

## Sul valore economico della Tripolitania

Note del socio prof. GOFFREDO JAJA

*Queste note, che riassumono le conoscenze su la Tripolitania e trattano delle principali questioni tripoline, furono già stampate nel Fasc. IX, 1905, pp. 653-677 di questo Bollettino. Esaurite, tornano ora alla luce, per ragioni di opportunità. Notevoli le aggiunte. Poche le correzioni: a sei anni di distanza l'A. non trova molto a cambiare delle sue opinioni e delle sue previsioni, anche perchè la somma delle conoscenze, nella generalità, in questi ultimi sei anni, è rimasta sostanzialmente invariata (1).*

Da che Gerardo Rohlfs, l'abile ed ardito esploratore tedesco del Sahara, ebbe a denominare la Tripolitania colonia italiana, l'attenzione dell'Italia è volta a quel paese con interessamento

---

(1) Una eccezione però va fatta pel contributo di studi e di osservazioni portato dal capitano, ora maggiore, Vincenzo Rossi, il quale dimorò in Tripolitania verosimilmente negli anni 1903-1904 e scrisse dal 1906 in poi una serie di memorie e di studi pregevoli nella « Rivista militare italiana » e nella « Rivista coloniale ». Principali: AFRIT: *I confini e l'hinterland della Tripolitania*. In « Rivista coloniale », Roma, aprile-maggio, 1907, pp. 302-305; AFRIT: *Tripolitania agricola*. In « Rivista coloniale », Roma, settembre, 1907, pp. 200-231; AFRIT: *Tripolitania*. In « Rivista militare italiana », Roma, 1909, pp. 1799-1824, 2000-2024, 2216-2228, 2334-2369 (monografia, in 4 capitoli: Terreno — Acque — Clima — Comunicazioni). Una seconda eccezione va fatta per la memoria del MARTINUZZI ed EREDIA: *Il clima di Tripoli di Barberia*, in « Annali dell'ufficio centrale di Meteorologia e Geodinamica », Roma, vol. XXX, Parte I, 1908 (vi sono studiati i valori dei vari elementi meteorologici, raccolti a Tripoli dal 1892 al 1907). Una terza, per i rapporti annuali del dott. G. DE MARTINO, delegato commerciale a Tripoli, pubblicati nel « Bollettino del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio », dal 1908 in poi.

eccezionale. Anzi certi apprezzamenti del Rohlfs, come questo, che il possesso di Tunisi non vale la decima parte di quello di Tripoli, e la sua predizione, che la Tripolitania sarebbe stata tra breve volger d'anni nuovamente italiana, perchè è un paese di cui non possiamo disinteressarci (1), hanno determinato una quasi vocazione italiana per quella regione, che perciò è divenuta per noi l'argomento importantissimo, tra i più discussi e studiati dell'attuale periodo.

. . . . .

\*  
\* \*

Intorno alla Tripolitania (intendo sotto questo nome tutti quei paesi in Africa, in cui il Governo Turco esercita la sua autorità e quelli che, non essendo stati fino ad oggi occupati da alcuna altra Potenza, la Porta considera come sue dipendenze) si è scritto relativamente molto, ma non si è concluso altrettanto; sia perchè quasi mai, in genere, l'argomento è stato studiato obbiettivamente, spassionatamente ed a fondo; sia perchè, essendo le fonti prime di studio limitate, gli scritti, anche in gran numero, si riducono a poche unità. Mentre in fatti la bibliografia della Tripolitania può contare qualche migliaio di numeri, gli esploratori, che hanno raccolto notizie geografiche, sono appena una quarantina, fra Tedeschi, Francesi, Inglese ed i nostri Cora (1870), Haimann-Pastore (1881), Camperio-Mamoli (1881), Buonfanti (1881-83), Robecchi-Bricchetti (1886), Guicciardini (1888), Bencetti (1896), Vincenzo Rossi (1903-904). E questi esploratori, fatta eccezione per alcuni dei nostri, pel Barth (1844-56), per la cosiddetta missione di Ghadames, condotta dal colonnello Mircher (1862), pel Rohlfs (1864-78) e per Enrico Duveyrier (1859-62), che hanno raccolto ampia messe di osservazioni scientifiche, tutti gli altri, essendò stati incaricati quasi sempre di missioni politiche e commerciali, non di rado per itinerari comuni, ad una mèta comune, non hanno riportato della regione, inospitale e grande almeno quanto tre volte e mezzo l'Italia (kmq. 1,051,000?), che notizie scarse, incerte, contraddittorie, d'occasione. Quindi anche le opere generali,

---

(1) Cnf. *L'Esploratore*. Giornale di viaggi e geografia commerciale. Milano, an. IV, 1880, pag. 29.

quelle del Reclus, del Biasutti nella « Terra » del Marinelli, e del Minutilli (1) risentono di queste incertezze. Sì che mancando noi di molti elementi di fatto, senza i quali non si può elevare il complesso edificio di una monografia, non possiamo venire a conclusioni sintetiche su la potenzialità economica della regione. In fatto di compilazione però un'eccezione va fatta per il bel libro del dott. Hildebrand su la provincia di Bengasi, studiata particolarmente come territorio di futura colonizzazione, e pel quale l'opera dei nostri viaggiatori, in specie del Bencetti, è riuscita tutt'altro che inutile (2). Ma pel resto della regione, la prova migliore che il paese ancora non si conosce, sta nel fatto che in Italia e all'Esterio si possono scrivere tutti i giorni cento cose diverse su la produttività ed i commerci della Tripolitania.

In fondo però i criteri dominanti sono due. Per alcuni la Tripolitania è una striscia misera di terra, prolungamento dello squallido Deserto, tagliata fuori da ogni traffico e da ogni beneficio della civiltà; per altri è la mucca lattaia dell'Impero Turco, con un avvenire commerciale immenso. Leroy-Beaulieu, nell'ipotesi che quel paese dovesse un giorno divenire proprietà di una Potenza Europea, ricorda ai suoi che non è il caso di preoccuparsene, perchè si tratterebbe di un ben magro possesso, che perderebbe anche l'unica piccola risorsa attuale, quella del commercio transahariano, destinato ad altre vie (3). E quel che dice il Leroy-Beaulieu, economista di grande autorità, rappresenta un'idea molto comune ai geografi ed agli economisti francesi. In Germania al contrario si è ottimisti. Ha fatto testo quanto il Rohlf s ha riportato da' suoi viaggi. Ed il Rohlf s racconta di aver trovato delle terre così verdi, delle contrade così belle, coperte di oliveti, di agrumeti e di ogni sorta di alberi fruttiferi, che parrebbe di stare in Italia; e del clima afferma che è tra i più salubri della costa settentrionale dell'Africa; e della posizione di Tripoli, che è così felice, dal punto di vista degli scambi, che a chi possiederà Tripoli apparterrà anche il Sudan. In Italia, in vece, dove non si hanno che scarse conoscenze proprie (i nostri viaggiatori

(1) MINUTILLI F.: *La Tripolitania*. Torino, Bocca, 1902.

(2) HILDEBRAND Dott. GOTTHOLD: *Cyrenaïca als Gebiet künftiger Besiedelung*. Bonn, Georgi, 1904, pp. xv-384.

(3) LEROY-BEAULIEU P.: *L'Algerie et la Tunisie*. Parigi, 1897, pag. 586

furono sinora in numero minore che i Tedeschi ed i Francesi) non si può che parteggiare per gli uni o per gli altri, secondo i temperamenti. In genere però si crede che la Tripolitania qualche cosa debba pure valere, sia pur solo politicamente e militarmente; si è piuttosto pessimisti sul suo valore economico e sul commercio transahariano. In ordine a questo commercio, per citare due opinioni, l'on. A. di San Giuliano ritiene che se anche perdessero il commercio col Sudan, non per questo perderebbero la Tripolitania e la Cirenaica la maggior parte del loro valore economico (tornata del 15 giugno 1905); ed il prof. Ricchieri scrive che quale possa essere in avvenire il valore economico della Tripolitania, ne sarà fattore senza confronto principale lo sviluppo della produzione e del commercio locale (1). Anche il Minutilli dubita dell'avvenire commerciale della Tripolitania (2). L'opinione poi del R. Governo (tornata del 13 maggio 1905) sarebbe che la Tripolitania è di scarso interesse economico, da tutelarsi però a sussidio dell'interesse politico, che è di primissimo ordine.

In una cosa convengono tutti: nel riconoscere che la situazione economica attuale del Vilajet è delle più modeste. Oggi in fatti tutti i redditi rimangono assorbiti dal mantenimento del presidio, pel quale occorre anche di far venire da Costantinopoli vettovaglie e denari. Oggi il suolo coltivato è da per tutto male tenuto, quasi deserto, coperto di rovine. La nota melanconica del commercio è la diminuzione. O che si consultino i Rapporti consolari, o gli Annuari statistici, le esportazioni, dal 1880, vanno decrescendo da un massimo di 14 milioni (10.2 nel 1899; 5.0 nel 1909), e le importazioni oscillano su i 12 milioni (9.6 nel 1899; 10.9 nel 1909), cifre più che modeste, di fronte alla superficie ed alla popolazione del territorio.

Ma dalla situazione attuale non è lecito fare previsioni per l'avvenire. Non si può valutare la ricchezza potenziale di un paese dallo stato in cui si trova, se abitato da gente infingarda per natura e specialmente se non bene governato. Perchè si sa che la causa principale di tanto squallore in Tripolitania sta appunto nelle tasse e nelle esazioni continue e senza misura, che rovinano il paese. Vi è anche lo spirito di accaparramento e di monopolio,

---

(1) RICCHIERI G.: *La Tripolitania e l'Italia*. Roma, Soc. Editrice Dante Alighieri, 1902, pag. 29.

