pedatone mando a ruzzolare un invasato che stava ficcando il pugnale dietro un cespuglio, il colpito si alza di scatto e si volge, m'accingo a metterlo seduto con una legnata sulla testa ma quello.... saluta romanamente con la sinistra e con la destra mi porge il «billao»!

In dieci minuti la tragedia è così evitata; soltanto qualche testa rotta ma roba di poco conto. Il Governatore indignato ha ordinato che tutti *si siedano a terra* immediatamente, in due gruppi separati; è un espediente elementare ma infallibile che li mette a nostra discrezione.

La massa urlante privata dell'uso delle.... gambe è divenuta silenziosa e si sente la forte voce dell'interprete che traduce le parole incollerite del Muscir: «Il primo che si alza i gogle hanno

ordine di sparare! Starete lì finchè lo dirò io!... I capi verranno da me al tramonto per sentire le mie decisioni ».

Torniamo così verso il risotto, ahimè chissà quanto scotto e lungo, che i camerieri in giubbotto scarlatto e guanti bianchi stanno difendendo dalle mosche agitando flabelli di foglie.

La nenia dei cavaatori d'acqua non aveva cessato un solo momento neppure durante la contesa.... le migliaia di bestie muggenti dovevano pur bere e guai ritardare i turni! Da mezzogiorno alle sei pomeridiane, sotto l'ardente sole del « gilà » (la stagione secca) le centinaia di contendenti sono rimasti docilmente seduti, guardati da due *gogle* in tutto e per tutto e le donne non hanno neppure osato recar loro da bere. I capi, compunti, hanno sentito al tramonto la sentenza.

I pozzi di Scillàve saranno presidati da una guardia di dubàt che regoleranno il turno delle abbeverate; non i soli Makaìl o i soli Bàgheri vi attingeranno ma tutti coloro che lo vogliono.

Saranno recati al Governatore venti cammelli di ammenda e con la loro vendita verrà eretta una moschea a Scillàve.... « E — aggiunge il Governatore — da buoni musulmani andrete a pregare tutti insieme alla moschea. Al primo disordine faccio interrare i pozzi e vi obbligo a percorrere altri cento chilometri per andare ad abbeverare il bestiame. Ricordate che l'acqua è di Dio ed i pozzi sono del governo; chi litiga per l'acqua offende Dio ed il governo insieme! ».

E così, salomonicamente, è finito lo « scir » di Scillàve.

MIGIURTINIA I TERRITORI DEL NORD SOMALO E LA VALLATA DEL NOGÀL

Novembre 1938.

A Ferfèr, quattrocento chilometri da Mogadiscio, cessa la strada bitumata, una di queste bellissime arterie somale che partono trionfalmente dal mare per finire nel... vuoto dopo alcune centinaia di chilometri, come ponti su fiume ai quali manchino due o tre arcate per raggiungere la riva opposta.

Un vero peccato che malintesi criteri economici e burocrazie di varia natura abbiano costretto a sospendere i lavori stradali e l'augurio più vivo che possa farsi è che le strade somale come quelle dell'Impero siano portate a termine avanti che le opere imponenti già costruite su uno sviluppo di settecento chilometri circa non vadano in rovina del tutto allora si con grave danno allo Stato!

A Ferfèr si volge verso Est infilando una traccia tormentatissima. Voluttà delle antiche piste semi-vergini! Percorro queste regioni dopo otto anni per tornare nella mistica Migiurtinia, la terra dell'in-

censo, delle perle, del pescecane e della madreperla con le sue vastità bibliche con i suoi monti imponenti che salgono oltre i duemila metri....

Mi sento incommensurabilmente leggero, in stato di completa euforia, al volante di una potente macchina con quasi duemila chilometri di paese semi ignoto davanti a me.

« Arenarie calcinate » sentenza dopo due intere ore di scrupoloso silenzio l'amico Usoni il mio ottimo compagno di macchina, valentissimo esperto di miniere e quindi abituato a lunghi colloqui muti con le pietre abissali.

Ogni tanto un « uàdi » mi obbliga ad acrobazie che rallentano la marcia; calcolo che ognuno di questi passaggi difficili mi sottrae cinquecento metri di corsa orari.

Dodici chilometri dopo Ferfèr risaliamo per gobbe tondeggianti sempre coperte dalla solita bosaglia bassa, fra coppie saettanti di dig-dig e voli perpendicolari di piccole ottarde che ricadono giù a picco con le zampine protese e branchi bruno-azzurri di faraone che non si scompongono affatto. Una brezza deliziosa ci rianima.

Un'ora dopo la partenza comincia la stramba fioritura dei rossi termitai simili a gigantesche mani deformate dalla lebbra. So già che fra cento chilometri la struttura di queste roccheforti della più organizzata ed estesa varietà di formiche, diventerà aghiforme e fra trecento tozza.

In ogni regione la natura e la composizione del terreno impongono un loro particolare stile architettonico anche alle termiti.

Fra il trentacinquesimo ed il novantesimo chilometro pista ottima e pianeggiante. Eccoli i termitai sottili come guglie, spuntare a centinaia, a migliaia, dai cespugli verdi; qualcuno ha la forma di figura umana; ci arrestiamo ad ammirarne uno simile assolutamente ad una pensosa Madonna bizantina, poi un altro che ricorda una figura muliebre con un bimbo accanto.

La pista è divenuta sassosa, con brevi tratti sabbiosi; è un continuo e fastidioso saliscendi che mi stanca la mano sul volante.

Uno spiazzo biancastro ed un recinto abbandonato; l'antico posto delle bande di El Dèrè a centoventiquattro chilometri da Ferfèr. Altri diciotto e giungiamo a Sinadogò dove un fortino deserto domina un vasto affioramento di lastroni rocciosi la cui asprezza è addolcita da un laghetto affollato di bestiame muggente. Alita nell'aria divenuta calda un acre odore di stalla.

Non ho più trovato lungo la strada il termitaio gigantesco che ne costituiva una delle curiosità; alto circa dodici metri, credo fosse uno dei più grandi di tutta l'Africa; sembrava un vero monolito ed era la meta fotografica di tutti i viaggiatori. Crollato per vecchiaia forse; comunque mi è spiaciuto non rivederlo come la mancanza di un vecchio amico.

Dieci chilometri di orribile petraia e dodici alternati a polvere ed eccoci a Dusa Marèb. L'essere al seguito del Governatore della Somalia ci procura un piacevolissimo vantaggio poichè in questa pianura pelata e spazzata da correnti aeree fortissime

che ci avvolgono in nuvole di polverone, sotto due vecchi « arisc » protetti da copertoni tesi dalla parte del vento, è preparata una tavola ed una colazione tipo « vecchia colonia » che ci fa benedire il Regio Commissario del Mudùgh venuto ad incontrarci fin qui.

Dusa Marèb si traduce in un modo buffo. Significa... insomma, vuol dire « rumorino sfuggito » ed il comico nome viene dagli effetti dell'acqua solforata dei suoi pozzi di sicuro effetto purgativo!

Dopo diciotto chilometri di pista sempre brutta, ecco Eladdo. Al centottantunesimo chilometro una vasta piana di stoppie biancastre, fiorita di curiosi cespugli rotondi ed uguali, aperti ad ombrello rasente terra. Una dozzina di struzzi, tre maschi bianconeri con la consueta coorte di femmine grigio rossastre, ci guardano passare senza spaventarsi. Dieci chilometri di pietre tormentose ed un'altra piana liscia, pulita a fondo sabbioso.

Due gazzelle dallo strano mantello violaceo, corna brevi e coda lunga, ci guardano mansuete, senza muoversi: sono « diabatàg » o « gazzelle di Speke », specie ormai divenuta rara almeno in Somalia; pochi minuti dopo, ai pozzi di Merergùr, un branco di piccoli cavalli guardato da due ragazzi fugge precipitosamente davanti a noi. C'è da riflettere sul fatto che l'uomo sia sfuggito proprio dagli animali che lo conoscono!

A proposito del « diabatàg » si dice che il pelo azzurro sia prodotto dal cibo di cui questi animali

(1) Specie di capuana.



Le cascate dell'Àuàsc fra Adama ed Aselle.

(foto dell'Autore)

sono golosi, certi cespugli dalla corteccia color cielo che infatti osservo numerosi tutto attorno. Può essere, poichè nell'Ogaden esiste una pianta dalla linfa rossa fortemente colorante che produce una bacca dal gusto di castagna squisita, il « geèb », e della cui foglia i capretti della zona si nutrono; ebbene questi animali hanno le ossa rossastre ed è stato provata la causa con facilità; si sono fatti anche studi per curare la tisi ossea introducendo nel corpo umano i medicinali attraverso estratti della curiosa pianta.

È il tramonto quando giungiamo a Ghelínsor, dove i pozzi sono compresi nel recinto di un vecchio fortino abbandonato.

Proseguendo verso Nord si raggiunge, a Dudùb, la strada che nell'Ogaden scende per Uardére a Galàdi e quindi sino al mare, ad Obbia; volgendo invece ad Est si punta su Gallacchio da cui si separano novantotto chilometri di pista pietrosa ed esasperante per coprire i quali impiego tre ore e mezzo nonostante la mia ormai provata perizia di guidatore coloniale.

Iene, sciacalli, uccellacci notturni sorgono sotto i fari e tutte le forme naturali... le piante, i cespugli, i termitai danzano nel gioco di ombra e luce suscitando visioni stravaganti e paurose all'occhio stanco ormai dopo quattordici ore di volante su piste quasi vergini.

Ma che soddisfazione per un appassionato automobilista! Questo è guidare, non le interminabili e monotone strade asfaltate!

Ho iniziato queste note con un voto perchè sia-

no ultimate le strade bitumate.... e le chiudo con la speranza che in Africa rimangano però sempre delle piste incontaminate sulle quali provare qualcuna delle emozioni alle quali, per sua disgrazia, l'umanità va perdendo gusto.

Sono le 21,30 quando nel buio brilla, issato sull'antica torre del fortino di Gallacàio, il fanale che ogni notte viene acceso secondo una vecchia usanza patriarcale.

I territori del Nord somalo alzandosi gradatamente dalla vallata del Nogàl in poi sino a raggiungere, nelle catene dell'Ahl-Medò e dell'Ahl-Mescàd, quote superiori a duemila metri, costituiscono la Migiurtinia che termina nell'aspro sperone del Guardafui proteso fra il Golfo di Aden e l'Oceano Indiano.

Questa regione poco nota che nella cronache più antiche è passata come un favoloso « paese degli aromi », dove la storia vuole che la regina egizia Hasepsùt inviasse le sue navi a provvedere piante di incenso per i vivai dell'Egitto, ⁽¹⁾ è stata sottomessa al nostro diretto dominio fra il 1925 ed il 1927 e presenta un interesse particolare sia dal punto di vista geologico che per la natura e le costumanze delle popolazioni.

Le coste della Migiurtinia appaiono in gran parte impervie, a pareti alte e ripide strapiombanti nel mare o su brevi lidi sabbiosi, e specialmente sulle rive del Golfo di Aden sono ricchissime di pe-

(1) Nel museo del Cairo e riprodotto in quello della Garesa a Mogadiscio sono le tavole che narrano di questa spedizione favolosa. *N. d. A.*

sci. Ciò ha permesso la organizzazione ad Alula della pesca del tonno che, per quanto agli inizi della sua attività, è riuscita ad inscatolare sul posto, nell'ultima stagione da ottobre ad aprile, cinquantamila tonni mentre quest'anno si spera di arrivare a circa mezzo milione di chilogrammi di carne.

La Migiurtinia è l'unica produttrice, nel mondo, di incenso e notevoli proventi ha tratto dalla pesca di madreperla e delle perle il cui centro è Berèda; pesca condotta sinora liberamente da indigeni e quindi suscettibile di una organizzazione sistematica e razionale che senza dubbio aumenterà e migliorerà la produzione.

Anche la cattura del pescecane ha sempre avuto notevole importanza per la ricerca che se ne fa sui mercati dell'Arabia, di Zanzibar e della Cina.

Ma un'altra industria di primo ordine possiede la Migiurtinia, quella del sale la cui origine risale al 1920, dovuta ad un gruppo ardimentoso di milanesi. La grandiosa concezione dell'impianto ha superato i risultati pratici per un complesso di circostanze e per la chiusura imprevista dell'importazione sul maggiore mercato di assorbimento, l'India, proprio nel momento in cui le saline di Hafùn erano in condizioni di esportare in media trecentomila tonnellate all'anno di sale purissimo. Ma l'esportazione del sale continua tuttavia coraggiosamente con quantitativi oscillanti sulle duecentomila tonnellate annue, dirette in gran parte al Giappone, e vi è da sperare che la situa-

zione di questa imponente industria possa mettersi sul piano del previsto rendimento anche in vista dell'attuale miglioramento del mercato saliniero mondiale.

Ai piedi della catena del Ahl-Medò le ricerche fiduciose di una esigua schiera di tecnici appassionati ha portato recentemente alla scoperta di giacimenti minerari sui quali se è saggio non formulare, per ora, programmi massimi, si possono però fondare buone speranze.

Dalla rapida esposizione delle possibilità di questo territorio risulta che le sue produzioni interessano soprattutto il mercato estero e quindi rappresentano, per l'economia della Somalia, un apporto di valuta che potrà aumentare con l'incremento che si potrà dare alle industrie del paese. È però indispensabile lasciare maggior libertà ai Governatori e non estendere meccanicamente all'A. O. I. i provvedimenti studiati per il territorio nazionale.

Il primo problema da risolvere è quello delle strade limitate ora a poche e discrete piste principali, costruite da reparti militari durante e dopo l'occupazione, che vanno migliorate, fornite delle indispensabili opere d'arte e raccordate fra di loro.

Esistono centri costieri di raccolta dell'incenso, come Candala e di pesca come Bereda, tagliati completamente fuori verso terra, per mancanza di qualsiasi comunicazione e quindi inaccessibili dal mare durante il periodo di monzone dal nord; vi sono gruppi di abitanti che non vedono se non rarissimamente un bianco, regioni dove il bestiame per abbeverarsi si deve spostare con lunghe mar-

ce mentre dal sottosuolo sarebbe possibile trarre l'acqua necessaria per la vita delle popolazioni; vi sono vallate e cime ancora inesplorate le cui incognite devono essere svelate.

È da rilevare subito che le fiere popolazioni Migurtine sottomesse, ripeto, tra il 1925 ed il 1927, hanno dato nella campagna Etiopica un rendimento di fedeltà ed un contributo di sangue che le ha poste a buon diritto al fianco di quelle del Benadir soggette a noi da quasi mezzo secolo.

Non lontano da Alúla, a Ghesseli, una serie di vasti palmeti spontanei producono in gran copia datteri squisiti a nutrimento della popolazione, produzione che, opportunamente aumentata, diminuirà l'importazione di datteri dall'Arabia.

Per estendere i palmeti e per dare incremento alla produzione del *dámas*, pianta il cui legno è particolarmente adatto alle costruzioni navali, si sono infatti stabiliti appositi premi ai coltivatori. Così sono stati sollecitati dal Governo di Roma e concessi sussidi per la costruzione di sambúchi e per la riparazione di quelli logorati; per l'acquisto di *bedèn* (barche indigene per la pesca, capaci di una dozzina di persone) ed *urì* (piccole piroghe scavate nei tronchi che si provvedono esclusivamente dall'India). I rivieraschi sono arditi navigatori ed il loro traffico con la costa araba, con l'India, il Kenia e Zanzibar, migliora l'esistenza anche per le popolazioni dell'interno dedite in gran parte alla pastorizia.

Di importanza vitale, quindi, è il patrimonio di natanti tipici che consentono l'intrecciarsi di

una fitta ed economica rete commerciale fra il Nord somalo e lidi stranieri con vantaggio generale della Somalia e particolare dei migiurtini che non hanno altre risorse oltre questi scambi commerciali. Naturalmente è necessario ripeto, considerare oneri e questioni doganali con certo senso di comprensione e non irrigidirsi in norme generalizzate e riferite a quanto si fa in Italia poichè i migiurtini da secoli e secoli si procurano il nutrimento a base di baratto con provvedere riso, tè, zucchero, dall'India e da Giava. Anche in tal senso il Governo della Somalia cerca di favorire sempre più la ripresa del traffico marittimo per la maggiore efficienza del quale verrà presto impiantato un cantiere di sambuchi ad Alula.

La Migiurtinia, insomma, sulla quale ho avuto la fortuna di pubblicare una serie di note diffuse e particolareggiate dopo averla percorsa due volte nel 1929 e nel 1930 (*Migiurtinia*, Bocca ed., 1931; *Nel sud dell'Impero*, Bocca ed., 1937) è una regione interessante ed assai promettente per la facilità di traffici con le sponde vicine, per gli impianti industriali che già possiede, per le importanti risorse minerarie che si stanno delineando; per la probabilità di veder realizzato, data la situazione ambientale della costa sul golfo di Aden, l'antico sogno di una base di rifornimento per una buona parte dei piroscafi diretti all'Estremo Oriente ed al Sud-Africa, in contrapposto ad Aden stessa e con forte economia di sterline per le attuali forzate soste dei nostri bastimenti a fare acqua, nafta o carbone in porto straniero.

Si può dire, senza che all'affermazione si debba dare valore superiore alla realtà pratica, che il problema economico della Migiurtinia è tutto impostato da diversi anni su una questione valutaria oggidi in primissimo piano per l'Italia. Infatti il sale va tutto all'estero e così l'incenso e la madreperla; la pesca contribuisce all'autarchia alimentare ed i minerali ci daranno materie prime che all'estero paghiamo a prezzi di strozzinaggio.

Quindi introito di valuta estera da un lato e risparmio di valuta estera dall'altro. Ecco perchè per applicare a questi paesi le leggi fatte a Roma per la Penisola, occorre molta comprensione e molta elasticità di mente.

In relazione alla aridità di questa terra, alla esiguità della popolazione ed al poco che si è fatto sinora per il nord somalo, si può concludere che la Migiurtinia è per ora, relativamente, una delle regioni più ricche dell'Africa Orientale Italiana.

In Somalia molto si era già realizzato prima della campagna etiopica per opera di generosi ed appassionati italiani e, primo fra essi, S. A. R. il Duca degli Abruzzi. Infatti se in Migiurtinia preesisteva l'impianto saliniero di Hafun, nel Benadir l'azienda di Villabruzzo produceva già cotone, semi oleosi, zucchero ed alcole ed il vasto comprensorio di Genale, suddiviso in un centinaio di concessioni, esportava le banane a migliaia di quintali.

Queste sconosciute attività somale è giusto rivendicare concludendo con l'affermazione delle

immancabili funzioni oceaniche della Somalia non più colonia a sè stessa ma naturale sbocco dell'Impero verso le ricche vie del sud.

Partiamo alle 6 e mezzo; è già tardi avendo quattrocentosessanta chilometri da percorrere prima del tramonto. I primi dieci sono sassosi ma verso il quindicesimo stiamo già correndo su un magnifico nastro liscio naturale.

Al ventesimo chilometro bivio per Galàdi verso ovest e poco dopo l'antico posto bande di Beira. Se penso che per noi non esiste più confine sino al Sudan, non posso trattenere un interno moto d'orgoglio!

Volgiamo a nord-est percorrendo tra fremiti e sobbalzi vaste ondulazioni pietrose. Al quarantesimo chilometro, da buon capo carovana, attendo tutte le macchine che per fortuna in venti minuti serrano sotto. Sono le 8,15; al chilometro 58 è un piccolo fortino abbandonato, al centro di una piana erbosa limitata verso est da una catena di alture a terrazza. La pista serpeggia a saliscendi fra collinette brulle ma all'ottantesimo chilometro filiamo attraverso un ampio pianoro di gialle stoppie.

Strada sempre buona per circa cento chilometri, finchè appare, tagliata nel cielo, la caratteristica torretta a tettoia dei posti bande di confine col dubàt ritto in vedetta.

Qui infatti è rimasto tutto come dieci anni fa poichè i limiti fra Somalia Italiana e Somaliland

Inglese corrono a cinquecento metri dal fortino dove poco dopo ci accoglie un ufficiale delle bande. Siamo a Donkogò.

Breve sosta e poi via di nuovo sino al pilastrino segnato da Km. 200 dove si annuncia finalmente la Migiurtinia vera e propria con un largo avvallarsi del terreno in linee grandiose e depressioni verdeggianti lungo le quali la pista scende in ampi tornanti segnati da file di alberi scuri. Rabàble. Acqua corrente, capretti e buoi. Un fierissimo capo-comandante dei dubàt del presidio si precipita a salutare e darci la forza del suo reparto schierato poco lungi, rigido sull'attenti. La pista riprende a serpeggiare lungo una valletta alternando tratti lisci ai sassosi; una famiglia di *ganzir*, o fagocerù, fugge col codino ritto, volgendosi ogni tanto, finchè sparisce tra gli anfratti.

Ecco il torrente Gheròz; lo varchiamo quando il tachimetro segna il 254° chilometro. È in secca e solo qualche rara pozza d'acqua ne ravviva il letto sabbioso. Arriviamo al vecchio fortino turrato e merlato salutati da uno stuolo di belle migiurtine ammantate di fute multicolori che ne disegnano gli splendidi corpi. Marciamo da sette ore ma in compenso ci attende una colazione a base di aragoste e di ostriche giganti di Eil, sperduta residenza sull'impervia costa dell'Oceano Indiano, creata proprio nella fenditura che il torrente Nogàl si è scavato per potersi gettare nel mare.

E le aragoste, in compagnia delle ostriche, hanno viaggiato vive, entro taniche colme d'acqua salmastra ed alghe, per duecentocinquanta chilo-

metri! Questa è la mentalità dei coloniali vecchio stile. Ospiti di riguardo debbono far colazione a Gheroe? Un'ora sola di sosta? Non conta. Da Eil si pensa a far trovare aragoste ed ostriche fresche.

Ripartiamo alle 16,30 e dopo mezz'ora attraversiamo un'immensa piana ricoperta da un finissimo foraggio cui il sole che tramonta dà una magnifica tinta aurea: Magiamacarasciò.... nome piuttosto complicato, al Km. 280 il fortino di Gibaganle, al centro di un'altra vasta piana al termine della quale è il posto bande di Bug-Dére. Mezz'ora dopo ci arrestiamo davanti a due cartelli della C.T.I.: per Eil Km. 123, per Gardò 148.

Nell'iniziare la successiva piana stepposa, caratteristico terreno per la caccia, penso: « Qui troveremo le gazzelle. ». Dopo forse cinque minuti, manco a farlo apposta, eccone un gruppo distante duecento metri e più in là molti altri piccoli gruppi tranquilli che pascolano. Il tempo stringe e decidiamo di non sparare.

Al Km. 324 tutto il paesaggio si abbassa davanti a noi in un immenso avvallamento coronato da monti seghettati sfumati d'azzurro e grigio. Lasciamo a sinistra della pista due elevazioni a tavoliere perfettamente identiche, una è cinque volte più grande dell'altra e si chiamano *al-jo-inirch* cioè « il cammello e suo figlio ».

È ormai buio; ad ogni salita ci volgiamo ad assicurarci che le altre macchine seguano ed infatti i fasci luminosi, a giusta distanza l'uno dall'altro, ci permettono di contarle tutte. Dopo qualche altro tratto di pista pietrosa e noiosissima, quasi a com-

pensarci della lunga tappa, gli ultimi quaranta chilometri sono lisci come un'autostrada e li percorriamo di volo. Alle 21,30 una luce lontana ed indistinta che assume però ben presto nel buio ormai fitto l'aspetto quanto mai gradevole di una finestra illuminata.... Sintesi dell'ospitalità, del desco pronto ed anche del tepore, in questa fredda serata africana a oltre mille metri sul mare, in una delle regioni meno abitate e meno frequentate dal bianco.

I fasci luminosi dei fanali investono le acacie giganti a me ben note, di Gardò e in meno di dieci minuti siamo raccolti attorno alla tavola candida, assieme agli ufficiali delle bande che ci hanno ricevuto con grande festa.

cesso finchè decide, un bel giorno, di scendere lungo le coste somale sino ad Obbia dove sbarca con il pretesto di vendere merci. Invece pone mano a costruirsi una robusta « garesa » e quando i paesani incitati dai santoni lo vogliono cacciare, Jusuf Ali Bajacùb con l'unico fucile semina il terrore, impone il suo volere e può portare a termine la garesa, nido del suo potere.

Siamo alla fine dell'ottocento; l'Italia si sta impiantando nel Benadir e l'avventuriere, da quel furbacchione che è, invia un messo al cav. Filonar. di nostro rappresentante, dicendosi Sultano di Obbia e chiedendo protezione *al potente Re d'Italia*. Noi che avevamo tutto l'interesse a fiaccare il prestigio del Sultano dei Migiurtini, concedemmo a Jusuf il diritto di inalberare il tricolore su Obbia ma per sentirci, poco dopo, insinuare accortamente: « Guardate che anche Alula è mia.... ».

Naturalmente è nostro interesse prendere per oro colato questa millanteria ed il Consolato d'Italia in Aden si affretta a mandare ad Alula Ugo Ferrandi a costituirvi una agenzia consolare.

L'avventuroso italiano venne portato a destino su un sambuco di tal Giama Sciruà che, per questo gesto, divenne celebre e portò il soprannome di « Giama Taliàn » sino alla sua morte avvenuta di recente ad Alula stessa.

Fu il Ferrandi ad erigere il massiccio e merlato palazzo della Residenza che oggi ci ospita ed attorno al quale sono sorte poche ma solide e ben fatte costruzioni fra cui una bella infermeria, gli uffici postali e doganali, la Casa del Fascio. Verso

est, lungo la spiaggia, si estende il paese indigeno di capanne fra le quali s'alza qualche piccola garesa ancora ben conservata, dominato dalle due sottili antenne della radio. Verso ovest una serie di bianchi capannoni: la tonnara che da un paio di anni ha trasformato Alula in un centro industriale di notevole importanza.

I tonni che vivono in grande abbondanza nel Golfo di Aden, non sono più lunghi di un metro: ciò permette di catturarli con lenze, lavoro compiuto liberamente dagli indigeni della regione che li concentrano in alcuni punti della costa dai quali vengono ritirati dagli incaricati delle tonnare e trasportati con autocarri ad Alula. Qui i tonni vengono decapitati, aperti ed appesi per dissanguarli, quindi tranciati a varie misure (a seconda delle scatole che dovranno accoglierne la carne), lavati con acqua del mare e cotti in salamoia. Dopo un breve *riposo* su barelle a graticcio dove la carne si asciuga, il tonno viene « stivato » nelle scatole di varie dimensioni, oliato e passato alle macchine aggraffatrici delle scatole che vengono infine sterilizzate in autoclavi e spedite in Italia.

Ad Alula funziona anche la fabbrica delle scatole. La stagione di pesca va da ottobre ad aprile e durante l'ultima vennero catturati cinquantaduemila tonni, pari a circa un milione di chilogrammi di carne utile.

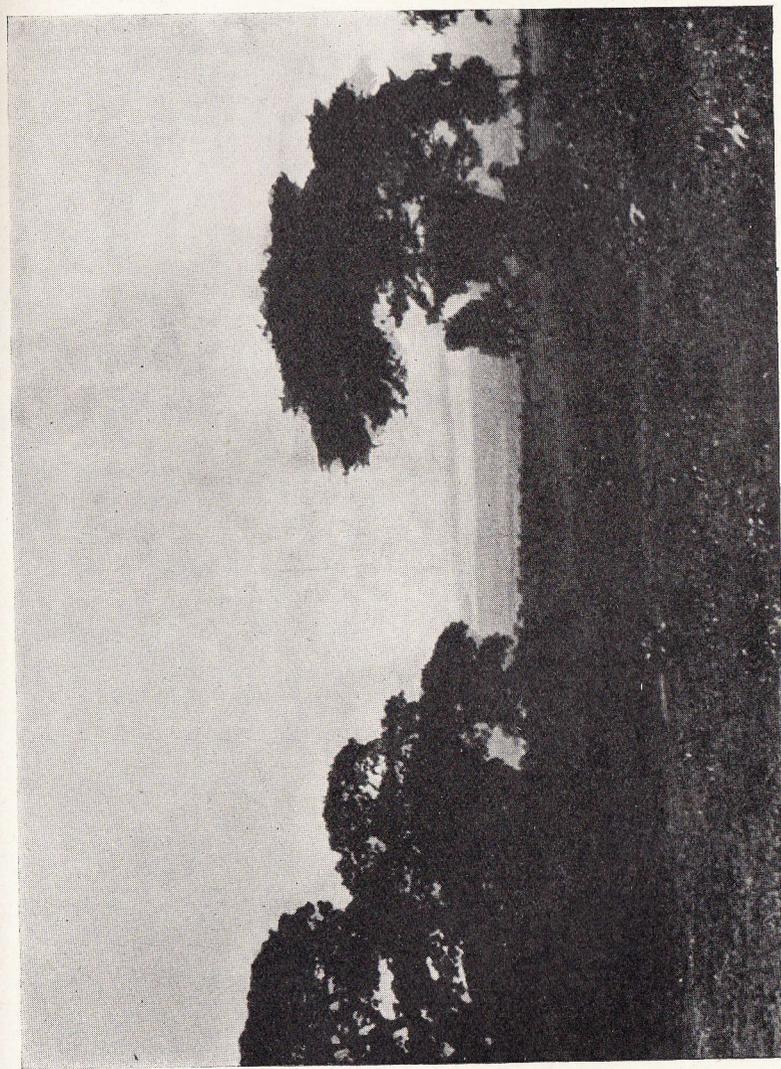
Alula conta oltre mille abitanti, per lo più navigatori e commercianti con la costa araba, per cui nel paese non rimane normalmente che una scarsa metà della gente. Una quarantina di grossi sambu-

chi formano il patrimonio dei nativi ed il Governo della colonia interviene con contributi per chi costruisce nuovi sambuchi, per chi deve fare grosse riparazioni o compra nuove imbarcazioni, siano esse « bedèn » snelle e puntute barche costruite sul posto, capaci di portare anche una ventina di persone ed atte a tagliare i pericolosi frangenti, oppure « uri », piccole piroghe di legno chiaro dalla linea aggraziata, capaci di tre o quattro persone, che si fabbricano in India.

Alula disgraziatamente non possiede acqua buona; il paese se ne rifornisce di ottima ad Ain Basci, sette chilometri nell'interno.

Abbiamo preso parte ad una partita di pesca organizzata dal dottore e da un bel tipo di genovese che vive quaggiù da parecchi anni e possiede un grazioso padiglione sulle rive del Korr. Immersi nell'acqua fino alle spalle nel basso fondo abbiamo manovrato una lunga rete a strascico catturando in un'ora circa mezzo quintale di ottimo pesce. E la sera, nella immensa calma di questo lembo sperduto di litorale africano, ci siamo goduto un effetto denso di poesia della luna che inargentava la quiete acque del Korr mentre lontano passavano scintillanti di luci, incrociandosi, i piroscafi di lusso dell'Estremo Oriente.

Si protende, ad ovest di Alula, il bastione del Guardafui e tutti i piroscafi che solcano questi mari lo rasentano quasi per ammansire il vecchio mostro pauroso contro cui si sono fracassate decine di navi che i fieri pirati Migiurtini calavano dal monte a depredare. Non è difficile trovare in qual-



Negli Arussi - Il lago Zuai, visto da Aselle.

(foto dell'autore)

che garèsa della costa resti caratteristici di mobilio di bordo, attrezzi marini ed antichi cannoni, i più appartenenti ai vascelli di quella formidabile Compagnia delle Indie che ha creato la potenza inglese.

Notte calda ed insonne.... Stamane prima di partire abbiamo reso omaggio alle tombe dei marinai caduti a Bargàl durante la sottomissione della Migiurtinia e qui trasportati perchè si potesse farli oggetto di un pietoso ricordo perenne (1).

* * *

Il rovescio della catena del Ahl Mescàd scende quasi a picco, imponente bastione roccioso, su una breve pianura gialla che finisce al mare. Lì è Candala con le sue antiche garese la cui struttura a torri quadrate e lisce, di terra marrone-rosso, la fa sembrare un paese di cartone. Forse duecento *arisc* (capanne) ed un'unica casetta all'europea costituiscono questo lembo sperduto sulla costa somala del Golfo di Aden.

Abbiamo buttato l'ancora sul mare perlaceo dell'alba dal cui specchio liscio balzano gruppi di delfini e giallo azzurri pesci pappagallo. D'improvviso come un volo di uccelli scaturiti magicamente dalle onde, esce dall'acqua lucente uno stuolo di grossi pesci volanti battendo le pinne simili ad ali, come le pernici.... Si innalzano per qualche metro

(1) Solo nel 1940 è stata impiantata una residenza a Bargàl.
N. d. A.

e si tuffano lontani, inseguiti certo da qualche squalo o da qualche orribile *razza*.

Dirigiamo a terra su una capace scialuppa a motore.

Candala viene da *gandàl*, il nome indigeno di curiose piante che nascono nell'acqua marina, appartenenti alla famiglia delle mangrovie. Di queste piante, ricche di tannino, l'estuario di Burgao nell'oltre Giuba è il migliore *habitat*; se ne trovano anche a Gesira, graziosa località pochi chilometri a sud di Mogadiscio. A Candala ne è rimasta invece una sola, superstite delle terribili alluvioni che ogni tanto spazzano il paese posto ai piedi dell'incombente sistema montuoso del Mescad, alto oltre due-mila metri sul mare, dai canali del quale le acque piovane raccoltesi in alto, si riversano violentemente al piano. Candala è stata così devastata più di una volta.

La barca a motore deve gettare l'ancorotto a cinquanta metri da terra perchè il mare rompe con larghe onde lente, invisibili al largo, ma che alla riva si trasformano in cortine schiumose. Superiamo allegramente il frangente su un *bedèn*, la snella e puntuta imbarcazione piratesca dei nativi il cui fondo perennemente allagato è stato provvisto per noi di una imbottitura di stuoie, facendo una doccia delle parti alte del corpo che si completa subito dopo con una semi immersione di quelle.... basse quando due robusti migiurtini ci strappano dal *bedèn* e ci portano sulla spiaggia immergendosi nell'onda sino al petto.

La popolazione è schierata ai lati di una pista

di sassi tondi che dirige, attraverso la duna sabbiosa, al paese e porta alla casa del residente, unico bianco della regione. Candala non ha radio, non strade con l'interno, non vi sosta alcun piroscifo ed il residente può comunicare solo con Bender Cassim a mezzo di corriere per la posta e servendosi di sambuchi per le provviste. Sembra impossibile che poco lontano da centri ormai anche troppo civilizzati esista tuttavia un tal privilegio di esistenza. Ed è questo che dà ancora un particolare sapore stuzzicante ad ormai poche contrade africane.

Avevo notato, fra le capanne, caprette bianche ben pasciute, particolare in contrasto con la assoluta mancanza di pascolo nella zona ed ebbi la conferma di una notizia che mi aveva sempre lasciato scettico. Gli abitanti di questi paesi nutrono il bestiame di acciughe disseccate al sole. Infatti i somali non mangiano il pesce piccolo così come considerano aragoste ed ostriche bestie immonde. Quaggiù il mare è stracarico di ogni sorta di pesce; frequenti sono i banchi di sardelle che permettono pesche miracolose che valgono a sostituire i foraggi. « Anche il poco latte che si trova sa di pesce », conclude malinconicamente il nostro ospite.

Ma un vera tragedia per Candala è l'acqua da bere che si deve provvedere a mezzo di imbarcazioni risalendo un curioso e pittoresco estuario che si insinua nella costa alta con fondali di tre quattro metri, fra pareti a picco; specie di fiordo equatoriale nel fondo del quale è il villaggio di Botiala, dove si trova acqua dolce, fresca ed abbondante.

Ma durante il monzone del nord i piccoli bedèn non possono tenere il mare ed allora si deve, con intere giornate di cammello, raggiungere Botiala per riportarne a mezzo di barili e ghirbe di pelle l'indispensabile elemento di vita.

Candala, come altri piccoli paesi della costa migiurtina, vive della raccolta dell'incenso e con la pesca. Primitive risorse come primitivo è l'isolamento di questi centri che ora si progetta di mettere in comunicazione fra loro e con quelli abitati da europei, a mezzo di una pista litoranea in alcuni punti già tracciata dagli ascari e dai dubàt durante l'occupazione della Migiurtinia, fra il 1925 ed il 1927 (1).

A Candala anzi di quel periodo si racconta un episodio riferito ad un cimelio interessante: un vecchio cannone portoghese. Ad esso la storia contemporanea attribuisce.... due colpi in tutto: quando i nostri reparti giunsero a Botiala nel 1926 ne sparò contro di essi uno *a palla*.... andato a vuoto naturalmente. In non so in quale successivo evento, un solerte residente volle tirarne in segno di festa uno a salve, dall'abbondante fumo del quale vennero.... tratti tre feriti!

Nel primo pomeriggio ci imbarchiamo con mare ancora più liscio e terso ma con temperatura piuttosto elevata; non meno di cinquanta gradi all'ombra. La gente del paese ci accompagna sino alla spiaggia; un gruppo di donne che sinora

(1) Nel 1940 era già aperta una pista da Scusciuban a Candala. *N. d. A.*

ha fatto fantasia in nostro onore, trilla il consueto saluto festoso ed alcuni pescatori soffiano dentro grosse conchiglie traendone un suono cupo, strano ed indefinito la cui eco ci accompagna sul mare anche quando le garesi di cartone, le capanne e l'unico albero verde, si imminuscoliscono nella distanza.

Bereda. Arriviamo a terra, come nei romanzi di avventure, in una leggera barca rudimentale dai vogatori seminudi armati di pagaie e poi su spalle di altra gente che si immerge nell'acqua per deporci sulla spiaggia di finissima rena popolata da migliaia di granchi di color biancastro che si muovono velocissimi a frotte, nella stessa direzione. Cento capanne di stuoie tese ed assicurate con corde di palma a resistere alle folate del monzone che talvolta supera i cento all'ora, qualche costruzione all'araba, certo opera di muratori di Mokalla poichè i Migiurtini sono pastori, pescatori e.... pirati ma affatto costruttori. Una grande garesa erge ancora i muri semi diroccati dalle nostre cannonate del 1927 quando il nord somalo venne sottomesso definitivamente dopo un periodo di effimero protettorato esposto al gioco subdolo della politica dei vicini (1).

Pochi ciuffi di palme e tutto attorno, a picco, incombe aspro ed arcigno un'imponente anfithea-

(1) Intendevo qui accennare all'opera degli inglesi del Somaliland sempre intesa a crearci delle noie e degli imbarazzi. *N. d. A.*

tro di alti monti rocciosi. La popolazione schierata a rendere omaggio al Governatore, che compie fra l'entusiasmo delle popolazioni questa interessantissima escursione, forma un irrequieto corridoio multicolore, quanto mai pittoresco, entro il quale camminiamo su una teoria di stuoie stese a terra, belle stuoie migiurtine a intreccio di colori scuri, capolavori di pazienza e solidità. È stato eretto anche un padiglione per riceverci e su ogni capanna è inalberata una *futa*, uno *sciàsc* (1), a mo' di bandiera. Tricolori, uno solo issato dall'unico rappresentante della autorità governativa, un *muntàz* degli *zaptié*.

Si prova invero una certa stuzzicante commozione nel porre piede in un paese semivergine come questo antico covo di pirati, dove l'unico bianco che si vede durante i pochi mesi di mare buono, è il Commissario di Hafun o il Residente di Candala nei loro periodici giri di ispezione.

Ispira un senso indefinibile, tra l'avventura e la fiaba, la costa aspra che dal confine del Somaliland giunge al Guardafui e fronteggia l'isola britannica di Socotra.

Ci siamo seduti nell'interno del padiglione addobbato alla rinfusa di sete gialle, rosse, verdi su un *angaréb* ricoperto di un bellissimo bukara logoro ma dalle tinte ancora vive e dal minuto disegno che formerebbe il più bello ornamento di un ricco salotto.

(1) Lembi di stoffa colorata per cingersi i fianchi o la testa in guisa di turbante. *N. d. A.*

Entrano solenni i capi di Beréda, alcuni in ricche casacche a ricami dorati. Uno di essi si appoggia alla sciabola superbamente cesellata in argento e oro.

Alte figure magre, occhi da rapaci, barbe a due punte, fiere teste mefistofeliche su cui si avvolgono i *dùb* a formare variopinti turbanti. Figure bellissime ed interessanti che formerebbero la delizia di un regista cinematografico.... (1) Coi capi è entrato un grazioso ragazzo di dieci anni al più, dagli occhi furbi e mobili; un'altissima figura di vecchio gli si erge vicino tenendogli la mano sulla testolina irrequieta con gesto di gelosa protezione. Il piccolo è Olàd, figlio ultimo del defunto Sultano Osmàn Mohamùd, da noi deposto nel 1927, e che appunto perchè nato durante le operazioni in Migurtinia, si chiama Olàd (figlio della guerra); il vecchio, un parente del sultano, è Hagi Ahmed Jusuf Nur, colui che guidò la spedizione contro il faro « Crispi » dove caddero il capitano Sandro Gatti ed il fanalista Jonna.

S. E. Caroselli, vecchio somalo, conosce ad uno ad uno tutti quanti e nulla gli è ignoto del loro passato. Quelli che ci furono avversi, per quella stessa ferezza che li spinse allora a combatterci, oggi sono sudditi fedeli ed i loro figli hanno suggellato il patto di fedeltà cadendo numerosi per la conquista dell'Impero nelle file dei battaglioni di ascari e fra gli indiiavolati *dubàt*.

(1) Su trama dell'Amico Marcello Orano, vecchio coloniale, si stava girando nel 1940 appunto il film « Pirati del golfo », che venne interrotto dalla guerra. *N. d. A.*

Hagi Said, capo di Berèda, proclama che uomini, donne e bambini sono esultanti e ringraziano Dio per la venuta del Governatore.

Dopo S. E. De Vecchi che visitò alcuni punti della costa durante gli sbarchi militari del 1926-27, è la prima volta che un Governatore vede questi paesi e perciò viene accolto dappertutto con vera esultanza.

Il provvedimento immediato preso dal « Muscir » per le riparazioni delle vecchie moschee ed i sussidi concessi perchè siano sostituiti i decrepiti sambuchi, che rappresentano la vita per queste genti e l'unico legame col mondo, toccano il cuore di tutti.

Un tizio chiede addirittura diecimila lire per comprare albero e vele nuove.... « Non hai nessuno che te le presti contro garanzia? » « Non ho che Dio.... ma lui soldi non ne può dare; e dopo Dio viene il Governo.... ». Gli vengono concesse le diecimila lire.

Un altro vuole una moschea nuova pel suo villaggio.

« Quanta gente hai? ». « Badàn » (molta) risponde con prosopopea.

Ma quando il Governatore sente il nome del villaggio ride « Non più di venti abitanti! » e volto al postulante: « Fate molti figli e poi vi darò la moschea ».

Il vecchio Hagi Ahmed chiede ora che ad Olàd venga concesso un piccolo appannaggio; S. E. gli regala mille lire: « Quando Olàd prenderà moglie avrà l'appannaggio ».

Una serie di giudizi salomonici che lasciano tutti soddisfatti. A due mutilati di guerra vien donata una piccola somma e così alla vecchia madre di un ascari morto nel sanguinoso combattimento di Birgòt dove cadde il T. Colonnello Splendorelli.

Il carico di un sambuco, sequestrato per eccessivo fiscalismo, viene restituito. Questioni annose, incancrenite nei meandri della burocrazia, vengono risolte lì per lì.... Quali benefici effetti, anche pel nostro prestigio, determinano queste presse di contatto dirette dei Governatori di colonia con le popolazioni più lontane e segregate! È una delle attività più proficue ma purtroppo impedita dalla ridda delle scartoffie che riempiono gli uffici ed avvelenano l'esistenza.

Ci vorremmo inerpicare in traccia della leggendaria grotta dove il santone Daròt diede origine alla più pura razza Somala, ma non è impresa da temperatura torrida come questa nè da condursi a termine in una sola giornata e noi prima di sera ci dobbiamo imbarcare.

Quando ci allontaniamo dalla spiaggia dove il sole che tramonta fa risaltare la chiazza multicolore della popolazione che saluta con le braccia levate, porto meco l'incancellabile impressione di questo ambiente suggestivo, fuori dal mondo.... Le fierissime fisionomie dei capi, il gruppo pittorresco ed insolito di belle altere donne in fantasia, le piccole garese candide e turrette sotto lo strapiombo imponente dei monti selvaggi e foschi....

Sempre a spalla d'uomo imbarchiamo sul *bedèn*

trasbordando poi sulla barca-motore che fila verso la « Cherso », sul mare liscio e trasparente tanto che visibilissimo è il bassofondo di dove Bereda trae la sua vita pescando perle e madreperla. Una volta questa gente traeva l'esistenza dalle scorribande piratesche e dal predare le navi che venivano tratte in inganno da fuochi accesi sul falso Guardafui oggi annunciato a distanza di quaranta miglia, dal magnifico faro erettovi dall'Italia nel nome di Colui che perseguì coraggiosamente le prime visioni coloniali di Cavour: Francesco Crispi.

L'UFFICIALE COLONIALE ITALIANO E LE SUE TRUPPE

Dicembre 1938.

Sessant'anni orsono giungevano in Africa i primi ufficiali italiani. Cioè in Eritrea e subito dopo in Somalia poichè in Egitto ufficiali italiani del genio, di artiglieria e medici erano già arrivati circa un secolo fa, chiamati dal governo del paese a creare arsenali, costruire fortezze, fondere cannoni, ad impiantare ospedali e organizzare servizi dell'esercito egiziano. Altri ufficiali si erano trasformati in esploratori, per tutti basti ricordare la poderosa figura di Vittorio Bottego, ed avevano già issato il tricolore nelle contrade più selvagge del continente africano. In tal modo s'era andata creando, attorno agli ufficiali italiani, una fama di coraggio e di generosità, di bontà e di rettitudine che facilitò molto la loro opera quando si dovettero arruolare, istruire, comandare e portare al fuoco i primi nuclei delle nostre truppe indigene.

Occorre molto entusiasmo e spirito di sacrificio per darsi alla vita di colonia, e l'indigeno, da essere primitivo quale è, intuisce subito se il pro-

prio ufficiale ha o non ha l'animo coloniale. Inutile dire che l'ufficiale in possesso di questa speciale sensibilità, di questa vocazione può ottenere dai suoi uomini qualunque cosa. Chi la colonia non capisce, chi non vede in essa che il disagio, il caldo, le mosche, la sporcizia e una popolazione di esseri repulsivi unti di burro rancido,.... chi rimpiange i paesi civili e i loro agi senza comprendere quanto di bello vi sia nel contatto con la primitività degli esseri e della natura, è meglio che non vada a comandare truppe di colore poichè fra lui ed i suoi ascari si stabilirà un senso di freddezza, un vuoto incolmabile. Se truppe indigene non rendono, il novanta per cento delle volte è dovuto a deficienza nel loro inquadramento. Chi non capisce l'Africa, chi non sa penetrare l'animo dei nativi, non potrà mai affezionarsi; chi non ha comprensione per quel particolare ambiente non potrà essere un buon coloniale.

L'ufficiale in colonia è, oltre che il comandante, il padrone, il padre, il consigliere, l'amministratore, il medico dei suoi uomini; non solo dei suoi dipendenti ma anche delle loro famiglie poichè gli ascari vivono normalmente assieme ai genitori, alla moglie, ai parenti, tutti inquadrati nella cornice originale e piena di colore del « campo ascari ».

Ogni reparto ha il suo « campo » di tucùl dove l'ufficiale assume la figura di un vero e proprio capo-paese; spesso il Governo affida ai comandanti dei presidi anche funzioni politiche ed amministrative pel territorio circostante. Quando ero tenente in Eritrea, fui nel tempo stesso comandante il pre-

sidio di Coatít, Regio Residente e.... medico regionale! Dovevo badare alla disciplina ed all'addestramento della compagnia, aprire nuove strade, occuparmi delle beghe dei paesani e delle loro interminabili querele, di questioni terriere, di pozzi, debiti non pagati, contratti matrimoniali.... e mi toccò curare malanni d'ogni genere, dalle ulcere tropicali alle sifilidi croniche. Fui costretto ad intervenire persino in un parto difficile per tenere su il cuore della puerpera con iniezioni di caffeina. Una notte, alla luce gialla del « fanus » a petrolio, dovetti dare ben diciotto punti alla pancia di un disgraziato che si era buscato una tremenda cornata di uno zebù, sicchè ogni volta che sento odor di petrolio bruciato mi rivedo perplesso ed emozionato con ago ricurvo e filo a ricucire, per la prima volta in vita mia, pelle umana.

Dopo le grandi piogge del 1920, per dodici giorni girai a muletto col mio « *muntàz* » infermiere tutta la regione dell'Hazamò a praticare centinaia e centinaia di iniezioni di chinino durante una tremenda epidemia di malaria perniciososa.

Si capisce da tutto questo come la vita dell'ufficiale in colonia sia profondamente dissimile ed assai più complessa da quella di guarnigione in Italia; in compenso dà soddisfazioni profonde e indimenticabili.

Durante la campagna etiopica, e dopo ben quindici anni, tornai per la prima volta a Coatít al seguito del Maresciallo De Bono. Fui riconosciuto dal vecchio *ciccà* (il capo paese), dai *casci* (i preti copti) e da molti paesani che ancor prima di

aver ultimato l'omaggio a tutti i personaggi che accompagnavo, mi circondarono con segni di giubilo e di rispetto e con tale insistenza da mettermi a disagio.

L'esplicazione dei doveri dell'ufficiale in colonia ha una influenza diretta anche nella politica spicciola con le popolazioni dato il legame stretto di abitudini, di costumi ed affinità con cui vivono gli ascari in stretto contatto agli abitanti del paese; più numerosi saranno gli ufficiali provvisti delle qualità necessarie per essere buoni comandanti di ascari e animati da passione coloniale e più facile risulterà l'opera del governo civile aiutata dalla quotidiana e benefica azione svolta dagli ufficiali.

Si può dire che due terzi dell'attività di un comandante coloniale vengano assorbiti da compiti non strettamente militari ma non meno importanti pel buon governo e pel rendimento stesso delle truppe.

Quando, nel 1918, e subito dopo l'armistizio, mi trovai in sei giorni sbalzato dalle nevi dell'Adammello alle oasi libiche, dai miei massicci alpini coperti di lana e di pelo e con i ramponi da ghiaccio agli snelli ascari eritrei vestiti succintamente di tela e coi piedi nudi, trovai un comandante vecchio coloniale che mi disse: « Lei, finchè glielo dico io, stia solo ad osservare cercando prima di tutto di capire la mentalità degli ascari e di conoscerne meglio le tradizioni ed i costumi. Mi domandi tutto quello che le passa per la testa, senza tema di essere noioso.... Più *noioso* sarà nel chiedere e più apprezzerò la sua buona volontà di divenire un ottimo coloniale ».

Dopo poco più di un mese, alla mensa impiantata sotto una gran tenda tropicale nell'oasi di Zanzùr, ebbi il « battesimo » africano e cominciai ad interessarmi attivamente della vita disciplinare dei miei cento ascari. Il ricordo di quel mio primo comando di uomini infinitamente semplici anche nel valore, anche nella morte, ancora oggi è motivo per me di commozione e di orgoglio.

Il metodo di comando è basato su poche norme ma alle quali bisogna attenersi scrupolosamente: senso costante della propria dignità, assoluto spirito di giustizia, coraggio personale.

Con gli ascari non bisogna mai trascendere nè alzare la voce nè, soprattutto, bestemmiare. Guai! C'è da perdere in un momento tutto il proprio prestigio. Il concetto dell'autorità dell'ufficiale è talmente elevato nell'ascari che *non può capire* che l'ufficiale abbia bisogno di gridare o di imprecare se qualche cosa non va.

Durante le operazioni del 1918-20 in Libia contro i ribelli di El-Baruni, un vecchio *bulucbasci* un po' tardo di mente, reduce della battaglia di Adua, comandante una pattuglia di avamposti, mancò alla propria consegna per un errore di comprensione mettendo a serio rischio tutta la compagnia molto distanziata dal grosso, isolata ed in critiche condizioni.

Quando lo rividi a pericolo passato ero furibondo sia pensando al pericolo di tutti che alle responsabilità che gravavano su di me. Ad un certo punto mi scappò, nel rimproverare il graduato, un « perdio! » piuttosto violento. Il vecchio Bocrù Ta-

clè piantandosi ancor più duro sull'attenti, mi interruppe: « Signor tenente.... perchè bestemmia Dio?! Io avere sbagliato non Dio! ».

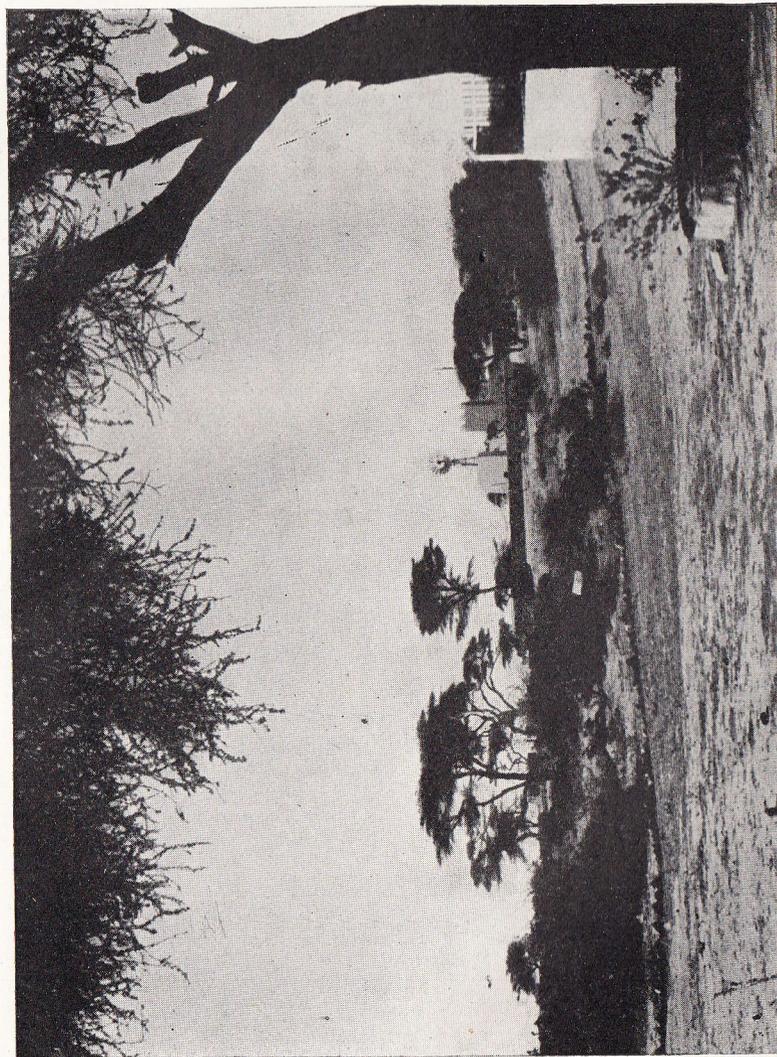
Così sente quella gente e tante volte la loro semplice mentalità dà lezioni utilissime anche a noi rappresentanti della cosiddetta civiltà.

Gli ufficiali coloniali italiani, la cui opera di veri apostoli della grandezza e del prestigio della Patria in queste terre primitive ha avuto inizio sessant'anni orsono sulle rive del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, hanno saputo ben compiere la loro missione per tanto tempo oscura e misconosciuta, se hanno dato all'Italia delle truppe ammirevoli il cui valore e la cui fedeltà si sono riconfermate attraverso le campagne del 1895-96, nella conquista libica del 1911-12, nella riconquista libica fra il 1915 e il 1918, nella campagna etiopica.

Ho preso parte a queste due ultime campagne e so quello che ufficiali, soldati ed ascari hanno fatto sminuzzando la loro opera, spargendo il loro sangue in mille e mille episodi rimasti in gran parte ignorati.

« Ascari fedeli » così li volle definire la nostra Sovrana, e tali sono infatti da mezzo secolo i nostri soldati di colore e primi fra tutti gli eritrei ed i somali che dalla fine dell'ottocento hanno sempre più stretto i vincoli di gloria e di sangue che li lega alla Bandiera italiana.

« Ascari fedeli » per virtù dell'attività minuta, appassionata che in un sessantennio seppero svolgere i nostri ufficiali coloniali alla quale successe e s'in-



Migurtinia - Il fortino delle bande a Gardò.

(foto dell'Autore)

tegrò quella dei funzionari fra le popolazioni; tutti ricalcando le orme e l'esempio di quella magnifica schiera di pionieri che esplorarono o conquistarono terre africane il più delle volte conferendo lustro e ricchezza ad altri paesi! Basti ricordare per tutti Romolo Gessi che si rese virtualmente padrone del Sudàn sul quale, coi sistemi pirateschi ben noti, l'Inghilterra stese la mano.

L'ufficiale italiano ama profondamente i suoi ascari e ne vive la vita in tutte le sue manifestazioni; il « campo ascari » è la fucina di questo sentimento reciproco. Ogni tucùl è centro di affetti, di piccoli interessi, di piccoli contrasti famigliari, di semplici gioie e di dolori acerbi ai quali l'ufficiale è chiamato a partecipare; la sua autorità è legge ma deve senza posa interessarsi del benessere dei suoi uomini, dei loro famigliari, del loro bestiame; a lui tutti ricorrono per consiglio anche nelle circostanze minime, a lui si rimette il giudizio delle contese anche fra marito e moglie. L'ufficiale agli albori della nostra espansione africana fu l'unico sanitario delle popolazioni ed anche oggi, nei presidi, più isolati, è lui che fa iniezioni, che deterge piaghe, che somministra medicine, che medica ferite.

Al loro ufficiale gli ascari consegnano parte della paga perchè la conservi e spesso è lui ad indurre con fatica gli ascari, portati generalmente allo spreco del denaro, a fare dei risparmi.

Durante la riconquista libica del 1919 avevo impiantato ben duecento libretti postali, quanti erano gli uomini della mia compagnia che, tor-

nando in Eritrea nel luglio del 1920, portò seco oltre un milione di risparmi.

La coesistenza nei reparti eritrei di cristiani e musulmani, in perfetto accordo e senza che mai un incidente anche futile avvenga, nonostante l'abisso religioso, è frutto dell'opera comprensiva e persuasiva degli ufficiali.

Se si pensa a quello che noi abbiamo dato di paghe e di benefici a questa povera gente, c'è da domandarsi quale forza li attiri sotto la bandiera italiana. Solo in questi ultimi anni le condizioni delle truppe indigene sono state migliorate; i mutilati di Adua, quelli amputati per ordine di Menelik, della gamba e del braccio in castigo d'aver servito l'Italia, avevano venticinque lire di sussidio al mese, ancora nel 1926!

Gli altri paesi pagano assai meglio le truppe di colore ma gli inglesi trattano gli indigeni con sprezzo e gli ufficiali non riescono certo, come quelli italiani, ad affezionarsi i loro uomini. I soldati inglesi fuori servizio tengono un contegno piuttosto scadente e questo è di cattivo esempio nei confronti della popolazione indigena. I francesi mantenendo in Francia guarnigioni di truppe di colore le hanno male abitate ed il loro rendimento è stato infatti negativo originando altresì una eccessiva familiarità e presunzione da parte degli indigeni. Anche l'assistenza sanitaria, che per noi è un vero apostolato presso le popolazioni africane, contribuisce a tenerci attaccate le popolazioni. In Somalia nel 1924 vi erano una quarantina di medici, per lo più militari. Un anno dopo nel prendere pos-

sesso del Giubaland britannico trovammo *un solo medico indiano* in camicione e turbante.

Durante le sanguinose lotte intestine dell'Etiopia furono sempre i medici militari italiani ad uscire dai confini dell'Eritrea e della Somalia per curare i feriti tra il rispetto di tutti.

Ed ecco una rapida sintesi storica sul valore di ufficiali coloniali e delle loro truppe.

1 marzo 1896. - Ad Adua quindicimila Italiani ed Eritrei combattono contro centomila abissini. Il generale Da Bormida muore scagliando l'elmetto sul nemico giunto a pochi metri, gridando: « Viva l'Italia, Viva il Re! ». Il capitano Antonio Rossini del 4° indigeni, rimasto con pochi uomini che vogliono trattenerlo, si svincola e si rizza in piedi dicendo: « Facciamo vedere come un ufficiale italiano sa morire! ». Il capitano Masotto, comandante una batteria di siciliani, grida: « Se temete guardatemi in faccia, e se vi accorgerete che ho paura vi autorizzo a scappare! ». Tutti caddero sui pezzi. Il ten. colonnello Menini degli alpini (1), ferito alle due gambe, si trascina a raccogliere le cartucce dei caduti perchè i pochi superstiti continuino a sparare.

Le giovanissime truppe eritree si coprono di gloria fra i monti del Tigray in mille episodi fulgidissimi di valore noti a tutto il mondo.

Ecco un brano di corrispondenza del giornalista Macola al « Corriere della Sera » in data 5 marzo

(1) Il glorioso Corpo degli Alpini ebbe il battesimo del fuoco ad Adua dove impiegò per la prima volta il fucile '91 che gli Abissini chiamavano appunto "alpin", *N. d. A.*

1896: « gli ascari si battevano contro tutto l'esercito scioano, furioso nell'attacco. I nostri ufficiali cadevano ad uno ad uno bersaglio, fin da principio, dei continui costanti colpi del nemico. Gli ascari restavano attorno ai loro superiori coprendoli col proprio corpo, selvaggiamente fedeli, sparando, colpendo col rovescio del fucile, caricando alla baionetta, mordendo quando caduti, mentre le nostre batterie seminavano la morte in mezzo alla massa dei nemici che si rinnovavano sempre ed arrivavano urlando, passando sopra cumuli di cadaveri.... ».

I vecchi abissini usavano inchinarsi passando davanti alle tombe degli Italiani morti ad Adua. Persino i soldati nel negus, nel 1935, nelle loro fantasie guerresche ancora esaltavano i nomi di Tosselli, Galliano, Arimondi e Da Bormida!

Un mese dopo Adua il generale Baldissera marcia nel Tigràì con soli diciottomila uomini ed il suo fermo contegno si impone allo sterminato esercito etiopico tanto che Ras Alula scrive a Ras Mangascià luogotenente di Menelik: « gli Italiani sono arrivati ancora. Se avanzano ritirati, in nome di Dio, perchè questa volta non riuscirai a fermarli.... ».

Il maggiore Prestinari, eroe del '96, muore sul Carso nel 1917 da generale della riserva, volontario benchè paralitico, portato a braccia dai suoi soldati.

Nel 1911-12 ascari eritrei e somali concorrono alla conquista libica riaffermando doti di fedeltà assoluta.

Nel 1914 Ras Uoldegheorghis marcia contro l'Eritrea con sessantamila armati. La colonia è sgomenta perchè i suoi battaglioni sono quasi tutti in Libia. L'intrepido contegno di un funzionario nostro rappresentante in Adua, il conte Paolo Teodorani, riesce a ritardare la marcia del Ras. Tutti gli Eritrei, dai vecchi cadenti ai ragazzi reclamano, talvolta clamorosamente, un fucile in uno slancio che commuove gli Italiani di laggiù. Quando il Ras vorrebbe riprendere la marcia, la vecchia colonia, dove sono tornati rapidamente dalla Cirenaica alcuni battaglioni, è irta di tutti i fucili disponibili e la tracotanza del capo si muta in una tentennante sosta ed in successiva ritirata.

Nella riconquista libica del 1918-19-20, cui ebbi la ventura di prender parte col più vecchio battaglione eritreo, il 1° fondato dal prode Turitto caduto con tutti i suoi ufficiali e quasi tutti i suoi ascari in avanguardia ad Adua, le virtù dei nostri ascari si palesano, come già era avvenuto nelle tristissime vicende del 1915-16. E nessuno mai venne meno al suo dovere anche quando le circostanze erano tali da far tremare il cuore agli ufficiali più induriti.

1925-26-27. Nella conquista del nord somalo ascari e dubat somali affermano, per la prima volta in massa, virtù guerriere anche superiori alla aspettativa. A Gardò, in Migiurtinia, sessanta dubat rimasti senza più una cartuccia, si fanno massacrare sino all'ultimo all'arma bianca piuttosto di cedere dapprima all'opera suavisiva dei capi ribelli che li volevano dalla loro e poi alla impari

lotta contro quattrocento armati di fucile. Quei sessanta dubàt erano comandati da un semplice buluc-basci e non avevano speranza alcuna di essere soccorsi.

Ad El-Bur il ribelle Omar Samantàr tradisce il capitano Carolei e lo massacra assieme ai suoi pochi ascari riuscendo a fuggire con le uniche due mitragliatrici in territorio abissino.

Una banda di dubàt, comandata da due intrepidi jusbasci, si spinge sino a Gorrahèi ed in una serie di combattimenti sanguinosissimi riesce a riprendere le due armi e a riportarle in Somalia. Più della metà di quei valorosi, compresi i due graduati, restano sul terreno.

Nel 1934 troveremo a Ual Ual il bandito Samantàr al servizio degli Inglesi del colonnello Clifford! È noto di quale fierezza fu il contegno dei dubàt a Ual Ual.

1935: L'attaccamento dei nostri ascari determina un fenomeno unico, forse, nella storia.

Nei battaglioni eritrei mobilitati per la Libia erano sempre stati arruolati uomini anche in territorio abissino. Ebbene, alla vigilia e durante la campagna etiopica tutti gli ex ascari d'oltre confine, sfidando la morte in ogni minuto perchè dovevano attraversare i bivacchi delle armate negusite, si presentarono ai nostri comandi invocando di essere arruolati. E si copersero di gloria. Ma vi è di più. È noto che nelle truppe somale abbiamo sempre arruolato anche arabi dello Jèmen, di Aden e dell'Hadramùth.... Nonostante le minacce di passarli per le armi attuate, in qualche caso, dal

governo inglese, gli ex ascari arabi sfidando il mare su minuscole imbarcazioni, sbarcarono sulle coste disabitate della Dancalia o del nord somalo raggiungendo a piedi e spesso morendo annegati o di stenti, i loro vecchi reparti! E neppure un miraggio di lucro li spingeva poichè le nostre paghe erano come ho già detto parecchio inferiori a quelle inglesi. Chi sfuggì al piombo britannico accorse sotto le nostre bandiere e decine di migliaia di *tarbùsc* dal grosso fiocco, di bustine cachi, di *tachie*, di turbanti.... schierati lungo migliaia e migliaia di chilometri di frontiere, sulle cime gelide e nelle piane torride, assieme ai soldati italiani, concorsero validamente alla conquista di quell'Impero voluto da Benito Mussolini e vanto dell'Italia, conquista che tanto entusiasmo suscitò perchè ridestava nel cuore di tutti le romantiche vicende dell'Italia umbertina.

Come le antiche legioni romane i soldati italiani in Etiopia crearono strade, ponti, pozzi, chiese, infermerie. Dissodarono terreni, coltivarono orti, aiutarono gli indigeni nei raccolti, collaborando al sorgere di un nuovo ordine civile e benefico in terre che non conoscevano che le violenze, la schiavitù, le rapine e le lotte intestine.

Non è, con questo, che possiamo pensare di avere in due o tre anni attratto completamente nella nostra orbita popolazioni irrequiete, infide ed egoiste per natura e per tradizione secolare, ma le basi per una simile opera sono più che buone. Bisogna che gli eventi non ostacolino questa nostra grande impresa di civilizzazione nella qua-

le impiegheremo anche un ventennio ma che si tramuterà nella più grandiosa delle realtà. In una simile opera la collaborazione dell'ufficiale è preziosa. Purtroppo l'ufficiale coloniale non si improvvisa; occorrono dieci anni a formarlo. La grandiosità della recente campagna etiopica ci ha costretti invece ad improvvisarne un grande numero, ma il ritorno alla vita normale nell'Africa Orientale permetterà senza dubbio a tutti questi elementi di inquadrarsi sempre più e sempre meglio. Solo eventi imprevisi nel campo internazionale potrebbero impedire questo come altri necessari assistamenti in queste nuove terre. Ma auguriamoci che essi non debbano turbare il consolidamento del nostro Impero e, quindi, dell'aumentata compagine delle truppe che lo presidiano.

UNA DELLE PIU' FOSCHE PAGINE DELLA STORIA ABISSINA

Dicembre 1938.

A circa 60 km. a sud-ovest di Haràr, nella regione montuosa compresa tra la vallata del Gobbelli e del Moggio si innalza a 3000 metri il massiccio del Garamullàta le cui grandiose pendici, coltivate a grano e dura, costituiscono una delle più feraci contrade dell'Impero.

L'alba di stamane mi ha trovato sulle rive del laghetto Aramajo, occhio di madreperla liquefatta che si affaccia tra il verde, punteggiato da migliaia di folaghe fiduciose, pigre, immobili, cui nessuno osa sparare. Oltrepassato il boschetto di centenari eucalipti che si specchiano nell'acqua lucente e abbandonata la bellissima rotabile che scende da Haràr a Dire-Daua volgiamo a sud risalendo dossi coperti di granoturco e tra dura gigantesca, alta più di quattro metri i cui steli sono legati a « fascio d'armi » perchè non pieghino sotto il peso delle brune pannocchie grosse come teste di bimbi, scendiamo oltre tra veri boschi di euforbie, qualcuna imponente, dentro i quali fio-

riscono come giganteschi funghi i tetti dei tucul di grigie stoppie rasate.

Filari di alberetti verdi dalla chioma armonica e compatta, le arachidi, si alternano a campi di fave e di fagioli o a zone di terreno fertile, ricchissimo, smosso e pronto a ricevere il terzo seme dell'annata. Dovunque volga l'occhio ho la medesima sensazione di una terra magnifica e produttiva al massimo non appena la si tocchi.

Oltrepassato il paesetto di Dolo spingo la macchina per un'aspra carrareccia balzando di roccia in roccia o scivolando sul pietrame smosso; salti, scossoni, schianti.... non so come le balestre non si sfascino.

Ben presto giungo sotto il bastione del Garamullà che incombe su di me suggestivo, imponente, avvolto da voli di aquile che girano lente in cerchio, alte nel cielo; visione che sembra materiare un disegno del Doré. Tra la curiosità degli abitanti avvolti in stracci color della terra, giungiamo a Curfacèlli, grosso villaggio di capaci tucul e casette di *ciccà* (fango) impastato a sterco di bue, appollaiato tra le balze disegnate fittamente da filari di caffè. Siamo a duemilacinquecento metri e si respira un'aria finissima e fredda che penetra sino all'epidermide nonostante gli indumenti di lana che siamo andati aggiungendo man mano alla nostra acconciatura; gli occhi lagrimano ed il naso cola sotto la sferza del vento. La sottile pista si snoda come un serpente, si arrampica asprissima attaccando il fianco immenso della montagna ora vestita di alberi secolari e giganteschi

e di sottobosco verde, del bel verde caldo di certe nostre zone delle Prealpi. Sto percorrendo una delle plaghe più pittoresche ch'io ricordi dei miei lunghi pellegrinaggi attraverso il mondo. In tanta selvaggia natura vegetale si affacciano fiorite di smaglianti *lillà*, grossi ammassi di incogniti fiori rossi e mazzi di pervinche nane, una festa di gentilezza stranamente contrastante con la rude grandiosità della montagna che sovrasta e gli alberi decrepiti dai tronchi che sembrano fossilizzati.

La regione è detta Fugnàn (naso) ed è proprio simile ad un mastodontico naso questa propaggine che aggiro, sempre salendo, sino ad abbandonarla per seguire il filo di un lungo dosso prativo disseminato di tuje gigantesche che pongono nel paesaggio, chiaro, note spiccate di colore fosco.

Ad ovest sprofonda, immensa, la vallata del Moggio densa di foreste; a Est la più augusta del Gafra che immette in quella del Gobèlli. Davanti a me si innalza un bruno monte piramidale il Falti, alto 2739 metri (1).

Dal Garamullà alle pendici del Falti il percorso è disagiata ma breve; ad uno svolta, dopo un ripido crinale, ci appare in alto all'estremità delle propaggini del monte, un villaggio: Graua, nido da corvi e da briganti; scintillano al sole i tetti in lamiera della chiesa copta e della prigione che fu la tomba insanguinata di Ligg Jasu. Radi

(1) Il Monte Falti è segnato ma in posizione errata sulla carta della Consociazione Turistica Italiana che è tuttavia una delle migliori e più complete con cui si possa girare l'Impero. N. d. A.

eucalipti cingono i fabbricati stagliandosi minuscoli ma nitidi nel cielo.

Una delle pagine più fosche della storia abissina, avvolta tuttora da un truce mistero, è la soppressione del legittimo erede di Menelik, e per leggere da vicino tale pagina mi sono arrampicato sino quassù a tremila metri, con una macchina trasformantesi volta volta in trattore, funicolare, carro armato.... Una sessantina di chilometri in tutto da Haràr ma non bastano tre ore a percorrerli, pena lasciare le ruote per via.

Fra giganteschi sicomori, *tuje* (1) ed altissimi eucalipti che fiancheggiano la pista sassosa giungiamo fra i tucùl del paesetto; sul ciglio del roccione che lo domina distinguo nettamente le sagome caratteristiche della chiesa e di una specie di castelletto basso e massiccio. Tutti gli abitanti sono sulle soglie in atteggiamento di timorosa curiosità e rispetto, belle femmine ci salutano senza alcun timore; una rozza moschea col tozzo minareto bianco, qualche casetta in *cicca* col tetto di lamiera; grosse bilancie rudimentali pesano cereali all'aperto chè in quasi tutta l'Africa il commercio si svolge sul nudo terreno fra interminabile chiacchierio, nugoli di mosche e odore acre di *berberè*.

Un'ultima arrampicata ad esse ed eccoci all'ingresso del castelletto.