(2) MINUTILLI F.: *Op. cit.*, pag. 137.

che finisce di annullare le risorse dell'agricoltura. Ad esempio, la Tripolitania propriamente detta, paese eminentemente oleifero, si fa tributaria della Tunisia, perchè l'arabo piuttosto che sottostare all'esattore, taglia le piante dalla radice (1). Inoltre diserta il paese ed emigra. Così che quella regione, capace di quaranta milioni di abitanti, e che cinquant'anni fa ne contava due milioni, oggi ne conta forse meno di un milione (2). E quanto al commercio, il Governo stesso contribuisce a deprimerlo sempre più, disinteressandosi completamente del transito e della sicurezza delle strade, funestate da predoni nomadi, e lasciando il porto di Tripoli, già poco profondo ed aperto ai venti del largo, in un abbandono desolante (3).

Ora perchè si è ancora lontani dal conoscere la Tripolitania e perchè, per conseguenza, troppi sono gli elementi, che sfuggono per fissarne il valore economico, qualunque giudizio assoluto in proposito dovrebbe ritenersi per arrischiato. Ma perchè d'altra parte una certa ricchezza potenziale è pure attestata da prove non dubbie, dovremmo anche non accogliere il discredito sistematico, che alcuni sogliono gettare a piene mani su le cose di quella regione. E intanto, per avviare la questione ad una qualche soluzione, dovremmo anche provare a distinguere e ad esaminare particolarmente i vari aspetti, sotto i quali la Tripolitania può essere considerata: in ordine cioè alla produzione ed al commercio locale, in ordine alla emigrazione, e come interessata al commercio transahariano.

---

(1) Cmf. BETTÒLI PARMENIO: *Il vero sulla Tripolitania*. In «Africa», Società africana d'Italia. Napoli, an. II, 1883, pp. 17-20.

(2) In generale si crede che la popolazione della Tripolitania vada da un minimo di 800 mila ad un massimo di un milione e 300 mila abitanti, di cui due quinti nella Cirenaica. Tripoli, ab. 40 mila circa; Bengasi, ab. 35 mila circa.

(3) Il porto di Tripoli è visitato normalmente da circa 300 vapori per circa 300 mila tonnellate di stazza. Il massimo del movimento fu raggiunto nel 1907, in occasione della eccezionale produzione di orzo e di bestiame di quell'anno: vapori 323 per tonn. 403,025 e velieri 590 per tonn. 13,402. Il movimento dei vapori, nel 1907, fu classificato, per bandiere, nell'ordine seguente: italiana, vap. 137, tonn. 188,900; inglese, vap. 64, tonn. 98,982; francese, vap. 53, tonn. 45,282; tedesca, vap. 24, tonn. 32,885; turca, vap. 16, tonn. 7493; greca, vap. 6, tonn. 4812; belga, vap. 6, tonn. 8688; di altre nazionalità (danesi, tunisini, olandesi, norvegesi, svedesi, austriaci), vapori 17, tonn. 15,893.

\* \* \*

Quanto alla produzione, non è vero che il deserto accecante cominci subito dopo la Mescia, il sobborgo di Tripoli. Nella regione vanno distinte almeno sei zone diverse: la zona desertica sassosa (*Hammada*, o sassi grossi, e *Serir*, o sassolini), roccia nuda, bruciata dal sole, levigata dal vento, fuori di questione dal punto di vista della coltivazione; la zona desertica sabbiosa (*Edeien*) ondulata di dune, in condizioni non migliori della sassosa, quantunque qualche raro cespuglio di erba, qua e là, attesti nel sottosuolo la presenza dell'acqua; la zona desertica stepposa, oggi abbandonata, ma utilizzabile, perchè, non essendo priva di vegetazione, l'acqua nel sottosuolo dovrebbe esservi in abbondanza; e le zone produttive, dai palmeti, dalle cento colture, dall'erba alta e fitta, od oasi, ed i *thalweg* degli *uadi* (1). Vero è che di quelle zone le meno estese sono proprio queste attualmente soggette a coltura, così da costituire complessivamente appena un quarantesimo della superficie totale. Pure, secondo un calcolo fatto dal Ricchieri su la carta dell'Africa, pubblicata dallo Habenicht, alla scala di 1:4,000,000, un venticinque, trenta mila chilometri quadri di terreno attualmente a coltura si potrebbero facilmente mettere insieme in Tripolitania, tanto cioè quanto una volta la Sicilia.

Come ho ricordato, è inutile esaminare e discutere del valore economico attuale della regione, in vista della produzione e del

---

(1) Gli *Uadi* fino ad oggi sono andati sotto il nome comune di *oasi*. Ma per ragioni morfografiche e morfogenetiche una distinzione va fatta in questi tratti di terreno verdeggianti nello squallore del Deserto. Gli *Uadi* sarebbero fondi di vallate, stretti, allungati; zone, dunque, vegetanti in depressione e dovute od a corsi d'acqua sotterranei, od a sorgenti, od a pozzi artificiali; ad esempio, Ghadames e le altre molte oasi nel piano tripolino e sirtico, inclinato verso il mare. Il nome di *oasi* andrebbe limitato a quelle zone di grande estensione e non allungate, vegetanti in montagna od in altipiani, chiuse tra elevazioni montuose, dovute esclusivamente alle piogge ed alla umidità dell'atmosfera; ad esempio, quelle di Cufra, Sella, Giofra, Murzuk. Un saggio di classificazione delle oasi del deserto fu dato dall'Haenel, che però distingue troppo: quelle di depressione, quelle di riviera, quelle artificiali, che a mio vedere vanno ridotte ad un unico tipo, morfograficamente e morfogeneticamente. Cnf. HAENEL G.: *Die Morphologie und Hydrographie der Oasen in der Sahara*. Bunzlau, 1895. pp. 23.

commercio locale. In vece è ovvio credere che dove oggi, per le cause accennate, sono squallore ed inerzia, domani potrebbero essere vita e floridezza, se il paese venisse in mano di gente laboriosa e sotto un governo provvido e sagace.

Quelle terre potrebbero diventare le più fiorenti dell'Africa settentrionale, come già sotto i Romani (1). Certo raddoppierebbero i loro prodotti attuali (cereali, oliveti (2), palme dattili fere (3), aranci, viti, alberi fruttiferi, gelsi), perchè terre nelle quali si può scendere a qualunque profondità, marnose, miscela di calcare e di argilla, ed in Cirenaica, soffici, spugnose, sature di alcali, di fosfati e di altri sali, e perchè suscettibili di ogni sorta di miglioramenti ed anche di irrigazione, sia derivando corsi d'acqua, sia scavando pozzi; mentre oggi non concimate, non arate che in modo rudimentale, ed affidate unicamente alla mercè delle piogge, danno un discreto raccolto solo quando le piogge cadono a tempo: un raccolto peraltro, che può giungere anche al 60 ed all'80 per uno di grano e di orzo (4).

---

(1) Cnf. LAGANÀ G.: *Tripoli e i suoi dintorni*. In « Boll. Soc. Afric. di Italia ». Napoli, an. XXIV, aprile 1905.

(2) La più abbondante produzione di olio che si conosca è quella del 1907: 40 mila *giarre* (la *giarra* corrisponde a kg. 12.180), vendute al prezzo di L. 12-13 la *giarra* (L. 1-1,20 al litro) la qualità detta *haràti* (olio chiaro, più fino) e di L. 10-11,50 la *giarra* (L. 0,80-0,90 al litro) la qualità detta *maàsari* (olio denso e forte).

(3) Attualmente si contano nel solo Vilayet 3,700,000 palme dattilifere circa, di cui un milione nel Fezzan.

(4) Cnf. GIANNÒ S.: *Il commercio della Tripolitania*. In « Boll. del Ministero di Agricoltura ». Roma, vol. I, marzo, 1902.

Attualmente un raccolto buono di orzo è quello che raggiunge 500,000 ettolitri, in Tripolitania propriamente detta, o nella sola zona litoranea dal confine tunisino alla Gran Sirte; eccezionalmente buono, quello che tocca 700,000 ettolitri. L'orzo è il principale prodotto della regione. Serve per l'alimentazione ed è ricercatissimo all'estero, per la fabbricazione della birra, in vista della sua qualità e bianchezza. Nelle migliori annate, come nel 1907, la produzione di tutto il Vilayet può salire a 1,200,000 ettolitri. Nel 1907 dai porti di Tripoli, Homs, Sliten, Misurata, Sirte, Agelat e Zuara se ne esportarono complessivamente 26 mila tonnellate, che al prezzo medio di L. 160 la tonnellata danno una somma totale di L. 4,160,000.

La produzione del grano in vece è molto limitata nel Vilayet: dalle 30 alle 35 mila tonnellate per anno, non essendo il grano per quella regione un prodotto di esportazione, nè di generale consumo.

Ma oltre ai prodotti attuali se ne otterrebbero anche di nuovi. Il Rohlf, ad esempio, assicura che il suolo della Gefara è adattatissimo anche per la coltura del cotone e del tabacco. Certo, l'olivo, la vite, il mandorlo, il carrubo, il fico, il pistacchio, il melagrano, il prugno, il pesco, l'albicocco, ed anche il pero ed il melo vi fruttificano egregiamente. E cioè mentre la Tripolitania oggi non porta sul mercato, a scopo di esportazione, che pochi prodotti di primitiva civiltà, come bestiame (1), cereali, uova (2), sparto (3), spugne (4), e qualche altro come la *henna* (foglia tintoria), lo *zappino* (radice tintoria), sale natrone, pollame, cacciagione, noccioli di datteri, patate, in seguito ad una attività rinnovata qualsiasi, potrebbe portarvene altri ed altri. Gli Italiani, che conoscono il modo di trattare le olive, i fichi, gli aranci e vengono sviluppando molto intensamente l'industria delle frutta in conserva, potrebbero attendere a queste industrie anche in Tripolitania, a scopo di esportazione, senza timore di concorrenza, forse nè meno nella preparazione dei datteri scelti, che oggi è una specialità dell'Algeria e della Tunisia (5). Vi è poi la zona dello sparto, o *alfa* (arabo), o erba gialla, *stipa* tenacissima, che oggi cresce spontaneamente e che è usata solo in Inghilterra, per la fabbricazione della carta di prima qualità e di speciali cordami navali, ed in Spagna, per la fabbricazione di stuoie e di tappeti, ma che colti-

(1) Il *record* dell'allevamento del bestiame in Tripolitania è dato dal 1907, anno di eccezionale prosperità. L'esportazione fu di 88,323 ovini a L. 16 il capo, 7340 bovini a L. 100 il capo, 970 cammelli a L. 240 ciascuno. In totale un movimento di bestiame, all'esportazione, per 3,390,000 lire.