Scappato dalla molle custodia di Ras Càssa nel giugno del 1931, Ligg Jasu, legittimo erede di Me-

(1) Grossi alberi ad alto fusto di fogliame scuro e legno assai duro, fra i più pregevoli della flora d'altopiano. *N. d. A.*

nelik, tentava la via del Goggiam per porsi sotto la protezione di Ras Ailù Teclaimanòt del quale aveva sposato una figlia. Il viaggio era a buon punto ma anche Ailù era ormai in disgrazia e Jasu riconosciuto e tradito da un dipendente del ras, vien riconsegnato all'usurpatore Tafari che lo confina a Graua affidandolo al capo paese fitaurari Scimèlis (morto poi combattendo contro di noi) ed al monaco Abà Anna subdola creatura del negus. Ligg Jasu sul quale pesa la più tragica fatalità, tribolato, malato, corpulento, avvilito, viene incatenato secondo l'uso ad un forzato custode, fitaurari Tesemmà (che vive ancora nel Cercèr) ed assiste malinconamente dal recinto di Scimèlis, per circa dieci mesi, alla costruzione della sua prigione affidata alla perizia di un armeno aiutato da muratori arabi. Sorte infinitamente triste e avvenire quanto mai incerto pel disgraziato principe vittima dell'odio timoroso di colui che si apprestava ad usurpare il trono di Menelik.

Quattro torrette quadre unite da un robusto muro.

Varco la prima soglia; nell'interno un padiglione rettangolare, massiccio, in pietra grigia ed archi muniti di solide inferriate, racchiude due grandi camere comunicanti per una amplissima apertura senza chiudende; attorno alle camere gira l'ampia veranda ad inferriate dove il prigioniero poteva passeggiare due volte al giorno. Una unica porta di accesso fra questa grande gabbia da fiere, corrispondente all'ingresso del fortino; una piccola porta laterale immette invece nella prima del-

le due camere interamente rivestite di legno; minuscole finestrine a quattro metri dal suolo danno all'interno luce assai ridotta. Da una di queste aperture partirà a tradimento il primo colpo degli assassini. Uno stanzino con la doccia e un rudimentale servizio igienico completano l'ambiente. Al muro, sopra il caminetto, è ancora l'orologio che ha colato lente le ore della tragica prigionia.

Sono entrato nella perenne penombra del triste carcere con quel senso di oppressione che incute sempre un ambiente macchiato di delitto; questo è reso enormemente suggestivo dalla natura grandiosamente selvaggia del luogo.

Il giovane residente di Graua mi rievoca quello che si sa, ma la gente è assai restia a parlare di questo tragico evento generato dalla fatalità di un triste destino, voluto dalla paura di un usurpatore, vendicato per la maledizione del *cane nero* preventivamente lanciata da Menelik morente contro chiunque avesse osato far del male all'erede da lui designato.

E ricostruisco la vicenda guardandomi attorno non senza emozione.

Nel novembre 1935, fitaurari Scimèlis viene chiamato da Ras Nasibù ad Haràr dove è appena giunto da Addis Abeba l'anima dannata di Tafari, il monaco Abbà Anna incaricato di una segreta missione. La notte fra il 23 ed il 24 Scimèlis torna a Graua. Ha avuto l'ordine di sopprimere.

Infatti il mattino dopo si sparge la voce che Ligg Jasu è morto. Si racconta di un tentativo di liberazione da parte di ribelli alla volontà dell'Impera-

tore; durante il tafferuglio il principe prigioniero è rimasto ucciso per disgrazia.... Invece la verità era un'altra. Era giunto dalla terrorizzata corte di Addis Abeba (da un mese le nostre truppe avevano varcato il Mareb e dilagato nell'Ogadèn) l'ordine che Tafari non aveva sino allora osato dare. Si vuole che lo stesso Scimèlis abbia ferito per il primo Ligg Jasu sparando dal finestrino d'angolo, a sinistra, sopra l'ingresso, mentre il disgraziato era nella prima camera. Poi Scimèlis ed un altro irrompono per finire il ferito che si trascina nell'angolo di destra della seconda camera; gli viene tirato un secondo colpo e Ligg Jasu cade muovendo però ancora qualche passo lungo la parete contro la quale viene inchiodato a colpi di baionetta, ripetutamente. Poi gli assassini lasciato per morto ed immerso nel sangue il loro legittimo sovrano, escono dalla stanza mentre altri colpi vengono sparati attorno il fortilizio per dar credito alla voce di un attacco di partigiani del prigioniero.

Quando i sicari rientrano per rimuovere il cadavere Ligg Jasu è ora, *solo ora*, veramente morto, accasciato a terra ma ad un metro dal suolo *spicca una croce disegnata col dito intriso di sangue!* Terrorizzati gli assassini non osano neppure cancellare quello che diviene davanti la storia il gesto di suprema accusa del principe morente contro l'usurpatore. Tafari lo ha infatti perseguitato accanitamente e fatto infine imprigionare giustificando l'atto, che urtava quasi tutti i partiti abissini ma più ancora i vecchi capi tradizionalisti, col dire che Jasu si era fatto musulmano ed era quindi doppia-

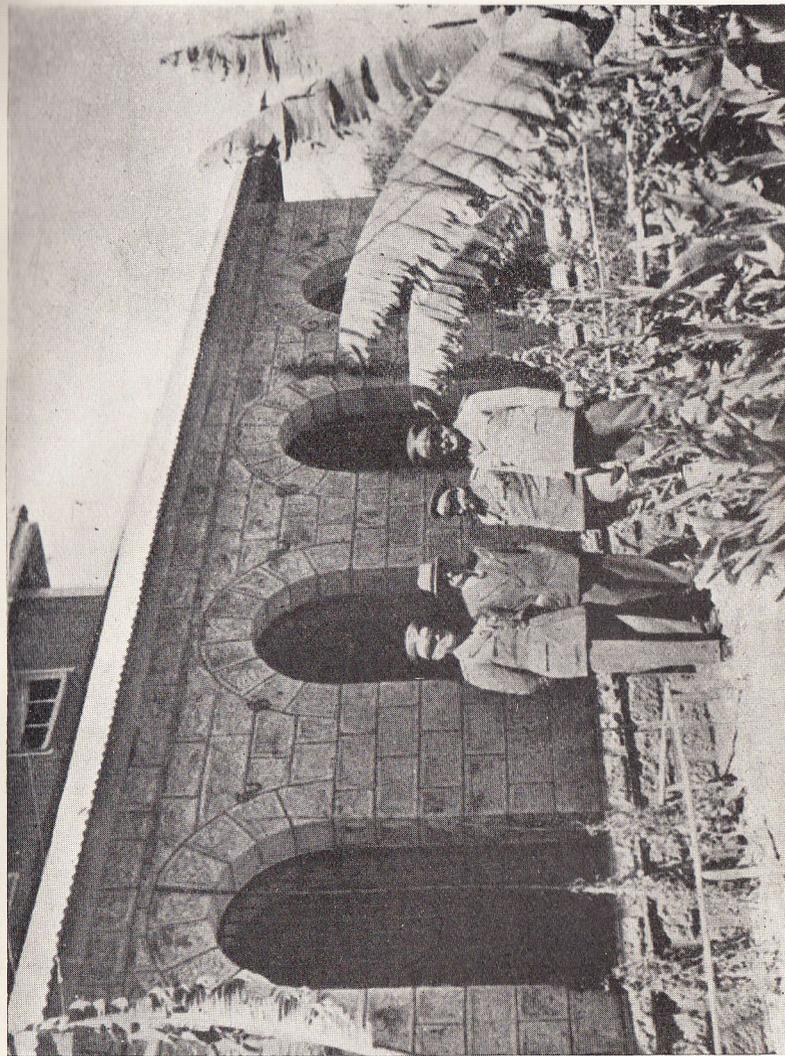
mente ribelle. Ligg Jasu raccoglie gli ultimi aneliti per mostrare la sua innocenza e giace sotto la sinistra croce di sangue suprema affermazione che egli è *sempre stato e muore cristiano*. Quanta drammaticità in questo gesto!

Buco della pallottola, una grossa palla sferica, puntate di baionetta nel legno e la croce sanguinosa coperta ora da una lastra di vetro sono tracce talmente *vive* che non possono non avvincere ed infondere un senso di suggestivo orrore. È da rilevare che mentre con stucco e vernice si era tentato dissimulare in seguito le tracce delle armi assassine, *nessuno aveva osato toccare la croce sanguinosa* che è ancora perfettamente conservata.

Profondamente emozionato nella ricostruzione mentale e visiva della scena terribile getto questi appunti sul taccuino nella stanza dove sono rimasto solo nel più impressionante silenzio. Soltanto di fuori il vento fruscia a tratti fra i larghi flabelli delle muse piantate attorno il padiglione da un vecchio schiavo fedele per rendere meno triste la prigione al suo signore....

Dove è finito il cadavere di Ligg Jasu? Qui il mistero si chiude ermeticamente. Si diceva fosse sepolto sotto il pavimento della stanza ma le ricerche da noi fatte furono vane.

Una versione vuole che il cadavere, legato su un muletto, fosse portato notte tempo sino al torrente Gobèlli e gettato in una forra. Ma anche qui le ricerche diligenti fatte dal Commissario della regione non hanno portato ad alcun risultato; da Graua al Gobèlli vi sono poche ore di strada. L'al-



Graua - Davanti la prigione gabbia dove venne assassinato Ligg Jasu - Da sinistra: il Gen. Frusci governatore dell'Amara, Eccellenza Gasparini, Eccellenza Caroselli, Eccellenza Cerulli governatore di Harar. (foto dell'Autore)

tra versione racconta invece come il triste corteo seguito da pochi fedeli avesse invece proseguito sino al lago Aramajo ed attesa la notte, caricato il corpo sulla stessa unica barca con cui il negus si divertiva a girare sul lago nelle sue soste ad Haràr, lo abbiano calato, gravato di pietre, al centro dello specchio calmo, fra le erbe palustri infestate da miriadi di sanguisughe...

Così si chiude questa fosca pagina di sangue che suscitò contro il già poco amato Ailè Selassiè, uno scoppio di odio che fu, pel destino dell'usurpatore, più di una grande battaglia perduta.

Il trono usurpato con l'intrigo aiutato dal veleno e bagnato di sangue, venne rovesciato in sette mesi dagli Italiani.

La maledizione del *cane nero* si era avverata.

MARINA ED AVIAZIONE IN AFRICA

1939.

Basterebbe un nome, una figura per illuminare in modo superbo la tradizione della nostra Marina in terra africana: Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi. In Lui il marinaio si fonde nella più perfetta delle maniere col coloniale e ne fa un vero pioniere, in tutta l'estensione etica del termine, la cui opera rifulge luminosa nella nostra storia coloniale. Ma era stato ancora un Principe di Casa Savoia il primo a portare una prua italica lungo le coste dell'Africa Italiana: nel settembre del 1879 la R. Corvetta a Vapore e a vela « Vettor Pisani » al comando di S. A. R. Tomaso di Savoia Duca di Genova, compiva una lunga, avventurosa crociera lungo le coste somale dando di quelle terre ancora sconosciute le prime notizie che potevano interessare la nostra espansione coloniale.

Nell'ottobre dello stesso anno la nave-avviso « Esploratore » al comando del capitano di fregata De Amezaga, unitamente al piroscalo « Messina » della Società Rubattino, sbarcava ad Assàb la spedizione Sapeto-Beccari-Doria destinata a creare i

primi legami con i sultani locali dai quali originarono l'impianto in Assàb di una base commerciale italiana. Attorno a questo fulcro coraggiosamente creato andò man mano dilagando, fra sacrifici, lotte intestine, incomprendione e perdite di vite umane, la nostra espansione coloniale. E man mano altre navi da guerra recarono laggiù uomini, materiali, attrezzi, strumenti che servirono sempre più e sempre meglio a consolidare dal punto di vista politico-economico e scientifico la nostra presenza sulle coste del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano. Tuttociò fra il malcelato nervosismo dell'Inghilterra e della Francia per quanto non ritenessero ancora temibile una concorrenza italiana.

L'« Ettore Fieramosca », la R. N. « Ischia » erano ad Assàb nel periodo in cui i primi marinai immolarono la loro vita uccisi dalle selvagge popolazioni.

I primi italiani caduti per la causa africana furono i marinai.

Nel maggio del 1881 a Mascahà, a sei giorni di marcia dalla costa, veniva trucidata la spedizione Giulietti che era scortata dal sottotenente di vascello Biglieri e da un nucleo di cannonieri e di marinai della Regia Marina.

Il Regio trasporto « Europa », la « Garibaldi », il « Cristoforo Colombo » uno dei primi nostri incrociatori, la cannoniera « Cariddi », fendono successivamente con le loro prue quei mari lontani e ancora la Regia vedetta « Castel Fidardo », la « Caracciolo », l'avviso « Messaggero », la torpediniera « Sagittario ». Tutte queste navi, unitamente

ad altre fra cui la « Vettor Pisani », la « Conte di Cavour », l'« Ancona », le torpediniere « Sirio », « Pegaso », « Procione », « Centauro », presero parte all'occupazione di Massaua che gli ottocento uomini del colonnello Saletta, sbarcati dai piroscafi « Gottardo » e « Washington » effettuarono pacificamente il giorno 5 febbraio 1885 nonostante le proteste del Comandante egiziano della piazza. Comandante in capo della spedizione era un marinaio, l'ammiraglio Cajmi.

Le prime ciminiere fumavano tra le ultime velature e, insieme, le nostre più vecchie navi di legno e le nostre più giovani navi di ferro affermarono laggiù il diritto dell'Italia a quella espansione africana che, raggiunto il suo fulgore con la proclamazione dell'Impero, non fu ultima ragione delle astiose invidie britanniche che si sfogano oggi nel modo più accanito, mascherate da una moderazione diplomatica che sa di tradimento lontano un miglio.

Nel febbraio dell'85 il R. avviso « Barbarigo » comandato dal capitano di fregata Fecarotta, imbarcava ad Aden il nostro Console, capitano marittimo Antonio Cecchi e si iniziavano le trattative col Sultano di Zanzibar, lunghe, difficili ma intelligentemente condotte che ci dovevano portare alla occupazione delle prime basi in Somalia subito organizzate commercialmente dalla Società milanese del cav. Filonardi.

Il primo approdo in terra somala della « Barbarigo » fu effettuato a Chisimaio nell'agosto di quell'anno.

Si inizia intanto la conquista dell'altopiano, critreo, al comando di Baldissera e del Baratieri, in una alternativa di successi e di contrasti sanguinosi, come sempre è avvenuto nelle guerre. Assieme alle brillanti vittorie di Cassala, Adigràt, Coatit, Senafè dove le nostre giovani truppe indigene si coprono di valore, si mescolano le giornate tragiche di Dogali, di Saganeiti, di Adua. Migliaia e migliaia di uomini partono dall'Italia fra plauso popolare dapprima, fra sommosse fomentate dal partito antiafricano poi; ed è ancora e sempre la nostra Marina che ne garantisce il viaggio, lo sbarco ed i rifornimenti.

Ancora oggi sulle coste somale è vivo nel ricordo degli indigeni il nome di una bianca nave, la « Staffetta » che assieme alla R. Nave « Rapido » concorse alla sottomissione di quelle terre inospitali e primitive dove i bianchi tornavano per la prima volta dopo le apparizioni dei galeoni portoghesi.

Il testo scritto col quale il sultano dei Migiurtini Osman Mohamud chiedeva il protettorato del « magnanimo Re d'Italia Umberto I° » porta le firme dei capitani di vascello Porcelli ed Amoretti assieme a quella del nostro Console Filonardi.

Continua così negli anni la spola dei nostri navigli soprattutto da guerra lungo le coste del mar Rosso e dell'Oceano Indiano integrando l'azione militare e politica con quella economica e scientifica.

Nell'aprile del 1890 il sottotenente di vascello Carlo Zavagli ed il marinaio Bertorello della R. Nave « Volturno » vengono uccisi a colpi di lancia

e di frecce, dagli indigeni, sulla spiaggia di Uar-seick poco a nord di Mogadiscio. Anche qui come sulle coste dell'Eritrea il primo sangue ad irrorare la nostra terra africana fu quello dei marinai.

È la nave « Staffetta » che consolida la presa di possesso delle località di Brava, di Merca la città santa e Mogadiscio. E i primi contatti che il Vali del Sultano di Zanzibar, Soliman Ben Ahmed (tuttora vivente a Mogadiscio dove è divenuto custode d'onore del Museo della « garesa », sua antica residenza) ha col governo italiano, sono sottoscritti dal comandante della « Staffetta » capitano di vascello Sorrentino.

Nell'ottobre del 1893 a Merca che appunto perchè città santa è pervasa spesso da esaltazione religiosa, cade ucciso dai nativi il tenente di vascello Maurizio Talmone. La R. Nave « Staffetta » bombarda il paese per rappresaglia.

Ed ecco il primo contatto con la Somalia di Colui che ne doveva divenire il pioniere, il valorizzatore: Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi che arriva laggiù nel 1893, sottotenente di vascello, a bordo della R. Nave « Volturmo » inviata a sostituire la « Staffetta » ed a continuare l'opera intesa a consolidare sempre più il nostro prestigio.

« Etruria », « Aretusa », « Etna », « Piemonte », « Caprera », « Minerva », « Scilla », « Governolo ».... nomi e nomi dorati sulle prue e sulle poppe sormontati dalla corona reale, che brillano al sole africano, spruzzati dalle onde del mar Rosso e dell'Oceano Indiano....

La marina continua a sostenere mirabilmente

la nostra conquista africana pagando ogni tanto il suo tributo di sangue.

Il 26 novembre 1896 i comandanti delle navi « Staffetta » e « Volturmo », capitani di vascello Mongiardini e Maffei, unitamente ad Antonio Cecchi ai sottotenenti di vascello Baraldi, Sanfelice e De Cristofori al medico Miraglia agli ufficiali commissari Baroni e Gasperini al guardiamarina Guzolini, scortati da un gruppo di sottufficiali e marinai cui si unisce il geometra Quirichetti direttore di dogana a Mogadiscio, partivano a piedi dalla città dirigendosi attraverso le dune boschive al non lontano fiume Scebeli. Giunti nella località di Lafolé venivano, durante la notte, assaliti dalla tribù dei Bimàl e cadevano colpiti all'arma bianca dopo una strenua resistenza, uccisi sino all'ultimo anche durante la ritirata dei superstiti verso la costa, in una selvaggia caccia all'uomo. Quelle ore tragiche furono da me personalmente ricostruite sul posto assieme al Governatore di Mogadiscio di allora, Gr. Uff. Emilio Dulio che vive tuttora quasi novantenne ad Addis Abeba.

Nel 1903 le navi italiane, dislocate lungo le coste dei nostri possedimenti coloniali, collaborano su richiesta di Londra alle operazioni che gli Inglesi conducevano contro il Mad Mullah, il fanatico santone assai potente che solo col nostro aiuto l'Inghilterra riuscì a tenere a bada. Nel culmine della campagna l'equipaggio della « Volturmo » sbarca nel Somaliland per difendere Berbera rimasta sguernita dalle truppe inglesi che avevano dovuto accorrere precipitosamente in aiuto delle

loro colonne circondate dalle armate del Mad Mullah. Della brillante e generosa pagina storica, poco nota, e della nostra condotta disinteressata abbiamo avuto invero un bel premio dal governo di S. M. Britannica che in quelle terre non tralasciò mai di ostacolarci nella nostra azione politica ed economica pur facendo mostra di correttezza di cordialità e di una cortesia ufficiale che, negli Inglesi, hanno sempre ricoperto gelosia e malafede.

« Antilope » e « Gazzella » sono i nomi di due sambuchi armati che al principio del '900 diedero filo da torcere a contrabbandieri, trafficoni e mercanti di schiavi nel golfo di Aden.

L'« Antilope » il giorno 3 dicembre è sulle coste della Migiurtinia; giunto davanti a Durbo, al reiterato rifiuto degli abitanti di rendere omaggio alla bandiera italiana benchè il loro sultano si fosse sottomesso di recente al nostro governo, apre il fuoco contro il paese da dove si risponde a fucilate. Il comandante del Sambuco, tenente di vascello Grabau, muore nel combattimento ed il paese viene messo a ferro e fuoco.

Nella successiva espansione nostra in Somalia che ci obbligò talvolta ad occupare con la forza alcune località è ancora e sempre la Marina che appoggia ed aiuta le truppe in ogni circostanza, così le R. Navi « Caprera » e « Colonna » si distinguono per l'occupazione di Danane ed in parecchie altre operazioni costiere.

L'opera arduosa della squadra dei sambuchi armati continua con ottimi effetti, nel mar Rosso e nell'Oceano Indiano dal 1902 al 1914,

quando vennero sostituiti da navi vedetta, e costituisce una delle pagine più interessanti che i nostri marinai abbiano scritto quaggiù.

Durante la campagna italo-turca a Kumfida, nel mar Rosso, sette cannoniere turche vengono affondate da tre navi italiane: il « Piemonte », l'« Artigliere » e il « Garibaldi » (dicembre 1911).

Nell'azione si distingue il capitano di fregata marchese Giovanni Cerrina Feroni che diventerà Governatore della Somalia prima e poi dell'Eritrea. Successivamente vengono distrutte dalle navi « Piemonte » e « Caprera » i forti turchi di Odèida (luglio 1912); il cacciatorpediniere « Granatiere » bombardata Moka con molto effetto materiale e morale.

Nel ricordo degli Italiani è ancor vivo il contributo che la Marina diede alla occupazione della Libia dove lo sbarco e la prima difesa di Tripoli, mentre giungono le truppe dell'esercito, vengono effettuati dai marinai dell'Ammiraglio Faravelli; uno dei primi a cadere nella quasi contemporanea azione di sbarco in Cirenaica è il guardiamarina Bianco che si immola sulla spiaggia della Giuliana a Bengasi.

Le torpediniere dell'Ammiraglio Millo violano con grande ardimento l'inaccessibile stretto dei Dardanelli, primo esempio nella storia.

Durante il conflitto mondiale le nostre colonie vengono tutelate dalle R. Navi « Lido », « Caboto », « Calabria », « Liguria », « Cagliari », « Coatit », « Misurata »; ciò senza tener conto di quello che la Marina compie sulle coste libiche.

Nel dopoguerra è la Marina che rende sicuro

il tremendo Capo Guardafui erigendovi quel faro Crispi, grandiosa opera di civiltà che da tanti anni era invocata ed attesa da tutti i naviganti, ma per compiere la quale si era dovuto attendere che vari elementi politici lo consentissero.

Alla sottomissione diretta ed ormai indispensabile per la nostra dignità del nord somalo, negli anni 1925-26-27, concorrono le R. Navi « San. Giorgio », e « Campania » e le navi vedetta « Toselli », « Arimondi », « Berenice » ed « Alula ».

Nell'ottobre del 1925 a Bargàl cadono ancora alcuni marinai in una brillante azione contro i ribelli Migiurtini.

Giungiamo così alla campagna etiopica dove la Marina italiana scrive una delle pagine più belle e complesse della sua storia nel realizzare impianti d'ogni natura, nell'effettuare trasporti con centinaia e centinaia di piroscafi che dovevano essere protetti durante la navigazione dalla incombente insidia britannica; e mentre si effettuano i trasporti è la Marina che dissemina cannoni nei punti più importanti della costa eritrea. Distaccamenti di marinai vivono in minuscoli isolotti a pelo d'acqua, facendo buona guardia, dopo avervi miracolosamente trasportati con zattere spinte a braccia nel bassofondo madreporico, i cannoni ed i materiali necessari. L'Ammiraglio Vittorio Tur è l'animatore di questa organizzazione e non manca neppure il contributo dato sulle linee di combattimento dell'altopiano dal glorioso battaglione di sbarco « San Marco ».

Prima di giungere alla conclusione di questa

rapida rievocazione delle tradizioni marinare dell'Italia in terra d'Africa e della sua opera svolta nell'interesse diretto del Paese ma tante volte anche per quello della civiltà e della fratellanza europea, va ricordato anche come per merito della Marina le nostre colonie abbiano, sin dai primissimi tempi, posseduto una rete completa radiotelegrafica che si spingeva nei più sperduti presidi e della quale spesso si dovettero valere le vicine colonie straniere. I primi collegamenti radiotelefonici fra l'Equatore africano e l'Europa, furono realizzati da noi durante la campagna etiopica e chi conosce le estreme difficoltà atmosferiche ambientali sa quale sia il valore tecnico di queste realizzazioni.

Ma, ripeto, troppo rapida è la rievocazione che meriterebbe studio assai più profondo, completo e dettagliato.

Comunque basta a mettere in rilievo a far meglio conoscere i sacrifici e le fatiche che ci sono costate le nostre conquiste coloniali.

Basta che il lettore porti il pensiero agli istinti generosi della nostra razza, alla perizia ed al valore dei marinai italiani alla genialità ed allo spirito di iniziativa e d'avventura del nostro soldato di terra e di mare.... all'impeto, al coraggio personale, doti naturali del nostro popolo, per completare nella sua mente il quadro grandioso di ciò che ha compiuto in mezzo secolo la Marina Italiana sui mari e nelle terre d'Africa (1).

(1) Sarà del resto ancora e sempre la Marina che riporterà la nostra potenza al di là dei mari anche in quelle terre africane

Se ripenso ai primi due capannoni smontabili in tela e tavolame, che sorsero anni fa ad Hamar Geb-geb, sull'area della Mogadiscio del 1000, mi par di sognare!... Oggi una vera cittadina si estende coprendo buona parte di quell'area e le più confortevoli e rapide linee aeree solcano l'Impero e lo uniscono alla Patria. Dai venticinque giorni che impiegava, solamente quattro anni orsono, la posta dall'Italia ci arriva ora in tre-quattro giorni; eppure nessuno grida al miracolo perchè l'uomo è l'animale più sconosciute e incontentabile del creato.

L'aviazione nel campo coloniale ha fatto per noi passi giganteschi attraverso le necessità e gli ammaestramenti della campagna etiopica, ma è stata tuttavia l'Italia il primo paese del mondo a valersi dell'aviazione in guerra e proprio in una guerra coloniale.

Risaliamo nel tempo a trent'anni orsono, nel 1910-11 quando conquistammo la Libia. Piccoli apparecchi che pesavano sì e no trecento chili e bombe grosse come teste d'uomo.... Si può scorgere quasi un auspicio in quel primo impiego in guerra di aeroplani ancora primitivi per opera dell'Italia: esso avveniva infatti in terra d'Africa,

che il nemico ci ha strappato e che ritorneranno a noi sino all'ultimo centimetro quadrato perchè troppo ad esse l'Italia, e prima di tutti la Marina, diede del suo sangue, della sua gloria e della sua civiltà. *N. a. A.*

quell'Africa da cui doveva fatalmente originare il nuovo Impero romano.

Temprata nella guerra del 1915-18 che vide nei cieli dell'Isonzo e del Piave battaglie aeree già di notevole importanza, l'aviazione, non appena cessato il grande conflitto, tornò in terra africana per la conquista libica.

Ho avuto la ventura di partecipare con un battaglione eritreo a quel periodo molto interessante che va dalla fine del 1918 alla metà del 1920 e con quanta riconoscenza ricordo l'opera dei nostri aviatori che durante le lunghe marcie interminabili, nella immensa pianura tripolina o attraverso le oasi insidiose, ci sorvolavano segnalando i nuclei ribelli all'agguato e recandoci, sin da allora, le cose più urgenti e la posta!

Erano ancora i grossi biplani Caproni dell'Isonzo e del Piave e persino qualche biplano Farman dove l'aviatore stava alloggiato in un sediolino con i piedi appoggiati sui longaroni di legno, senza riparo attorno; velocità modestissime, meno di qualsiasi moderna vetturetta utilitaria. Ho compiuto anch'io voli di ricognizione appollaiato alla meglio dietro le spalle del pilota con qualche giornale ripiegato sul petto per ripararmi dall'aria.... E quelli furono i primi cimenti; in quell'epoca si forgiarono i primi piloti coloniali che impararono a volare con temperature torride e fra i nubi sabbiosi del ghibli per conservare all'Italia il suo prestigio mediterraneo.

La prima colonia ad avere nuclei d'aviazione dopo la Libia, fu appunto la Somalia quando nel

1920-21 gli intrighi dell'Inghilterra nel Somaliland tentarono di buttare sulle nostre spalle il Mad Mullah, un santone fanatico che disponeva di un vero piccolo esercito ed aveva proclamata la guerra religiosa più in odio ai nostri vicini che a noi.

La presenza di tre o quattro areoplani, provvidenziale in quella circostanza, aiutò ad allontanare dalla Colonia assai modestamente armata un grave pericolo e concorse a sollevare gli Inglesi in un momento assai difficile.

Nel 1925-26-27, sempre quaggiù in Somalia, l'aviazione coadiuva preziosamente alla sottomissione dei territori di Obbia e della Migiurtinia. Periodo ignoto al Paese che ancora non aveva volto la sua attenzione all'Africa ma ricco di episodi che collaudarono la bontà ed il valore delle nostre giovani truppe coloniali.

Negli impervi valloni del Nogàl e del Darròr gli aeroplani ci proteggevano, ci collegavano, portavano medicinali e posta in poche ore laddove sarebbero occorse giornate, settimane di carovana. Le « machine di sarcàl » (le macchine del governo) erano ammiratissime dagli ascari che le seguivano fermandosi in piena marcia, a bocca aperta come bambini davanti le vetrine dei giocattoli.

Finite le operazioni militari in Migiurtinia l'aviazione della Somalia continuò a render servizi utilissimi poichè con essa si risolsero non pochi problemi geotopografici annosi, compreso quello della definizione dei confini col Somaliland britannico.

Ricordo una sera giunta a ristorare una tremenda giornata di caldo e di sete che aveva affaticato enormemente topografi e aviatori.... Ce ne stavamo adagiati nelle sedie a sdraio sotto le stelle, a Gheroe, sul confine con la ex Somalia inglese; poco lontano brillavano i fuochi del bivacco di una pattuglia del « Camel Corp » britannico. Ad un tratto uno di noi rompe il silenzio causato soprattutto dalla stanchezza, con questa frase: « Vedrete che questo lavoro bestiale lo faremo per nulla!... ». Subito tornò lo spirito e fra motti ed apprezzamenti molto azzardati brindammo alla futura.... inutilità del nostro lavoro (1).

Di grande aiuto furono ancora i nostri aviatori durante le preoccupanti giornate del settembre 1933, quando Degiàc Gabremariam calò sui confini della Somalia con quindicimila armati. Solo il contegno risoluto del governatore Maurizio Rava e dell'allora colonnello Frusci (2) e dei soli sei battaglioni di cui disponeva allontanarono la nuova minaccia.

Una pagina brillante quanto ignota scrisse poco dopo l'aviazione somala, il cui motto è « Australi sub cruce », durante quella sanguinosa provocazione anglo-abissina che prese il nome di Uàl-Uàl, nel

(1) Era un auspicio originato dalla convinzione di tutti noi vecchi coloniali della immancabile riunione di tutti i Somali sotto il governo d'Italia. *N. d. A.*

(2) Maurizio Rava partito volontario per la Cirenaica e ferito a Bardia, morì in seguito alle ferite in Roma nel 1941. Il generale Frusci compì l'avanzata su Haràr nel 1936, conquistò Santander nella campagna spagnola. A lui si deve la strenua difesa di Chèren. *N. d. A.*

dicembre del 1934, quando i due soli apparecchi di cui disponevamo, due modesti Ro 1, si buttarono coraggiosamente sulle orde abissine in aiuto ai « dubàt », mitragliando e spezzonando. E avariatosi uno, l'altro apparecchio continuò a volare dall'alba al tramonto per più giorni.... Il tempo di far benzina e ricaricare la mitragliatrice e via pel cielo!

Arriviamo così alla campagna etiopica. Chi non conosce i prodigi dell'aviazione in quei sette mesi di guerra in territori che andavano dalle depressioni dancale con sessanta gradi all'ombra sino alle vette del Tembién coperte di rugiade gelate!?

Se mancò l'aviazione nemica, l'offesa contraerea era nutritissima e le azioni dei nostri non veloci Caproni si svolsero a quote tali da tornare abbondantemente bucati dai proiettili e spesso con morti e feriti a bordo.

Ma soprattutto estreme le difficoltà di volare in quello speciale ambiente atmosferico con apparecchi fatti per l'Europa, ambiente veramente pieno di pericoli continui per le correnti, gli ammassi di nubi, il difficile orientamento, la difficoltà di decollo a carico completo sui campi dell'altopiano, le impossibilità di atterraggio se non nei rari punti attrezzati appositamente. Se la navigazione aerea è difficile laggù anche oggi con possenti apparecchi, in tempi normali e con la ormai perfetta conoscenza del paese cosparso di campi di fortuna e servito da radiogoniometri, pensate cosa fosse allora dovendo volare continuamente senza alcuna pratica delle ostili condizioni climatiche.

Eppure si fecero miracoli di ardimento cui ho assistito davvicino e che potrei citare in cento episodi. Si rifornirono intere colonne di centinaia di tonnellate di viveri e munizioni e armi; si trasportarono feriti, si salvarono equipaggi sotto la minaccia abissina, con acrobatismi ammirevoli.

A Dessiè, durante l'avanzata della colonna « Badoglio » su Addis Abeba, vidi calare dal cielo coi paracadute due stazioni radio al completo.

A Quoràm, dopo un provvidenziale lancio di munizioni, un disegno di teli aerei da segnalazione attirò l'attenzione del mio pilota che si abbassò per vedere cosa chiedevano ancora le truppe.... Finalmente finimmo col leggere « grazie » disegnato in bianco sul bruno terreno e accanto ascari e soldati che agitavano le braccia festosamente.

Si può ben dire che l'aviazione ha contribuito fortemente alla conquista dell'Impero e soprattutto alla rapidità della conquista.

Oggi rende servizi preziosi nei collegamenti fra le provincie etiopiche e con l'Italia, nel perfezionare la conoscenza dei territori meno praticabili, nelle operazioni contro i residui gruppi ribelli su uno sviluppo di circa seimila chilometri di frontiere terrestri (chè tanto ne abbiamo in terra d'Africa fra Impero e Libia mentre altrettanto, o quasi, è lo sviluppo di coste africane da guardare). Senza l'aviazione saremmo ciechi, senza l'aviazione il nostro Impero africano non sarebbe stato conquistato in sette mesi.

I nostri aviatori civili con voli che destano la ammirazione degli stessi inglesi abituati a curar po-

co l'orario ed il benessere dei viaggiatori, uniscono quasi ogni giorno l'Italia all'A. O. I. e recano quaggiù il conforto della posta e permettono relazioni indispensabili alla vita del paese, allo scambio di vedute, alla segnalazione di necessità, al disbrigo di vertenze e di questioni commerciali, economiche, politiche.

Questa spola continua dà all'Impero il ritmo della vita della Patria e la tiene presente al cuore di tutti quaggiù.

Questo fanno i nostri aviatori in colonia e quando si potrà scrivere la storia del contributo dell'aviazione italiana in terra d'Africa scaturiranno fulgide pagine che nessuno meglio di noi coloniali potrà apprezzare.

LA POLIZIA DELL'AFRICA ITALIANA

1939.

Lo vidi giungere a Mogadiscio, magnifico reparto, attrezzato ed equipaggiato in maniera veramente superba; tutti bei giovani alti, prestanti e pieni di contegno. « Antonio Cecchi » era il nome imposto a quel battaglione della Polizia Coloniale destinato alla Somalia. Accolto dapprima con quella benevola diffidenza che i vecchi coloniali provano in genere per tutte le istituzioni nuove, seppero in brevissimo tempo imporsi e attirarsi l'ammirazione generale specie degli indigeni sulla fantasia dei quali tutto quanto è bello, ben messo esteticamente, ha un grande effetto. Le guardie della Polizia, alte di statura con bellissime uniformi e molto stile hanno colpito la mentalità dei nativi sino dal principio. In breve anche gregari indigeni, scelti fra gli elementi migliori della colonia, vennero a rinforzare e completare la organizzazione che in pochi mesi si impiantò in tutti i centri della Somalia iniziando il consolidamento della sua giovane compagine.

Avevo avuto la ventura d'essere stato alcuni anni prima uno dei primissimi ad ascoltare per boc-

ca di colui che ne è oggi il Comandante generale, i concetti ancor vaghi sulla costituzione di un corpo scelto di polizia coloniale. Ora la Polizia dell'Africa Italiana è una realtà tecnicamente perfetta e moralmente collaudata anche nel campo bellico.

Nella nostra immancabile ascesa africana questo complesso veramente ottimo di comandanti e di gregari avrà una funzione preziosa oltre che per le sue capacità specifiche, pel fatto che essa costituirà, anche nei momenti più difficili, un presidio ed una garanzia per le istituzioni della Patria ed i suoi figli che sono quaggiù.

Organizzata sul modello degli ordinamenti per la Libia, la Polizia dell'Africa secondo il suo primo articolo costitutivo: « ... assicura l'ordine e la sicurezza nell'Africa Italiana e costituisce una forza di cui si vale l'autorità politica pel conseguimento dei fini imperiali che lo Stato fascista si propone per assicurare la difesa delle istituzioni e per salvaguardare la sanità fisica e morale delle popolazioni ».

Sintesi di una complessa somma di doveri che saranno indubbiamente assolti in qualunque anche più difficile circostanza (1).

(1) Nei dolorosi eventi che ci hanno obbligati a cedere nell'Impero alla preponderanza inglese di mezzi corazzati ed aerei, la tacita ammirazione del nemico ha consentito alla Polizia dell'Africa Italiana, in diversi centri, di continuare nella tutela dei nostri connazionali. Le ritroveremo dunque, le guardie della P.A.I., nelle nostre città dell'Impero, come le abbiamo ritrovate a Bengasi, senza pistole e senza moschetto, ma armate di fede e di disciplina e paghe di un dovere penoso, compiuto con dignità e fermezza. — A questi soldati, perchè tali sono e fra i migliori che l'Italia ha gettato nel crogiolo della sua quarta guerra africana, il Duca

Data la natura speciale dei servizi che deve compiere il Corpo e la indispensabile sensazione e conoscenza che deve avere quotidianamente di tutto quanto concerne l'Africa nella concezione di chi ne regge le sorti dall'alto, è stato stabilito che il Comando generale risieda a Roma, presso il Ministero dell'Africa Italiana e ne dipenda direttamente. Tripoli e Addis Abeba sono sede di due Ispettorati generali. Nei capoluoghi di governo risiedono le questure con tutti gli uffici consueti e da esse dipendono, nei centri minori della circoscrizione, commissariati, sezioni, stazioni e posti di polizia più o meno numerosi a seconda della natura della regione, della densità della popolazione, della situazione politica ambientale, della vicinanza di confini con colonie straniere, dei traffici, del movimento stradale. Due centri di reclutamento per indigeni ad Addis Abeba ed Asmara. Ad Addis Abeba ha sede il magnifico squadrone Vicereale; altri reparti speciali sono la compagnia motoriz-

d'Aosta, dagli spalti sanguinosi di Amba Alagi, concedeva il 12 maggio 1941 un encomio solenne che dice: « Durante e dopo il ripiegamento delle forze militari, proteggeva le popolazioni nazionali rimaste in territori infestati da ribelli riuscendo a mantenere con sacrificio ed abnegazione l'ordine pubblico. In azioni belliche cooperava valorosamente alla difesa del territorio dell'Impero con generoso contributo di sangue ».

Due ordini Militari di Savoia, la Medaglia d'Oro al valore al brigadiere Luigi Orecchioni caduto a Lofaruk il 17 agosto 1940, quattro medaglie d'argento, centodieci di bronzo, centocinquanta croci di Guerra al valore, ventuno promozioni per merito di guerra, ventinove encomi solenni in parte concessi *alla memoria*, stanno a dimostrare quale contributo di valore e di sangue abbiano dato ufficiali, militi nazionali e gregari indigeni nell'Impero prima della guerra e nella strenua difesa di quelle terre che sono rimaste più che mai *nostre* e a noi torneranno. N. d. A.

zata autonoma, la banda regolare a cavallo, alcune bande irregolari e sette battaglioni ai quali, con felice ispirazione e nel culto delle tradizioni che rappresentano la forza massima nell'affermazione coloniale, sono stati imposti i nomi di sette fra i più gloriosi pionieri italiani in Africa: Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi, Giuseppe Giuliotti, Antonio Cecchi, Eugenio Ruspoli, Gaetano Casati, Vittorio Bottego e Romolo Gessi.

La Polizia dell'Africa Italiana in colonia sostituisce con reparti specializzati aventi gli stessi compiti, la Milizia portuaria, ferroviaria e stradale.

Nel verde, suggestivo anfiteatro di Tivoli spolverato dal grigio degli ulivi, in cospetto di Monte Rotondo e di Monte Celio, tra le meraviglie di Villa d'Este e di Villa Adriana, è sorta la Scuola di addestramento da cui sono usciti, inquadrati ed educati ammirevolmente, i battaglioni ed i reparti specializzati ormai tutti dislocati nei rispettivi territori d'oltremare. Sede tuttavia provvisoria questa di Tivoli per quanto nulla vi manchi per l'addestramento, l'istruzione e l'assistenza nelle sue molteplici forme. La nuova grandiosa e razionale sede della scuola, realizzata con tutte le provvidenze più perfette della tecnica moderna e che sarà nel suo genere la più bella e moderna Scuola del mondo, sta per sorgere al Lido di Roma.

Nel concetto del reclutamento delle guardie, sia nazionali che indigene, si segue anzitutto il criterio estetico e della prestanza fisica, poichè ciò è di somma importanza pel prestigio nei riguardi di chiunque, ma specie degli indigeni. A Tivoli,

sopra due vaste tavole, sono esposti tutti gli oggetti di corredo dei gregari italiani e di colore; il panno dei cappotti ed il diagonale delle uniformi è lo stesso per gli ufficiali e per i gregari nazionali. L'ottima qualità dei tessuti, la elegante fattura e l'armonia dei colori hanno l'effetto psicologico di accrescere negli uomini amore alla divisa e nel conferire loro un aspetto ancora più marziale e dignitoso. In questa sede provvisoria è stato tuttavia curato ogni particolare in tutti i campi... da una serie di graziose anforette metalliche appese al muro per ogni dove, destinate a raccogliere la cenere dei tabacchi, sino alla vasta e tersa sala dei barbieri con venti poltrone di servizio.

La nuova scuola del Lido di Roma non potrà possedere in più che la vastità dei locali meglio adatti a seconda dell'uso ed una maggiore larghezza di impianti; qualitativamente nulla si può immaginare nè realizzare meglio di quello che si è già organizzato nella Scuola di Tivoli per quanto impiantata in un fabbricato di fortuna.

Gli ufficiali per costituire inizialmente il Corpo sono stati scelti dai ranghi delle Forze armate e delle forze di polizia dello Stato; per i nuovi ufficiali si richiede il possesso di una laurea, di aver prestato servizio come ufficiale di complemento, aver superato un rigoroso esame di ammissione ed infine aver compiuto uno speciale corso di addestramento presso la Scuola. A loro volta i sottufficiali e le guardie nazionali sono arruolati tenendo conto dei titoli di studio, della costituzione fisica e della educazione morale e spirituale; anche essi

debbono superare un corso di sei mesi presso la Scuola di addestramento.

Il Comando generale è sistemato, in via provvisoria, negli ammezzati del Ministero, ammezzati che conoscevamo come tristi e poco confortevoli e dove erano confinati gli uffici d'ordine, gli archivi, i centralini.

Ebbene anche qui si è realizzata una magica trasformazione poichè nulla di più razionale, moderno e confortevole si può immaginare nel visitare gli uffici del Comando della P.A.I.

Si direbbe insomma che questo giovane corpo armato coloniale porti con sè, sin dal suo sorgere, l'essenza spirituale e pratica dei tempi moderni. C'è da augurarsi che nessuna temperanza a carattere burocratico-economico venga mai a sminuirne le possibilità, poichè l'Italia nella P.A.I. possiede un organismo veramente originale, concepito con genialità e curato in ogni particolare, sul quale il Paese e per esso le colonie potranno fare il massimo affidamento in ogni circostanza di pace e di guerra (1).

(1) Si è visto poi in pratica quali servigi abbia reso la P.A.I. nelle operazioni belliche dimostrando, oltre al grado di addestramento militare, l'alto spirito da cui sono animati ufficiali, guardie e gregari indigeni.

Nel 1939 il Luogotenente per la Baviera Von Epp visitava la scuola di Tivoli riportando del corpo una profonda impressione che esternò senza riserva. Successivamente veniva chiesto al Ministero dell'Africa Italiana di consentire che duecentocinquanta sottufficiali e soldati del Reich seguissero un corso di addestramento di sei mesi presso la Scuola di Tivoli; esso si svolge infatti coi risultati più lusinghieri e la soddisfazione più completa del Governo germanico che concordava subito una serie di corsi regolari per ufficiali dando la prova dell'alto concetto in cui teneva questo



La polizia dell'Africa Italiana.

giovane Corpo armato coloniale italiano che si è così rapidamente affermato e la cui fama è ormai giunta anche all'estero.

Nel Novembre 1940 un primo corso mensile si svolgeva per cinquanta ufficiali delle S.S. e della *polizia di sicurezza* germanica; seguirono altri due corsi identici nel gennaio e nel febbraio 1941. Nel maggio successivo si svolse un corso per ufficiali della *polizia d'ordine*.

Il corpo della P.A.I. fu visitato anche del Capo della polizia di sicurezza del Reich Von Heydrich ed è ormai considerato dai nostri alleati come una palestra per l'educazione dei loro giovani alle prossime funzioni coloniali.

Questo, oltre ad essere lusinghiero per noi, contribuisce a creare quella unità di intenti, di metodi, di azione che stringe ognora più i vincoli di cameratismo fra le espressioni armate dell'Asse destinate ad una sempre più potente ed armonica azione operativa, militare e politica in terra d'Africa. *N. d. A.*

UN'OPERA ALTAMENTE UMANITARIA

1940.

La tradizione di umanità che ha sempre ispirato la nostra espansione coloniale si è esplicata soprattutto nell'assistenza sanitaria agli indigeni che ha avuto, ed ha, una influenza politica di primissimo piano.

L'esempio forse più grandioso e perfezionato in tale campo lo dà Mogadiscio col suo ospedale per somali « Principe di Piemonte ».

Una volta era « il lazzaretto », vasto recinto a muro con due o tre casette e qualche capanna che serviva da isolamento per le epidemie che nei primi tempi della nostra occupazione erano assai più frequenti.

Le infermerie dell'interno, non ostante l'immensità del territorio e le piogge che talvolta tagliano le comunicazioni, han fatto sempre miracoli e la Somalia annovera fra i medici militari e civili che vi hanno servito, dei veri apostoli. Il nome del capitano Vittorio Bianchi è legato indissolubilmente alla creazione del lebbrosario di Gelib, sul Giuba, che costituisce per la Somalia un primato ed un vanto.

La necessità di disporre di un capace centro sanitario per soli indigeni in Mogadiscio, si imponeva ormai dato l'aumento della popolazione nativa e sorse così l'« Ospedale Principe di Piemonte » con padiglioni per malattie comuni, reparti chirurgia, maternità, dermoceltico, tubercolotici, infettivi e lebbrosi.

Dal locale di accettazione l'ammalato, dopo il bagno, indossa indumenti regolamentari e passa alla cura per la quale nulla manca, dalla sala operatoria, ai gabinetti di analisi, ai laboratori microbiologici, perchè l'assistenza sia completa e perfetta.

Ma l'opera più notevole dal punto di vista morale-politico è quella legata alla « maternità » che dispone di un vasto padiglione modernissimo dove le donne somale, per religione e tradizione restie, durante il parto, all'intervento anche di gente della propria razza, ormai si prestano fiduciose alle cure del sanitario italiano che ha dominato la mentalità di queste primitive genti con una instancabile opera morale, persuasiva ed educativa portando gli indigeni al rispetto dell'igiene, alla nettezza personale e dei locali, al riguardo di tutte le norme sanitarie in uso presso i popoli civili.

Sicchè il somalo che lascia l'ospedale di Mogadiscio, oltre alla guarigione, reca un corredo di preziosi insegnamenti che da lui si riverberano sui concabili.

Il Governatore Caroselli ha dato un personale e vivo impulso all'ospedale per somali sicchè sono sorti nuovi padiglioni, mentre ai vecchi giacigli si

sono sostituiti letti in ferro creando un laboratorio di materassai indigeni che provvedono a tenere il materiale sempre aerato e rifatto. Collaboratore ed animatore appassionato in tale realizzazione è stato un decano degli ufficiali medici che alla Somalia ha dato quasi vent'anni di ininterrotta attività: il maggiore Camillo Decina.

La camera operatoria è stata dotata di ogni moderno mezzo per interventi chirurgici; si è creata una lavanderia modello che dispone di autoclavi e fa sì che il materiale lettereccio, gli indumenti ed accessori siano perennemente di un lindore che colpisce e fa meditare su quanto possa la civiltà quando è sorretta dal cuore ed intesa come un apostolato per il benessere delle genti a noi soggette.

La capacità dell'« Ospedale Principe di Piemonte » è per ora di quattrocento letti con una media di circa trecentocinquanta ricoverati al giorno; ancora insufficiente per i bisogni della colonia, non tanto perchè siano aumentate le malattie quanto per la maggiore confidenza e fiducia dei nativi che sempre più si accostano e richiedono la nostra assistenza sanitaria. Ed ecco che si sta provvedendo ad aumentare i letti a seicento, ad aggiungere un secondo reparto medicina con quattro padiglioni, a creare un reparto pediatrico ed uno per le malattie mentali, ad istituire una zona recinta per infettivi che accoglierà dieci padiglioni di dieci letti ciascuno e ad assegnare a questa zona un nucleo mobile per la disinfezione con stufe, autobagni, tende ricovero pronte a spostarsi in qualunque parte della colonia in caso di epidemia. Verrà costrui-

ta una nuova cucina per cinquecento conviventi e ultimata nell'interno della vastissima area una rete stradale bitumata per eliminare al massimo la polvere e le infezioni che essa porta.

Così la vecchia Somalia, dà, come è suo costume, l'esempio con questo ospedale che si può ritenere l'impianto sanitario per indigeni più ampio ed attrezzato dell'Impero e dell'Africa Orientale straniera e che costituisce una vera e grandiosa opera di alto senso di sollecitudine verso le popolazioni soggette ed anche un premio per i fedeli somali che tanto hanno dato alla nostra causa.

E quando il visitatore percorre le luminose e linde corsie dove di tra il candore delle biancherie risaltano curiosamente teste e membra di ebano e di bronzo, è pervaso da un senso di orgoglio e di compiacimento.... e quando si affaccia alle stanzette della maternità e scorge, accanto alla madre, piccoli idoletti dai grandi occhioni ridenti, viene preso da un invincibile sentimento di riconoscenza verso questi medici che sono gli apostoli instancabili della vera civiltà, di quella che conquista il cuore dei nativi, di quella che verrà a cementare le basi dell'Impero legando al nostro destino milioni di esseri primitivi, sull'esempio delle decine di migliaia di indigeni che dalla Somalia, come dall'Eritrea, hanno valorosamente concorso a portare il tricolore su Addis Abeba disseminando il cammino glorioso di sangue e di tumuli.

Gli italiani ricordino che la politica più sicura e più accessibile al cuore ed alla mente dei popoli selvaggi è quella che si svolge attraverso l'assistenza sanitaria.

IL CHENIA E LE SUE RISORSE ECONOMICHE

Giorno indimenticabile quello che vide la bandiera inglese ammainata a Chisimaio nel giugno del 1924 mentre il Tricolore saliva nel cielo dell'Oltre Giuba: modestissimo compenso coloniale che Londra ci aveva fatto sospirare cinque anni.

Passato il momento di intensa commozione, parecchi di noi constatarono quel giorno di aver avuto come una luminosa visione introspettiva.... Quella orgogliosa bandiera abbassata lentamente dal pennone davanti la nostra assumeva forse un significato di ammonimento profetico? Cominciava finalmente l'ascesa coloniale dell'Italia? (1).

Ed ecco la realtà: le truppe italiane hanno, col validissimo contributo di quelle indigene, conquistato un Impero. Ecco gli interessi e i traffici della Somalia, ingrandita di quasi un terzo, volgersi alle nuove terre dell'Etiopia, l'Harar e il Gallo Sidama ed assumere un particolare aspetto ed una assai maggiore importanza specialmente nei ri-

(1) Ebbi la ventura di essere l'unico cronista della storica giornata; vedi "Sotto il soffio del Monzone", *Alpes* - 1927 e "Somalia", *Marangoni* - 1935 - *N. d. A.*

guardi del confinante territorio del Kenya che ho avuto occasione di visitare e conoscere nei suoi vari aspetti di un paese ricco e pittoresco.

Questo immenso irregolare quadrilatero di territorio africano si affaccia sull'Oceano Indiano con quattrocentoventi chilometri di coste frastagliate e fronteggiate da isole. Mombasa stessa poggia su di un'isola che sorge dentro una insenatura, tanto che per arrivare alle banchine d'attracco si naviga per mezz'ora buona nel pittoresco canale di Kilindini, che aggira a sud l'isola dove tra il verde sorge la graziosissima città moderna; sul canale nord è la vecchia città guardata ancora dai ruderi dei cinquecenteschi forti portoghesi.

Lamu, pure sul mare, a quaranta chilometri dal confine con la Somalia, è posta anch'essa su un isolotto compreso fra due estuari, in posizione assai pittoresca e fronteggiata dall'isola di Manda; Malindi e Kiliti sono le altre due più notevoli località costiere.

Visitai Mombasa la prima volta nel 1925 ed erano in costruzione grandiosi impianti portuali che meno di due anni dopo rividi portati a termine. Banchine per l'attracco contemporaneo di una diecina di vapori di grosso tonneggio, teorie di «grues» elettriche e di immensi capannoni zeppi fino al tetto di balle di pelli, di fibra, sacchi di caffè, di *copra* (la scorza dei cocchi, preziosa per il trattamento dei saponi e olii vegetali). Gli svelti e corretti impiegati goanesi sbrigliavano tutto il lavoro di dogana e quello di smistamento e caricamento di interminabili file di vagoni metallici

siglati da tre bianche lettere « K. U. R. » (Kenya Uganda Railway).

Ebbi subito la sensazione che Mombasa serviva un retroterra assai prospero e che l'organizzazione commerciale era di primo ordine.

Più tardi quando, avvolto in nuvoloni di polvere fastidiosissimi sollevati dal treno in corsa, mi trovai in viaggio per Nairobi con un amico che costruiva il raccordo ferroviario di Arùsha, fra Kenya e Tanganika, iniziai la mia pratica erudizione sul paese che mi si svelava man mano di profondo interesse. La ferrovia Mombasa-Nairobi, allo stato di progetto osteggiata e criticata come una spesa pazzesca e realizzata soltanto per la costanza dell'ideatore William Mackinnon fra il 1896 ed il 1903, in cinquanta ore porta dal mare alla capitale della colonia ed a Kampala sul Lago Vittoria costituendo l'ossatura della ricchezza del paese. Fra gli ostacoli incontrati durante i lavori il più notevole era stato forse la lotta con le bestie feroci tanto numerose che assalivano gli operai persino di giorno. La ricca fauna è tuttoggi visibile dal treno, specie di gazzelle, giraffe e zebre, poichè una buona parte del territorio è costituito rigidamente in riserva di caccia.

Storicamente il Chenia affiora dopo l'anno 1000 quando gli arabi vi sbarcarono e fondarono Mombasa. Succede una immigrazione persiana che però non esclude il dominio arabo.

Ed ecco la civiltà che si annunzia, tanto per cambiare, a cannonate, con i galeoni di Vasco de Gama, nel 1498. Cabràl mette a sacco Mombasa

due anni dopo ed il Marchese d'Almeyda ne fa successivamente una base portoghese. Queste vicende costarono naturalmente molto sangue, specie agli arabi, che subivano quella civiltà di soprusi e di massacri. Tristan de Cunha, più tardi, si spinge nell'interno e contemporaneamente i suoi equipaggi occupano le altre località della costa.

Nel 1585 l'Islam venne alla riscossa con il valoroso Alì Bey aiutato dagli indigeni, ma i portoghesi cui si unisce il re negro Simba, riescono a cacciare la flotta ottomana. La dominazione portoghese trasforma Mombasa in una specie di domicilio coatto abbandonandosi ad ogni sorta di prepotenze finchè, nel 1626, gli arabi massacrano notte tempo tutti i bianchi.

Rioccupata dal De Cabreira, nel 1631, dopo mezzo secolo e con l'aiuto del sultano di Mascate gli arabi cacciano i portoghesi; li respingono ancora nel 1730 e si acconciano ad un *modus vivendi* col Sultano alleato che trasporta le tende nella meravigliosa isola di Zanzibar. Ed arriviamo sino alla metà dell'800 quando i missionari Rebmann e Krapf, nel '49, scoprono i monti Kilimangiaro e Chenia; nel 1860 Burton, Grant e Speke (che hanno dato il nome a molti esemplari della fauna africana) esplorano il Tanganyka precisando la sorgente del Nilo; nel 1883-88 l'inglese Thomas raggiunge il Lago Vittoria e l'ungherese Teleki il Lago Rodolfo.

Ed ecco entrare in scena l'Inghilterra che, costituita la « British East Africa Association », concorda col Sultano di Zanzibar l'affitto delle coste

del Kenya mentre la Germania faceva lo stesso per il Tanganyka. Questo accadeva all'epoca del famoso Congresso Coloniale di Berlino del 1888 che a noi diede la possibilità di occuparci della Somalia, inizialmente organizzata per merito della società milanese Filonardi.

Nel 1895 gli inglesi assumono il governo diretto dei territori salvo una fascia costiera larga sedici chilometri che rimane soltanto « protetta ». Per questo sulla costa del Chenia sventola ancora oggi la bandiera rossa dei sultani di Zanzibar benchè di fatto gli inglesi ne siano più che padroni.

Magnifico territorio, servito da un porto quale Mombasa e da una rete ferroviaria di primo ordine con ottimo ed abbondante materiale, officine, depositi, il Chenia dalla bassa zona costiera, l'Uganda domina il massiccio dell'Elgon (4300 ampia circa centocinquanta chilometri e coperta di boscaglia, si innalza sino a costituire un altipiano stepposo della media di 2000 metri, sul quale dominano l'imponente massiccio montuoso del Chenia 5200 metri) che si erge in tre picchi poderosi, quello di centro a pareti rocciose screziate di nevi eterne che ha ai lati il Niro alto 2800 metri ed il Soyamo di 2500 metri. Sul confine con l'Uganda domina il massiccio dell'Elgon (4300 metri) vulcano spento come il Chenia. Maestosi aspetti assume il paesaggio che si ammanta di pascoli e di foreste imponenti, oltre i 3000 metri caratteristiche quelle di bambù giganteschi; più in su ancora vive una strana flora di piante grasse giganti, felci e licheni.

La vegetazione dell'altipiano ha in generale molta somiglianza con quella abissina, abbondanti sono euforie ed acacie; la fauna, difesa da leggi ferree, è veramente spettacolosa.

Sono rimasto estatico al cospetto di pianure coperte letteralmente di orde d'antilopi, di zebre e di struzzi pacificamente pascolanti assieme, sui quali ergevano i lunghi colli le giraffe, garanzia per tutti di buona guardia.

Data la natura e la configurazione montuosa del territorio i corsi d'acqua sono pochi, il più notevole è il Tana che, formato da torrenti scendenti dal versante del monte Chenia, sfocia dopo circa seicento chilometri a sud di Lamu. L'Uaso Niro scende pure dal Chenia ed in circa trecento chilometri di corso si perde nelle paludi di Lorian sui confini del nostro Oltre Giuba, a sud di Uagèr. Insignificanti gli altri corsi d'acqua. Clima variabile ed ottimo; un po' caldo e poco piovoso sulla costa (media di Mombasa 24°, di Lamu 26°). Man mano si sale diventa più piacevole con media di 15° a Nairobi; piogge da aprile a maggio e da ottobre a novembre sulla costa, mentre oltre i 1500 metri piove anche in dicembre e gennaio.

Ecco le notizie principali di questa bella colonia che lascia in chi l'abbia visitata un ricordo piacevolissimo per la bellezza della natura, per l'abbondanza della fauna che vi ha sempre attirato i più noti e più ricchi cacciatori di tutto il mondo, oltre agli inglesi; si trovano a Nairobi speciali organizzazioni di carovane e di campeggi che provvedono anche cercatori provetti ed armi adatte;

nell'attesa di partire per la carovana, non mancano graziosi e confortevoli alberghi tra verdi campi di golf e giganteschi sicomori. Paese dove la vita, anche individuale, è bene organizzata e veramente piacevole sotto tutti gli aspetti.

Nairobi, città moderna, ha mantenuto quel gradevole carattere coloniale che noi, chissà perchè, tendiamo a disprezzare costruendo in Africa come a Milano ed a Roma. Con criteri assai discutibili vengono, invece, governate le popolazioni indigene che avrebbero molto da guadagnare in un cambiamento di governo.

C'è un pilastrino che piantammo a Ras Chiambone sul confine dell'Oltre Giuba con l'Africa Orientale Britannica, nel 1925. La targa dice: « Fin qui porta il tuo nome, o Roma, la nuova Italia »; quella targa costruiamo in modo che fosse facilmente trasportabile! (1).

La natura ha favorito il Chenia negli aspetti pittoreschi quanto nel clima e nelle risorse naturali del magnifico territorio che iniziative private e pubbliche hanno organizzato a beneficio esclusivo dei bianchi, senza scrupolo alcuno per gli indigeni. La politica inglese è sempre la stessa in tutte le epoche ed in tutte le latitudini.

La visione di nevi eterne ad ammantare massicci poderosi che talvolta fanno da sfondo ad un branco di elefanti pascolanti nella boscaglia torrida, crea quadri indimenticabili per la ricchezza

(1) Queste note, beninteso, erano *confinare* nel mio diario e rispondevano ad un intimo sogno di maggior grandezza coloniale per la nostra Italia. N. d. A.

del contrasto. Il lago Vittoria, immenso specchio ceruleo fra le sponde verdeggianti, solcato da vapori di discreto tonnellaggio; le cascate di Thomson nella interessante regione della « Rift Valley »; le pendici del monte Chenia rivestite di foreste grandiose da cui emergono le tre vette scintillanti di nevi; le piantagioni opulente, gli sterminati pascoli, i giganteschi bambù dei tremila metri e la curiosa flora grassa dei quattromila metri; la quantità enorme e la varietà di pachidermi, felini, giraffe, zebre, bufali, struzzi ed antilopi di ogni specie, dal minuscolo *dig-dig* al *kudu maggiore* grosso quanto un bue, conferiscono a questa colonia gli aspetti assieme del parco, della piantagione e del giardino zoologico.

Mosaico di razze primitive la popolazione: Suahili, Galla, Turcana, Uabòni, Uagòscia cui si aggiungono Somàli (dei quali diversi sudditi nostri trasferitisi laggiù per commercio); alcune migliaia di arabi, non meno di cinquantamila indiani delle varie caste e circa trentamila europei. Arabi ed indiani dediti specie al commercio per lo più con i loro paesi d'origine.

Gruppi minori, affini alla assai nota famiglia dei Masai, famosi cacciatori di belve, abitano alcune regioni che risentono della loro abilità agricola. I Masai propriamente detti non sono molti nel Chenia, vivono nel Sud a cavallo del confine col Tanganyka ed esercitano esclusivamente la caccia di cui fanno culto e che assume aspetti addirittura epici quando seminudi ed unti di olio per meglio sfuggire al nemico, adorni di piume mul-

ticolori ed armati di alti scudi di pelle, di lance ed archi, valendosi di fisico eccezionalmente aiutante, ingaggiano lotte sempre sanguinose, spesso mortali per loro, con leoni, leopardi, bufali ed elefanti.

Gruppi meno notevoli sono i Camasài, i Suk, gli Elgòni, Nandi e Lubùà dediti alle primitive industrie indigene, alla estrazione e lavorazione rudimentale del ferro a quella dei cuoi ed a certa primitiva arte delle ceramiche non priva di gusto.

La bilancia economica del paese è imperniata per buona parte sul caffè del quale si producono oltre duecentomila quintali all'anno e quasi tutto nella regione di Kikuju stendentesi da Nairobi verso nord-est sino oltre (ma sempre a sud) del Monte Chenia.

Altre regioni notevoli sono, nel sud: il Kavirondo sulle sponde del lago Victoria, quella dei Masai e l'Ukamba; nel centro lo Nzoia, la già detta Rift Valley ed il Kikuyu ricco di caffè; nel nord il Turkàna ed il territorio semi-desertico della Northern Frontier.

Nella zona costiera è sfruttato il cocco soprattutto col commercio della *copra*, ossia la scorza delle noci ricercata in Europa per le ottime sostanze grasse che contiene e che si impiegano come ho detto specie nella lavorazione dei saponi.

A centomila ettari e più si può calcolare la superficie complessiva coltivata a granoturco nel mediopiano e ad oltre tremila quella coperta di grano. Si producono poi dalle diciassette alle di-

ciottomila tonnellate di fibra vegetale e quantità minori dei vari frutti del suolo quali la dura, il riso, la manioca, il granoturco, le patate dolci, legumi, arachidi ecc. Abbondano nelle foreste le piante resinose che danno anche ottimo caucciù, ma in questo campo si è lontani da uno sfruttamento razionale completo.

Per quanto rapido sia il quadro economico dal punto di vista agricolo, ci si può rendere conto dell'importanza che il Chenia ha fra le altre terre africane pur essendo per ora in mano ad una nazione assai meno portata alla terra di quanto lo sia l'Italia. Ma altre ricchezze sono da considerare ancora. Il patrimonio zootecnico è valutato a circa quattro milioni e mezzo di bovini, a tre milioni e duecentomila ovini, a cinque milioni di caprini oltre l'immensa quantità di animali selvaggi protetti da una intransigente «riserva di caccia». Fiorenti sono dunque le industrie delle pelli e delle lane.

Da quanto ebbi modo di udire da un esperto inglese di Mombasa, le risorse minerali del paese sarebbero modeste; la verità è che esse non sono conosciute poichè gli inglesi si sono arrestati a quello che il suolo poteva dare spontaneamente con minimi sacrifici abbondantemente ricompensati, non arrischiando soldi in imprese che non fossero sicure al mille per cento.

Con undici diramazioni la magnifica ferrovia lunga 2600 chilometri, forma la spina dorsale della colonia unendola all'Uganda e rappresenta il motivo primo dello sviluppo e del rendimento dei

territori che va man mano aumentando nonostante le inevitabili crisi comuni a tutto il mondo in questi ultimi anni.

Il commercio, per quanto attivo, ha subito infatti nel Chenia qualche contraccolpo notevole ma in complesso si è dimostrato solidamente organizzato ed assai redditizio con una bilancia di diciotto milioni di sterline all'anno: esportazioni assorbite per tre quarti dai mercati dell'Impero britannico dai quali provengono per contro due terzi delle importazioni rappresentate da ferro, acciaio, macchinari, automobili (ve ne sono moltissime), carburanti, farine, tabacco, suppellettili, tessuti.

Oltre alla ferrovia, almeno quindicimila chilometri di piste automobilistiche, solo in minima parte asfaltate, uniscono i centri di cui Mombasa, che conta sessantamila abitanti e milleseicento europei, è il polmone coi suoi perfetti impianti portuari ed un movimento commerciale che nel 1933 ha toccato i seicentomila piroscafi. Nairobi, la capitale, è una assai graziosa città con un centro di affari ed il resto, abitazioni, magazzini, alberghi, disseminati su larga area con molta praticità e buon gusto fra macchie verdeggianti, grandi alberi e zone erbose ben curate; alta sul mare millesettecento metri ha clima gradevolissimo di cui beneficiano specialmente i seimilacinquecento europei che si aggiungono ad indiani arabi e nativi, cinquantamila in tutto.

La temperatura media sui millecinquecento-duemila metri varia dai venti ai sedici gradi cen-

tigradi con piogge che raggiungono i mille millimetri all'anno.

Viaggiando il paese ci si rende conto come zootecnica ed agricoltura siano sviluppate maggiormente nelle terre alte che forniscono tuttora possibilità di vaste iniziative economiche.

Il regime delle concessioni agricole, argomento di somma importanza per le terre della colonia, subì una grave crisi quando si attuò la cessione dei lotti gratuiti ad ex soldati, assegnazione che venne fatta su nominativi dati dall'Inghilterra; per un motivo o per l'altro molti dei beneficiari non presero neppure possesso delle rispettive terre che rimasero così incolte fra malumori e recriminazioni di chi era in colonia da tempo. Una distribuzione di terreni ad ex ufficiali finì pure malamente fra incidenti e contrasti causati da disaccordi che il Governo della colonia giustificò ufficialmente coi fenomeni nervosi dati dallo speciale clima dell'altopiano!...

Un « Commissariato della terra » regola le coltivazioni e la concessione dei terreni che vengono ceduti a lotti di centosessanta acri gratuitamente ed a lotti superiori, sino a cinquemila acri, dietro pagamento facilitato con provvidenze varie; queste concessioni vengono date sulla cosiddetta « European area » mentre la « Forest reserve » è di quattromilacinquecento.

Notevole apporto danno all'agricoltura i nativi. Le terre appartengono alle cabile e non si concepisce la proprietà assoluta individuale; esse vengono suddivise dai capi cabila con un criterio di turno ed in base al numero dei componenti le famiglie

(press'a poco come avviene nelle nostre colonie) e sono in continuo sviluppo nonostante i sistemi primitivi di coltivazione e le forti tasse imposte dal governo.

Una prova di quanto valga e produca il Chenia si è data con l'esposizione agricola organizzata a Nairobi nel giugno del 1937; essa ha fornito un quadro concreto e molto favorevole delle condizioni del territorio e della sua potenzialità economica. Oltre ai numerosi prodotti e relativa dimostrazione della loro industrializzazione, vennero esposti diagrammi delle esportazioni, larghe documentazioni fotografiche e plastiche di impianti d'assistenza varia, opifici, case modello ecc. A tutto questo si aggiungevano mostre di animali domestici: cavalli puro sangue e da fatica, animali da cortile, pecore da lana ed ancora i sottoprodotti del latte e quelli relativi alla frutticoltura ed alle conserve alimentari. Insomma una chiara, pratica e tangibile documentazione di tutto ciò che la colonia ha dato sinora e il quadro di quello che può dare in avvenire.

L'amministrazione del Chenia è retta da un governatore che risiede normalmente a Nairobi ma di frequente scende a Mombasa: è assistito da un « Consiglio esecutivo » e da un « Consiglio legislativo » composto di undici europei, cinque indiani (la casta indiana è assai influente perchè accentra gran parte del commercio e rilevanti capitali liquidi), un arabo ed un nativo. Gli arabi che pure costituiscono un forte gruppo economico, sono assai scontenti di essere così scarsamente rappresentati e dal fatto che dagli inglesi vengono sempre con-

siderati come stranieri. I nativi non hanno voce in capitolo e sono assolutamente esclusi dalla partecipazione alla politica interna.

Le popolazioni confinanti con la nostra Somalia si sono sempre mostrate attratte dai nostri sistemi di governo coloniale e non hanno mai celato le loro simpatie a nostro riguardo. Non è chi non comprenda il valore che hanno queste manifestazioni nei nostri riguardi così come tutti si rendono conto dei futuri possibili eventi che possono portarci ad influenze più dirette su questo bel territorio che è bene conoscere e sapere quanto vale. Comunque valore economico più che politico sia per la posizione geografica che per la natura tranquilla degli abitanti.

FERROVIE AFRICANE

1939.

L'esperienza ed anche la storia hanno dimostrato che le ferrovie hanno enorme importanza economica e politica nella vita e nella prosperità dei paesi africani; è bastata talvolta una strada ferrata per dar vita a provincie ritenute senza risorsa alcuna. Esse sono indubbiamente, rispetto a quelli automobilistici, un mezzo *economico* per dare la ricchezza, specie se consideriamo i paesi africani nel loro isolamento continentale, nella lontananza dalle nazioni cui appartengono e nelle vastissime zone ospitali o disabitate che vi si incontrano.

Le ferrovie dell'Africa sono parecchie e con sviluppi chilometrici sterminati e la loro costruzione ha sempre originato pagine esemplari di storia civile per ardimento, sacrificio, genialità e con larga partecipazione dappertutto di dirigenti e operai italiani.

Noi possediamo una delle più ardite e pittoresche ferrovie africane i cui primi tratti furono costruiti alla fine dell'800, quella dell'Eritrea che in poco più di cento chilometri, da Massaua sale a

2500 metri con curve inferiori per raggio a tutte le altre ferrovie del mondo e senza ausilio di cremagliera.

A dimostrare il mio asserto sulla praticità e rendimento impensato delle ferrovie in Africa può valere, appunto, l'esperienza fatta in Eritrea durante la campagna etiopica. La Massaua-Asmara era giudicata da tutti i tecnici un capolavoro ma adatto al turismo ed assolutamente inetta al trasporto pesante; nonostante questo, sotto la spinta delle circostanze, con la ferrea volontà e con qualche ripiego tecnico, si riuscì ad ottenere da essa un rendimento che ebbe del miracoloso e le cui statistiche hanno strabiliato tutti i tecnici.

Molte regioni dell'Africa ancora non possiedono una perfetta organizzazione industriale; anche avendola, mancheranno pur sempre di molte materie prime e si troveranno sempre (uno stato di guerra lo dimostrerebbe chiaramente) in difficoltà estrema a provvedersi dei carburanti e delle gomme indispensabili al traffico degli automezzi mentre la ferrovia in quei paesi, dove generalmente il legname non manca, può camminare sempre. Ecco dunque che alle ragioni economiche si possono aggiungere quelle militari per avvalorare la tesi che le strade ferrate in Africa rappresentano una fortuna per chi le ha e un *dovere* per chi non le ha.

Gli autotrasporti dovranno necessariamente sussistere per raccordare in modo permanente l'asse ferroviario con le località più eccentriche e per compiere in modo saltuario i trasporti rapidi, alle distanze minori. Potranno essere molto utili sotto

forma di servizi celeri per viaggiatori come quelli in atto fra Massaua e Addis Abeba e fra Addis Abeba e Mogadiscio organizzati dalla C.I.T.A.O.

Ma la ferrovia soltanto potrà costituire una *spina dorsale* commerciale, politica ed economica nell'esercizio non minacciato da penurie di nafta e con grande potenziale di lavoro. La relativa lentezza ferroviaria non ha importanza nel concepire i traffici in Africa dove sino a pochi anni or sono (ed anche oggi in certe regioni) non si conosceva che la carovana di cammelli o di muletti.