(2) Se ne esportano per oltre 500 mila lire all'anno, a prezzo variabile da L. 4 a L. 8,50 il cento.

(3) Se ne esportano attualmente da 30 a 40 mila tonnellate all'anno.

(4) La pesca delle spugne oggi è esercitata quasi esclusivamente da pescatori greci di Egina e di Hydra e solo lungo la costa, dalla frontiera tunisina a Misurata, per una lunghezza di circa 450 km. Le spugne tripoline sono quasi identiche a quelle che si pescano nelle acque della Tunisia. Si vendono da L. 35 a 50 l'oka (l'oka corrisponde a kg. 1.282) quelle di 1<sup>a</sup> qualità, da L. 15 a 32 l'oka quelle di 2<sup>a</sup> qualità; complessivamente per oltre un milione e mezzo di lire all'anno.

(5) Cnf. DUPONCHEL A.: *Les oasis et la culture du dattier dans le Sahara*. In « Revue des deux mondes ». Parigi, I, 45, 1880.

Cnf. BELTRAME C.: *La palma del dattero nell'emisfero settentrionale dell'Africa*. In « R. Istituto Veneto ». Atti, vol. V, Venezia, 1887, n. 7.

vata e fatta apprezzare anche altrove promette affari d'oro. Gli stessi indigeni hanno compreso quale tesoro possiedano in questa pianta, che perciò non sradicano più, ma tagliano accuratamente (1). Si richiama giustamente l'attenzione anche su l'allevamento artificiale dello struzzo, che in nessun altro luogo, nè meno in Algeria, ove si ha già dal 1859, potrebbe dare tanto buoni risultati quanto nella Tripolitania, in quelle sue grandi estensioni della steppa, non affatto ignude e con clima propizio. Lo struzzo, allo stato selvaggio, va facendosi sempre più raro e le penne, che si commerciano a Londra ed a Parigi ogni anno per oltre venticinque milioni di lire, provengono ormai nella massima parte dagli stabilimenti di allevamento artificiale delle terre del Capo, in cui si sono ottenuti risultati considerevoli (2).

Certo non occorre esaminare i singoli articoli di produzione e di esportazione per dimostrare che, limitatamente alla zona oggi coltivata ed abitata, ed in ordine alla produzione ed al commercio locale, il valore potenziale economico della Tripolitania è già relativamente grande, e come con tutta certezza quella quindicina di milioni di lire a cui probabilmente oggi ammontano le esportazioni e le importazioni di Tripoli (detratto il commercio col Sudan), domani sarebbero cento, dugento. La Tunisia, con una superficie quasi tripla della zona in questione, e con una popolazione quasi doppia, oggi ha un movimento di oltre dugento dieci milioni di lire. L'Algeria ne ha uno per oltre novecento cinquanta milioni, con una superficie quasi decupla e con una popolazione cinque volte maggiore. E l'Egitto, quanto a coltivazione nelle stesse condizioni della Tripolitania e con una popolazione nove o dieci volte maggiore, ha un movimento di oltre un miliardo di lire.

(1) Cnf. VIVAREZ M.: *L'halfa. Étude industrielle et botanique*. Parigi, Barbier, 1888.

Cnf. WALLRAFF W. J.: *Geographische Verbreilungs-Geschichte und kommerzielle Bedeutung der Halfa*. In « Deutsche Geogr. Blätter ». Brema, XII, 1890, pp. 137-183.

Cnf. GANIAYRE C.: *L'alfa*. In « Esplor. Comm. ». Milano, 1891, pag. 325.

(2) Cnf. ARBIB E.: *L'allevamento degli struzzi a Tripoli*. In « l'esploratore ». Milano, 1881, pag. 127.

Cnf. ROHLFS G.: *Tripolitania*. Traduzione di G. Cora. Milano, Vallardi, 1887, pag. 60.

Cnf. DABBENE: *L'allevamento degli struzzi*. In « Espl. Comm. ». Milano, 1889, pp. 218, 288, 314, 362, 380.

\*  
\* \*

Vediamo piuttosto se queste zone messe a coltura e suscettibili d'infiniti miglioramenti possano accogliere una forte emigrazione. Il Ricchieri, osservato che i venticinque, trenta mila chilometri quadri coltivati fanno press'a poco una Sicilia; osservato che la porzione massima del milione di abitanti, che vive nel Vilajet, si deve intendere raccolta in quella superficie, con la densità perciò da trenta a quaranta per kmq.; perchè in Sicilia vivono non un milione, ma ben tre milioni e mezzo di abitanti; e perchè in Egitto la popolazione di dieci milioni si trova quasi interamente raccolta nei trenta mila chilometri quadri circa, fecondati dal Nilo, con una densità da trecento a trecento cinquanta per kmq., conclude che la Tripolitania può accogliere già, così com'è, una fortissima corrente di emigrazione (1).

La conclusione veramente non pare accettabile. I venticinque, trenta mila chilometri quadri, coltivati attualmente, non costituiscono, come in Sicilia ed in Egitto, un tutto unito e continuo, ma sono il totale di almeno un centinaio di isole, distanti dalla costa anche mille e dugento km.; ragione per cui, tenute presenti le esigenze e le vicende della politica coloniale, non si potrebbe fare assegnamento che su alcune di quelle isole, le più vaste e le meglio protette: quelle della costa, in tutta la Cirenaica, ed in Tripolitania propria, quelle del bassopiano marittimo, largo da ottanta a cento km., tra il mare e la catena litoranea, quella che si allunga parallelamente alla costa, coi nomi successivi di Gebel Nefusa, Jeffren, Gharian, e le zone circostanti. La superficie di queste isole più vaste e riunite, e solo nelle quali sarebbe possibile una sovrapposizione di popolazione, si riduce già ad una metà della superficie considerata. Ma poi questa emigrazione, a scopo di colonizzazione, in centri costieri e nelle oasi, è tutt'altro che realizzabile. Quelle terre non sono *del primo occupante*. Già così limitate di estensione hanno i loro legittimi possessori, miscuglio stridente di Berberi, di Arabi, di Sudanesi, di Turchi, tutti Musulmani, ugualmente infingardi, amanti dell'isolamento e forse nemici irconciliabili degli Europei.

---

(1) Cnf. RICCHIERI G.: *Op. cit.*, pag. 16.

Parrebbe, dunque, che la questione dell'emigrazione in Tripolitania non possa essere studiata che in ordine alla terza zona, la stepposa. La quale presentando un tutto unito e continuo, lunga quanto il litorale, larga anche dugento cinquanta km., a partire dalla costa, tra il 30° e il 32° parallelo, grande, dunque, quanto due terzi dell'Italia (1), oggi abbandonata, e perciò *del primo occupante*, incolta, ma non perduta per la vita umana, potrebbe veramente divenire mèta invidiata di una grande e continua emigrazione, a scopo di colonizzazione (2).

La steppa, in fatti, è redimibile all'agricoltura, purchè non manchino acqua e capitale. E l'acqua in Tripolitania non manca. Le piogge certo non vi sono abbondantissime, ma su per giù vi piove tanto, quanto nelle regioni italiane, meno favorite. In un quadriennio di osservazioni (1893-96) si è trovata per Tripoli una media annuale di mm. 486.6 (3), cifra non molto inferiore di quella trovata per Siracusa, pel medesimo periodo, in mm. 559.8, e di poco superiore a quella trovata per Foggia, in mm. 446.7, le stazioni le meno piovose d'Italia (4). Per quanto il periodo di osservazione sia troppo breve, pure questa cifra di mm. 486.6 può

---

(1) Km. di costa 2000 circa, da moltiplicarsi, detratte le oasi costiere, per un'ampiezza media, tra il litorale e la prima zona dei rilievi, di 100 km. Cnf. la carta dimostrativa della Tripolitania alla scala di 1:15,000,000 dell'Istituto Geografico G. De Agostini, disegnata da A. DARDANO, Roma, 1902.

(2) Il ROSSI (AFRIT, in « *Tripolitania agricola* », pag. 5), che ha studiata di proposito anche questa zona, così si esprime per la Tripolitania propriamente detta: « Fra il litorale e il Gebel si estende per circa 100 km. una pianura, la quale ha bensì l'apparenza del deserto, ma sulla quale in primavera, dopo che il terreno è stato fertilizzato dalle piogge invernali, si vedono, oltre estese praterie naturali, campi d'orzo, frutto delle sementi, che, a sbalzi di spazi e di annate, l'indigeno nomade ed indolente si è degnato di gettarvi.

« A riguardo della possibilità di coltivare questa pianura, un altro competente che l'ha visitata di proposito, il prof. P. Vinassa de Regny, così si esprime: In conclusione, quindi, le così dette sabbie del deserto nella Tripolitania settentrionale, le quali occupano uno spazio tra le colline ed il mare, che, detratti alcuni terreni argillosi, alcune *sebche* (stagni, bassofondi sommersi in inverno, asciutti in estate) ed altri terreni diversi, può valutarsi esteso per circa 25 mila chilometri quadrati sono suscettibili di coltivazione, e per la loro costituzione promettono di essere riccamente produttive: le attuali colture lo dimostrano, del resto, praticamente ».

(3) Cnf. AYRA G.: *Tripoli ed il suo clima*. Torino, Roux, 1896, pp. 64.

(4) Cnf. MINUTILLI F.: *Op. cit.*, pag. 45.

ritenersi molto vicina al vero, data la regolarità, con cui si svolgono le stagioni su la costa dell'Africa settentrionale: 486.6, o 482.6 (19 *inches*), secondo una comunicazione del *Foreign Office* (1). Però il confronto lusinghiero, istituito tra Siracusa, Foggia e Tripoli, non regge fino alla fine. Già disgraziatamente in Tripolitania la pioggia cade solo da novembre a marzo e per gli altri sette mesi manca del tutto, o quasi, mentre a Siracusa manca solo per tre mesi, ed a Foggia in nessun mese. Poi, mentre Siracusa e Foggia hanno corsi d'acqua perenni tutto l'anno, in Tripolitania, nella stagione asciutta, che è la più calda, l'acqua corrente manca del tutto, perchè assorbita dalle sabbie, come nell'Arabia e nella Persia (2).