Esaminiamo, per tutte, una delle più pittoresche e redditizie ferrovie del continente nero, forse la più interessante per noi data la vicinanza delle nostre zone di influenza ed agli effetti di eventi futuri: la ferrovia del Chenia che da Mombasa si spinge sino al lago Victoria; completa nella attrezzatura, nella dotazione di materiali, perfettamente organizzata in tutto e per tutto e caratterizzata da diramazioni più o meno lunghe, la rete ferroviaria del Chenia forma come una immensa spina di pesce metallica abbarbicata al territorio. Allorchè il suo ideatore, sir Willam Mackinnon, la propose, il progetto apparve pazzesco e suscitò una vera battaglia in seno alla Camera dei Comuni londinese; la spesa giudicata insana, venne tuttavia approvata ed i lavori iniziati nel 1895. Cinque anni dopo Mombasa era collegata a Nairobi. Lo sviluppo attuale della ferrovia è di 1616 miglia (2600 chilometri) e ben undici diramazioni raggiungono le più importanti zone del paese, esaminate dal punto di vista agricolo e minerario.

Ventitremila operai lavorarono a questa gigantesca impresa e, per la difficoltà di trovare mano d'opera locale, i quattro quinti di essi furono assoldati in India. Duemilatrecentosessantasette morirono per malattia e disgrazie, spesso per insidia delle bestie selvaggie e specie dei leoni. A Voi, la prima stazione di diramazione della ferrovia, quando vi esisteva il cantiere dei lavori, i leoni compirono fra gli indiani vere stragi che ancora oggi sono ricordate con raccapriccio.

Chi parte da Mombasa percorre dapprima una zona ricoperta di cocchi inframmezzati ad imponenti, verde-cupo alberi di mango, poi succede la boscaglia bassa e rada caratteristica di tutta l'Africa equatoriale. A Voi, 550 metri di altezza, si diparte la diramazione per Kahe nel Tanganyka, lunga 91 miglia, costruita durante la guerra del 1915, che sale con una pendenza del 40 % sino a Maktàn, percorre quindi l'altopiano e raggiunge Kahe, nel Tanganyka, allacciandosi alla ferrovia di Tanga; l'attraversamento della regione del Kilimangiaro, grandioso massiccio montano che si eleva oltre i seimila metri, conferisce a questa linea reali possibilità di sfruttamento turistico.

Dopo la stazione di Voi il viaggio è di solito disturbato da un polverone accecante ed acre, sollevato dal treno stesso, che penetra dappertutto, fastidiosissimo; la boscaglia diventa più fitta ed è molto ricca di animali: antilopi, zebre, giraffe, spesso in gara di corsa col treno, talvolta stranamente immobili a guardare.

Poco prima di giungere a Nairobi, nella piana

di Kapiti, verde di pascoli e cosparsa da folte mandrie di antilopi, il polverone cessa e si risale verso Nairobi a 1663 metri di altezza. Oltre la capitale del Chenia, il territorio diventa montuoso, boscoso, cosparso di villaggi e abbastanza ricco di abitanti, l'aria si rinfresca sensibilmente; ad Escarpement, che è a 2254 metri, la ferrovia taglia la linea dell'equatore ed il paesaggio assume aspetto collinoso e dolce, coperto di pascoli e di alberi. Ma ben presto si discende nella vallata del Rift, ampia sessanta miglia, coperta di magnifiche foreste sulle quali emergono curiosi coni vulcanici. La ferrovia tocca Nakùr, sale a Menegài, scende poi a Rogài e risale nuovamente a Timboroa raggiungendo i 2750 metri; scende quindi verso il confine dell'Uganda che varca fra Malàba e Toròro. Dopo la stazione di Jinià varca il Nilo su un magnifico ponte ad unica arcata in traliccio di ferro che ha sostituito il battello ferroviario che traghettava i treni sino al 1931. Si giunge così a Kampala. Nonostante i grandi dislivelli superati e all'infuori di alcune diramazioni, l'asse ferroviario del Chenia non ha mai pendenze superiori al 20 %, sicchè si può realizzare comodamente una velocità media di 50 chilometri all'ora; le stazioni sono ottimamente attrezzate anche per le soste ed i pasti dei viaggiatori.

Alla diramazione di Voi succede quella di Konza che attraverso l'altipiano Kajdao, sale sino alla stazione omonima per scendere poi alle sponde di un famoso lago lungo circa trenta chilometri, largo dai cinque agli otto, chiamato Lago Magadi ricchissimo di carbonato di sodio; la produzione di

questo ottimo minerale rappresenta un apporto di duecentomila sterline all'anno pel bilancio della colonia e le risorse del lago sono inesauribili perchè si calcola vi esistano oltre duecento milioni di tonnellate di carbonato. La ferrovia è stata costruita dalla «Magadi Soda Company» concessionaria della ricca industria.

Da Nairobi una diramazione di centoquarantacinque miglia si spinge nella conca di Fort Hall, sale nell'altopiano di Njèri raggiungendovi le pendenze occidentali del Chenia, sviluppando continuo traffico commerciale e turistico.

Da Gilgil un nuovo braccio di quarantanove miglia porta a Thomson's Fall dove le celebri cascate attirano una grande quantità di turisti. La regione circostante da Laikpia abbonda d'ogni sorta di bestiame. Da Nakùr centotrentadue miglia di ferrovia portano a Junction e Kisumu; si risalgono le pendenze della valle del Rift superando la sella di Summit (2500 metri) e si scende al Lago Vittoria serpeggiando attraverso terreni alternatamente coperti di bosco e di verdissimi pascoli; tra le stazioni di Lumbua e Fort Ternan la montagna è bucata dalla più lunga galleria del Chenia; a Kisumu, sulle rive del lago Vittoria, i binari arrivano sino sulle banchine, per l'attracco dei grossi battelli, provviste di buoni impianti di sollevamento. Un altro raccordo unisce Kisumu e Jàla attraverso la fertillissima conca del Gavirondo. Altre diramazioni sono: la Rongai-Solai che porta al lago Baringo; la Leseru-Kitale; quella fra Toròro e Soròti, lunga cento miglia, che si sviluppa sempre alla stessa quo-

ta di circa 1300 metri; la Moulamùti-Numasagàli; il tronco di diciotto miglia chiamato « ferrovia del Busoga » dal nome della regione, che costeggia la riva destra del Nilo e arriva sino alle sponde meridionali del lago Kioga, con carattere prettamente commerciale; finalmente l'undicesima diramazione è quella fra Kampàla e Port Bell di sole sei miglia, costruita per servire i moli d'attracco dei battelli lacustri.

L'organizzazione del K.U.R. (Kenya-Uganda-Railways), bianca sigla che colpisce il viaggiatore il quale la vede dovunque a cominciare da quando sbarca a Mombasa sulle banchine di Kilindini, è molto accurata. Nel grande palazzo della direzione a Nairobi risiede il « Railways Council » presieduto da un « General Manager » con due membri per ciascuna colonia del Chenia e dell'Uganda e designati dai rispettivi governi, uno scelto tra i funzionari civili e uno fra i militari.

Il « Railways Council » è organo consultivo del governo. Ottima attrezzatura hanno le officine ferroviarie di Nairobi alloggiate in lunghi capannoni paralleli dove si costruiscono anche vetture. A Kisumu il grande cantiere navale collegato ad una officina ferroviaria, può allestire grossi natanti; la navigazione sul lago Vittoria fa parte anch'essa dell'organizzazione ferroviaria.

Molto accurata è la preparazione del personale che ha sempre perseguito lo scopo di ridurre al minimo gli europei servendosi di elementi d'origine asiatica o di nativi e ciò per ragioni ovvie di economia. Grandi aule a Nairobi servono per l'insegna-

mento a questo personale, insegnamento che si vale oltre che dell'opera esperta di alcuni dirigenti, di applicazioni pratiche su plastici che riproducono in modo perfetto le stazioni di smistamento e le varie caratteristiche della linea e modellini che compiono tutte le manovre e tutte le operazioni necessarie al traffico.

La K.U.R. ha pure un proprio corpo di polizia ferroviaria composto di sette ufficiali inglesi, di dieci sottufficiali asiatici e novantatrè nativi.

Il materiale ferroviario di cui dispone questa grandiosa organizzazione è di circa 200 locomotive, circa 500 vetture, in parte trasformabili a letto, 4000 carri merci 250 carri cisterna.

Questi dati ho raccolto io stesso nell'ultimo mio viaggio nel Chenia dove ho potuto constatare la piena efficienza del materiale e della intera organizzazione ferroviaria che è certo fra le migliori di tutta l'Africa.

Si può dire davvero che è stata la ferrovia a creare la ricchezza del British East Africa e l'esperienza ha convinto tutti noi, vissuti lunghi anni in questi paesi, che le ferrovie non rappresentano affatto un mezzo superato ma negli aspetti odierni della valorizzazione delle regioni africane (e per noi Italiani in quelle dell'Impero) il problema ferroviario è da tenersi in primissimo piano per le ragioni prima dette dell'economia, della grande capacità, del prestigio sulle popolazioni, delle necessità militari che, specie in caso di guerra, nelle ferrovie hanno quaggiù una preziosa risorsa, com-

pletamente sganciata dalle importazioni di carburanti dall'estero.

Durante la campagna etiopica molti hanno pensato (e mi metto anch'io fra quei molti) che l'autotreno potesse uccidere o sostituire la ferrovia. Ma era una illusione derivata dallo stato d'animo di chi vede attorno a sè una immensa dovizia di automezzi e vede compiere da questi, per la costanza ed il coraggio di chi li conduce, imprese prodigiose. Bastava rendersi conto dell'enorme logorio delle macchine, del consumo fantasmagorico di carburante, del costo elevatissimo dei trasporti per capire che simile sistema può sopportarsi solo nelle eccezionali condizioni di guerra.

Basta essere tornati quaggiù dopo la campagna, nel periodo di normalizzazione che ad essa è successo per capire come l'automezzo può costituire un sistema complementare di trasporti, ma che l'ossatura di un traffico commerciale permanente a base di ragionevole economia, in questi paesi, la può dare solo la ferrovia.

La ricchezza del Chenia non avrebbe potuto crearsi e consolidarsi senza l'esistenza di quella magnifica strada ferrata descritta in modo sommario ma certo bastevole perchè ne sia compresa la importanza capitale.

Il problema è il medesimo per tutti i paesi africani e specie per i nostri la cui principale ricchezza è nella terra; inutile produrre ad esempio negli Arussi enormi quantità di grano se portato con autocarri ad Addis Abeba costa come e più di quello

che viene dall'Italia! Problema uguale e uguale il risultato se esso viene risolto.

L'organizzazione economica dell'Impero dovrà basarsi, non c'è dubbio, su una ferrovia che dall'Oceano Indiano si allacci a quella di Gibuti-Addis Abeba, sulla prosecuzione di questa sino ai confini del Sudan meridionale ed il collegamento con la ferrovia che da Massaua per Cheren Agordat si arrampica sull'altopiano tendendo verso il medio Sudan, verso la grande ferrovia che tocca Kartum unendo Città del Capo ad Alessandria d'Egitto.

UNA PAGINA EROICA DELLA STORIA COLONIALE GERMANICA (1)

*Questo capitolo è dedicato ai valorosi soldati del Reich
che combattono in terra africana*

1939.

Diversi anni fa durante una lunga visita alla Germania mi fermai diversi giorni a Berlino. In una delle mie solite passeggiate mattiniere mentre attraversavo il quartiere della Leipzigstrasse, mi colpì l'insegna di un negozio che riproduceva il panorama di Dar es-Saalam capitale del Tanganyika.

Ero appunto tornato allora dall'Est Africa dopo aver compiuto un viaggio attraverso la vecchia colonia germanica sostando alcuni giorni nella sua graziosa capitale.

Sopra la vetrina del negozio era scritto: « I prodotti delle nostre colonie » e nella vetrina sacchetti di caffè, semi di cotone, malloppi di resine, piccoli fasci di canna da zucchero, matasse di agave *sisal* filata e poi fotografie di piantagioni, di indigeni intenti al lavoro, vedute della ferrovia di

(1) Su questo argomento, dopo averne parlato nelle principali città italiane, fui invitato a tenere un ciclo di conferenze in Germania dalla *Deutsche Italienische Gesellschaft*. Parlai a Berlino, Brema, Hannover, Colonia e Monaco suscitando dovunque un vivo interesse anche nei riguardi delle nostre vicende coloniali. *N. d. A.*

Kigoma, del lago, di officine, di fattorie in mezzo a distese immense ed intensamente coltivate. Mi fermai riflettendo ed ammirato poichè quella insegna, quella vetrina, quella dicitura, quelle fotografie valevano molto di più che un'intera campagna propagandistica a base di inchiostro e di radio.

Qualunque straniero avesse visto a Berlino quel negozio, capiva immediatamente come i tedeschi fossero rimasti indissolubilmente legati alle loro terre africane. *I prodotti delle nostre colonie...* Dunque nulla di mutato! Le colonie tedesche, nel cuore dei tedeschi, erano rimaste ancora unite alla Madrepatria.

Quel negozio coloniale seppi che esisteva molto prima del 1914 ed aveva continuato ad aprire i suoi battenti, a guernire le sue vetrine come se la grande guerra non avesse mutato nulla.

Il mattino successivo, presso la porta di Brandeburgo, incontrai un carro sul quale era sistemata la riproduzione di una nave da guerra (mi dissero essere quella dell'incrociatore « Königsberg »), attorno alcuni studenti e studentesse ricevevano l'obolo dei passanti: una raccolta di fondi per una propaganda coloniale.

Da un libraio scopersi anche un bollettino periodico coloniale ed una rivista sulla copertina della quale era riprodotta ancora Dar-es-Saalam e che trattava dell'*Africa Orientale Germanica*, dei suoi problemi economici ignorando completamente il mandato britannico.

Potei così constatare quanto nell'animo dei te-

deschi fosse intimamente ricambiato il sentimento che io nei nativi del Tanganyka avevo riscontrato solo pochi mesi prima, personalmente. Esisteva in tanta distanza di terre, di mari e di anni, una perfetta reciprocità spirituale perchè anche per i nativi del Tanganyka i tedeschi erano sempre idealmente presenti e dominanti nella loro ex colonia equatoriale.

A Dar-es-Saalam, appena sbarcato, conobbi un italiano che vi si era stabilito da oltre trent'anni, un barese proprietario di un albergo e di una piantaggione, Giacomo Ursino; in lui anzitutto, negli altri pochi italiani di laggiù, persino in alcuni belgi del « punto franco » che sorge nel porto accanto al pontile di sbarco, ma soprattutto fra gli indigeni (vi sono in Tanganyka diversi commercianti somali sudditi italiani che io ben conoscevo) avevo constatato l'unanime rimpianto per il « gérman » come dicono laggiù.

Non racconto questo oggi perchè i destini dell'Italia e della Germania sono uniti ed incamminati verso una comune collaborazione europea. Io ho scritto e pubblicato sin da allora, quando dell'Asse non esisteva neppure la concezione, su un quotidiano milanese, queste mie impressioni, questi miei convincimenti ed ho illustrato i sentimenti comuni dei tedeschi e dei nativi del Tanganyka anche in un mio romanzo scritto sette anni fa a Zanzibar (1), nel quale mi fu più facile far dire a personaggi di fantasia cose che un giornale di

(1) *Equatore*, Bietti, Milano.



Il Generale von Lettow Vorbeck l'eroico difensore del Tanganyka.

quei tempi non avrebbe forse pubblicato. Quel romanzo mi ha valso una lettera di ringraziamento di Adolfo Hitler.

Scrivevo allora che Dar es-Saalam aveva serbato un'impronta prettamente tedesca persino negli ascari di polizia i quali, conservati in servizio dagli inglesi, pur essendo Suahili come quelli del vicino Chenia britannico, avevano un portamento caratteristico che senza dubbio alcuno ricordava quello del soldato germanico.

Nordico era persino lo stile della Chiesa il cui campanile aguzzo si erge alto sopra la città.

La prima volta che giunsi laggiù mi erano compagni di viaggio alcuni tedeschi che tornavano in Tanganyka dopo dieci anni, da quando gli inglesi, occupata la colonia, li avevano internati nel Sudan. Fra di essi rammento un certo dottor Jungblut con la moglie, un concessionario che abitava sulle rive del lago e che aveva partecipato, col grado di tenente, alla difesa della Colonia.

Aveva come gli altri suoi compagni, dopo lunghe pene, ottenuto il permesso di ritornare, dal governo inglese che si era fatto pagare sonanti sterline quelle stesse terre da Jungblut dissodate e coltivate con passione per tanti anni! Al dottor Jungblut debbo il racconto di parecchi episodi sulla campagna dell'Est Africa che è passata alla storia come una delle più belle pagine di guerra coloniale. La sera prima dell'arrivo, il gruppo dei tedeschi si era riunito a pranzo cantando inni e canzoni; mi invitarono a brindare con loro poichè avevamo fatto amicizia; era in tutti una vivissima

gioia con insieme una punta di malinconia al pensiero che la mattina dopo avrebbero rivisto Dar-es-Saalam.

Era appena spuntata l'alba che già stavano protesi a guardare la costa fittamente rivestita di cocchi; ogni tanto qualcuno accennava ad un punto e rievocava, animandosi tutto, qualche ricordo del passato. Non dimenticherò mai gli sguardi di quei compagni di viaggio quando fummo davanti la città; avevano gli occhi lucidi dalla commozione.

Jungblut mi si avvicinò ed additandomi la bandiera inglese alta sul palazzo del governo mi disse: « Voi non capite cosa sia per me vedere, su questa nostra terra, quella bandiera! ». Ma io capivo benissimo.

Quando il piroscafo, ancora in aperto mare, aveva rallentato e mi dissero che eravamo arrivati, rimasi meravigliato non vedendo che pochissime case semisepolte in una fitta cortina di cocchi che scendevano fino alla spiaggia. Della città nessuna traccia. Ed ancora più forte fu la mia meraviglia allorchè il piroscafo diresse verso terra avanzando deciso come se volesse incagliarsi fra tutto quel verde.

Man mano ci si avvicinava si delineava nella barriera piumata di cocchi un varco ed in quello mettemmo la prua sbucando, come per magia, su un ampio specchio d'acqua azzurro e perfettamente liscio attorno al quale si adagiava, fra il verde, la città.

Subito mi apparvero i segni della resistenza opposta dalla colonia alla conquista britannica.

Già all'imbocco della insenatura mi aveva colpito un grosso pontone semi sommerso dal mare e mi avevano detto che era stato affondato nel 1914 per impedire l'ingresso nel porto alle navi inglesi.

Nell'interno dell'estuario enormi corpi tondeggianti ed oscuri emergevano dalla superficie lucente del mare; grandi piroscafi tedeschi che gli equipaggi avevano affondato anzichè consegnarli al nemico e nonostante gli iglesi, sbarcati nella colonia il 4 settembre 1916, avessero minacciato gravi rappresaglie. Nel sud del paese, dalla fanghiglia del Rufigi e semisepolta nella foresta, emerge ancora la gloriosa carcassa dell'incrociatore « Königsberg » davanti le cui gesta tutti i marinai del mondo si sono inchinati. Gli inglesi non si sono curati neppure di rimuovere quei segni di un'indomita volontà di resistenza, destinati a divenire un monito per il futuro.

Quando iniziai la visita alla città ammirai nella bella chiesa, nel grande ospedale costruito dai tedeschi, nella residenza governatoriale, negli uffici, negli ampi mercati coperti, nelle officine ferroviarie, le tracce di una organizzazione perfetta ed attrezzatissima. e quando mi spinsi nei mercati li trovai meticolosamente puliti, con i piccoli banchi tutti allineati e sopra i banchi la frutta e la verdura disposta in tanti mucchietti simili, in file impeccabili, una meraviglia di ordine e di disciplina dappertutto. Vigevano nel mercato ancora le disposizioni e le abitudini del passato!

Giacomo Ursino, che mi accompagnava, diceva: « I tedeschi mi hanno fatto prigioniero e per

quanto mi abbiano trattato bene, non dovrei essere io a dirlo, ma qui tutti rimpiangiamo la Germania. Magari potesse tornare a riprendersi la sua colonia!». Ed ancora aggiungeva, come chi parli di un'utopia: «Ma il bello è che gli indigeni sono sicuri che i Tedeschi torneranno....» (1).

Avvicinai alcuni commercianti arabi ed indiani dai quali la mia guida riscuoteva piena fiducia. Egli disse loro: «Con questo signore potete parlare liberamente». Seppi così che gli inglesi, sino dal primo momento della occupazione, si erano comportati in maniera stupidamente urtante. Mi fu confermata da Ursino, come da altri, la verità sul saccheggio di Dar-es-Saalam di cui avevo letto e che mi aveva lasciato incredulo. I soldati inglesi svaligliarono alloggi, devastarono case e giardini, non arrestandosi neppure davanti all'abitazione delle suore che, sempre rispettate dai selvaggi anche nei centri più sperduti dell'interno, subirono furti e violenze da parte di europei nati sulle civilissime sponde del Tamigi!

Al momento della occupazione britannica del Tanganyka le magnifiche piantagioni erano in piena produzione, coi raccolti maturi. Ebbene, gli invasori, confiscate le terre, cedettero i raccolti a speculatori di ogni risma i quali tagliarono le culture o le strapparono senza alcun criterio pur di economizzare manodopera e realizzare un imme-

(1) Oggi si conferma in me ciò che la mia esperienza coloniale mi aveva sempre insegnato: che gli indigeni sono veramente provvisti di una specie di senso di divinazione. *N. d. A.*

diato guadagno ed abbandonarono poi le belle terre lasciandole impoverire e gettando il paese nella carestia. Naturalmente agli inglesi non mancava nulla ma preferivano farsi arrivare quanto loro occorreva dal vicino Chenia o dall'Europa anzichè rispettare e conservare quello che avevano trovato in Tanganyka e che sarebbe stato di grande utilità a loro stessi! Sistema balordo ed oltretutto assolutamente impolitico che ha fruttato agli inglesi laggiù la più radicata avversione dei nativi se anche, i nativi, per la loro pacifica indole e per la impossibilità di reagire ai sistemi senza scrupoli della colonizzazione britannica, apparivano superficialmente passivi al nuovo ordine di cose.

Conobbi al ritorno da quel mio primo viaggio, in piroscifo, un alto funzionario inglese, (ne faccio il nome : Major Albert Coleman, «District Commissioner» di Kigoma, sul lago). Quando erano le dieci di sera Mr. Coleman perdeva il riserbo frequente alla sua razza; inutile tentare di farlo parlare prima delle dieci di sera.... Ma a quell'ora il whisky, per quanto bevuto in «smoking» e con molto stile, compiva il miracolo di rendere ciarliero quell'uomo di natura taciturno.

Ventitrè giorni di piroscifo e di vita comune ed una certa qual reciproca simpatia fecero sì che Coleman mi raccontasse cose interessanti. Fu proprio lui a dirmi che i tedeschi avevano lasciato una colonia molto bene organizzata e si lamentava della incomprendione del suo governo e dell'abbandono in cui era ogni cosa dicendo: «Noi inglesi ci comportiamo in Tanganyka come se il nostro

scopo fosse quello di danneggiare il paese e di inimicarcene gli abitanti ».

Fu lui, che vi aveva partecipato, a dirmi quanto fosse stata dura per gli inglesi la conquista del Tanganyka dove la solida struttura politica, economica e disciplinare aveva resistito dapprima alle armi e resisteva ancora, moralmente, dopo parecchi anni di dominio britannico. Persino la ruota tedesca aveva corso ed era ricercatissima ancora nel 1926.

Coleman era stato presente ad uno degli episodi più gustosi della campagna, episodio da me già appreso attraverso il diario del Comandante tedesco, ma che mi venne così confermato: quello delle api.

Durante la battaglia di Tanga, nel novembre del 1914, alcuni grossi alveari attaccati ad un albero erano stati squassati da una cannonata; le api sciamando col vento si erano abbattute su un reparto coloniale britannico schierato poco lontano e rabbiosamente pungendo lo avevano messo in fuga tra grida di spavento e di dolore. Il Comandante delle truppe germaniche, a guerra finita, si sentì chiedere da un generale inglese se quelle api erano state ammaestrate. A tale punto giungeva negli inglesi la considerazione dell'organizzazione tedesca!

Alla battaglia di Tanga presero parte anche due italiani ed uno di essi cadde combattendo valorosamente; è questo indubbiamente, uno degli episodi più curiosi della guerra europea. Il sopravvis-

suto è testimonio del curioso caso che ha documentato in un suo libro (1).

Alla fine del secolo scorso un certo Mongardi, nativo della Romagna, si stabilì in Tanganyka ottenendo una concessione a Marangu e diventando in pochi anni uno dei più stimati colonizzatori.

Nei primi anni di questo secolo il figlio suo, Alfredo Mongardi, lo seguì assieme ad un amico, Renato Marri, creando un'altra fiorente piantagione ad Himo. Quando scoppiò la guerra europea le comunicazioni con Tanganyka erano incerte ed imprecise e gli italiani che vivevano laggiù nulla riuscivano a sapere di quanto succedeva in Patria. Un giorno le autorità tedesche della regione comunicarono agli italiani che l'Italia era entrata in guerra assieme alla Germania e che sarebbero stati bene accetti coloro che si arruolassero nelle truppe coloniali tedesche.

Alfredo Mongardi e Renato Marri, spinti dal loro ardente sangue romagnolo, vestirono la divisa germanica e divennero ben presto i beniamini di tutti i camerati!

Dopo aver preso parte a piccole scaramucce, parteciparono col loro battaglione, comandato dal maggiore Von Prinze, alla giornata sanguinosa di Tanga dove Renato Marri, colpito al ventre da una fucilata durante l'assalto finale, morì da valoroso.

Trovai laggiù il suo nome inciso nella lapide che ricorda i caduti. Poche settimane dopo il Mongardi fu chiamato al Comando dove gli venne co-

(1) A. Mongardi - *Trentatré anni d'Africa*, Garzanti, 1939.

municato che, essendo l'Italia entrata in guerra assieme all'Inghilterra ed alla Francia, egli doveva essere trattato come prigioniero ed internato con tutti gli altri italiani. In considerazione dell'aver egli combattuto con valore ed in perfetta buona fede tra le file germaniche, il colonnello Lettow Vorbek era però disposto a concedergli qualunque agevolazione avesse chiesta; ed il Mongardi domandò di poter rimanere libero nella zona di Himo per curare gli interessi di tutti gli altri italiani che dovevano essere internati.

Così infatti avvenne e le concessioni italiane sorvegliate dal Mongardi continuarono a vivere, se non che, quando arrivarono gli inglesi, furono devastate e saccheggiate da soldati ed ascari britannici! (1).

Dar-es-Saalam era stata, sin dai primi tempi della colonizzazione tedesca, unita al lago da una bellissima ferrovia che serviva anche da accesso e di sbocco al Congo Belga congiunto da navigazione lacustre a Kigoma. Fertilissime piantagioni, centri industriali ben attrezzati, officine, uffici, servizi specie quello sanitario, molto curati, ottime linee di navigazione univano la colonia al sud-africa ed alla Patria.

Una selezione rigida del personale di governo, negli ufficiali ed anche nei privati, la cui attività

(1) Quel sangue lealmente versato per la causa germanica in quelle lontane terre, da un coraggioso italiano convinto di compiere in tal modo un dovere morale, sembra quasi un anticipato segno del destino per il sangue che italiani e tedeschi versano oggi assieme, nelle terre d'Africa, contro il comune nemico. *N. d. A.*

si svolgeva in un'atmosfera di benessere e di lavoro confortata da una fedeltà veramente sentita da parte dei nativi, aveva originato una preparazione accurata e completa nel campo culturale, politico, economico e militare. Per questo, allorchè scoppiò la guerra del '14, le esigue truppe del Tanganyka resistettero per quattro anni a quattro forti eserciti che avevano alle spalle vasti territori che li rifornivano e libere comunicazioni con le rispettive nazioni. Inglesi, belgi, sud-africani e portoghesi diedero una accanita caccia al piccolo corpo composto di soldati tedeschi e di ascari comandati dal colonnello Lettow Vorbeck.

Chi abbia pratica di vita africana, di foreste, di boscaglia, del caldo, delle piogge, degli animali insidiosi, delle malattie in agguato, di tutte le difficoltà tremende che si incontrano in quei paesi, può capire come la cronaca di quei gloriosi eventi appartenga alla leggenda.

Tremila soldati germanici e quindicimila indigeni si destreggiarono con somma bravura durante tutta la guerra, tenendo in iscacco circa trecentomila uomini, fra combattenti ed ausiliari, guidati da circa cento generali.

Gli inglesi stessi hanno dichiarato di aver perduto nella campagna dell'Africa Orientale ventimila uomini delle truppe anglo-indiane e sessantamila indigeni (e di questi una buona parte in combattimento), oltre duemila automezzi e quattordicimila quadrupedi.

Le gesta di quella esigua schiera meritano, a buon diritto, l'appellativo di *eroiche* perchè di

più non si poteva fare specie dovendo battere la boscaglia in marcie, contromarcie e combattimenti continui, costretti a portare a spalla d'uomo munizioni, vettovaglie ed indumenti oltre l'armamento.

I colli delle bottiglie erano divenuti ottimi isolatori per le linee telefoniche, selle catturate al nemico davano cuoio per riparare le scarpe, il grasso lo traevano dagli elefanti e dagli ippopotami. Terminato il chinino si trovò modo di produrlo con scorze adatte; nelle foreste si raccolse gomma che servì a riparare e fabbricare cerchioni per le automobili; dai cocchi si riuscì a ricavare un carburante (il « tribòlo ») che sostituiva alla meglio la benzina e dopo un anno di campagna, venute a mancare le medicazioni, tutti si disfanno della biancheria rimasta e ancora servibile che viene lavata e trasformata in bende. Costruiti telai rudimentali, si riesce a fabbricare un tessuto discreto con cui vestire la gente.

Spesso le truppe restano senza viveri e quando si possono procurare carne, se ne saziano per qualche giorno; una volta una compagnia di centottanta ascari riuscì a mangiare, in ventiquattro ore, due bufali ed un ippopotamo!

Tutto viene utilizzato, sfruttato, superato con stenti, con privazioni, con fatica; la necessità, la furberia ed il senso pratico coloniale risolvono le situazioni più difficili ed impensate, in ogni campo. E tutto questo sempre marciando, sempre rintuzando gli attacchi, sempre facendo le fucilate, attraverso la boscaglia insidiosa, fra le paludi, nella

foresta, in lotta non solo con la sete e con la fame, ma anche col clima e con gli animali, dalle formiche ai leoni.

Il grosso del corpo tedesco rimane ad un certo momento a corto di munizioni e l'unica maniera di procurarsele è toglierle al nemico. Informatori segnalano che nel forte portoghese di Kokosani sono giunte molte casse. Non vi è da scegliere! Nonostante il notevole presidio inglese, Kokosani viene accerchiata, attaccata e presa con lotta accanita. In tal modo più di centomila cartucce e due cannoni cadono nelle mani dei tedeschi ed il problema delle munizioni viene risolto per qualche tempo.

Questo non è che un episodio fra i molti scritti da quelle truppe per le quali la vittoria era talvolta questione di cibo e che per metà della campagna dovettero vivere ed operare sulle prede tolte al nemico.

Quelle gesta hanno degnamente coronato l'opera colonizzatrice germanica col risultato di lasciare nelle popolazioni primitive un sentimento di rispetto e di fedeltà salda nei tedeschi che io stesso ebbi modo di constatare nella maniera più inequivocabile.

Sempre combattendo e sfuggendo alla morsa nemica, le truppe del Tanganyika resistevano ancora quando la Germania aveva già firmato l'armistizio. Il colonnello Lettow Vorbeck rifiutò sempre di arrendersi e cedette solo allorchè ne ebbe l'ordine direttamente da Berlino; trattò da pari a

pari col nemico ottenendo l'onore delle armi e fu accolto trionfalmente al suo ritorno in Patria (1).

Ricordo che mentre mi intrattenevo in un piccolo paese fra i cocchi, Kiserave, pochi chilometri fuori Dar-es-Saalam, con alcuni ex graduati delle truppe di Lettow Vorbeck, uno di essi, alto, con una grande bocca irta di denti gialli, continuava ad emettere fiumi di parole e con grandi gesti enumerava le sue lamentele verso gli inglesi, fra le quali erano, però molte piccole questioni personali; un vecchio suahili dai capelli bianchi, che portava ancora sulla giacca all'europea gli antichi bottoni della sua divisa, gli pose una mano sul petto pronunziando con gravità questa frase: «Apana musuri, niamaza! We tutavafukas». (Non sta bene questo. Taci! Li caceremo!).

Ecco i sentimenti di quei veterani che avevano tenuto a bada forze trenta volte superiori, guidati da un numero esiguo di ufficiali provetti sull'esempio dei quali si erano improvvisati altri capi tratti in buona parte dai piantatori dell'Usambara, la provincia più ricca del Tanganyka, tutta coperta di fiorenti fattorie.

Intesi laggiù ricordare la figura, a me già nota, di un vecchio gentiluomo, tenente colonnello della riserva: il barone Von Boch divenuto assai popolare per le sue gesta durante la campagna del '14.

Benchè avesse più di sessant'anni era uno dei più arditi comandanti ed operava coi suoi uomini, instancabile, andando al fuoco armato soltanto di

(1) Il generale Lettow Vorbeck ebbe la ventura di conoscere nella sua Brema dove vive amato ed onorato, N. d. A.

un bastoncino. Persona di alta cultura, conosceva parecchie lingue orientali; una volta da solo, rivolgendosi loro in industani, era riuscito a far deporre le armi ad un plotone di soldati indiani. Otteneva col suo prestigio qualunque cosa dai suoi dipendenti ed era da tutti amatissimo.

Fra gli altri episodi di valore dei quali era stato protagonista ve n'è appunto uno accennato anche dallo stesso Lettow Vorbeck. Alla fine di uno scontro, vittorioso per i tedeschi, un ufficiale inglese ferito ad una gamba, si era acquattato dentro una buca e sparava rabbiosamente, con cocciu-tagline tutta britannica, contro chiunque cercasse di avvicinarlo, benchè gli gridassero che era inutile resistere, che volevano soltanto aiutarlo e medicargli la ferita; alcuni ascari esasperati per quella inutile resistenza che aveva colpito già qualcuno di loro, stavano per rispondere a fucilate e quell'esaltato quando arriva sul posto il barone Von Boch. Egli ordina agli ascari di allontanarsi, rifiuta i consigli e l'aiuto di un altro ufficiale e, mettendosi il monocolo, armato soltanto del suo inseparabile bastoncino, si dirige tranquillamente verso l'ufficiale inglese che dapprima lo prende di mira ma poi meravigliatissimo, abbassa la pistola. Il colonnello Von Boch, in perfetto inglese, si presenta correttamente, dice al ferito di tranquillizzarsi che la battaglia ormai è finita e lo prega con grande gentilezza di consegnarli *subito* la pistola. L'inglese suggestionato da tanto ardimento e da tanta compitezza cavalleresca consegna le armi e si lascia medicare.

Un episodio voglio ancora ricordare che si riferisce all'ultima impresa africana di quella magnifica figura di pioniere che fu Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi pel quale noi coloniali abbiamo una profonda venerazione.

Un concessionario del Tanganyka, Hemms, ch'era riuscito a sfuggire agli Inglesi, s'era rifugiato in Etiopia ottenendo dal *negus* una piccola concessione a Moggio, sulla ferrovia poco lungi da Addis Abeba. Quando il Duca degli Abruzzi nel 1928, al ritorno dalla sua esplorazione alle sorgenti dell'Uebi Scebeli, sostò a Moggio si trattene a colazione da Hemms che con grande nostalgia e commozione rievocava al Principe le fiorenti terre che gli erano state tolte. Nessuno quanto il Principe coloniale poteva meglio comprendere i sentimenti che amareggiavano il suo ospite e quando questi concluse: « ma io spero, prima di morire, di rivedere il Tanganyka! (denominazione data dagli inglesi alla colonia) » il principe con quella sua gentilezza che conquistava tutti gli animi gli disse sorridendo argutamente: « Preferisco chiamarlo *Deutsch Est Afrika...* ». Vi lascio immaginare quale fu la gratitudine del povero Hemms!

Il suo sogno non venne appagato perchè morì un anno dopo, ma il figlio suo, impiegato di una ditta italiana di Harar, prese parte volontariamente alla campagna etiopica (1).

Il Tanganyka è una bellissima e pittoresca regione di oltre un milione di chilometri quadrati e

(1) Rimasto nell'Impero combattè coi soldati del Duca d'Aosta sino all'ultimo. *N. d. A.*

assai ricca specie sotto il punto di vista agricolo; si calcola a circa dieci milioni la popolazione; vidi moltissimo bestiame dappertutto. Oltre ai cereali, al cotone ed alle altre culture ambientali, produce una immensa quantità di agave sisal; ho girato per ore in automobile nella regione di Dares-Saalam, specie in quella costiera verso il Nord, sempre fra vaste estensione di questa cultura.

Le falde del Kilimangiaro sono anch'esse fertissime e danno caffè, agrumi, verdure, molte banane ed ogni altro prodotto bastevole a permettere la vita ad agglomerati di migliaia di esseri umani. Una delle regioni più interessanti è quella del Ssongea in gran parte coltivata a grano, interessante specie perchè in essa mi dissero esistere minerali di ferro; che ciò sia vero lo dimostra il fatto che nonostante il mestiere di fabbro sia ritenuto disonorevole fra quasi tutte le popolazioni primitive (le quali riguardano i fabbri come gente che ha relazione col diavolo perchè lavorano valendosi del fuoco) in quella provincia fiorisce da molti anni un vero artigianato del ferro con produzione di lance, utensili e arnesi per il lavoro della terra. Mi mostrarono anche oggetti artistici costruiti dai fabbri del Ssongea; arte primitiva e rudimentale, si capisce, ma tuttavia apprezzabile.