E qui sta il grosso della questione. Le terre da colonizzare vi sono. Vi è anche l'acqua; ma a patto che per una metà dell'anno si sappia trattenerla, raccoglierla in pozzi, e poi trarla dal sottosuolo, per utilizzarla, durante l'altra metà, nell'irrigazione (3); a patto cioè che si abbiano capitali da impiegare. Senza di questi la zona stepposa rimarrà inospitale e deserta, ed il problema di una immigrazione in Tripolitania, insoluto.

(1) Cuf. *Natural Resources of Tripoli*. In « The Geogr. Journal ». Londra, vol. 17, 1901, pag. 531.

(2) Queste conclusioni su la quantità e la distribuzione della pioggia in Tripolitania in parte sono state confermate, in parte modificate dal più lungo periodo di osservazione, 1892-1907, di cui nella Memoria ricordata del Martinuzzi e dell'Eredia. La media annuale è stata ridotta a, mm. 439.2. E su le altezze pluviometriche nei vari mesi del periodo di osservazione si legge: « La massima precipitazione cade in dicembre e la minore in agosto, e mentre da ottobre a febbraio cadono mm. 377.2 di pioggia, da marzo a settembre ne cadono solo mm. 62.0; e mentre il periodo giugno-agosto è quasi tutto secco, il periodo novembre-gennaio è il più piovoso. E paragonando le cifre relative a Lecce, Messina, Trapani, Catania, Siracusa, Girgenti, Sortino, Malta con quelle relative a Tripoli, si deduce come la città di Catania, Trapani e Sortino presentino un andamento annuale identico a quello di Tripoli, in quanto che da ottobre a febbraio piove di più rispetto a una distribuzione uniforme, mentre nei rimanenti mesi piove di meno ». ... I giorni piovosi nell'anno, a Tripoli, sono in media 51.5. Il maggior numero ha luogo in dicembre, il minor numero in agosto, luglio e giugno (pag. 27).

(3) L'acqua lungo la zona litoranea si trova ad una profondità, che varia dai 3 ai 30 metri (dai 3 ai 15 nelle oasi; a 10 ed anche a 20 m. nelle Puglie); ed è potabile, quantunque alcune volte un po' salmastra. Attualmente si calcola che vi siano circa 3000 pozzi nella sola oasi di Tripoli.

Quanto al resto tutti d'accordo. Una questione climatica non esiste. Per la zona litoranea, compresa la stepposa, si è accertato che il clima è semplicemente mediterraneo, cioè meno caldo di quanto si creda (temperatura massima in dicembre 22°.3, massima in giugno 42°.3), e quanto a salubrità, sempre tra i più salubri dell'Africa settentrionale, anche nella zona interna prospiciente il Sahara (1). Si conviene anche che il successo di questa colonizzazione sarebbe sicuro ed immediato, perchè quell'estesissimo altor-

(1) Cnf. MINUTILLI F.: *Op. cit.* pp. 36-48.

Anche su questo argomento la citata Memoria del Martinuzzi e dell'Eredia contiene dati precisi: « Nei mesi da giugno a ottobre la temperatura media si mantiene superiore a 20°, raggiungendo il massimo di 26°.78 in agosto, mentre nei rimanenti mesi si mantiene superiore a 10°, raggiungendo il minimo di 11°.95 in gennaio. Paragonando le dette temperature con quelle delle città più calde italiane, Foggia, Palermo, Siracusa, Catania... risulta che le temperature medie estive di Tripoli non differiscono di molto dalle analoghe osservate nelle varie città suindicate, mentre le temperature invernali di Tripoli sono di poco superiori a quelle di Siracusa, di Palermo e di Catania. È nella primavera e nell'autunno che a Tripoli si hanno temperature più elevate di circa 3°, o 3°.5 di quelle che si osservano in Sicilia... Riassumendo possiamo dire che dal punto di vista termico a Tripoli l'unica particolarità rilevante è un aumento di temperatura di 3° nelle stagioni di autunno e di primavera, il che ci dice come il soggiorno di Tripoli per i meridionali specialmente offra tutte le dolcezze dei nostri ridenti climi siculi » (pag. 11-13).

A voler poi riassumere i dati raccolti per Tripoli dal Martinuzzi e dall'Eredia nel periodo 1892-1907, ed a volerli confrontare con quelli raccolti per alcune città italiane in un periodo che varia da 19 a 35 anni, si ha il seguente quadro comparativo dei principali valori climatici, che caratterizza, in fatto di clima, la nuova provincia italiana:

| STAZIONI      | Temperature medie |         |        |            | Temperature estreme assolute |        | Umidità relativa | Pioggia         |                     |
|---------------|-------------------|---------|--------|------------|------------------------------|--------|------------------|-----------------|---------------------|
|               | annua             | massima | minima | escursione | massima                      | minima |                  | Quantità in mm. | Frequenza in giorni |
| Tripoli . . . | 19°.7             | 23°.4   | 15°.9  | 7°.5       | 42°.8                        | 1°.4   | 65               | 439.2           | 51.5                |
| Foggia . . .  | 15°.7             | 26°.0   | 6°.3   | 19°.7      | 43°.2                        | — 7°.5 | 63               | 453.0           | 78.0                |
| Catania . . . | 18°.5             | 27°.1   | 10°.9  | 16°.2      | 41°.5                        | — 0°.5 | 64               | 599.0           | 62.0                |
| Palermo. . .  | 17°.3             | 24°.6   | 11°.1  | 13°.5      | 45°.5                        | — 1°.9 | 68               | 750.0           | 111.0               |
| Siracusa. . . | 17°.9             | 25°.8   | 11°.3  | 14°.5      | 40°.3                        | 0°.0   | 71               | 620.0           | 73.0                |

piano, chiuso tra il Sahara ed il Mediterraneo, è il solo nel bacino del Mediterraneo, che racchiuda ancora in germe, inesplorati ed intatti, tutti i fattori del pubblico benessere. Nella Cirenaica si hanno terre prodigiosamente fertili, in confronto delle finitime, principalmente perchè le acque correnti vi si indugiano all'aperto un po' più a lungo e scorrono in maggior copia. E nel Sahara francese, come a Uargla, i pozzi artesiani hanno fatto meraviglie, rendendo floride e prospere delle oasi, che minacciavano di scomparire, e aumentandone, in pochi anni, il valore reale di parecchi milioni. Crescerebbe di conseguenza, in proporzioni non prevedibili, il traffico regionale: d'importazione, per la cresciuta popolazione, d'esportazione, per i cresciuti prodotti, che sarebbero tutti quelli dei paesi del Mediterraneo, in genere, tutti quelli dell'Africa settentrionale, in specie. Così che allora veramente, di fronte al commercio transahariano, il fattore principale della ricchezza potenziale della Tripolitania, starebbe nello sviluppo della produzione e del commercio locale.

\*  
\* \*

Della ricchezza mineraria non si può ancora trattare seriamente, poichè non si è ancora compiuta alcuna esplorazione sistematica in proposito (1). Si danno per note le miniere di zolfo della Sirte e la salina immensa di Bilma. Ma pel resto del paese non si parla che di tracce e di indizi: tracce di calamina, di zolfo, di fosfati, di ferro, di marmo, di antimonio, di salnitro, di nitrati, che però nessuno ha mai accertate. E le ipotesi degli scienziati, essendo tutte aprioristiche, non sono meno attendibili. La principale, ad esempio, della presenza del carbon fossile nel Sahara, non ha fatto un passo; nè di carbone si è segnalato ancora un solo affioramento. Dato pure quindi che di ricchezze nel sottosuolo della Tripolitania ve ne siano e molte, questo è un elemento che non si può fare entrare nell'esame analitico della po-

---

(1) S. MEUNIER ha riassunto le frammentarie osservazioni, che sono state raccolte, nella monografia: *Aperçu géologique sur la Tripolitaine*, in E. DURAND e G. BARRATTE: *Florae Libycae Prodrromus* (Ginevra 1910). Non sono noti ancora i risultati della missione mineraria italiana, composta del conte Sforza, degli ingegneri Sanfilippo e Rosselli, partita nell'aprile scorso.

tenzialità economica della regione. Come esplorarle, esercitarle ed utilizzarle è un problema che trascende, allo stato attuale delle cognizioni e delle previsioni.

\*  
\* \*

Quanto al commercio transahariano, la frase del Rohlf, che a chi possiederà Tripoli apparterrà anche il Sudan, è stata vagliata così: Se il Sudan fosse rimasto nelle condizioni di qualche decennio fa, in cui l'Europa non vi si era ancora stabilita, forse sì, il commercio transahariano avrebbe potuto continuare a far capo a Tripoli; avrebbe potuto — dicono — perchè non mancano altri punti su la costa del Mediterraneo, ove gli interessati avrebbero potuto attirarlo alle medesime condizioni: in Tunisia, in Algeria, in Egitto, ma specialmente in Tunisia. Ma da quando l'Inghilterra, la Francia, la Germania sono penetrate nell'Africa tropicale, dividendosi le zone d'influenza, il commercio transahariano è irrimediabilmente perduto per la Tripolitania (1). Osservano in fatti che il commercio dell'Uadai, del Darfur, del Cordofan, svolgendosi nella zona d'influenza inglese, va considerato come perduto per Bengasi, a profitto degli Anglo-Egiziani, i quali disporranno in breve anche della ferrovia, che unirà la Città del Capo al Cairo, con diramazioni per l'Etiopia, per l'Eritrea e per l'*hinterland* tripolino. Il Sudan centrale ed occidentale, oggetto non dissimulato di tutte le cupidigie, si farà tributario del mare di Guinea, come le sue acque; tanto per opera degli Inglesi, che hanno ormai ufficialmente esteso il protettorato al Socoto e all'Adamaua, e costruiscono la ferrovia Lagos-Socoto, e già da parecchi anni spingono regolarmente da Liverpool i vapori della *West-African-Line* pel Niger, fino a Barutu, e poi pel Benuè fino a Locogia; quanto per opera dei Tedeschi, che dalle loro colonie del Camerun disputano agli Inglesi la conquista economica del Bornu, del Socoto e dell'Uadai; come per opera dei Francesi, che dal bacino del Congo per la vallata dello Sciari vanno stabilendosi nei paesi intorno al lago Ciad, ed approntano la costruzione di ferrovie pel Niger e pel Ciad. E il Ciad è il

---

(1) Cnf. D'ATTANAUX B.: *Tripoli et les voies commerciales du Sudan*. In «*Ann. de Géogr.*». Parigi, t. V, 1895-96, pp. 193-281.

cuore del Sudan, il convegno fissato delle vie di penetrazione francesi, tedesche ed inglesi, dalle vallate del Nilo, del Niger e del Congo; sì che, essendo stato occupato anche l'*hinterland* tripolino, si domanda se non sia chiaro che la Tripolitania in un avvenire molto prossimo non debba essere esclusa da ogni traffico co' paesi del Sudan.