Il massiccio imponente del Kilimangiaro domina la vasta colonia e la prima volta che ne vidi sorgere nel luminoso cielo africano la mole poderosa coperta di neve, restai profondamente colpito da quella visione suggestiva che io godevo dalla pianura torrida. Ne restai colpito specialmente pel contrasto violento fra la boscaglia riarsa dove mi

trovavo, attraverso la quale avevo visto poco prima fuggire un branco di giraffe, e quelle nevi eterne che scintillavano al sole dell'equatore.

Le foltissime foreste che rivestono le pendici Kilimangiaro cessano solo verso i tremila metri e quando si sbucca dalla foresta appaiono le due cime estreme del Mawesi e del Kibo alto più di seimila metri.

Un immenso cratere di due chilometri di diametro, colmo di ghiacci, si apre sul Kilimangiaro dominato dalla punta « Imperatore Guglielmo ».

Quella estrema vetta venne scalata, poco prima della guerra del 1914, dal pittore Rucktechell che vi eresse anche un segnale di pietra e vi piantò una bandiera.

Il generale Lettow Vorbeck scrive in un suo diario queste parole: « Io non credo che il nemico abbia preso possesso della più bella e più alta montagna tedesca ed abbia abbattuto quella bandiera. Forse una pietosa tormenta avrà coperto quel monumento del nostro glorioso passato e lo custodirà fin quando il sole tornerà ad arriderci ed i colori tedeschi sventoleranno nuovamente sulla cima del nostro Kilimangiaro ».

Non vi è nessuno che non si commuova leggendo oggi le parole di quel soldato che col suo valore tenace e con quello dei suoi uomini ha saputo legare indissolubilmente i sentimenti delle popolazioni del Tanganyka, attraverso gli anni e le vicende, alla patria tedesca che non ha dimenticato e non dimenticherà i suoi figli rimasti nelle lontane terre africane.

ITALO BALBO IN SOMALIA

Febbraio 1940.

Eravamo appena arrivati a Mustahill, nell'alto Scebeli, il Governatore ed io dopo una tirata di sei ore di macchina e assaporavamo dall'alto del monte Fitaurari, adagiati nelle sedie pieghevoli, la brezzolina serale.

Notte luminosa, stelle e stelle quante il cielo ne poteva contenere sino ad apparire tutto un pulviscolo d'oro; nella immensa pianura sottostante si indovinava il corso dell'Uebi Scebeli serpeggiante fra due striscie oscure di foresta, di sicomori e palme dum; lontano ulular di jene cui risponde l'abbaiare querulo e rabbioso dei cani, luci tremolanti di carovane in sosta coi fuochi accesi per bollire il *ciai* (thè) e per cacciare la paura delle belve.

Ad un tratto la piccola radio campale che ci segue dappertutto comincia a sfriggere. « Ci siamo, dico io a mezza voce, è meglio che vada senz'altro a prendere il cifrario ». « Cosa vorranno? » interroga a vuoto la mia Eccellenza.... Il fido Ussen Auale mi porta il fogliettino irto di cifre che poco dopo disvela il segreto; è un telegramma partito da

Tripoli nella stessa giornata: « Arrivo domani forma privatissima affettuosamente Balbo ».

Domani?... Come può essere qui domani? Ne siamo felici poichè il Maresciallo è un amico ed entusiasta della nostra Somalia dove era venuto la prima volta in aprile l'anno avanti, per pochi giorni. Aveva anzi lasciato aperto un conto con gli elefanti perchè bloccati dalle piogge ad Afmadù, nell'Oltre Giuba, avevamo dovuto abbandonare la promettente battuta. Gli si era subito detto che le piste erano infide ma preso da incontenibile entusiasmo per quella sua prima caccia grossa aveva voluto avventurarsi ugualmente in boscaglia tra un piovasco e l'altro. Dalle paludi di Suja in poi cominciarono i guai; le macchine scondinzolavano ed affondavano nella fanghiglia e dovevamo spesso scendere e spingerle col fango ai polpacci, non si facevano più di dieci chilometri all'ora! Il Maresciallo si era reso conto di cosa fosse la Somalia durante la stagione del monzone di nord-est e delle cosiddette piccole piogge ma aveva voluto insistere ancora finchè tutta la carovana restò bloccata in una specie di pantano che gli acquazzoni successivi trasformarono man mano in un vero stagno.

Riparati alla meglio in... terra ferma, dopo una marcia penosa di tre ore, restammo due giorni a diguazzare allegramente nel fango e dopo le prime ore di disappunto, tutti ci trovavano gusto compensati da buoni colpi su *orix*, *gherenùc* e *kudu* (1); un branco di zebre intravisto da lontano

(1) Antilopi il cui nome scientifico è rispettivamente: *Orix beisa gallarum*, *Lytocanius Vallery*, *Strepsiceros imberbis*, *N. d. A.*

ed una fugace apparizione di giraffe entusiasmarono l'Ospite che si ripromise di tornare soprattutto per rifarsi con gli elefanti.

Era ripartito da Mogadiscio con quel suo magnifico apparecchio attrezzato anche per le lunghe soste nel deserto, dopo aver ammirato tutto quanto aveva potuto vedere della Somalia ed essersi trattenuto due ore nel museo della Garesa, concepito ed ordinato personalmente dal Governatore Caroselli. « È una delle cose più belle che io abbia visto in Africa... ». Ne era veramente entusiasta. « Arrivederci » ci gridò ancora infilandosi nella fusoliera.... Ecco dunque che mantiene la promessa e torna, ma come può essere già qui domani?...

Partiamo da Mustahil ancora a notte per giungere all'aeroporto nell'ora probabile dell'arrivo ma certi che si tratti di un equivoco. Come può arrivare da Tripoli da un giorno all'altro? Invece, con un balzo superbo, il grande volatore atterra a Mogadiscio con una mezz'ora sola di ritardo sul previsto, accolto festosamente dai pochi che sono stati ammessi a riceverlo. L'incontro col Governatore è affettuoso. « È la buona stagione questa? Posso andare sul Giuba? » chiede subito.... e non abbiamo il coraggio di dirgli che il *gilal*, la stagione del monzone di nord-est, sta per finire e ad essa segue quel *gù*, molto infido per la caccia, col quale avevamo fatti i conti un anno prima....

I due migliori cacciatori di elefanti della Somalia, Angelo Nolli (1), vecchio amico che ebbe

(1) Rendo onore alla memoria di questo carissimo amico che richiamato allo scoppio dell'attuale guerra dopo aver eroicamente

l'onore di portare all'elefante S. M. il Re, ed il decano degli uccisori d'elefanti Bonavolta, guardiano del faro di Mogadiscio, che aveva organizzata la caccia del Principe Ereditario e di tutte le personalità che si erano volute concedere tale emozione, sono partiti nella stessa notte per individuare un branco adatto di pachidermi e impiantare il campo nelle vicinanze della loro bevverata.

Gli elefanti sono abitudinari sia nella formazione di gruppi che negli itinerari e nei punti di abbeverata. Avviene così che durante tutta una stagione, in quella data zona, in quei dati giorni, determinati gruppi di animali vadano a bere ed a pascolare; si tratta, valendosi dell'opera di tracciatori indigeni, di fissare le abitudini di uno dei gruppi, che non sia numeroso per ragioni di sicurezza personale dei partecipanti alla battuta e che contenga un esemplare maschio di belle zanne; si può portare così il cacciatore alla posta a colpo quasi sicuro. Un cacciatore anche abilissimo che si avventuri in boscaglia senza la indispensabile pratica e sensibilità dell'ambiente, può girare delle settimane e non incontrare l'elefante oppure trovarselo davanti all'improvviso quando non è preparato ad affrontarlo.

Si voleva naturalmente evitare tutto questo; desideravamo che il Maresciallo, tanto entusiasta della Somalia, ne riportasse il trofeo ambito. E così lo persuademmo, con stento però, a trattenersi a

combattuto coi suoi ascari a Chisimaio, il 3 marzo 1941 moriva per ferite a bordo di una nave inglese che lo portava, prigioniero, a Mombasa. *N. d. A.*

Mogadiscio un paio di giorni sinchè fosse avviata l'opera dei tracciatori. La giornata successiva all'arrivo la si trascorse alla spiaggia, nel capanno del Governatore, in serenità di spirito, tra manifestazioni di simpatia di tutti i bagnanti ed a ragionare di tante cose interessanti e futili attorno una superba zuppa di pesce, il piatto tradizionale del capanno governatoriale e abilità particolare del vecchio cuoco Idris, un massauino che aveva partecipato alla impresa dei Dardanelli con la torpediniera di Millo.

« Sono entusiasta di questo paese! C'è stile tradizionale, buon gusto in ogni cosa ed entusiasmo e passione coloniale in ogni persona. Mogadiscio è per me la più bella città dell'Africa Orientale ed avete il merito di ingrandirla rispettando le tradizioni architettoniche locali come io mi sforzo di fare a Tripoli. Sono proprio felice di essere tornato e ci rivedremo ancora presto.... ». E noi vecchi somali eravamo felici di sentirlo esprimersi in tale maniera della nostra cara Somalia.

Alla fine della giornata marina volse ancora, ritto sulla macchina aperta, lo sguardo abituato agli spazi verso l'immensa azzurrità del mare.... « Mi mancava un bagno nell'Oceano Indiano, dopo essermi tuffato in tutti i mari del mondo!.... ». Ne era felice come un ragazzo.

Siamo partiti pel Giuba all'alba e dopo un'ora e mezzo di aereo atterriamo a Gobuin dove ci attende il Commissario regionale con le macchine per portarci ad Afmedò, il centro della zona degli elefanti.

Il campo era pronto: Nolli e Bonavolta avevano già individuato l'esemplare. « Ha non meno di due metri di zanne e domani sera sarà allo stagno ».

Giunti al campo il Maresciallo voleva andare in traccia di gazzelle nei dintorni ma quando gli dicemmo che si poteva in tal modo allontanare la preda più grossa, diede ordine ai suoi compagni di non attentarsi a tirare neppure un colpo: « Se no sparo a voi: ».... Ci si accontentò di far pronostici sul tempo che minacciava pioggia e scommesse sulla lunghezza delle zanne della prossima preda. Raccolti attorno ad un tavolino minuscolo sul quale tutti pescavano con le mani la cena appetitosa imbastita dal miglior cuoco di Chisimaio, noncuranti delle punture feroci delle zanzare, si ragionava di Africa, di caccie e cacciatori. L'Ospite con quella sua vivacità giovanile e verbosa esaltava la vita in colonia e si diceva innamorato della Somalia per la sua natura tanto primitiva, gli aspetti infinitamente pittoreschi, il carattere altero e la bellezza plastica degli indigeni; amantissimo della caccia, si entusiasmò addirittura quando gli dicemmo che certe cabile somale usano cacciare l'elefante armate soltanto di pesanti sciabole con cui lo assaltano di sorpresa alle spalle, dopo averlo atteso rimpiazzati in buche coperte di foglie lungo la pista dove è solito passare, e gli recidono i garretti.... Oppure lo affrontano con robustissime lanciae, provocandolo sino a farsi caricare e facendo sì che, nel furore, l'animale venga a conficcarsi da sè sul ferro la cui asta è tenuta dal cacciatore rannicchiato, appoggiata fortemente al terreno ed inclinata in modo opportuno.

La sera dopo andammo alla posta ma non potemmo arrivare a tiro giusto causa l'arrivo di tre elefanti inattesi che disturbarono il branco interessante noi. Si passò la giornata oziando con una gran voglia di tirare sulle gazzelle che due volte si affacciarono in vista del campo quasi sapessero che non potevamo sparare; il Maresciallo, primo ad alzarsi appena spuntata l'alba, si divertiva a prendere in giro quelli che non avevano potuto dormire per le zanzare; sobrio, ilare, nessuna pretesa, semplicità e cordialità di autentico coloniale che è abituato a vivere in forma perfetta e con tutti gli agi del suo rango ma pronto, con la massima indifferenza, a squartare una gazzella, ad attaccarsi un bottone ed a far cucina da sè.

Due giorni ancora dovette attendere il momento propizio, ma ne fu compensato. Volle andare alla posta solo, coi due cacciatori; ci pregò di non *guastargli* la caccia con la nostra presenza troppo numerosa ed aveva perfettamente ragione. Abbattè un magnifico maschio con un solo colpo di *express* e quando misurammo le zanne constatammo che superavano i due metri e cinquanta: un vero primato.

Allora, mentre si attendeva che la decomposizione consentisse di estrarre le zanne senza scheggiarle alla base (se le voleva portare via in aereo, subito) venne il turno delle gazzelle che diedero da mangiare abbondantemente alla numerosa clientela di indigeni, addetti al campo ed agli automezzi; la loro chiassosa allegria per la uccisione del « marodi » aumentò concludendo con una fanta-

sia che durò tutta la notte successiva alimentata naturalmente dal consueto « bacscisc ».

Dopo tre giorni dalla battuta siamo ancora al campo. Italo Balbo non sa decidersi a partire.... Ad un telegramma del generale Gazzera, da Gimma, che insiste perchè passi anche qualche giorno da lui risponde: « Ti ringrazio, caro Gazzera, ma sono nel paradiso terrestre.... » ed in tale espressione piena di spontaneità era tutta la sua personalità entusiasta ed esuberante. Poi trascorse ugualmente un pomeriggio ospite del Governatore del Galla Sidama.

Una mattina uscì *nero* dalla tenda mostrandomi un telegramma. Doveva partire subito per Tripoli. « Speravo proprio di potermi trattenere ancora due giorni! ».

Lasciò la Somalia a malincuore non finendo mai di ringraziarci per quanto avevamo fatto per lui. Infatti noi coloniali possediamo il dono della ospitalità e l'abilità di rendere piacevole un soggiorno nei « nostri paesi » e ciò per qualunque ospite in genere. Ma quando abbiamo la fortuna di accogliere un appassionato di Africa che sentiamo vibrare nello stesso modo di fronte a uno spettacolo selvaggio di natura, che udiamo esprimere identiche convinzioni e manifestare identica comprensione per la colonia ed i suoi problemi, per gli indigeni ed i loro costumi.... allora ci si moltiplica in mille accorgimenti per rendere all'ospite ancor più gradito il soggiorno traendo motivo di intima soddisfazione nel vederlo godere di quanto lo circonda.

Nella mia lunga vita coloniale una delle per-



Italo Balbo arriva in Somalia accolto dal Governatore.

(foto dell'Autore)

me ad occuparmi delle quali ho avuto il maggior gusto è Italo Balbo poichè, non c'è dubbio, dei capi della nuova Italia è uno dei pochi ad avere una perfetta sensibilità ed una profonda passione coloniale unita ad una esperienza di primo ordine in materia.

Rientrato a Tripoli con un volo altrettanto fulmineo, telegrafò al Governatore ringraziandolo per la « regale ospitalità » che gli aveva offerto la vecchia colonia. A noi telegrafò: « Tenetemi d'occhio rinoceronte per prossimo agosto ».

E glielo cercheremo, perbacco, a costo di starlo fra le acacie più spinose della boscaglia più fitta.

Abbiamo risposto: « Rinoceronte attende assieme noi vostro ritorno » (1).

(1) Quattro mesi dopo Italo Balbo cadeva il 28 Giugno 1940, poco lungi da Tobruch! Il destino ha voluto che egli chiudesse gloriosamente la sua avventurosa vita nei cieli di quell'Africa che aveva profondamente, intimamente compresa ed amata. Lo aspetteremo invano sulle rive del Giuba a guerra finita, come s'era ripromesso ancora quando lo vidi l'ultima volta poche settimane prima della fine di giugno. La Somalia lo ricorderà e lo iscriverà tra i suoi pionieri ed i suoi caduti, poichè Egli era figlio di tutte le terre africane consacrate dal Tricolore italiano. *N. d. A.*

MAMMA PAOLA

Aprile 1940.

È finita assistita da noi sino all'ultimo, la sera del 19 aprile. La Somalia è in lutto. Nelle chiese e nelle moschee si erano innalzate in questi giorni le stesse preghiere per la sua salvezza ed invece se ne è andata accomiatandosi sorridente da tutti, infondendo in suo figlio, in me che l'amavo profondamente, un senso di dolore immenso ma sereno. « Morte da santa! » aveva mormorato il Provicario Apostolico, il francescano padre Daniele, con le lacrime agli occhi....

Ne rievoco la vita rendendo così il minimo dei tributi di affetto che debbo a « Mamma Paola » da quel giorno lontano del 1924 quando, appena giunto in Somalia, fui accolto in casa sua a Brava; ma in questo tributo di gratitudine è anche quello di tutta la Somalia, di tutti i coloniali a nome dei quali io scrivo.

Paola Caroselli era nata a Parma il 18 marzo 1866 da Francesco Saverio e Clelia Bianchi. Chiarissima parentela la sua e benemerita della Patria nel campo scientifico come nel politico.

Il nonno fu Governatore del Ducato di Piacenza, Parma e Guastalla; il padre, presidente del Consiglio di Stato ed uomo assai caro a Re Umberto I, fu primo presidente della Corte di Cassazione ed a lui va il merito di aver esteso il celebrato « Commento al Codice civile italiano ».

Sposa al dottor Caroselli, ne ebbe tre figli: il primo, Francesco Saverio è oggi Governatore della Somalia.

Rimasta vedova assai presto e provveduto all'avvenire delle due figliole, seguì decisamente in terra d'Africa il figlio in tutte le tappe della sua carriera e fu così in Somalia, in Eritrea, poi ancora in Somalia dove sbarcò la prima volta nel 1921. Ritornatavi una terza volta nell'anno 1938, era destino che il suo amore a quella terra dovesse avvincervela per l'eternità.

Donna eccezionale per elevatezza di sentimenti, per profonda cultura, per intelletto superiore, dotata di un finissimo tatto e di uno squisito intuito in tutte le manifestazioni della vita, sorretta da una fede religiosa quale solo possono avere gli esseri toccati dalla benevolenza divina, assistette e coadiuvò il figlio in ogni ora ed in ogni fatica.

Si accostò alle popolazioni indigene sollevandone le miserie, istillando loro i sentimenti della disciplina, del rispetto, della fedeltà all'Italia e conquistandone l'animo. Opera individuale ed infaticabile che ha avuto certamente lo stesso rendimento, agli effetti della nostra politica coloniale, di quella svolta dai nostri pionieri.

Nel 1933 una tremenda carestia piombò su ta-

lune regioni della Somalia colpendo specialmente le cabile degli Elài. Nonostante le distanze disagiuvoli, la penuria di mezzi di trasporto e le molte difficoltà Donna Paola raccoglie aiuti d'ogni natura, organizza personalmente i soccorsi *che vanno a cercare* gli indigeni nei più sperduti punti della boscaglia e fa giungere il suo aiuto dappertutto salvando dalle malattie e dalla morte per fame centinaia di derelitti.

Una commovente lettera dei capi degli Elài ricorda come « Mamma Paola » abbia scampato la loro gente dalla morte.

Adunò intorno a sè sino dai primi tempi, specie durante la sua permanenza a Brava 1925-26 ed a Chisimaio nel 1928, i bambini indigeni e si adattò lei stessa, figlia di giurista e di statista, ad insegnare loro i primi elementi della nostra lingua, aprendo piccole scuole attivate e sostenute dalla sua iniziativa privata. Compilò brevi testi di lettura che rivelano un armonioso senso didattico defluito da una squisita erudizione, ma ancor più dal suo grande cuore.

Tenne nota di tutto e di tutti, così degli eventi memorabili come delle condizioni atmosferiche della giornata e delle visite ricevute; una attiva corrispondenza la legava a tutti coloro che l'amavano ed erano molti perchè chiunque l'avesse avvicinata anche una sola volta, riportava di lei una profonda inaccellabile impressione.

Innumerevoli e quotidiane le azioni di bene, le visite ai malati, il conforto ai dolori morali anche degli sconosciuti; informata scrupolosamente di

ogni evento lieto o triste, la sua parola, la sua carità, i suoi fiori, il suo dono, giungevano dappertutto.

Fra le opere benefiche da lei create è rimasta per molto tempo e non più dimenticata dai somali « Meschinopoli », villaggio sorto alle porte di Mogadiscio con offerte ed aiuti raccolti da Donna Paola, dove tutti i poveri, i malati, i vecchi trovavano in ogni momento asilo e cibo. Quotidianamente la pia Donna visitava i meschini e sorvegliava il funzionamento del dispensario di medicinali, dell'ambulatorio, dei dormitori e della cucina dove le sue missionarie aiutate da ragazze somale allestivano il cibo per tutti. E questa istituzione assume anche essa un valore ben più alto della semplice carità, poichè fu essa ad attirare l'elemento indigeno nei locali di cura e ricovero di « Meschinopoli » vincendone insensibilmente le riluttanze per gli ospedali che riuscivano assai pericolose specie nei riguardi delle profilassi epidemiche.

Il bene dispensato da « Meschinopoli » compie così anche un'opera di umanità e di persuasione diventando l'*idea*, la pietra basilare del magnifico ospedale per somali intitolato al Principe di Piemonte, creato poi dal governo e che indubbiamente è l'istituto sanitario per indigeni più vasto e perfetto di tutta l'Africa Orientale. Se oggi i somali fiduciosi accorrono al *loro* ospedale e se oggi le donne somale hanno vinto persino gli scrupoli religiosi affidandosi ai nostri ostetrici, il merito va a Donna Paola, al suo ascendente sugli indigeni, alla fiducia che aveva saputo dare loro nei riguardi della nostra assistenza sanitaria.

L'alto spirito di carità di questa santa Donna si riverberò sempre su quanti la circondavano, eccitò i sentimenti caritatevoli di molti sì che mai le mancarono gli aiuti più disparati. Così i concessionari delle aziende agricole le inviavano spontaneamente sacchi di grano e dura, verdure, caschi di banane ed i somali abbienti capi di bestiame, alimenti e denaro. Spesso i connazionali le rimettevano somme da distribuire ai poveri ed il suo ultimo ritorno in colonia fu festeggiato dagli italiani della Somalia con l'offerta di una pergamena nella quale ciascuno aveva segnato una somma pei « meshini di Mamma Paola ».

Così narra in « Somalia Cristiana » chi vide chiudersi la nobilissima vita di Paola Bianchi Caroselli: « I sintomi gravi del tramonto si manifestarono il 14 aprile a sera, giorno di domenica, alle ore 23. La piissima signora chiese essa stessa l'assistenza del sacerdote e la somministrazione dei Sacramenti della Chiesa che ricevette con serenità talmentè edificante da infondere la più profonda ammirazione nei pochi presenti all'atto solenne.

Subito dopo, emula dello spirito dei patriarchi e delle più leggendarie figure delle nostre donne, prese le mani del figlio e, accarrezzandole con infinita dilezione, gli confidò le sue ultime volontà ed i consigli dettati dal suo grande cuore di cristiana e di italiana. La squisita gentilezza e finezza del suo animo non venne meno neppure in quei supremi istanti; volle congedarsi dai presenti, stringendo ad ognuno la mano, esprimendo con il luminoso abituale sorriso il saluto più affettuoso, consigliando

coraggio, confidenza ed abbandono alle disposizioni della divina volontà.

Questi bagliori illuminavano stupendamente il cielo di quell'anima eletta al tramonto della sua splendida giornata. Senonchè il momento del distacco non era ancora giunto. Per ben cinque giorni la cara inferma dovette attendere il definitivo appello del Creatore, giorni di vera angoscia, non per Lei, ma per il figlio e per chi l'assisteva. E furono anche giorni di grande ammaestramento e di memorabile edificazione. Nessuno mai udì il minimo lamento uscire da quelle labbra, chè anzi, nel finissimo intuito dell'appassionata trepidazione di cui era circondata, conservava tanta presenza di spirito da sorreggere fino all'ultimo le affievolite speranze. Ringraziava per ogni piccolo atto di assistenza, per ogni cucchiaino di acqua ricevuto, per ogni minimo aiuto che le era prestato, sempre sorridente, sempre materna, preoccupata soltanto di rendere agli altri meno grave la sua sofferenza.

Il 16 aprile, giorno della commemorazione solenne di S. Francesco, volle che il padre francescano che l'assisteva le facesse ripetere la solenne rinnovazione della sua professione di Terziaria Francescana e quindi le recasse la santa Comunione. Le fu recato il Sacramento in forma di Viatico.

Fra alternative di fugaci miglioramenti e di repentine prostrazioni, d'improvvisi allarmi e di calma apparente, sempre illuminati dalla serenità e dal dolce sorriso della paziente, sorse l'alba del giorno 19. Il Cardinale Maglione aveva telegrafato da Roma la benedizione del Santo Padre: « Sua

Santità invia di cuore inferma Donna Caroselli implorata benedizione apostolica auspicio elette benedizioni e conforti celesti » ma donna Paola non ne udì la lettura. Alle ore 9, con evidente meraviglia e strazio dei presenti, volgendo la testa alle Suore infermiere che l'assistevano, si toccò gli occhi e le orecchie con segno negativo degli indici, per significare che non vedeva più, che non udiva più. Con la mano destra tuttavia continuava a far cenno di saluto e di congedo. Sentendo le forze venirle meno, chiede il definitivo commiato al figlio, prendendogli la testa fra le mani e baciandolo ripetutamente.

Emise l'ultimo anelito al tramonto; era venerdì giorno in cui il Divin Redentore ha reclinato il capo sulla croce ».

I funerali furono di un'imponenza quale solo per la dipartita di un'altra luminosa Figura era accaduto, quando morì in Somalia il « Principe Pioniere » Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi.

Così si esprimeva il cuore di tutta Mogadiscio, della colonia tutta, sulle colonne di « Somalia Fascista »: « Mamma Paola! in questo appellativo con cui tutti la conoscevano era compreso l'immenso amore che aveva saputo creare intorno a sé ed è oggi riassunto l'infinito strazio che ci stringe il cuore.

In questa ora tristissima, mentre scriviamo queste righe con la gola attanagliata dall'angoscia, non riusciamo a toglierci dalla memoria il dolcissimo suo sorriso, non riusciamo a dimenticare la bontà

del suo sguardo, tutta la profonda umanità della sua voce.

Eravamo abituati a vederla sempre pronta quando c'era una miseria da soccorrere, un dolore da lenire e non possiamo pensare che Ella non sia più, che ci sia mancata per sempre.

Si è spenta serenamente, preoccupata soltanto del dolore di quelli che la attorniavano, ma preparata a presentarsi a Dio, a quel Dio in cui profondamente credeva, la cui parola Essa aveva eletto a norma della sua vita terrena.

Aveva 74 anni ma era estremamente giovane nello spirito e nella benevola arguzia. Era giovane nelle opere di bene cui diuturnamente attendeva: nata da una famiglia di italianissimi sentimenti, era veramente e sicuramente italiana e fascista, seguente con appassionato cuore le vicende che hanno portato l'Italia ai fastigi imperiali, ai fastigi di quell'Impero che Essa aveva preconizzato e sentito in tanti anni di vita africana vissuti a fianco del figlio prediletto.

In quest'Africa Mamma Paola ha chiuso gli occhi.

In questo momento di dolore immenso, noi ripensiamo ad un'altra grande Anima, quella di Luigi di Savoia, che come Mamma Paola ha voluto per sempre dormire in Somalia, quasi per immedesimarsi con questa terra cui aveva dato tutto il suo amore e tutta la sua passione.

Non sappiamo scrivere nulla di più e nulla di meglio ma vorremmo che il Governatore Caroselli

sentisse come mai quanto in quest'ora, il cuore di tutti nazionali e sudditi è accanto al suo cuore per piangere la Mamma sua che era un po' la mamma di tutti noi ».

Migliaia di nazionali, decine di migliaia di indigeni l'accompagnarono al bianco camposanto sulla duna dove essa, alcun tempo prima aveva dato ordine, all'insaputa dei famigliari, che fosse tenuto libero il loculo accanto al diletto nipote capitano medico Vittorio Bianchi, morto in Somalia dopo anni di appassionata opera di sanitario e di saggia penetrazione politica fra gli Abissini, opera che lo fa ricordare fra i benemeriti della nostra affermazione coloniale.

E accanto a lui, riposa, in cospetto dell'Oceano Indiano, tra i fiori che amava tanto e che tutti le portano quotidianamente con amorosa pietà.

Negli ultimi giorni telefonarono dall'Italia S. A. R. il Duca d'Aosta e da Addis Abeba S. A. R. la Duchessa esprimendo il loro vivo dolore e dicendo parola di conforto al figlio.

Molti telegrammi di personalità giunsero dopo la sventura e fra essi di S. A. R. il Principe di Piemonte, della Duchessa d'Aosta Madre, dei Ministri Teruzzi e Revel, del Cardinale Maglione.

La missione francescana di Mogadiscio aveva in Lei la più valida alleata, chè, come si è detto, francescana era anch'Essa perchè ascritta all'ordine dei Terziari. Per la sua opera nel campo religioso, nel 1939 fu insignita della commenda del Santo Sepolcro ed il Vicario Apostolico della Somalia gliela consegnò a nome del Patriarca di Ge-

rusalemme con una cerimonia che Donna Paola volle in forma privatissima.

Rifuggì sempre tutto ciò che la ponesse in vista poichè in Lei pari erano i grandi valori morali ed intellettuali ad una modestia invincibile. I funerali stessi aveva desiderato fossero fatti in forma privata. Ma Mogadiscio unanime non potè rispettare la sua volontà poichè troppo era il bene da Lei diffuso su tutti e troppo il riconoscente affetto ed il dolore che tutti animava in quei giorni.

Fu così che a diecine di migliaia nazionali e somali la accompagnarono all'estrema dimora, fu così che la vecchia colonia oceanica diede tutti i suoi fiori composti in centinaia di corone, gettati da mani pietose sul corteo, lanciati dal cielo dagli aviatori della Somalia di cui era la Madrina prediletta.

Lo stesso giorno dei funebri fu aperta da un gruppo di vecchi coloniali una sottoscrizione che giunse subito, per offerte di nazionali e di somali ad una somma molto elevata. Sarà destinata ad una istituzione benefica permanente che porterà il nome di Paola Bianchi Caroselli.

Esempio di dignità, di elevatissimo amor patrio, di coraggio, piacevolissima nel conversare e impareggiabile nell'intrattenere, conquistò l'animo di quanti ebbero la fortuna di avvicinarla, godette l'amicizia più viva di Principi, uomini politici, di soldati e scienziati che ne commentarono la vita con espressioni di alta ammirazione e la morte con parole di vivissimo rimpianto.

Donna Paola se fosse vissuta in epoche in cui i valori morali ed intellettuali erano tenuti in mag-

gior conto, avrebbe lasciato il suo nome alla Storia italiana, ma il suo nome rifulgerà per certo nella storia coloniale, fra quelli delle pochissime donne la cui vita e la cui morte è profondamente, generosamente legata alle terre d'Africa.

ADEN - SGUARDO INTIMO NELLA CIVILTÀ BRITANNICA

Aprile 1940.

Ho avvistato per primo, dal ponte di comando, la « scopa » del luminoso faro di Marshàg che annuncia gli invisibili picchi frastagliati di Aden a chi vi arriva di notte dal sud.

La « scopa » in termine marinaresco è quel ventaglio di luce che spazza il cielo da sotto la linea dell'orizzonte avanti che un fanale sia direttamente visibile. Quando Marshàg è in vista si debbono percorrere ancora venticinque miglia prima di gettar l'ancora.

Luci che vibrano ora nel buio, ancor lontane, rivelano Aden Camp, il quartiere interno, mentre Steamer Point è coperto alla vista dalla montagna nera che solo con un buon binocolo si può distinguere.

L'inferno ardente di Aden si annuncia con una brezzolina talmente fresca da esser quasi spiacevole. Mi vado convincendo sempre più che questi sono paesi freddi col sole caldo. Non ho mai sentito il fastidio del freddo come in Africa o in Asia;

sembra assurdo ma è realtà poichè quaggiù ad una giornata calda si contrappone una improvvisa notte gelida con la massima facilità.

Sulla dritta avanti a noi è un vapore scintillante di luci la cui importuna presenza è sottolineata da moccoli di gustoso sapore ligure del nostro comandante che non si rassegna a perdere un'ora di vantaggio per attendere il pilota, ma ben presto lasciamo il concorrente ignoto sulla sinistra; siamo noi che stringiamo abilmente la costa infida e soltanto un comandante italiano può fare questo.

In genere gli stranieri si attengono rigidamente alle rotte rifuggendo da tutto quello che è « manovra ». Il risultato è che appena doppiato il fanale bianco-rosso di Elephant' Beack, con una bella virata sulla dritta e dopo un intenso scambio di segnali luminosi fra il nostro « testa d'albero » ed un telegrafo ottico appollaiato sulla cima della montagna, avvantaggiamo tanto da occupare noi il posto di attesa del pilota che non tarda a scaturire dal buio col suo bianco motoscafo.

Entriamo nella baja lentamente tra vapori all'ancora e rasentando le prue di alcune navi da guerra dalle scalette illuminate pel rientro dei marinai dalla franchigia.

Brevi colpi di sirena di rimorchiatori invisibili e secchi colpi di *clacson* e di trombette a pera di gomma dei motoscafi da nolo che entrano ben presto nel raggio della luce emanante da bordo.... È curioso questo sistema di segnali acustici terrestri che anche a Porto Said sovvertono ogni marinareseco principio convenzionale; tuttavia comodi per

questi specchi d'acqua perennemente animati da intensa vita notturna e sui quali barche, motoscafi, battelli e bettoline si muovono come farebbero biciclette ed automobili su una vastissima piazza, centro di traffico cittadino.

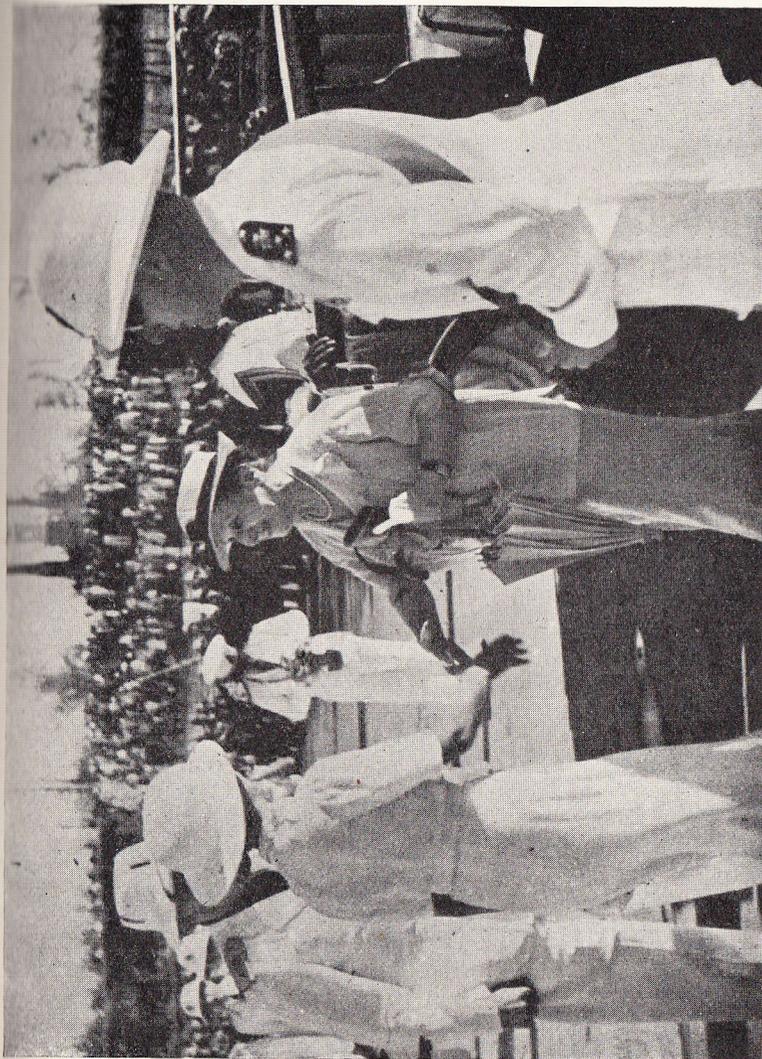
Scendiamo a terra nonostante la tarda ora poichè qui i negozi sono sempre aperti. Arabi, greci, ebrei, indiani, giapponesi e cinesi ci allettano dai porticati luminosi sotto i quali stanno sciorinati nelle vetrine o su mostre improvvisate tutti i prodotti dell'India, della Cina e del Giappone: ninoli, avori scolpiti, finti Satzuma orribilmente modernizzati, la più larga varietà di *thermos* grandi come pentole e piccoli come bicchieri.... e sete lavorate e grezze d'ogni colore. Combinazioni finissime per donne eleganti, sciali, *pijama*, fazzoletti, kimono e tutto ancora a bassissimo prezzo; sembra un sogno pagare un *pijama* di autentico Shantung trenta lire al massimo e della robusta seta cruda per abiti sei o sette lire al metro, ma tale è la possibilità di questo curioso mercato di passaggio che è tuttavia in crisi spaventosa. Si capisce allora come questa gente assonnata tenga aperti tutta la notte almeno quaranta negozi anche per la sosta notturna di poche ore di un solo piroscavo; e l'insistenza dell'offerta, sulla quale si deve tagliare subito il cinquanta per cento, è tale che anche i più restii finiscono per acquistar qualcosa.