Fanno poi parlare le statistiche. Ed ecco il Rapporto del console generale inglese, Jago, sul commercio e su la situazione economica di Tripoli, divenuto ufficiale, riprodotto e consultato specialmente in quella tavola dell'ammontare del commercio di Tripoli col Socoto, col Bornu e con l'Uadai, in un periodo di quaranta anni. Da questa tavola si ricava che mentre nel decennio 1862-72 il valore di quel commercio era appena di lire sterline 318 mila, nel decennio 1872-81 era giunto a lire sterline 1,864,000, segnando il massimo sviluppo, per poi declinare rapidamente con lire sterline 1,283,000 nel decennio 1882-1891 e con 1,141,700, nel decennio 1892-1901 (1). La statistica cioè confermerebbe le previsioni, perchè la data della decadenza coincide proprio col 1880, con l'estendersi cioè del commercio inglese e con l'avanzare della Compagnia del Niger. E perchè del diminuire di questo commercio Tripoli si è risentita (in fatti meno articoli del Sudan in arrivo significa anche meno merci europee introdotte per lo scambio), così che dalla diminuzione del commercio transahariano è derivata una diminuzione nella ricchezza generale della Tripolitania, il coro presso che unanime di geografi e statisti, che dichiaravano la fine commerciale di Tripoli, sembra abbia persuaso tutti, specialmente in Italia, ove si assiste quasi con indifferenza a questa lotta, disposti a non fare cosa alcuna, che valga almeno a chiarire la situazione.

Ma se guardiamo un po' addentro nella questione, a far parlare sinceramente le statistiche, queste previsioni non appaiono tanto fondate, quanto si crede.

La ragione prima del diminuire del commercio di Tripoli, dopo un aumento straordinario, di cui si conosce la ragione, va ricercata anzitutto nella crisi gravissima, che il paese ancora attraversa, per il mancato mercato degli schiavi, il più lucroso ar-

---

(1) Cnf. *Trade and economic state of Vilayet of Tripoli during the past forty years*. In «Diplom. and Cons. Reports. Misc.». Londra, 1902, n. 57.

ticolo di quel commercio, che si continuava ad esercitare clandestinamente, anche dopo le proibizioni. Poi dipende da una regione ricca, il Bornu, che con parte dell'Uadai è rimasta chiusa alle carovane, da quando fu turbata dalle invasioni di Rabah e dalla fuga e morte del suo sovrano. Anche oggi quei paesi si trovano in stato di rivoluzione, più o meno latente. Qualche volta le carovane vengono ben ricevute, qualche altra vengono spogliate d'ogni avere, ed è grazia se i carovanieri hanno salva la vita. In tali condizioni di dubbio e di incertezza si capisce come il commercio si debba astenere (1); come si astenne in gran parte altre volte, nel 1886-87, quando rimase chiuso il mercato di Ghat, che i Tuareg con un colpo di mano avevano occupato, uccidendone la guarnigione, per atto di ostilità verso la Turchia.

Potrebbe certo esser causa di questa diminuzione anche l'aumentata influenza inglese nel Socoto. Ma essa influenza deve essere a pena valutabile, se, a confessione degli stessi Inglesi, l'estendersi del loro commercio pel Niger e pel Benuè non ha variato in nessun modo le operazioni carovaniera tra Canò, ad esempio, (il centro commerciale ed industriale del Socoto) ed il porto di Tripoli. Nel 1897, il Console inglese a Tripoli valutava a 46 mila sterline le mercanzie avviate pel Deserto da quel centro; tante, dunque, quante nel 1851, secondo le tabelle del Barth, quante nel 1791. Significante poi è la constatazione fatta dalla Compagnia del Niger che, sette anni dopo l'apertura della navigazione fluviale, la Nigeria settentrionale si trovava ad avere importate da Tripoli più mercanzie che non nel 1851. Constatazione importantissima questa, che il Morel raccomanda ai suoi di tenere ben presente, per evitare di cadere in errori disastrosi, e che per la nostra tesi è capitale (2). I *ma* ed i *se* non potrebbero mancare a chi voglia lambiccarsi il cervello per spiegare questa stasi. Ma in fondo ci troviamo di fronte ad un fatto, che trova la sua spiegazione nelle condizioni geografiche, economiche e sociali del Sahara e del Sudan. Le quali condizioni, nel loro

---

(1) Cnf. *La Tripolitania*. Rapporto del Cav. Avv. R. MOTTA, R. Console a Tripoli. In « *Boll. del Min. degli Esteri* ». Roma, luglio 1908, pag. 32.

(2) Cnf. MOREL E.: *Affairs of West Africa*. Londra, W. Heinemann, 1903. DUCHÈNE A. ne ha fatto una traduzione in « *Revue Coloniale* (Ministère des Colonies) ». Parigi, n. 13, 1903, pag. 53 e seg.

complesso, inducono a credere che le speranze di successi commerciali degli Europei delle coste occidentali ed orientali nel Sudan, a' danni degli Europei delle coste del Mediterraneo, sono così problematiche, che più fondatamente si deve ritenere che il commercio del Sudan non potrà essere distolto dal Mediterraneo, nè ora nè in un avvenire molto prossimo.

\*  
\* \*

La prima osservazione da farsi è su la natura di questo commercio. Mancando un sistema monetario ed in molti luoghi anche qualsiasi forma di moneta, la sua nota dominante è lo scambio. Così le carovane portano da Tripoli nel Sudan prodotti europei, e questi scambiano con prodotti indigeni, che riportano a Tripoli per l'Europa. Le carovane cioè in tanto si avviano, in quanto sono certe di ritornare cariche, e gli indigeni in tanto acquistano, in quanto hanno potuto vendere. Questo delle merci provenienti dall'Europa e destinate all'Europa è l'unico movimento contemplato nelle statistiche. Ma quello che non si avverte e non si pensa è che lo scambio non è fatto unicamente in servizio dell'Europa. Si crede, in genere, che tutte quelle popolazioni vivano nell'ozio, non abbisognando di nulla, non producendo nulla, vaghe solo di conterie, di droghe, di terraglie, di seterie europee, che prendono in cambio di avorio, di penne, di pelli, di gomma, ecc. Ma se questo è vero, in parte, per quello che riguarda l'Europa, le cose stanno molto diversamente per quello che riguarda gli indigeni stessi.

La provincia di Cano, ad esempio, è definita dal Barth, per i prodotti del suo suolo, il giardino dell'Africa centrale. La città di Cano è definita dal Morel, per le sue industrie, la Manchester della Nigeria. Veramente centro commerciale ed industriale di prim'ordine questo di Cano, che vede i suoi mercati frequentati tutti gli anni da più di un milione di persone e che fornisce tutto il mondo musulmano di cotonate, *tobes* (camicie da uomo), *turkedis* (camicie da donna), *zennes* (specie di *plaid*s), così che due terzi degli abitanti del Sudan e del Sahara vestono dei cotonei di Cano (1). Anche recenti esplorazioni fatte dalla Francia nei paesi

---

(1) Cnf. MOREL E.: *Op. cit.*, Cap. 8°. Les Haoussas et leur commerce.

del Ciad attestano pel Sudan centrale fertilità, attività ed industria fiorente da per tutto (1).

Ora questa attività nella produzione e nel commercio, dalla quale quei paesi ripetono il benessere e la prosperità, è diretta a sopperire non ai bisogni dell'Europa, ma bensì ai bisogni ed alle richieste dell'Africa, e precisamente dell'Africa settentrionale, per ragioni geografiche, facili ad intendersi. La quale Africa settentrionale, è utile ricordarlo, è costituita da tante sezioni parallele all'equatore, anguste, diverse tra di loro, dal punto di vista della produzione: quali industriali, quali agricole, quali deserte. In una sezione si vive d'industria; in una seconda non si hanno che palme; una terza non accoglie che pastori; una quarta è ricca di sostanze alimentari. Onde quelle popolazioni, non avendo a loro disposizione che prodotti uniformi ed insufficienti per vivere, devono ricorrere naturalmente agli scambi: le popolazioni delle zone agricole, ricche di cereali e di bestiame, con le popolazioni delle oasi, ricche di datteri, ma povere in cereali ed in materie grasse, e le une e le altre con quelle dei paesi industriali, costituendo tuttè, alla lor volta, con queste relazioni, la ragione di essere delle tribù delle sezioni sterili, che perciò non vivono che del commercio di transito. In tal modo il commercio africano non può seguire forzatamente che vie tracciate dalla natura, quelle normali alle zone, dirette da nord a sud, tanto per queste cause economiche, quanto per cause fisiche. È noto in fatti che i rilievi, le dune e gli altri ostacoli naturali presentano, in generale, un orientamento meridiano, che nell'insieme concorre al medesimo risultato, dal punto di vista del transito.

Queste vie, data la lunghezza delle zone, dovrebbero esser parecchie e tutte parallele tra di loro, tante, quanti i grandi mercati e le teste di linea nel Sudan e su la costa del Mediterraneo. Di fatto però sono limitate in numero ed il loro percorso è variato dalle difficoltà, che oppongono alle marce le dune, la mancanza di acqua, il caldo eccessivo ed esigenze etniche e politiche, come

---

(1) Cnf. DECORSE: *Rapport économique et zoologique sur la région du Tchad*. In « *Renseignements coloniaux et Documents publiés par le Comité de l'Afrique française* ». Parigi, n. 5, mai, 1905, pp. 189-197 (in cont.).

Cnf. MISSION CHEVALIER: *Rapport*, in « *Revue Coloniale* (Ministère des Colonies) ». Parigi, n. 25, mai, 1905, pp. 265-283 (in cont.).

spiegherò poi. Oggi si presentano come distribuite a ventaglio, col vertice comune a Tripoli, termine comune di tutto il movimento transahariano. Ma intanto se l'Europa vuole i prodotti del Sudan bisogna che li prenda a Tripoli ed a Tripoli mandi i propri, associandoli al movimento carovaniero generale, per la natura stessa di questo commercio. E cioè il primo ed ultimo scambio deve farsi su la costa del Mediterraneo. Certo l'Europa potrebbe far pervenire i propri prodotti nel Sudan, direttamente per le vie del Congo, del Nilo, del Niger. Ma i mercati rimarrebbero inattivi, non potendo l'Europa, all'infuori di alcuni prodotti naturali, apprezzare i prodotti dell'attività industriale dei Sudanesi; e mancherebbe lo scambio, mancando l'interesse. In conclusione, se l'attività economica del Sudan è diretta a sopperire ai bisogni ed alle richieste dell'Africa settentrionale, tra le due regioni non possono mancare le relazioni; mutare questo stato di cose parrebbe impossibile; turbarlo, follia. Anzi gli Europei dovrebbero favorirle queste relazioni e svilupparle, perchè quanto più saranno vive, tanto maggiore sarà la prosperità delle loro colonie dell'Africa equatoriale.

E la conclusione non cambia nè anche nell'ipotesi che il Socoto, il Bornu, l'Adamaua, l'Uadai, in genere i paesi dell'Hausa e del Ciad, abbiano a sviluppare tutte le loro risorse ed a mettere a coltura intensiva tutte quelle loro fertilissime terre. Anche in questa ipotesi, perchè l'esportazione segua altre vie da quelle del Deserto, si dovrebbe risolvere prima la questione dei trasporti, che oggi, e per un pezzo ancora, sarà tutta a favore delle coste del Mediterraneo. Oggi è quasi certo che una tonnellata di mercanzia, posta su la linea spartiacque dei bacini del Ciad e del Niger, può arrivare al Mediterraneo più facilmente ed a miglior mercato che non all'Oceano. Si è scritto, è vero, che da Cano, ad esempio, a Tripoli, per la via di Ghat, non vi sono meno di 2800 km., che le carovane non possono percorrere in meno di tre o quattro mesi, mentre da Cano al Niger ed al Benùè non ve ne sono che 500 circa, ossia sedici giorni di viaggio; che il trasporto di un quintale di merce da Cano a Tripoli viene a costare non meno di 190-200 lire, mentre da Cano ad Egga sul Niger non costa che 18-20 lire (1). Si è scritto anche che il

---

(1) Cnf. MINUTILLI F.: *Op. cit.*, pag. 137.

trasporto di una tonnellata di merci da Liverpool a Locogia costa L. 125, mentre da Tripoli a Cano L. 600 (1). Ma, senza discutere le cifre, non è lecito fare paragoni a metà. Quando siamo a Tripoli, siamo nel Mediterraneo, cioè in facile contatto co' principali mercati dell'Europa, mentre quando abbiamo raggiunto il Niger ci saremmo semplicemente allontanati dall'Europa. Sia pure che da Liverpool a Locogia il trasporto di una tonnellata di merce costi sole L. 125; ma quanto occorrerà per condurla poi da Locogia a Cano? a Cuca?; quanto da Egga al Mediterraneo? Inoltre tutti gli esploratori raccontano che raggiungere dal centro del Sudan le vie fluviali è veramente arduo e disastroso. Mancando animali da soma, il solo mezzo di trasporto è l'uomo, come lungo le coste del Senegal e del Mar Rosso, come in quell'immensa superficie compresa tra il 10° di lat. nord e il 20° di lat. sud; ed il salario di questi portatori è alto, pure variando secondo le stagioni, se asciutte o piovose, a dirittura altissimo in tempo di guerra, o di operazioni governative. Poi i portatori non possono portare che 25 od al più 30 kg. di merce; ed a rendere penosa la loro marcia concorre il clima, micidiale non meno di quello delle foci malsane del Niger, che attende, come in agguato, il commerciante europeo. E mi pare che sia detto tutto. Re Leopoldo II del Belgio tentò di servirsi degli elefanti per i trasporti, ma non li trovò utili, e dei quattro fatti sbarcare tre ne morirono. Valersi di bufali, di buoi, di cavalli, di muli, di asini pare non si sia ancora tentato. Ma il Rohlf s'assicura che queste bestie troverebbero ostacoli insormontabili nelle punture delle *tsetse* e nel clima, perchè, come gli elefanti, essi sono animali, che hanno bisogno di essere prima acclimatizzati e di avere giornalmente la loro razione di acqua (2). Ammesso, dunque, che dal Sudan centrale le merci per raggiungere le vie fluviali debbano essere portate a dorso di uomo, a traverso mille difficoltà, e come per ogni tonnellata non occorran meno di una quarantina di portatori, non vedo che beneficio possano portare le minori distanze e se realmente minore sia il prezzo di trasporto. Tutte difficoltà queste che non esistono, quando in vece si tenga la via del Deserto,

---

(1) Cnf. MEDANA A.: *Il vilayet di Tripoli di Barberia nell'anno 1902*. In « *Boll. del Minist. degli Esteri* ». Roma, nov. 1904, pag. 120.

(2) Cnf. ROHLFS G.: *Op. cit.*, pag. 5 e seg.

dove il cammello è come fatto apposta per i trasporti, e del quale non v'ha in tutta l'Africa animale da soma più perfetto e più a buon mercato. Il cammello favorisce anche le operazioni di scambio, perchè divenendo inabile fuori del Deserto, pel foraggio, che non è più adatto a rinvigorirlo, e pel clima caldo-umido, perirebbe nell'Africa centrale, se non venisse subito rinvitato. L'esistenza stessa, dunque, di un veicolo così opportuno tra il Sudan ed il Mediterraneo è già da sè sola una buona ragione, per ritenere con fondamento che il commercio non abbandonerà tanto facilmente la via del Deserto, nè ora, nè in un avvenire molto prossimo.

Le ferrovie in costruzione (1), o progettate, che vanno tentando il Sudan centrale dal Mar Rosso e dall'Atlantico, avranno esse tanta forza da modificare o sopprimere il commercio carovaniero?

Date le abitudini conservatrici di quelle popolazioni, ed i molti interessi di mezza Africa, che sarebbero messi in giuoco, è a dubitarne. Ad ogni modo, per le stesse ragioni geografiche ed economiche discusse, una ferrovia transahariana avrebbe facile ragione su qualunque altra: questa famosa transahariana, tanto vagheggiata, tanto agognata dalla Francia, ed intorno alla quale si sono già scritte fin dal 1875 tante pagine, ma il cui migliore tracciato, in confronto dei progetti francesi, che vorrebbero farla partire da un qualche punto dell'Algeria o della Tunisia, rimarrà sempre il tracciato del Rohlf's, lungo il percorso della grande via carovaniera Tripoli-Murzuk-Tegera-Bilma-lago Ciad, perchè indiscutibilmente più breve (circa 400 km.), più diretto, più facile e meno costoso (2).

\*  
\* \*

Ma se ragioni geografiche ed economiche spiegano come Tripoli debba avere il monopolio del commercio col Sudan centrale,

---

(1) Sono principalmente da considerare quelle inglesi della Nigeria settentrionale. Ivi è già in esercizio un breve tronco di 22 miglia da Zungeru a Bari-Juko ed è molto avanti la costruzione della linea di 400 miglia da Baro sul Niger, ove cessa la navigabilità ordinaria del fiume, a Bida, Zungeru, Zaria e Cano. Questa linea che costerà un milione e 200 mila sterline, si divide in tre tronchi: il 1° è stato terminato alla fine del 1909; il 2°, alla fine del 1910; il 3° sarà finito alla fine del 1911. (Cnf. *The Statesman's Year-Book*, 1911, pag. 229).