Dietro un banco una graziosa cinesina dispensa sorrisi cerimoniosi trattenendo una buona parte dei miei compagni di viaggio ed a tutti dice tra un sorriso e l'altro: « Buona sera, signore » con accento

così perfetto da lusingare ogni buon italiano. Non volevo acquistar nulla (per la ennesima volta passo da Aden!) ma invece, in omaggio alla cinesina, mi lascio allettare anch'io, senonchè quando mi chiedono un prezzo in cui la sterlina è ragguagliata a centoquaranta lire anzichè gridare « al ladro », con una serie di sorrisi pieni di garbo, riduco della metà e quando la cinesina, spalleggiata da due non meno cerimoniosi compatrioti, ha finalmente aderito.... traggio di tasca rupie indiane rapidamente calcolando il cambio reale e pagando con un vantaggio di un altro.... terzo sul prezzo chiesto *in lire*. I miei improvvisati fornitori sono rimasti interdetti dal piccolo colpo di scena valutario ma da quella impenetrabile gente falsa che sono i cinesi non riesco ad avvedermene chè mi colmano di inchini ricevendo.... un terzo della mercede chiesta. La piccola cinesina mi porge un minuscolo budda di maiolica rossa. « Quanto? » chiedo io. « Niente. Porta fortuna » mi scandisce quella con un ultimo sorriso ed un inchino....

Questo episodio se non lo avete compreso, racchiude una lezione di autarchia valutaria.

Scendere in questi porti spendendo soldi italiani solletica molti che si sentono particolarmente orgogliosi di vedere subito accettata la nostra moneta. Come avete visto, si accettano senza difficoltà lire, ma calcolando la sterlina più di un terzo oltre il suo valore reale; ed allora si possono elegantemente imbrogliare questi vampiri della valuta, portando la quantità di moneta estera che è concessa ad ogni turista.



Mamma Paola.

Fatto l'ultimo prezzo in lire italiane, si chiede con aria distratta magari guardando fuori della porta o accendendo una sigaretta.... « Ed in rupie quanto costerebbe? ». Il novanta per cento dei casi l'altro abbocca, sicuro che non avete che lire. « Tanto ».... E quando estraete la moneta locale trovate ancora la graziosa cinesina che vi regala un minuscolo budda.

Ammiro, dopo qualche tempo che non sbarcavo ad Aden, assai cresciute le piante dei giardini pubblici. In questo paese dove la pioggia è un mito l'acqua vale oro, è dunque fama che queste piante costino non meno di una sterlina per foglia.

I palazzi addormentati, a verande sovrapposte, sono tutti coperti di bandiere e di trofei sgarigianti pel centenario dell'occupazione inglese celebrato ieri solennemente: così nel silenzio notturno e nel buio danno l'idea di un palcoscenico dopo lo spettacolo.

Ripassiamo davanti ai negozietti luccicanti che abbiamo visitato uno per uno, unici turisti della notte. Qualcuno dei rivenditori sta col capo reclinato sul banco ma i compari vigilano e ci invitano e ci allettano con tenace venalità come se non ci avessero mai visti, come se già non ci avessero spilati abbastanza.

Torniamo a bordo volando su l'acqua nera verso la massa scintillante del nostro piroscavo che sta pompando nafta da dritta ed acqua da sinistra.

Strida di protesta si levano nel buio.... sono gabbiani appollaiati sulle boe, violentemente sbalottati e risvegliati dall'onda creata dal grosso mo-

toscafo che ci porta nel vento freddo tra spruzzi salmastri, attraverso la baia chiusa dalla vulcanica cortina frastagliata dei monti neri come la pece. Una leggenda vuole che l'Alighieri da questo antico cratere sia uscito « a riveder le stelle ».

Aden è uno dei più noti e caratteristici paesi del mondo, sia per la posizione speciale che occupa sulle rotte dell'estremo oriente, sia per la sua configurazione e lo strano aspetto dei monti che racchiudono la baia e la città. Illustrato da migliaia di scrittori e viaggiatori, non vale la pena di ripetere qui le curiosità e le notizie storiche.

Parliamo invece degli inglesi che vi abitano e del loro strano ambiente coloniale che ho avuto modo di penetrare.

Debbo ragionare anche di servizi igienici e.... chiedo scusa ma è indispensabile per trattare l'argomento che mi sono proposto.

Quando nel 1924 occupammo l'Oltre Giuba cedutoci dall'Inghilterra il piroscafo che recava il Corpo di spedizione di cui facevo parte aveva a bordo generi di consumo, acque minerali, armamenti, materiali vari e fra questi una trentina di vasche da bagno e aggeggi relativi.

Eravamo informati che a Chisimaio, dove risiedevano parecchie decine di Inglesi con moglie e figli, non esisteva una sola vasca da bagno! Infatti constatai laggiù assoluta mancanza di qualunque attrezzatura igienica; v'era un solo medico india-

no unto e bisunto, vestito all'indigena con turbante e orecchini. Ma ciò che mi colpì più di tutto fu l'assenza di pozzi neri sostituiti da secchie ospitate nelle abitazioni e trasportate di volta in volta. Attribuii deficienze e sistemi al modesto numero di europei presenti benchè nella vicina Somalia nostra esistessero bagni in ogni casa civile, infermerie e medici anche dove era un solo europeo spesso rappresentato dallo... stesso medico.

Due mesi dopo fui inviato in missione nel Chenia e nella bella casa del nostro Agente Consolare trovai, con grande meraviglia, l'identico e strano criterio igienico. L'ospite mi spiegò che nonostante fosse laggiù da quindici anni non era riuscito ad avere il permesso di impiantare un servizio così detto « all'inglese »; ciò perchè gli inglesi trovano *anti igienico* qualunque altro sistema che non sia *il secchio!*

È tuttora per me un mistero il vantaggio presentato dalla rudimentale e poco pulita consuetudine, tuttora in uso nelle colonie britanniche, di cui è vittima una speciale corporazione di indigeni, quella degli *sweepers*, che non hanno altro incarico che di svuotare i recipienti. Il servizio viene eseguito subito di buon mattino e si dice che la servitù indigena della casa tragga dalle.... osservazioni e dalle indiscrezioni dello *sweeper*, auspici sul probabile umore dei padroni per la giornata.... (autentico!).

Ospite, in quello stesso anno, della nave ammiraglia dell'Oceano Indiano H.M.S. « Cairo » non tradisco certo l'ospitalità nel rilevare una consue-

tudine normale e quotidiana di buona parte degli ufficiali, quella di essere verso le dieci di sera in uno stato di completa euforia alcoolica.

Vidi un certo capitano Erskine bere, dopo numerosi aperitivi e vini da pasto, ben diciassette mezze bottiglie di birra e undici whisky. Un mio compagno inglese di gita a bordo, ben noto sulle sponde del Giuba, Mr. Robert Dich, famosissima spugna, libò al punto che nella notte (ci avevano sistemati su due lettini da campo nel saloncino dell'Ammiraglio) *inzuppò* il giaciglio tanto che dovette dormire su un tappeto.

La riunione a poppa, dopo cena, era una specie di cerimonia basata sull'interminabile andirivieni di servi indiani con liquidi e ghiaccio; ad una certa ora chi ce la faceva si ritirava con le proprie gambe, altri al braccio di colleghi, altri portati di peso dai servi. L'Ammiraglio Cocrane solamente aveva l'accortezza di coricarsi prima del limite di saturazione....

Sono passato da Aden esattamente dodici volte ma soltanto una sostai per qualche giorno segnando sul mio taccuino quanto sto per raccontare.

In questo protettorato, acquisito a mezzo di trattati coi piccoli sultani locali, che comprende l'Hadramaut dal 54° meridiano e si spinge a Scek Said all'imbocco del Mar Rosso, dopo cento anni e cioè sino ad oggi, gli Inglesi non avevano creato nulla, salvo le.... piante nella piazza di Steamer Point.

Niente fogne, non acqua corrente; la luce elettrica l'ebbe Mogadiscio alcuni anni prima di Aden;

la prima camera da bagno di Aden fu quella del Console d'Italia e segnò addirittura un allegro avvenimento mondano nell'atmosfera cordiale in cui si viveva allora.

Le uniche scuole, salvo una minuscola indigena, sono quelle italiane dei frati Cappuccini; non esiste un dispensario per i nativi ed in tutto il territorio, ancora un anno fa, erano tre soli medici civili che si prestavano soltanto dietro compenso. La Somalia Italiana nel 1924 aveva non meno di quaranta medici e trenta dispensari gratuiti! I medici militari britannici non si occupano della popolazione indigena; in Somalia ogni ufficiale medico ha spesso l'assistenza per tutta la popolazione della zona.

Una sola strada di dodici miglia e pel resto piste sabbiose.

Questo il quadro della attrezzatura civile di Aden con la solita assenza assoluta di impianti igienici razionali e manco a dirlo, relativo uso di secchie....

Invitato al gran ballo annuale del Governatore a «Tarshine» il palazzo sul mare di Steamer Point, non commetto alcuna indiscrezione nel dire ciò che tutti coloro che sono passati di laggiù sanno. Che per le necessità urgenti degli invitati, signore comprese (eravamo almeno duecento persone) aveva sistemati in due camerette attigue, in un padiglione del giardino, una quarantina di quei recipienti da comodino il cui uso da noi è in genere confinato al capezzale dei bimbi e dei malati. Indescrivibile lo stato di quelle due stanzette a festa finita! Tutto ciò è scrupolosamente esatto.

Il nostro Console, assai considerato e stimato dalle autorità, dagli europei tutti come dagli indigeni, offerse nel nuovo Consolato un ricevimento, in occasione del passaggio di nostre navi da guerra, la cui organizzazione era riuscita un capolavoro di raffinatezza e di signorilità. Era in porto il « Conte Rosso » ed i suoi cuochi avevano fatto prodigi di abilità per subissare ogni passata e futura possibilità inglese in materia. Gli inviti, per ragioni varie, si erano dovuti contenere in un certo limite ma vi era, ricordo, tutta Aden elegante e diverse belle donne. Nonostante il limitato numero dei convenuti i consumi furono tali che mi punse curiosità il giorno dopo di fare con il Console, mio buono e caro amico, il calcolo di quello che avevano bevuto; ne vennero fuori queste cifre: centoventuna bottiglia di wishy, duecento bottiglie di spumante, cinquanta di liquori vari, senza contare le casse di birra, le sode, le aranciate, le gasose col ginger, i gelati, ecc.!

Vero è che il mattino dopo si trovarono addormentati su un remoto giaciglio una signora ed un ufficiale evidentemente ebbri, che sparirono vari oggetti dalla casa fra cui una brocca antica di argento, che il grazioso bagno della figlia del Console fu dovuto ripulire con soda calda, che le stesse camere da letto furono sporcate e messe sossopra... Alla fine della festa si dovettero raccogliere diversi invitati d'ambo i sessi che le bevande avevano inchiodato nei punti più svariati della casa, delle verande, del giardino; qualcuno venne da noi stessi accompagnato di peso alle automobili tra convene-

voli brontolati come in sogno e improvvise espansioni non prive di comicità.

Non svelo neppure un segreto, poichè tutti i piroscafi italiani che passano per Aden ne raccolgono sempre gli echi, se affermo che la moralità dell'ambiente, specie quello elevato, è assai discutibile. Innumerevoli guai famigliari ma i più tollerati in virtù di tortuosi e stupefacenti compromessi; relazioni illecite in grande numero benchè la particolarità di Aden sia quella di costringere tutti quei Romei e quelle Giuliette da strapazzo a rimpiattarsi, ma non per sfuggire ai giusti castighi (se pur c'era chi era disposto ad infliggerli), bensì ad evitare i ricatti della servitù che sta alla posta e poi va dal responsabile della famiglia e dice: « Ho visto questo e questo, se mi dài tanto taccio.... ». Ad Aden più che negli altri ambienti inglesi da me frequentati ho avuto la netta sensazione che il « gentleman » *non deve sapere nulla* diremo.... in forma ufficiale; solo in questo caso egli può restare impassibile se vede la propria moglie squagliarsela da un ballo o da casa col relativo « flirt », finissima sottigliezza della politica britannica ad uso privato! Ma se qualcuno mette il « gentleman » con le spalle al muro, sia pure un servo indigeno, e gli dice qualcosa di preciso.... allora il nostro « gentleman » *sa per forza*, sa in via ufficiale e deve in qualche modo agire. Ecco per quale motivo i « boys » di Aden hanno sempre praticato con successo il ricatto organizzato.

Chiedo venia di aver voluto gettare un'occhiata così indiscreta nell'intimità di un particolare

ambiente sociale britannico scendendo anche un poco, diciamolo, al pettegolezzo piccante, ma è stato più forte di me.

Ed ecco un ultimo episodio d'altro genere.

Meno di due mesi fa era giunto a Mogadiscio il Vicegovernatore di Aden, Malcom Sinclair, accompagnato dalla moglie; veniva a rimettersi, col consenso del Duca d'Aosta, da uno stato di debilitazione climatica sperando nelle fresche temperature dell'altopiano; passando per la Somalia doveva raggiungere Addis Abeba.

Il Governatore lo tenne suo ospite personale per una settimana durante la quale furono usate alla coppia tutte le attenzioni e le cortesie possibili, alloggiandola regalmente nella residenza Vicerale.

Nella ultima nostra sosta ad Aden, al Governatore diretto in Italia, venne preannunziata una visita a bordo di Sir Sinclair cioè il meno che potesse fare una persona per bene. Ebbene, all'ultimo momento giunse una convenzionale lettera con scuse convenzionali! È vero che la situazione politica europea è in un momento delicato.... ma la vantata correttezza, l'educazione e la freddezza britannica dove sono finite?

Episodi minimi questi, ma sono i fenomeni minimi quelli che tradiscono l'essenza di tutto un ambiente.... atmosferico. Episodi che ho voluto raccontare perchè rappresentano altrettante verità che ho constatato con i miei occhi; miserie ma che danno la misura della mentalità di un popolo alla cui perfezione morale e materiale v'è ancora

qualcuno che crede, mentre è bene conoscere per ogni eventualità e sino in fondo, l'animo, il carattere, la vita degli inglesi come realmente sono, spogliati cioè dell'aureola di una famosa educazione che non è altro che formalismo e talvolta difetto di intelligenza.

SUDAN

Maggio 1940.

Il condominio anglo-egiziano nel Sudan imposto con la costrizione ha avuto sempre vita tribolata, beninteso a scapito dei soli interessi egiziani. A cominciare dal 1920, in ripetuti viaggi l'ultimo dei quali compiuto in questi ultimi tempi, ho avuto l'opportunità di contatti con personalità native, con commercianti arabi ed indiani ma soprattutto con un vecchio e facoltosissimo italiano, il Cav. Trucco che da mezzo secolo vive a capo di una grandiosa azienda da lui creata, rispettato e stimato dagli stessi inglesi. Questo pioniere coloniale che ho rivisto ancora nell'ultima sosta a Kartùm, a conoscenza di ogni vicenda del Sudan, m'ha permesso di formarmi un quadro reale della locale situazione politico-economica attraverso i suoi sviluppi successivi.

Già alla fine del 1936 raccoglievo laggiù gli echi di scontento pel trattato, appena firmato fra Londra e Cairo, col quale ogni pendenza fra i due governi in riguardo al Sudan avrebbe dovuto essere risolta. Invece ne era originato un rassodamen-

to di autorità pel governo inglese del Sudan a detrimento delle prerogative egiziane ad a scapito delle stesse popolazioni.

Questo paese di due milioni e seicentomila chilometri quadrati di superficie in gran parte desertico, è abitato da arabi delle tribù Gialin, Kababisc, Bàgara, Rasaiqàte; da negroidi Scillùc, Dìnga, Nuér, Niàm-Niàm; solo una piccola parte di questa gente, soprattutto gli arabi, ha mezzi per vivere con una certa larghezza, gli altri si sostentano col bestiame o coi prodotti del suolo, assai miseramente. Proprio su questi ricaddero gli effetti dell'egoismo britannico.

L'economia è impostata quasi esclusivamente sul cotone ed il Sudan, ancor più dell'Egitto, *deve vivere delle acque del Nilo*. Programma degli Inglesi fu, quindi di impadronirsi delle acque a danno dell'Egitto e coltivare tanto cotone da strozzare il prodotto egiziano! L'Inghilterra ha creato in Sudan un problema economico *essenzialmente britannico* senza curarsi dei trattati e facendo capire sempre che col possesso del Sudan avrebbe potuto affamare le terre del basso Nilo quando lo volesse.

Questo progetto di altissima e machiavellica politica economica è stato realizzato con la diga di Sennaar, progettata nel 1905 per irrigare tre milioni di acri ed ultimata nel 1926. Con essa si è bonificata la regione di Gezira, fra il Nilo Bianco e il Nilo Azzurro creando un possente organismo, la « Gezira Scheme » cui sono interessate due gigantesche case commerciali: la « Sudan Plantation

Syndacate Ltd ». Il governo è affittuario per un quarantennio dei terreni che la società concede a sua volta in lotti di trenta *féddan* (il *féddan* equivale a poco più di mezzo ettaro). Dei proventi, il 35% va al governo, il 25% alla società, il 40% al coltivatore che sfrutta l'opera dei fellàh della cui sorte i dominatori si disinteressano.

Il governo egiziano si sforzava di ottenere la promessa che si sarebbe limitata l'area irrigua in modo da lasciare acque anche per le culture dell'Egitto; dopo lunghe trattative si stabilì che non si sarebbero irrigati più di trecento mila *féddan*. Ma quando nel 1924 venne ucciso in Cairo, dai nazionalisti, il « Sirdar » (comandante Inglese delle forze armate), lord Allemby ne approfittò subito per trasformare la morte casuale di un bravo soldato in affare commerciale. Annullò per prima cosa l'accordo già solennemente sottoscritto e garantito sul limite delle irrigazioni della Gezira, minacciando così direttamente la esistenza delle coltivazioni del basso Nilo; chiese inoltre cinquecento mila sterline di penale ed obbligò da ultimo l'Egitto a ritirare entro due giorni ufficiali e reparti egiziani in servizio nel Sudan.

Con questo abile espediente e speculando sulla morte del Sirdar, il territorio bonificato dalla « Gezira Scheme » raggiunge nel 1936 gli ottocentomila *féddan* e la bilancia del commercio sudanese sale a 11.790,000 lire egiziane, cioè ad un miliardo e duecento milioni circa; cifra fantastica!

A questi favolosi introiti concorrono beninte-

no anche le altre zone cotoniere di Duelim, Mikleilab, Dongola, Bérber, quelle del Kordofàn, Tokàr e l'altra assai importante di Cassala sul confine con l'Eritrea.

Le esportazioni, che toccano il mezzo miliardo comprendono cotone e semi, sesamo, gomma, dura, avorio ed altri prodotti secondari e sono pei due terzi assorbite dall'Inghilterra la quale, a sua volta fornisce i tre quarti delle importazioni (cotonate, seta, metalli, macchine, tabacco ed altro).

L'Inghilterra ha messo in gioco tutto gli espedienti per creare nei sudanesi una mentalità nazionalistica antiegiziana ma soprattutto coinvolgendo gli indigeni abbienti, compresi gli arriceni col commercio degli schiavi oltre i proprietari di terreni, di stabili, di bestiame, di barche sul Nilo..... nelle trame e nei vincoli di una economia locale regolante le stesse sorti del paese. Le banche tengono i cordoni del sacco ed i Sudanesi debbono ormai fare l'interesse degli Inglesi se vogliono vivere; ciò a scapito dell'Egitto e del Sudan medesimo in una continua visione egoistica degli interessi degli Inglesi che spingeranno le loro pretese oltre ogni limite, pronti ad impadronirsi dell'intera valle del Nilo, anche con le armi, se i guadagni fossero in pericolo.

Facciamo un po' di storia di questo paese dove le orme dei nostri pionieri hanno lasciato tracce profonde come in tante altre contrade africane.

Il Bruce viaggia a lungo l'alto Nilo nel 1772; nel 1814 lo svizzero Burckhardt arriva sino a monte delle foci dell'Atbàra; il grande Mohamed Ali

inizia la penetrazione egiziana tra il 1782 ed il 1824 fondando la bellissima Kartum, nonostante l'opposizione armata dei Mammelucchi. Nel 1841 gli egiziani occupano Taka, nel 1864-65 sono a Fashoda di dove creano la base di Suakim e si spingono a Massaua creandosi un'ottima base ed un fiorente centro di traffici con l'Arabia e con l'India. A metà dell'800 entra in scena l'italiano Romolo Gessi, una di quelle figure ascetiche di pionieri e guerrieri di cui la storia nostra ha rifornito abbondantemente la storia altrui.

Mentre Gordon afferma con le armi e l'accorta politica il prestigio britannico nel Sudan, Gessi conquista all'Inghilterra il Bahr-el-Gazal (fiume delle gazzelle), una delle regioni più pericolose, e nel tempo stesso vitali, del paese e vi distrugge lo schiavismo in una lotta sorda, senza quartiere, ricca di pagine tragiche e romanzesche in cui il valore e la rettitudine del Gessi rifulgono luminosamente.

Ecco, nel 1881, sorgere nell'orizzonte islamico la mistica e sanguinaria personalità del « Mahdi » che sbaraglia gli egiziani di Rascid Bey, assedia Kartum con dentro lo stesso Gordon che cade sotto il pugnale dei ribelli.

Ne origina un regno *mahdista* che dopo un effimero fulgore va decadendo man mano, sinchè nel 1896 l'Inghilterra molto preoccupata delle intenzioni francesi materiate dalla spedizione Marchand e culminate a Fashoda, si butta alla conquista del Sudan prendendo a rimorchio l'Egitto.

Armi moderne e pelo sulla coscienza fanno strage degli invasati guerrieri di Califa Abdalla, armati soltanto di lance e di fanatismo religioso. Ondurmàn, l'attuale pittoresco sobborgo indigeno di Kartum, diviso dalla città dal Nilo, viene conquistato e dato alle fiamme ed il Califa ucciso.

Nel gennaio 1898 lord Cromer riunisce i capi del Sudan e proclama la sovranità anglo-egiziana sul paese.

Il trattato fra Londra e Cairo prende però pel collo gli egiziani nè il povero Zaglùl Pascià riesce a difenderne gli interessi di fronte a Mac Donald. Nasce così il famoso *condominio* che si compendia per Londra nella meticolosa cura di ostacolare in ogni modo gli interessi egiziani nel Sudan.

Ragionando proprio su questo argomento con l'amico Trucco, ce ne andavamo una caldissima serata dello scorso aprile, per le vie di Kartum aspirando con golosità la poca brezza originata dall'automobile in corsa.

Teorie di corpi umani avvolti, testa compresa, in bianchi sudari si affiancavano davanti le case, sotto i porticati, sulle soglie delle capanne come una fantastica esposizione di salme.... In questi paesi molto caldi, tutti dormono all'aperto creando visioni di strane necropoli.

« Suk » (« ferma »). Al secco ordine la macchina si arresta davanti una modesta casa col il balconcino a *musciarabia*.

« Lo sai cos'è questa? ». Accenno di no. « In questa casetta nel 1852 abitava il savoiaro Ales-

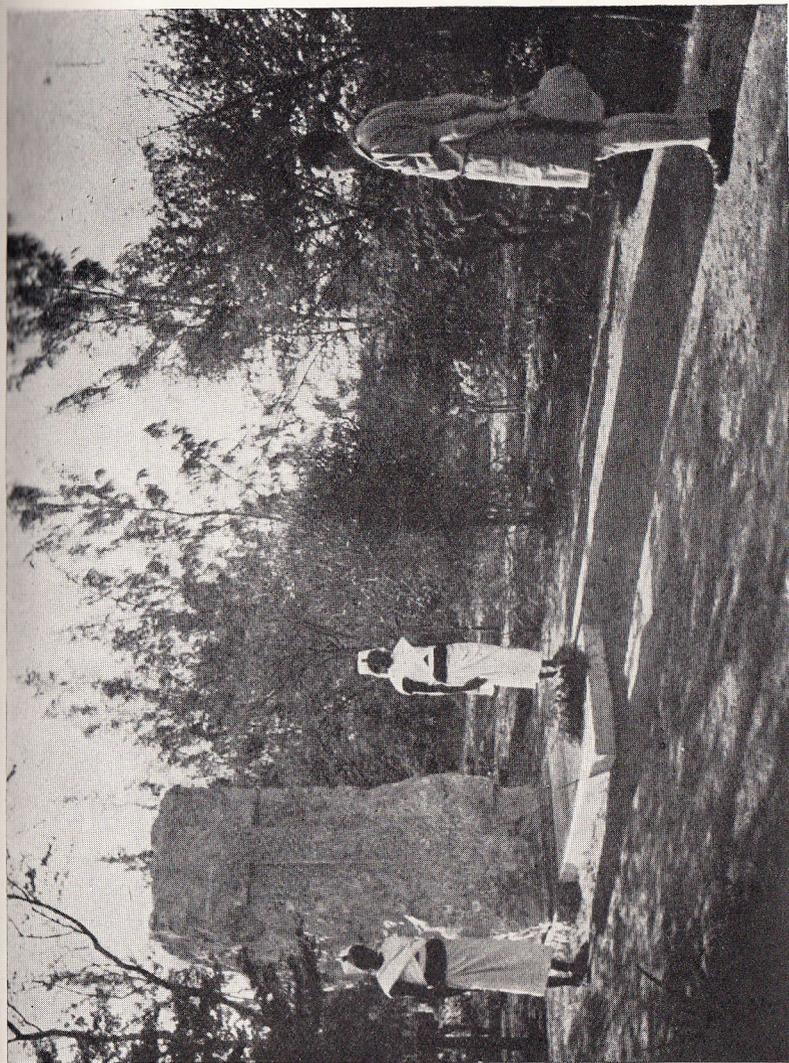
sandro Vandey, console di S. M. il Re di Sardegna.... Come vedi, prima ancora che arrivassero gli Inglesi noi italiani eravamo già qui!».

E così venni a sapere che Ismail Pascià nella spedizione al Sennaar del 1821, aveva seco due medici Italiani, i piemontesi Scotti e Rossignoli.... che due nipoti del Vandey, ucciso poi dai nativi a Gondokoro, i fratelli Poncet, avevano con lo zio largamente esplorato il paese; che altri piemontesi, Alessandro Vayssière, Antonio Brun Rollet, i commercianti Traggia e Biron, il farmacista Lomello ed il geometra Vallini di Vercelli, avevano laggiù acquistato e lasciato fama di gente coraggiosa, forte ed onesta.

Il Rollet risalito il Nilo da Cairo a Kartum, nel 1840, impianta una fiorente azienda commerciale; fra il 1844 ed il 1845 naviga il Nilo a monte fino all'Uelle cioè all'altezza del lago Rodolfo; mai nessun Europeo vi era arrivato. Di questa esplorazione si producono echi clamorosi, specie in Francia, ma il Rollet per i tremendi disagi muore appena torna a Kartum e buona parte del suo lavoro cade nel vuoto. Così come è morto il Gessi, esausto da quanto aveva fatto pel Sudan, sulla via sospirata del ritorno in Patria, dopo amarezze infinite e continue lotte più contro la cattiveria umana (parlo di ambiente europeo) che contro gli elementi ed i selvaggi abitanti del paese.

Tornammo silenziosi a casa quella sera, meditando.

Il mattino dopo all'aeroporto, nell'abbracciare prima di montare in aereo il buon Truceo, ripen-



Il Duca d'Aosta, davanti la tomba di Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi.

(foto dell'Autore)

sai all'inquietudine politica dell'atmosfera europea e gli dissi: « E se scoppia la guerra, cosa fai? ».

« Se non avessi settant'anni, scapperei a combattere in Eritrea come nel '93. Invece starò qui... ad aspettarvi ».

L'EGITTO «DONO DEL NILO»,

Maggio 1940.

Alcuni giorni fa ero al Cairo. Quando volli rifare il solito giro del «muschi», dei musei e delle moschee, il segaligno dragomanno che tante volte mi aveva accompagnato, il sapiente Sevilla che ancora ragazzo aveva seguito Pierre Loti nei suoi viaggi, sorrise tristemente. «Non è possibile questa volta, signore, vedere tutto!». «Perchè?...». «Gli inglesi hanno proibito molte cose....». E così non potemmo neppure accostarci alla meravigliosa cittadella che trovai cinta di sentinelle britanniche e rigurgitante di materiale bellico. Fermo ai piedi della grande moschea di Selim, che fronteggia appunto la cittadella, lo sguardo mio si posò sui buchi delle tonde palle dei cannoni di Bonaparte incastonate nel portale scolpito del tempio, sintesi dolorosa della sorte di questo florido e suggestivo paese africano cui l'epoca moderna ha imposto il marchio violento della brutalità straniera.

Quando il valente Mohamed Ali aveva voluto

il concorso degli europei per l'incremento dell'Egitto ne aveva anche segnato fatalmente la sorte!

La megalomania del successore Ismail avendo urtato gli interessi di Francia ed Inghilterra queste nel 1879, mercè l'opera di un'arbitraria commissione di controllo, deposero il Kédivé mettendone sul trono il figlio Taufik. Ma l'ingerenza prepotente degli stranieri provocò gravi moti militari al Cairo nel settembre del 1881 ed all'Inghilterra non parve vero di attuare quello che era da tempo il suo programma.

Una spedizione al comando del generale Wolsley, dopo aver bombardata Alessandria, soffocò nel sangue i moti nazionalisti ed insediò temporaneamente quell'Alto Commissario britannico le cui funzioni solo nel 1922 vennero modificate con il riconoscimento solenne, da parte inglese, della indipendenza egiziana, indipendenza però tutelata sino ad oggi da solidi presidi anglo-indiani!

Così questo paese naturalmente e sostanzialmente amico dell'Italia, coi suoi 60.000 italiani rispetto ai 24.000 francesi ed ai 34.000 sudditi inglesi (compresi però molti maltesi) potrebbe essere obbligato a fare, in caso di conflitto europeo, da base bellica ai nostri nemici eventuali che lo sfruttano intanto economicamente e politicamente senza alcun ritegno, pronti a metter a fuoco Cairo, magari avvelenare le acque se l'exasperazione dei nativi, compressa dalla paura, dovesse per gli inglesi, a causa di un qualsiasi fenomeno, tramutarsi in aperta ostilità.

Ho cari amici egiziani. Uno di questi, spregiu-

dicato e vissuto parecchio in Italia, mi confermava l'aspirazione ardente dei suoi compatrioti ad una completa indipendenza, ma unita alla convinzione, nel tempo stesso, di non poter fare da soli e di aver bisogno dell'appoggio di una grande nazione europea. « Non c'è dubbio che l'Italia sarebbe la più gradita perchè legata a noi da amicizia sincera e da interessi comuni », mi confidava l'amico.... Ed io ritengo che molti egiziani condividano questa persuasione.

L'Inghilterra domina l'Egitto per un interesse diretto di sfruttamento il cui sistema è ben noto, senza scrupoli e con minimo vantaggio degli sfruttati ma lo domina soprattutto per un interesse indiretto di traffici con l'estremo Oriente. Questo per non contare le ragioni politiche e militari di quella supremazia britannica in Mediterraneo che dovrà pure, un giorno, scomparire.

L'Inghilterra fu sempre invisa in Egitto anche se ha saputo, abilità che le si deve riconoscere dovunque, dare alla vita del paese una impronta anglo-sassone spiccata, ciò per altro non impedisce che la nostra lingua sia parlata da tutti laggiù e che nelle ricorrenze nazionali italiane le città egiziane si coprano di tricolori poichè molti nostri compatrioti sono proprietari di palazzi, d'alberghi, di aziende ed importanti uffici.

Il quadrilatero egiziano i cui lati sono bagnati dal Mediterraneo per 900 chilometri e dal Mar Rosso per 1600, confina lungo il 22° parallelo col Sudan per 130 chilometri e ad ovest, lungo il 25° meridiano, con la Libia per 1000 chi-

lometri. Di tutta questa immensa area solo la striscia lungo il Nilo, il delta e le poche oasi dell'ovest, sono da considerarsi come terra *vivente*; tutto il resto è giallo, riarso, spopolato, morto. Basta però quella striscia, basterebbe anche il solo delta a dare la ricchezza al paese. Per questo l'Egitto è un « dono » del Nilo. Infatti le piogge sono insignificanti e l'agricoltura esclusivamente dovuta alle acque del colossale fiume il cui corso ha uno sviluppo di 5600 chilometri e raggiunge la larghezza di 2000 metri.

Chi abbia, come me, la fortuna di avere compiuto il viaggio aereo da Cairo a Uadi Alfa, si è potuto rendere conto meglio che leggendo qualsiasi trattato di cosa sia il Nilo per le terre che attraversa. Una fascia scura larga dai sei ai trenta chilometri, tutta quadrettata e rigata dalle culture, si svolge per centinaia di chilometri a cavallo del nastro lucente dalle anse ampie, punteggiate di barche a vela che intessono un lento ma economico commercio col Sudan e coll'Uganda. I freschi venti mediterranei attratti dalle zone torride, creano correnti aeree da nord a sud che consentono alle barche di risalire il pigro corso del fiume.

Il valore di questo grande e mistico corso d'acqua, nei riguardi dell'Egitto, di questo fiume che nutre la terra sommergendola durante la piena, irrigandola durante le magre, è enorme. Il primo, sistema del buo Dio, il secondo, organizzato da gli uomini oltre seimila anni fa. Il sultano Mohamed Alì ritrovò nel 1850 quel « nilometro » di cui parla Strabone e ciò conferma con quale cura e

perizia gli antichi seguissero e sfruttassero le piene.

Fu lo stesso Mohamed Alì ad iniziare quella che oggi è la più importante delle culture, il cotone che durante la crisi americana per la guerra di secessione ebbe tale incremento da rappresentare oggi l'ottavo della produzione mondiale.

Imbarcandomi alcuni anni fa ad Alessandria, fui accolto a bordo del « Marco Polo » da tale odor di cipolle (di cui un vicino piroscampo da carico si stava satollando per migliaia di quintali) che ancora in mare aperto le cabine ne erano impregnate; montagne di cassette colme d'uova riempivano le nostre stive, dirette in ogni contrada d'Europa e con meraviglia seppi che le uova egiziane vengono esportate persino in Argentina. Cultura importante è la canna da zucchero con una produzione di mille quintali per ettaro. Seguono il frumento, il mais, l'orzo, il riso, i legumi, la frutta. Visione indimenticabile i mercati di verdure e frutta del Cairo dove la dovizia e le proporzioni dei prodotti assumono aspetti favolosi.

In Egitto, meno la palma, sono scarsissimi gli alberi a causa del terreno argilloso. A centinaia di migliaia ammontano gli ovini, i bovini, i cammelli, bufali, cavalli, asini e maiali. Nel percorrere in automobile il delta mi avevano colpito, accanto i più moderni *fondùk*, vere costruzioni elevate, civettuole e spesso vivacemente colorate, tutte a buchi e finestrette minuscole: piccionaie cui i proprietari dedicano assai più cura e danno più importanza che all'alloggio dei figli.

I *fellàh*, la maggior parte cioè della popolazio-

ne dedita all'agricoltura, allevano intensamente i piccioni non tanto per la carne quanto per la « colombina » cioè il concime, prezioso più di qualsiasi prodotto chimico, costituito dagli escrementi.

Sorvolando il delta, recentemente, ebbi campo di ammirarne la meravigliosa feracità. Seguivamo il « corridoio » prescritto dagli inglesi alla quota obbligatoria di trecento metri che faceva, è vero, soffrire i miei compagni di viaggio (le correnti ascensionali sono assai sensibili alle quote basse) ma permetteva a me di osservare nitidamente.

Paesetti candidi, villaggi, costruzioni color fango disseminavano il terreno tutto coltivato; boschetti, filari, siepi e ciuffi di palme abbellivano l'immensa scacchiera ubertosa. Il Delta, antico golfo marino, è come una immensa zampa d'oca aperta verso nord e si divide in tre regioni costiere: Beheyra, dove sorge Alessandria; Gharbija e Degalija. Tre meridionali: Minufija, Qualbija nella quale è il Cairo e Sharquija. Il Nilo forma ora, dei sette originari, due bracci soli, intersecati da canali e fossi sboccanti in mare a Rosetta quello occidentale, a Damietta quello orientale. Fra il limite nord delle terre coltivate e la costa mediterranea il mare crea tre ampie lagune: da ovest ad est il lago, Maryut, lago Barulus e lago Manzala sul quale si affacciano i sobborghi di Port Said. Questo immenso triangolo verde-giallo, ampio circa trecento chilometri e profondo circa duecento, costituisce una delle più fertili contrade del mondo.

A contrastare tanta bellezza era in me la visione di mezz'ora prima, quando avevo sorvolato

una sterminata distesa di apprestamenti bellici avanti di giungere al Cairo: baraccamenti, reticolati, parchi di automezzi, artiglierie, cumuli enormi di materiali d'ogni genere scaglionati per una cinquantina di chilometri. Evidente preparazione britannica ad una guerra.... contro chi se non l'Italia?

Fenomeno interessante per la vita egiziana è l'enorme incremento della popolazione per cui dal computo fatto per ordine di Bonaparte nel 1799 che dava due milioni e mezzo di egiziani, si saliva a sette milioni nel 1881, giungendo al censimento del 1935 col la sbalorditiva cifra di quindici milioni e mezzo!