(2) Cnf. *L'Esploratore*. Milano, an. II, 1878, pag. 381-383.

queste stesse ragioni non varrebbero più per l'estremo Sudan occidentale e per l'estremo Sudan orientale. A vedere una Carta appare più logico che lo scambio di quelle regioni si faccia con la Senegambia ed il Marocco da una parte e con l'Egitto dall'altra, che non con la Tripolitania, tanto per ragioni di vera maggiore vicinanza, quanto per quelle medesime condizioni geografiche ed economiche, di cui sopra. In fatti, per la stessa legge del parallelismo delle vie, i punti di arrivo e di partenza dovrebbero essere distribuiti lungo le coste del Mediterraneo, dal Marocco all'Egitto, come sono distribuiti nel Sudan, dal Mar Rosso all'Atlantico. Ciò è indiscutibile. Ma questa, che diremmo anomalia, per cui a Tripoli giungono carovane anche da Timbuttù e dall'Uadai, si spiega non meno facilmente con le condizioni etniche e politiche dell'Africa settentrionale. Quando i Francesi occuparono l'Algeria, le carovane abbandonarono la via naturale tra il Sudan occidentale e l'Algeria, che passa per le oasi di Timbuttù e di Tuat, per far capo o più ad occidente, al Marocco, o più ad oriente per Ghadames a Tripoli. E quando i Francesi occuparono anche la Tunisia, le carovane abbandonarono per momento anche la via di Ghadames, perchè troppo vicina alla Tunisia, per quella più orientale di Murzuk. Similmente, quando gli Egiziani conquistarono il Darfur, il sultano dell'Uadai chiuse ogni comunicazione coi paesi posti sul Nilo e le carovane, che prima si dirigevano a Chartum, nel 1873 presero ad arrischiarsi per la via di Tripoli e di Bengasi: una prima con circa 250 cammelli, poi altre, con un numero sempre maggiore di cammelli, tanto che qualche anno dopo erano oltre 800 i cammelli, che componevano le carovane da e per l'Uadai; ed il via vai si faceva sempre più animato (il periodo corrisponde al massimo sviluppo del commercio di Tripoli, contemplato nel rapporto del console Jago) quando si arrestò, per lo stato di rivoluzione, in cui venne a cadere quel paese, come sopra è stato ricordato. Ancora: quando i Francesi con donativi e con missioni vollero richiamare le carovane verso i mercati algerini e tunisini, le tribù del Deserto non si lasciarono attirare e le carovane continuarono a far capo a Tripoli. Certo, il partito arabo, cementato dal vincolo religioso, potentissimo in tutta l'Africa centrale e settentrionale, ha tutto l'interesse di conservare nelle sue mani un commercio molto proficuo. E per questo, anche con suo danno, starà sempre lontano

da quei luoghi, in cui si stanziano gli Europei, che esercitano controlli noiosi e minacciano i monopoli. Un esempio eloquentissimo, citato da tutti gli scrittori di cose tripoline, è il seguente: quando Rabah invase l'Uadai ed il Bornu, il commercio con Tripoli si arrestò, e gli indigeni preferirono accumulare le mercanzie per anni, in attesa che la via di Tripoli si riattivasse, anziché approfittare del commercio inglese.

Se dunque è per ragioni etniche e politiche che il Sudan occidentale ed il Sudan orientale sono oggi in relazioni commerciali con Tripoli, nell'ipotesi che anche Tripoli diventi città europea, potrebbe Tripoli conservare le relazioni col Sudan occidentale e col Sudan orientale, come conserverà quelle col Sudan centrale?

Qui entriamo nel campo delle ipotesi e qualunque previsione può essere arrischiata. Ma date le difficoltà in paesi semibarbari e musulmani di introdurre novità negli scambi, anche quando queste novità sono raccomandate da un forte e visibile interesse, dato che i più interessati ad impedire siffatte novità sono gli Arabi stessi, che si sono installati lungo il percorso delle carovane, e che perciò naturalmente non potrebbero tollerare qualunque tentativo, che avesse per oggetto di dirigere il traffico altrove, o di farlo passare in altre mani, e presupposta una politica saggia e riguardosa di penetrazione, con un regime veramente liberale di governo, v'ha motivo a credere ed è presumibile che Tripoli possa conservare anche allora la sua posizione di città sul Mediterraneo, preferita anche dalle correnti commerciali meridiane del Sudan occidentale e del Sudan orientale.

Concludendo, pare che non vedesse male il Rohlf, quando affermava che al padrone di Tripoli apparterrà anche il Sudan. In conformità, affermazioni e previsioni contrarie a questa formula, pessimiste, leggermente accettate in Italia, sono in vece da esaminare per lo meno con molta diffidenza, siccome forse ispirate a sentimenti di latente rivalità e di gelosia dissimulata. Ricorderò, per un esempio, l'articolo di Victor Bérard, autorevolissimo scrittore francese di cose coloniali, pubblicato nella *Revue de Paris* intorno alla Tripolitania, articolo, che dato il momento in cui fu pubblicato e la pubblicità che gli fu data, parve destinato proprio a persuader noi Italiani, che la formula del Rohlf non aveva più fondamento, da che il Mar Rosso e

l'Atlantico divenivano gli accentratori del commercio del Sudan (1). E in Italia allora nessuno fiatò. Come pure, prima ancora, quando l'*hinterland* della Tripolitania fu per trattato incluso nella grande zona dell'influenza francese sopra il Sahara ed il Sudan, in Italia, fatta eccezione pel comandante Roncagli (2), nessuno se ne diede per inteso... tanto il Deserto non era che un deserto...

\*  
\* \*

La questione la presentano anche sotto un altro aspetto, dello scarso valore economico del Sudan. L'importanza, dicono, di questa regione in sè e per conseguenza in relazione ai porti del Mediterraneo in genere, di Tripoli in specie, è esagerata di molto. Il Sudan vive di una riputazione artificiale e non può dare più di quanto dà. Così l'Heawood non ha potuto trovare maggiore di cinquecento milioni di lire il valore di tutta l'Africa compresa tra i Tropici (3). Il Ricchieri per questa Africa tropicale giungerebbe ad una cifra un po' più alta, da settecento a settecentocinquanta milioni, che però è sempre una cifra esigua, rispetto alla superficie del territorio considerato, perchè non raggiungerebbe un settimo del commercio totale dell'Italia, non un ottavo di quello del piccolo Belgio (4).

Ma sia concesso osservare come, essendo il Sudan ancora inesplorato, troppi sono gli elementi, che sfuggono, per un calcolo qualunque sul suo valore attuale; molto più poi per un calcolo qualunque sul suo valore potenziale. Dall'elenco però, che abbiamo, dei prodotti dell'interno, è facile già dedurre che si tratta di una regione miniera di ricchezze d'ogni specie, potendo esportare oltre ai noti prodotti, anche riso, cotone, spezie, droghe, indaco, cera, senna; senza dire che non è impossibile che nella vasta zona di terre fertili, che sono intorno al Ciad, non si possano trovarne di nuovi da esportare, o non si trovi convenienza

---

(1) Cnf. BÉRARD V.: *La Tripolitaine*. In «*Revue de Paris*». Parigi, 15 febbraio 1902, pag. 868-886.

(2) Cnf. RONCAGLI G.: *Marina e colonia*. Discorso pronunciato a Venezia. Pubblicazione della rivista «*La lega navale*». Spezia, 1900, pag. 36.

(3) Cnf. HEAWOOD E.: *The commercial resources of Tropical Africa*. In «*Scottish Geographical Magazine*». Edimburgo, 1900, vol. XVI, pp. 651-657.

(4) Cnf. RICCHIERI G.: Op. cit., pp. 27-28.

ad esportare una quantità maggiore dei prodotti già conosciuti ed in commercio. Ed anche intorno alle merci europee, che nel Sudan trovano smercio, non abbiamo notizie troppo sicure, mentre l'industria europea ha sempre più urgente bisogno di nuovi mercati. Dall'ammontare odierno delle importazioni e delle esportazioni non si può tirare, dunque, nessuna conclusione. E se questo ammontare appare basso, a giudicarlo dal movimento del porto di Tripoli, è perchè la lontananza dal Mediterraneo, le difficoltà e le spese di trasporto, la poca sicurezza delle vie, la mancanza di acqua, le malattie e la mortalità dei cammelli non permettono altro. Sappiamo in fatti che dal Sudan presentemente non giungono a Tripoli che articoli di valore e null'altro (1).

\*  
\* \*

Intanto ragioni del più alto interesse, di politica e di civiltà, richiedono che per questo commercio transahariano, che fa capo al Mediterraneo, si faccia qualche cosa e sollecitamente. Se l'Italia è veramente conscia del vantaggio, che le arrecherebbe una espansione economica in Tripolitania, non può limitarsi ad assumere attitudine di protesta passiva tutte le volte che altri accenna a fare qualche cosa nell'interesse proprio e della civiltà. Le vie, ad esempio, tracciate dai cammellieri, quelle che formano le grandi arterie e le altre, che rilegano le piccole e sparse oasi, attendono d'essere assicurate al loro scopo, rese sicure e provviste di acqua. Ed è noto, dopo quanto hanno ottenuto i Francesi nel Sahara algerino, come sia molto facile improvvisare oasi nel deserto, scavando pozzi artesiani. Le teste di linea e le oasi abbisognano di magazzini; Tripoli, di porto e di navi; i mercati, di agenti e di tutte le comodità, che rendono sollecite, spedite e profittevoli le operazioni.

Un altro compito non meno importante è quello di curare che questo commercio, che ora fa capo a Tripoli, seguendo vie

---

(1) Principali: le penne di struzzo, l'avorio, le pelli. Di penne di struzzo si esportarono nel 1907 per circa 240 mila lire a Parigi. L'avorio è quasi scomparso dalla piazza di Tripoli: nel 1907 se ne esportò per sole 70 mila lire; arriva in vece in quantità ancora considerevoli a Bengasi, dall'Uadai. L'esportazione poi delle pelli del Sudan può oscillare da 20 mila kg., come nel 1907, a 300 mila kg., in tempi favorevoli.

naturali, necessarie, od economicamente, od etnicamente, o politicamente, non venga insidiato a nostro danno futuro.

Quando nel 1899 la Francia e l'Inghilterra si accordarono nella spartizione del Sahara, tagliandone fuori la Tripolitania, all'Italia ed alla Turchia si diedero assicurazioni che il commercio transahariano non si sarebbe ostacolato nè insidiato. Ma questo a parole. A Cano, ad esempio, da parte dell'Inghilterra recentemente si è applicato un diritto del 10 % *ad valorem* su le merci introdotte in quella piazza, e cioè provenienti dalla Tripolitania; e la Francia esercita un'attiva sorveglianza sul commercio sudanese, con l'intendimento di trarne quanto maggior profitto le sia possibile, come attesta anche la missione inviata di recente nella zona occidentale della Tripolitania, la missione Méhier de Mathuisieulx, con lo scopo apparente degli studi archeologici ed etnografici (1).

Quanto poi la Francia sia venuta tentando in questi ultimi decenni, per volgere a profitto suo il commercio sudanese, che attualmente si svolge in territorio tripolino, è veramente degno di rassegna; utile certo a ricordarsi, a nostro ammaestramento.