L'Egitto, conquistato al cristianesimo che si plasmò al contatto delle influenze greca, romana e bizantina, fu nel 640 violentemente occupato e convertito all'islamismo. Cairo possiede la massima università islamica del mondo, El-Hazar, monumento mirabile per architettura e vastità dove quando si entra, noi infedeli, ci si vede seguire da sguardi ostili e sprezzanti ancora oggi.

Tredici milioni di mussulmani, un milione di cristiano-copti, settantamila ebrei e circa trecentomila europei formano la popolazione dell'antica terra dei Faraoni che il gran « Padre Nilo » nutre ed arricchisce; popolazione intelligente, docile, lavoratrice, amante della casa, della terra, della pace e dotata del senso della giustizia, qualità specifica dei mussulmani; pacifica gente che potrebbe domani essere costretta ad abbandonare le case per ordine degli inglesi che, deposto ogni ritegno, tratteranno l'Egitto come terra di conquista coercendo

le autorità, menomando la sovranità stessa del giovane Re Faruk.

L'Italia ha fatto bene nel 1881 a rifiutare di mettersi a fianco dell'Inghilterra per soffocare l'Egitto, poichè la sorte potrebbe riserbarle la ventura assai più nobile di liberarlo da un regime di oppressione e di soprusi.

Gli eventi potrebbero portarci a conquistare nelle terre del Nilo quei diritti che la storia stessa del paese giustificerebbe attraverso l'opera degli Italiani che all'Egitto hanno dato con passione lavoro, intelligenza, capacità, ricchezza e vita.

GLI ITALIANI IN EGITTO

Maggio 1940.

Gli italiani con i quali ho avuto contatto in questi giorni a Kartum, a Uadi Alfa ed al Cairo non dubitano un momento che l'Inghilterra si prepari alla guerra con l'Italia. Troppi sono i sintomi evidenti ed il contegno stesso delle autorità egiziane verso i nostri connazionali avvalora ancor più la certezza (1).

In quali condizioni e quale sarà la sorte, in caso di guerra, delle parecchie migliaia di italiani stabiliti in Egitto? È dubbio che gli egiziani si schierino materialmente al fianco dei loro oppressori ma è certo che gli inglesi prenderanno la mano al governo di Re Faruk e diventeranno i despotti della situazione.

Dopo un secolo che i nostri compatrioti danno all'Egitto sotto tutte le forme, dell'intelletto e della capacità, della tecnica e dell'artigianato, la loro opera piena di passione e di affetto verso le terre del Nilo, i nostri compatrioti che rappresen-

(1) Confidenze fatte al mio diario un anno fa. *N. d. A.*

tano per quelle terre la classe europea che maggior bene ha arrecato al paese di adozione e che ne è stata indubbiamente la più amata, potranno essere coerciti, arrestati, deportati e posti di fronte ad un'incerta sorte; i loro beni sperduti o confiscati. Ben triste prospettiva quando si pensi che il cinquanta per cento delle realizzazioni tecniche, economiche, artistiche, culturali e scientifiche in queste terre è dovuto all'opera degli italiani!

L'abolizione del regime delle capitolazioni stava mutando le condizioni degli stranieri residenti in Egitto, ecco che la probabile guerra verrebbe ad anticipare questa evoluzione. Una vittoriosa conclusione da parte nostra farebbe assurgere la posizione degli italiani ad un aspetto di preminente prestigio ma non per questo l'Italia accamperebbe pretese e tanto meno diritti oppressivi, come invece ha sempre fatto l'Inghilterra.

Frattanto, in attesa di vedere quale sarebbe laggiù la nostra futura posizione fissiamo quella che essa era già nel passato lontano, poichè ciò torna a grande onore della stirpe italiana e del sentimento di riconoscenza che gli egiziani devono sentire verso di noi.

Gli ultimi atti ufficiali dell'amicizia fra i due popoli mediterranei, amicizia che sostanzialmente non è mai venuta meno neppure nei momenti più burrascosi e nonostante l'incombere della volontà britannica, sono la visita del nostro Re nel 1933 e il dono del momento al Kédivé Ismail fatto dalla comunità italiana alla città di Alessandria nel 1938. La visita di Vittorio Emanuele III° fu una vera

apoteosi di entusiasmi ed i testimoni oculari hanno constatato sul viso di Re Fuad, che fu ufficiale d'artiglieria nell'Esercito italiano e si mantenne sempre sinceramente attaccato all'Italia, l'espressione costante della più viva gioia per avere accanto a sè nel suo paese pieno di sole il grande Re amico.

L'inaugurazione del monumento a Ismail, alla presenza di Re Faruk e del Ministro Federzoni, rappresentante il Governo italiano, dimostrava con l'atmosfera di schietto entusiasmo nel quale si svolgeva come le poche nubi artificiosamente addensate dagli inglesi durante il conflitto etiopico, nei nostri riguardi, avessero sgombrato del tutto il cielo terso di una secolare alleanza spirituale. Quel monumento assumeva un significato anche politico poiché esso glorificava una figura che Inghilterra e Francia avevano precipitato nel fango della calunnia onde trarne i vantaggi ben noti, figura che il nostro Sammarco, sino dal 1925 incaricato da Re Fuad di pubblicare una documentazione storica sul moderno Egitto (incarico riconfermato subito da Re Faruk) ha lumeggiato e rivendicato in una sua pregevole opera: «L'histoire de l'Egypte moderne».

Già agli albori del 1800 si era formato in Egitto un solido ed importante nucleo di italiani. Governava in quegli anni Mohamed Ali, ufficiale dell'esercito turco, originario di Cavala in Macedonia, il quale era assunto a tale prestigio durante la lotta della Porta con i Mammelucchi da ottenere dal Sultano la carica di Governatore dell'Egitto. Da lui ebbe origine l'attuale dinastia regnante.

L'impulso dato dal grande Mohamed alla rinascita civile ed economica del paese, favorì ancor più l'affermarsi di una nuova schiera di italiani: tecnici, professionisti, ufficiali, scienziati, studiosi ed anche umili artigiani dei quali qualcuno emerse come il falegname lomellinese Parvis che, abilissimo nell'intarsio, intorno al 1860 fonda una vera scuola ispirata all'arte araba e crea maestranze indigene che ancora oggi lavorano per i suoi discendenti.

Un breve ma pregevole studio recente sugli italiani in Egitto del Rossi, precisa e chiarisce dati apparsi occasionalmente su varie pubblicazioni ma poi sperduti e dimenticati dalla massa degli italiani che, dopo le clamorose vicende del Canale di Suez e sino alla campagna etiopica, non si erano più interessati dell'Egitto nonostante gli antichi, reciproci rapporti amichevoli. Chi non aveva interesse diretto o non apparteneva alla classe dei ricchi turisti non sapeva nulla dell'Egitto; e pensare che nei primi decenni dell'800 la lingua ufficiale del governo di quel paese era l'italiana, anche nei documenti diplomatici!

I primi nostri connazionali ad avere voce in capitolo furono rappresentanti consolari come l'Acerbi, console d'Austria, il Rossetti, console di Venezia, il Drovetti, console di Francia; tecnici militari italiani diedero la loro opera alla creazione dell'Armeria di Alessandria; gli ufficiali del Genio Romei, Albertini, Del Carretto, organizzarono la espugnazione della fortezza di S. Giovanni d'Acri per ordine di Ibrahim Pascià nel 1832.

Mohamed Ali aveva voluto presso di sè parecchi ufficiali degli eserciti d'Italia ai quali affidò il buon successo delle spedizioni nel Sudan, in Anatolia ed in Siria. Un ufficiale piemontese creò e diresse la fabbrica d'armi, di polveri e la fonderia di artiglierie di Cairo. A diecine i sanitari italiani irradiarono la loro opera pietosa tra le file dell'esercito come nell'ambiente civile e nel 1815 Ibrahim si fa accompagnare, durante la spedizione in Arabia, dai medici Todeschini, Scotto, Gentili e dal Ricci che ha la ventura di guarire miracolosamente il Pascià da una gravissima malattia.

L'impianto dell'amministrazione cittadina di Alessandria è dovuto ad Antonio Colucci; quasi tutte le istituzioni sanitarie e scientifiche sono da noi organizzate ed italiani crearono e fecero funzionare la Scuola di medicina fondata nel 1826. Nota è la figura di Luigi De Negrelli esecutore del progetto del Canale di Suez.

E mentre nei centri civili la nostra opera si affermava, sempre più decisa e preziosa per l'antico paese che si apriva alla civiltà, attraverso le terre selvagge ed ignote dell'interno si spingevano fra i tremendi rischi del clima, delle popolazioni e delle belve, esploratori come l'Antinori, il Miani, il Messedaglia e quel Romolo Gessi che, distrutto lo schiavismo nel Sudan in una leggendaria lotta condotta fra gli stenti, le invidie e gli attacchi più vituperevoli, faceva di quel paese un dono al suo amico Gordon Pascià, nell'interesse britannico.

Grande contributo abbiamo dato anche con gli studi archeologici. Lo stesso Mariette tenne come

preziosi collaboratori il Barsanti ed il Vassalli. Il Museo greco-romano di Cairo fu fondato ed ordinato da Giuseppe Botti.

Ma anche i servizi governativi furono creati da noi; quello del catasto nel 1820 da Lorenzo Masi; quelli postali dal Meratti e dal bolognese Muzi; l'Ufficio statistica da Federico Amici; nel 1876 il Governo egiziano richiede all'Italia Antonio Scialoja per realizzare la riforma finanziaria e creare gli ordinamenti riguardanti il debito pubblico.

Gli studi giuridici sono ancora basati sul « Manuale di diritto pubblico e privato » scritto dal fiorentino Gatteschi nel 1865; a lui si deve anche uno studio su « La proprietà fondiaria » che è laggiù la base attuale di tutti i problemi in materia.

Il teatro dell'Opera al Cairo viene progettato dal milanese Sala e costruito dall'architetto Avosciani; inaugurato col « Rigoletto » nel 1869, nel 1871 vi si rappresenta, con uno sfarzo mai visto ed un successo delirante, l'« Aida » che Giuseppe Verdi aveva musicato per incarico del Kedivé Ismail.

Missioni di studio, incarichi tecnici, realizzazioni costruttive scientifiche ed artistiche, continuano ad essere affidate agli italiani dal Governo egiziano.

Re Fuad nomina l'avvocato Pezzi curatore dei suoi interessi privati che il bravo professionista segue sino al 1932 quando muore al Cairo.

Il prof. Mochi è, nel 1937, eletto presidente dell'« Institut d'Egypte »; la biblioteca di Re Fuad è affidata alle capacità apprezzate di Eugenio Grif-

fini ed Ernesto Verrucci è l'architetto dei palazzi reali.

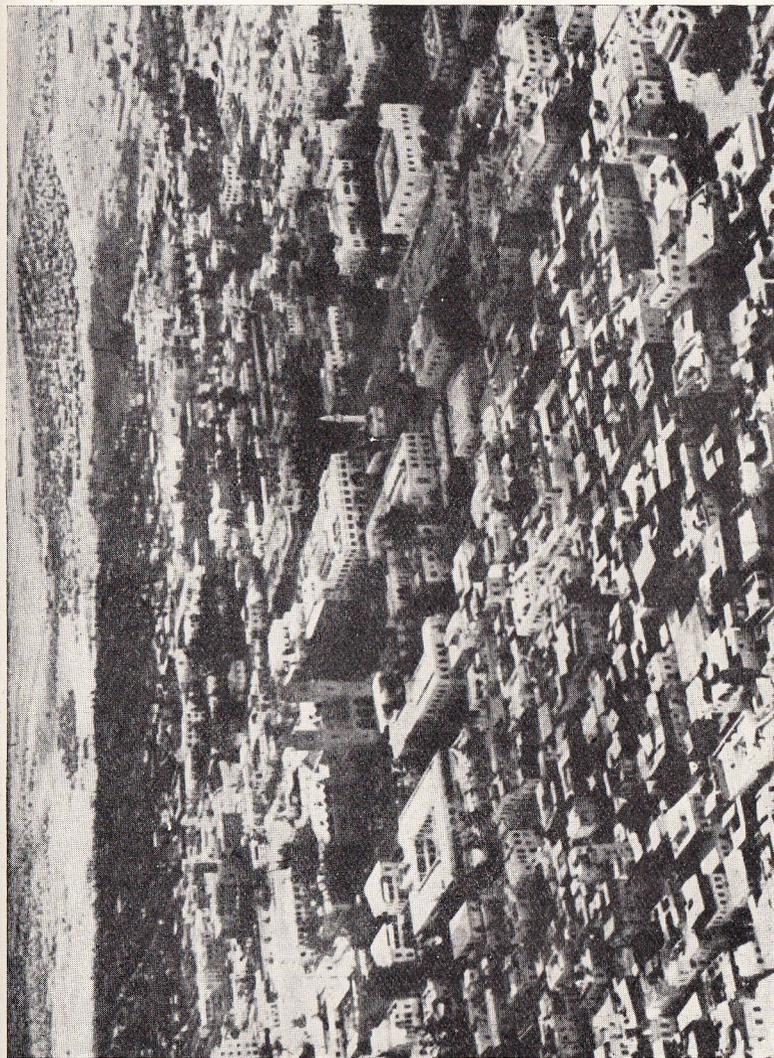
La prima tipografia impiantata ancora ai tempi di Mohamed Ali e tutto il materiale per il suo funzionamento, è stata creata dagli italiani; la stessa stamperia dello Stato Maggiore fu organizzata e diretta da nostri esperti.

Nel 1862 si fonda il Collegio italiano in Alessandria e ad esso seguono tutto un complesso di istituti culturali nostri, sinchè, nel 1933, Re Vittorio Emanuele III° inaugura in Alessandria la Scuola del Littorio.

La nostra lingua che, come ho detto, era quella ufficiale, comincia a perdere terreno dopo il 1880 col prevalere di quella francese. Dalla grande guerra in poi l'inglese comincia a predominare ma restano nell'arabo parlato laggiù schiette parole italiane che ormai fanno parte della lingua egiziana.

Il primo giornale fu, nel 1845, il nostro « Spettatore egiziano »; seguono poi « Il Messaggero egiziano » e quindi « L'Imparziale » che nel 1930 vengono riuniti in un unico grande quotidiano « Il giornale d'Oriente ».

Gli egiziani alla loro volta hanno sempre manifestato un grande interesse per lo studio della storia e delle vicende italiane. Parecchi libri nostri furono tradotti in arabo e molti uomini nostri ebbero laggiù vivissima notorietà, simpatia e seguito a cominciare da Vittorio Emanuele II°, Cavour, Mazzini e Garibaldi ed arrivando sino al nostro Sovrano ed a Benito Mussolini le cui figure sono note anche attraverso alle innumerevoli fotografie



Mogadiscio.

che si vedono esposte nei negozi o riprodotte nella stampa locale in ogni circostanza attinente alla vita od agli eventi dell'Italia.

Il poeta moderno egiziano Mohamed Hafiz Ibrahim, che è uno dei più fervidi nostri ammiratori, nel suo canzoniere « Diwan » canta più di una volta la bella penisola, parla fra l'altro del terremoto di Messina con frasi alate che nella traduzione suonano così:

Saluto a te per il giorno in cui riavrà le tue case felici popolate
Saluto a te per il giorno in cui tornerai qual fosti giardino d'Italia
Saluto a te da quelli che vivono sulla terra per i morti tuoi scomparsi

In altro punto e dopo un suo viaggio in Italia Mohamed Hafiz si esprime nei riguardi degli Italiani con questi versi:

Mutevole è l'aria d'Italia, ma essi sanno essere costanti
Immobile è l'aria da noi, ma noi ignoriamo la fermezza
Non hanno nè acque stagnanti, né case in rovina o deserte
Sul minimo palmo di terra si vedono case e giardini
Han preparato alla storia avvenire una messe opulenta

Le parole del poeta egiziano saranno profetiche per il nostro avvenire nei riguardi del suo paese e non vi è dubbio che qualunque evento debba sopraggiungere, l'Italia saprà preparare per la Storia la « messe opulenta » la quale creerà indubbiamente anche una più elevata, libera e vantaggiosa atmosfera per il nobile popolo egiziano (1).

(1) Ritengo opportuno oggi che la guerra *sentita* come una fatalità dagli italiani in Egitto sino da quando scrivevo le mie note, è realtà dura e gloriosa, rendere di pubblica ragione quanto segue.

È il frutto di una intervista con uno dei più facoltosi ed attivi italiani, G.D.C., che conosco da molti anni ed il cui nome

ha goduto sempre un grande prestigio sia presso gli egiziani che nei riguardi degli inglesi. Il tema di questa intervista è: il ritorno degli italiani cacciati od internati, al loro lavoro, alle loro attività in terra egiziana nel nome del bene che essi hanno fatto all'Egitto e del lustro che con questo bene hanno acquisito alla Patria. *N. d. A.*

“L'Egitto, per giustificare il suo atteggiamento ostile e le misure prese contro gli italiani, invocherà, alla resa dei conti dopo la guerra, la situazione di “paese occupato”.

Come avvenne per l'altra guerra, l'Inghilterra si è preoccupata, appena scoppiato il conflitto attuale, di assicurarsi una posizione privilegiata commerciale non solamente immediata ma soprattutto futura.

Durante la grande guerra l'Inghilterra sequestrò tutti i beni dei sudditi nemici ed eliminò gli elementi nemici da tutte le attività politiche, amministrative e commerciali e ciò facendo agiva perfettamente in conformità del diritto dei belligeranti. Nella esecuzione di questo diritto ebbe cura però di approfondire la fonte e lo sviluppo delle attività dei sudditi nemici onde poter avanzare le imprese inglesi chiamate a sostituirle. In questa opera si valse non solamente dei “sequestratori”, ma anche dell'elemento ebraico del Paese, in gran parte sotto la “protezione”, austriaca, al quale concesse uno speciale “protettorato”, come “israeliti d'Egitto”.

L'Opera di preparazione commerciale si svolse poi contro gli “alleati”, e contro i “neutri”. Tutte le navi in arrivo nei porti egiziani o transitanti il Canale di Suez dovevano depositare all'Ufficio inglese di controllo i manifesti completi del carico con indicazione del nome dei caricatori e dei ricevitori (anche per le merci destinate a porti inglesi (!) queste indicazioni erano obbligatorie): se si rilevavano merci di speciale interesse l'Ufficio di controllo imponeva la visita, prelevava campioni e spesso le riteneva in attesa del “permesso di Londra”!

Nelle condizioni nelle quali si svolse la Grande Guerra e per l'esito definitivo di essa, l'Inghilterra ebbe, con i cosiddetti controlli, tutti i mezzi per battere la concorrenza commerciale dei suoi alleati e per soppiantare interamente le attività industriali e commerciali dei nemici in tutti i territori del suo Impero, dei suoi protettorati ed in quelli sotto mandato. Questa opera si poté esplicare con maggiore efficacia in Egitto dove, grazie al “regime capitolare”, le iniziative degli europei avevano avuto libero campo e parità di esplicazione.

Siccome dove esiste “parità”, l'inglese non può primeggiare, in Egitto, dopo 36 anni di occupazione militare, l'Inghilterra non era riuscita ad assicurarsi un posto importante nelle attività commerciali ed industriali. Dopo il 1918 l'opera di infiltrazione britannica divenne veramente attiva.

Anzitutto vi fu l'asservimento finanziario: la “National Bank

of Egypt”, ebbe la riserva aurea in garanzia dei biglietti di emissione tramutata in Buoni della difesa inglese: automaticamente così la lira egiziana era vincolata alla sterlina e di questa doveva subire le sorti.

La liquidazione delle imprese tedesche ed austriache lasciarono aperta la successione solamente in favore di ditte inglesi e nessuno degli ex alleati fu ammesso al festino.

A fianco ai capi indigeni delle amministrazioni dello Stato rimasero i consiglieri inglesi i quali provvedevano ad assicurare all'industria inglese le principali forniture.

Ad ostacolare le manovre rimanevano ancora le capitolazioni: *l'Inghilterra provvide a farle abolire!*

Il movimento nazionalista egiziano tentò di spezzare le catene e l'Inghilterra fece le concessioni che potevano danneggiare gli interessi degli europei continentali ma non quelli inglesi!

L'Egitto era ricco e perciò avrebbe potuto sottrarsi all'imperio dell'oro britannico: si provvide a depauperarlo assecondando la megalomania industriale egiziana, il Governo si prestò a sostenere artificiosamente il prezzo del cotone contro i mercati mondiali andando incontro ad una perdita di parecchi milioni dei quali una minima parte andò a vantaggio dei coltivatori mentre la massima si riversò nelle tasche dei finanziatori e degli accaparratori.

Benchè sia assiomatico che l'Egitto, per la sua indole, posizione e superficie geografica, per la sua scarsa popolazione a consumo ristretto, per l'assenza di materie prime, è un paese essenzialmente agricolo e non industriale, il Governo incoraggiò le più disparate industrie europee continentali: carta, vetro, fiammiferi, filati, bottoni, ecc.

Tali industrie venivano in gran parte finanziate dalla Banca *Misr* (creazione del Partito Nazionalista) e sovvenzionate dallo Stato il quale per renderle vitali impose barriere doganali insormontabili all'industria straniera. *Historia docet!*

È naturale che dagli insegnamenti dell'altra guerra conviene dedurre le mire dell'Inghilterra e tenerle presenti per il giorno della “resa dei conti”.

L'Egitto con molteplici dichiarazioni si proclama “estraneo”, al conflitto ma d'altro canto sin dai primi giorni di guerra (14 e 19 settembre 1939) emanava delle disposizioni a danno dei Tedeschi, mettendo sotto sequestro di sudditi egiziani i beni appartenenti a Tedeschi: analoghi provvedimenti furono presi contro gli Italiani il 17 giugno 1940.

La responsabilità dell'Egitto è quindi indiscutibile, ma le riparazioni dei danni possono essere valutabili in sterline?

L'importanza delle collettività italiane in Egitto risale al X° secolo quando le Repubbliche Italiane cominciarono ad acquistare importanza sul mare. Si può dire che non vi sia stata iniziativa importante in Egitto che non abbia avuto come ispiratori, esecutori od almeno collaboratori, degli Italiani. Le vicende politiche

della nostra Patria lasciarono senza protezioni le iniziative degli Italiani emigrati in Egitto i quali, piano piano, videro il loro campo d'azione usurpato in grande parte da stranieri nuovi arrivati, sostenuti da "espedienti politici ed economici", d'ogni genere, forniti dalle Nazioni che avevano il predominio sul mondo.

Pur, tuttavia la collettività attuale mantiene ancora "molte briciole", e sono queste briciole che è necessario tenere in vita e proteggere perchè possano costituire il tema di una ripresa del predominio commerciale ed industriale in Egitto.

Con il sequestro e la liquidazione dei beni degli Italiani l'Egitto (per conto della sua alleata Inghilterra) spera di spegnere qualsiasi focolaio di attività italiana: al termine del conflitto si vorrà tappare la bocca del vincitore con una manciata di sterline che potrà soddisfare qualche privato desideroso di riposarsi in un angolo della sua meravigliosa Terra ma che lascerà l'attuale usurpatore sul terreno così ignobilmente conquistato.

L'Italia ha diritto e bisogno di conservare il suo "spazio vitale", in Egitto e deve mantenere il seme gettato dai suoi figli.

Credo perciò che tutti gli Italiani d'Egitto, anzichè valutare in cifre i danni subiti, dovrebbero fare una dettagliata descrizione dell'attività da loro svolta, lasciando poi alle Superiori Autorità il giudicare quali di esse, nel comune interesse della Nazione, convenga tenere in piedi e mettere in piena efficienza.

Naturalmente si troverà che nelle imprese importanti gli Italiani vennero sostituiti da stranieri: per riparazione dei danni di guerra le imprese dovrebbero essere *inesorabilmente* rivendicate e qualora fossero state già liquidate, sostituirle con altre di non minore importanza, appartenenti a sudditi nemici. È questa a mio avviso, condizione essenziale per il ricupero della situazione che le collettività italiane si erano create con molti lustri di lavori indefesso e mantenute con lotte impari ed in mezzo ad insidie di ogni genere!

Parlo si intende delle imprese esistenti allo scoppiare del conflitto attuale chè, se si dovessero rivendicare tutte le imprese create da iniziativa italiana, si avrebbe un complesso certamente non inferiore al 50% della totale economia commerciale ed industriale dell'Egitto.

Poste, ferrovie, imprese di costruzione, zuccherifici, saline, irrigazione, agricoltura, banche, navigazione, trasporti ecc. ecc. nacquero e prosperarono per iniziative italiane, la maggior parte delle quali vennero soffocate dai "nuovi padroni", che oggi ne vantano il possesso!

Far risalire nei tempi l'opera di giustizia è certamente difficile, ma ridare alle collettività italiane d'Egitto il posto che possedevano allo scoppio delle ostilità non è solamente doveroso ma essenzialmente necessario per ristabilire ed incrementare il lavoro con la Madre Patria.

Tale sistema di indennizzi direi "in natura", corrisponde anche

ad un interesse locale egiziano che credo sia opportuno tener presente qualora l'Egitto rimanesse compreso (come logicamente bisogna attendersi) nello spazio vitale dell'Italia.

Il pagamento delle riparazioni in denaro da parte del Governo Egiziano, si riverserebbe interamente sui "fellahs", che sono già oberati da imposizioni fiscali, mentre è interesse rialzare la situazione finanziaria, morale e culturale di questo meraviglioso lavoratore dei campi che è stato sempre oppresso e sfruttato. Viceversa, le riparazioni e le restituzioni delle attività italiane cadrebbero interamente su sudditi nemici (e tra questi non pochi greci che con l'usura si sono accaparrati delle fortune colossali).

COMBATTEREMO LA NOSTRA QUARTA GUERRA AFRICANA?

A bordo dell'I « LISA » - Maggio 1940.

Abbiamo decollato in modo perfetto dall'aeroporto di Al-Maza e compiuto il rituale giro sul quartiere di Heliopolis, l'elegante, fastoso sobborgo del Cairo, e puntiamo dritti a Nord-Ovest seguendo un « corridoio » prescritto dalle esigenze belliche a quota di quattrocento metri circa.

All'aeroporto avevamo trovato una squadriglia di nostri S. 79 militari diretti in A. O. I. guardati da sentinelle egiziane in rosso fez e lunghe baionette lucenti; curioso effetto quei possenti strumenti bellici tranquillamente ospitati tra i vezzosi apparecchi turistici dei ricchi cairini!

Cairo sfumata in un velo di sabbia sollevato dal forte e caldo vento di Sud-Ovest sta scomparendo, lontana; sulla nostra sinistra distinguo i sottili steli, i minareti della cittadella e le piramidi che si indovinano nonostante la foschia, sul margine della distesa di dune biancastre contro cui termina la rigogliosa pianura pezzata di verde e di giallo.

Il gran nastro del Nilo si snoda luccicante e

da esso si diparte una miriade di fossi e canali artificiali suddivisi in canaletti minori. Si balla al punto che trovo difficoltà a buttar giù queste note; il tavolino ripiegabile davanti la comodissima poltrona mi sussulta sotto sinché ad un certo momento spunto la stilografica e debbo ricorrere alla matita.

Paesetti, villaggi, *fondùk* color fango disseminano il delta di vita visibile. Persino crocchi di galline, candidi puntini sparsi attorno alle case, distinguo da tanta altezza; boschetti, filari e siepi e ciuffi di palme abbelliscono questa immensa scacchiera ubertosa. L'aereo procede fra urti violenti e fastidiosi e le ghiande metalliche poste davanti il viso del viaggiatore mandano sibilando aria calda esterna.

Riconosco l'inconfondibile ansa di El-Katalba dove si stacca dalla ferrovia Cairo-Alessandria una linea ferroviaria pel lago di El-Nairùm. Ricordo questo viaggio fatto in treno, su un candido « *pulmann* », pieno di inglesi e di americani, lucente di ottoni e refrigerato da agitatori sproporzionati al vagone ma proporzionati al caldo da fornace che vi si soffre nei mesi estivi.

Ora ci allontaniamo da questo che è il braccio più occidentale del Nilo, e dirigiamo per Nord. Appena lasciato il fiume ecco che alle coltivazioni succede il deserto; il secondo pilota si affaccia dalla porta della cabina di comando indicandoci senza parole di guardare a sinistra. Un altro S. 73 ci rasenta e per le due velocità sommate delle rotte contrarie scompare come un bolide; è l'apparec-

chio partito da Bengasi stamane per Addis Abeba.

Un'argentea striscia disegna l'orizzonte; siamo in vista del Mediterraneo. A dritta una distesa biancastra e geometriche delimitazioni circostanti: Alessandria dalla quale si deve passare rigorosamente lontani per ordine delle autorità inglesi; tuttavia la visibilità divenuta d'improvviso perfetta mi consente distinguere i sottili moli che delimitano l'immenso porto dove sono ricoverate moltissime navi e fra esse la non dubbia sagoma di parecchie navi da guerra; ne conto sedici.

Che il mediterraneo azzurro e calmo sul quale ormai si libra il nostro aereo debba davvero divenire anch'esso un campo di battaglia? Questo mare nostro dove troppo comandano gli altri non può continuare ad essere per l'Italia un lago, un lago regolato dalle due saracinesche di Gibilterra e di Port Said! E quelle navi da guerra inglesi e francesi che ancora indovino lontanissime, in un porto egiziano, stonano maledettamente perchè denunciano una malfida ed artificiosa associazione di interessi contrastanti con quelli dell'Italia marina e mediterranea interessi che rappresentano, col possesso dell'Etiopia, il settanta per cento delle nostre necessità di vita e di espansione.

Nel febbraio del 1935 appariva su un quotidiano milanese un mio articolo: « Verrà rizzata la rossa tenda dei Negus? ». Era la prima voce che si levava pubblicamente in Italia sulle possibilità di un conflitto in Etiopia; mi pungerebbe desiderio oggi di intitolarne uno: « Combatteremo la nostra

quarta guerra africana? ». La visione del Sudan e dell'Egitto virtualmente in istato di guerra per opera degli inglesi (contro chi se non contro di noi, loro sgraditi competitori in Africa e nel Mediterraneo?) mi ispira questa tremenda domanda alla quale forse fra pochi giorni, forse toccando il suolo della patria fra venti ore sarà facile rispondere. Se una guerra scoppia non v'è dubbio che in Africa avrà per noi grandi sviluppi e penso allora con angoscia all'Impero completamente tagliato fuori dalla Patria, penso ad immensità di terre, immensità di mare, immensità di cielo e sparsi in queste immensità la cui latitudine ha un valore di circa cinquemila chilometri e la cui longitudine ha un valore di quasi quattromila chilometri, dove si passa dai climi torridi agli altopiani freddi, centinaia di migliaia di atomi umani: i nostri soldati bianchi e di colore, i nostri marinai, i nostri aviatori....

Consideriamo soltanto l'Africa Orientale contro la quale l'Inghilterra, in ottima posizione strategica, potrebbe lanciarsi con tutte le sue forze attaccandola accanitamente dovunque possibile, potendosi rifornire dall'India, dal Sud-africa dall'isola britannica stessa ed avendo basi come il Kenya, Aden, il Sudan e pensiamo quali seri aspetti potrebbe assumere il conflitto per l'Impero. Noi opporremmo un'accanita resistenza, non c'è dubbio, ma l'incognita è data dai mezzi terrestri meccanizzati e da quelli aerei che il nemico potrebbe mettere in campo.

Il nostro Impero coloniale si stende dal Mediterraneo sino all'Oceano delle Indie, tagliato in

due dal Sudan; la Libia vigilata dalla Patria vicina può essere rifornita per mare nonostante le insidie del nemico; l'Etiopia lasciata a sè coi soli suoi mezzi, le sue sole risorse, le sterminate distanze, le vette selvagge, le boscaglie infide e circondata completamente da territori nemici ormai formidabilmente attrezzati è troppo lontana perchè la Patria possa assisterla materialmente. Vero è che laggiù sono rimasti comandanti coloniali in gamba, rotti a tutte le astuzie africane con un Capo quale il Duca D'Aosta, coloniale nato e cresciuto alla scuola del grande Zio pioniere Luigi di Savoia. Ogni italiano valido diverrebbe soldato, le vecchie truppe indigene e buona parte delle popolazioni affezionate accorrerebbero alle armi, i mezzi terrestri, aerei e nautici impiegati con perizia ed audacia.... L'Impero si trasformerebbe in una base operativa non disprezzabile. Ma è chiaro in tutti ciò che significhi muoversi, nutrirsi, dissetarsi, rifornirsi, combattere difensivamente ed offensivamente sui confini dell'Africa Orientale?

Stendiamo una carta, misuriamo con un compasso e riflettiamo sulle cifre.

Da Roma ad Addis Abeba quattromilaottocento chilometri in linea d'aria ed altri millecento per Mogadiscio; le frontiere terrestri verso il Kenya e verso il Sudan hanno uno sviluppo di tremilacentocinquanta chilometri e si snodano fra le boscaglie intricate del Kenya, dentro i valloni e le vette impervie del Gimma o nelle distese sabbiose e sassose del Sudan dove non vi è filo d'erba nè polle d'acqua. Da Massaua per arrivare a Cassala,

in linea d'aria, trecentocinquanta chilometri; settecento da Asmara ad Addis Abeba, altri seicento per Gambela; settecento da Abeba a Berbera. Da un punto all'altro della sola Somalia, da Ras Chiambone a Bender Cassim, millenovecento chilometri e sempre in linea d'aria. Orbene, raddoppiamo queste distanze e le avremo press'a poco riferite al terreno ma tenendo presente che sul terreno non sempre corrispondono a strade od a piste artificiali; molte volte si è alla mercè delle sabbie o degli allagamenti delle grandi piogge, di barriere rocciose o di guadi.... Bisognerà arrivare dappertutto e dove gli automezzi non ce la faranno dovranno andare le salmerie, le carovane di cammelli, quei cammelli che costituiscono per noi coloniali motivo di tranquillità perchè arrivano sempre.

Se consideriamo il fronte marittimo africano vediamo che le coste dell'Impero si affacciano per duemilanovecentocinquanta chilometri sull'Oceano Indiano e sul Golfo di Aden e per ottocentocinquanta sul Mar Rosso, fronteggiate da basi minutissime come Aden e Perim cui sta alle spalle tutta l'India con le sue immense risorse e le sue grandiose riserve. Non abbiamo che un punto laggiù veramente impendibile dal mare ed è Massaua; solo con l'occupazione dell'altopiano eritreo Massaua sarebbe minacciata seriamente.

Proviamo un poco a ricoprire con l'immaginazione le smisurate vastità considerate con tutto il cielo occorrente e riflettiamo a quello che anche l'aviazione dovrebbe organizzare, superare, arrischiare, vincere quotidianamente.

Gli unici legami fra l'Italia e l'Impero sarebbero costituiti da aerei costretti a compiere voli senza scalo in cui tecnica ed ardimento dovrebbero gareggiare alla pari, voli ammirevoli in tempo di pace, miracolosi nell'insidia raffinata della guerra.

In caso di conflitto avremmo da badare ai fronti terrestri e marittimi europei oltre a quello libico, fronti delicati e complessi che richiederebbero tutti i nostri sforzi, che impegnerebbero da vicino la vita stessa del Paese per l'annullamento delle distanze dovuto all'offesa aerea ad alle basi che l'Inghilterra e la Francia hanno in Mediterraneo. C'è di che assorbire soltanto in Mediterraneo e sulle Alpi tutte le nostre risorse e le nostre cure.

Ebbene, a tutto questo enorme peso di responsabilità vicine si aggiunge il teatro africano con aspetti di immensità che solo chi l'Africa conosce può ricostruire con la mente....

Nel veder sfumare tra lucentezze di madreperla il porto di Alessandria e svanire le minuscole sagome delle due flotte dell'Inghilterra e della Francia, solcando in questa primavera avanzata il purissimo cielo del Mediterraneo, mi domando ancora una volta: Combatteremo la nostra quarta guerra africana?

Se è scritto vorrà dire che i destini luminosi dell'Italia richiedono ancora un ultimo sforzo a questa nostra generazione già tanto provata e saremo degni dei padri come dei nostri figli nel nome di Dio e della Patria.



I N D I C E

Dalle nebbie milanesi al „tangambili „ somalo Pag.	9
Gibuti-Addis Abeba	18
Dallo Scioa all'Oceano Indiano.....	28
Clima, vita e culture della Somalia.....	39
Industrie somale vecchie e nuove	47
Il fiume dei leopardi	54
Alto Scebeli.....	61
Amedeo di Savoia torna in Somalia	70
Il primo Governatore della Somalia	81
Da Aselle, perla degli Arussi, ai pozzi di Scillave	86
Migiurtinia - I territori del Nord Somalo e la valla- ta del Nogal	97
Alula, Candala e Bereda antico covo di pirati....	112
L'ufficiale coloniale italiano	127
Una delle più fosche pagine della storia abissina..	141
Marina ed aviazione in Africa	150
La Polizia dell'Africa Italiana.....	167
Un'opera altamente umanitaria.....	174
Il Chenia e le sue risorse economiche	178
Ferrovie africane	192
Una pagina eroica della storia coloniale germanica ..	202
Italo Balbo in Somalia	221
Mamma Paola	230
Aden - Sguardo intimo nella civiltà britannica ..	241
Sudan	254
L'Egitto, dono del Nilo	262
Gli Italiani in Egitto	270
Combatteremo la nostra quarta guerra africana? ..	282