Presso il 30° parallelo, a sud della Tunisia, ma in territorio tripolino, tra due inospitali zone, l'Hammada e l'Erg, lungo il letto di un antico fiume, si allunga l'oasi di Ghadames, distante da Tripoli e da Ghat, i due grandi mercati, rispettivamente quattordici e diciannove giorni di marcia carovaniera. Perchè a Ghadames fanno capo le vie, che vengono dal Sudan centrale ed occidentale, ed ivi si accumulano le merci provenienti da Tripoli, e quelle sudanesi, ed i prodotti indigeni, provenienti direttamente da Cuca, da Cano, da Timbuttù, o, di seconda mano, da Ghat e dal Fezzan, Ghadames è fra i principali centri del commercio transahariano, il ritrovo della maggior parte delle carovane, il grande *entrepôt* dei prodotti, che man mano vengono inoltrati od a Tripoli, con piccole carovane, che si formano ogni quindici giorni, o verso il Sudan, tre o quattro volte l'anno, con grandi carovane, a cui prendono parte anche 1200 e 2000 persone. Questa importanza Ghadames la deve non solo alla sua posizione geografica, ma più ancora alla indiscutibile intelligenza ed alla più che seco-

---

(1) Cnf. *Voyage en Tripolitaine en 1903*, par DE MATHUISIEULX. In « *Bull. de la Soc. de Géogr. Comm. de Paris* ». Parigi, t. XXV, 1903, pp. 596-614.

lare pratica degli affari, che hanno i suoi abitanti, i quali conoscono anche le diverse lingue parlate dalle popolazioni nomadi del deserto e dell'Hausa, hanno quartieri e magazzini nelle principali oasi (a Timbuttù possiedono un quartiere fino dal secolo xv, e le case più belle di Cano sono di Ghadamesini) e dei predoni temuti del deserto, i Tuareg Azzen e gli Oggar, sono affini ed amici. Nell'Africa settentrionale, da per tutto s'incontrano Ghadamesini, dovunque il commercio promette bene. In una parola Ghadames ha in mano quasi tutto il movimento di Tripoli. E dico quasi tutto, perchè dal 1872 in poi prendono parte attiva al commercio transahariano anche negozianti tripolini. Ad ogni modo l'importanza di Ghadames non può dirsi esagerata, come si vuole far credere.

Ora perchè Ghadames, che geograficamente si troverebbe nell'*hinterland* della Tunisia (se si ammette che ciascun tratto di litorale, compreso tra due meridiani, debba portare con sè nell'interno il tratto delle diverse zone desertiche, compreso tra i medesimi meridiani), perchè, dunque, Ghadames fa venire le sue carovane da Timbuttù per una via, che, dopo toccate le oasi di Tuat e di Tidikelt, viene a sbarrare a sud i possedimenti francesi, anche toccando in più punti le frontiere, senza oltrepassarle; e perchè poi queste stesse carovane e le altre che vengono da Ghat, giunte a Ghadames, prendono la via di Tripoli, continuando cioè un percorso sud-ovest-nord-est, in vece di seguirne uno rettilineo e giungere ad esempio a Gabes: è naturale che questo *boicottaggio*, dirò così, del territorio francese, dovesse preoccupare la Francia; e come essa dovesse fare del tutto, tanto per attirare in Algeria ed in Tunisia i mercanti e le carovane ghadamesine, quanto più tardi, dopo il 1899, per assicurare sbocchi in territorio proprio ai paesi venuti in suo possesso, con la spartizione dell'*hinterland*. Ricordo la missione Bonnemain, inviata dal maresciallo Mac-Mahon nel 1856-57, l'altra affidata al comandante Mircher dal governatore dell'Algeria Malakoff nel 1862, quella affidata al Largeau nel 1875, le due missioni Flatters del 1880 e del 1881 e poi tante altre, che tutti gli anni vengono organizzando le varie società geografiche, col concorso de' vari ministeri, ora a scopo di studio, ora per venire ad accordi coi Tuareg, perchè aprano le vie del deserto alle carovane algerine e tunisine e loro permettano di raggiungere il Sudan, ora per

entrare in amichevoli relazioni di buon vicinato co' Ghadamesini. Di queste missioni la più nota è quella del Mircher, per la quale si addivenne a Ghadames ad una convenzione commerciale tra il Governo coloniale dell'Algeria ed i capi Tuareg: convenzione però importante per la storia, non per il commercio. Perchè in fondo nessuna di queste missioni ha raggiunto lo scopo. I Tuareg sono capaci di accettar doni, di fare promesse e poi di non mantenere nulla e magari di massacrare i viaggiatori, come accadde alla seconda missione Flatter. Ricordo, anzi, che per questo massacro il prestigio francese nel Sahara ebbe un gran colpo, perchè la Francia non riuscì a punire i colpevoli, e d'allora andarono a vuoto gli sforzi perseveranti di altri esploratori. Intanto i Ghadamesini continuano a battere le solite vie, toccano cioè le frontiere algerine senza passarle, quasi a dimostrare che le situazioni, anche non secolari, in Africa non si cambiano facilmente.

Interessa anche conoscere quali discussioni si sieno fatte in Francia tra i più autorevoli per risolvere la questione. Il Blanc, a chi consigliava come rimedio radicale la conquista della Tripolitania, rispondeva che non ne valeva la pena, perchè di deserto la Francia già ne possedeva a bastanza ed aveva già una base di operazione valida e vasta, per influire su il commercio sudanese; ma a Ghadames e a Ghat non si poteva rinunciare in nessun modo; giovava peraltro sperare in una conquista pacifica (1). In questa conquista pacifica conveniva anche il D'Attanoux, confidando nella forza della civiltà francese e nei mezzi materiali ed intellettuali di cui questa dispone (2). Ma, più praticamente, il programma del Leroy-Beaulieu, che, come ho detto, è il programma della maggior parte degli economisti francesi, vorrebbe senz'altro una avanzata costante e maturamente studiata, per giungere a mettere una guarnigione a Ghadames e poi a Ghat (3). E di fatto ufficiali francesi nel '98 si recarono continuamente a Ghadames e l'oasi fu sul punto di essere occupata, se non fossero intervenute le rimostranze della Porta (4). Giova anche ricordare che in quel

(1) Cnf. BLANC E.: *Les routes de l'Afrique septentrionale au Sudan*. In « *Bull. de la Soc. de Géogr. de Paris* ». Parigi, t. XI, 1890, pag. 204.

(2) Cnf. D'ATTANOUX B.: *Op. cit.*, pag. 193.

(3) Cnf. LEROY-BEAULIEU: *Op. cit.*, pag. 579.

(4) Cnf. REVEST N.: *L'« hinterland » tripolino*. In « *Giornale d'Italia* ». Roma, 16 maggio 1905.

medesimo anno si tenne in Algeri un grande congresso delle società geografiche francesi, appunto per studiare i mezzi di penetrazione nel Sudan.

Ora le oasi di Ghadames e di Ghat, per accordi internazionali, sono riconosciute come parti integranti della Tripolitania. L'ha dichiarato il nostro Ministro degli Esteri (12 maggio 1905).

Ma la politica ha infinite risorse. C'è, ad esempio, un progetto di ferrovia, che unirebbe Ghadames con la costa tunisina, in un porto da crearsi tra Gabes e la frontiera tripolina, molto dunque vicino a Tripoli, od a Gourine, od a Bou-Grara, od a Zarzis o ad El Bibau. O pure le carovane ghadamesine, che non v'ha autorità che protegga, si fanno saccheggiare proprio quando meno se lo pensano, su la via di Tripoli, mentre la Francia garantisce pel suo territorio una sicurezza assoluta, quantunque dopo la dolorosa esperienza del marchese De Mores non paia estesa questa garanzia a tutto l'*hinterland* tunisino (1). Qualche anno fa è avvenuto anche questo, che carovane dirette a Tripoli venivano saccheggiate, e poi gli interessati ritrovavano le loro merci sane e salve, grazie alla polizia francese, in questo o quel porto dell'Algeria o della Tunisia. Certo l'attività illuminata della Francia nell'Africa settentrionale, è meravigliosa (2). Ed io non posso entrare in considerazioni politiche. Ma pur rimanendo dentro i limiti del tema non posso non ricordare che a torto i Francesi invocano le esigenze della geografia fisica, per giustificare le loro aspirazioni su Ghadames (3). Oltre alle ragioni economiche ed etniche esposte, che spiegano le vie, che tiene il commercio transahariano, nel caso particolare di Ghadames si ha che la via di Algeri è più lunga di quella di Tripoli (circa 400 km.), e che le carovane per Algeri dovrebbero attraversare territori coltivati, dove i danni si pagano ed il mantenimento delle bestie è più caro. Solo nel 1858 una carovana da Ghadames prese la via di Algeri, ma il fatto rimase isolato, nè più si è ripetuto. Anche

---

(1) Cnf. *Note sur le Sud Tunisien* par E. C.: In « *Bull. de la Soc. de Géog. commerciale de Paris* ». Parigi, t. XXVII, pp. 119-125.

(2) Vedi più ampie e particolareggiate notizie intorno al lavoro silenzioso di penetrazione in Tripolitania da parte della Francia in MORETTI U., *op. cit.*, pp. 112-115.

(3) Cnf. DORNIN P.: *La question de la Tripolitaine*. In « *Revue de Géographie* ». Parigi, aprile 1902, pag. 285.

per andare a Tunisi, da Ghadames, la via è più lunga che non per Tripoli, se poi tra Ghadames e Tunisi fossero possibili delle vie, perchè la grande depressione, segnata dalla serie degli *sciott*, interrompe qualsiasi comunicazione tra la Tunisia ed il Deserto. Sarebbe certo in condizioni migliori di Tripoli, per vicinanza, qualunque altro porto presso il confine, ad oriente di Gabes. Ma questo porto, non naturale, accessibile alle grandi navi, ancora deve esser fatto. La via di Tripoli in vece a partire da Ghadames è la più facile di tutte; unica difficoltà, la catena litoranea, che, con ripido versante, domina di sei o settecento metri la pianura marittima (1).

\*  
\* \*

. . . . .

---

(1) Per la questione di Ghadames vedi:

GRIBAUDI P.: *Ghadames, Ghat, e l'« hinterland » della Tripolitania*. Portici, 1903, pp. 20. (Estr. dall'« Italia Moderna »).

DI PALMA F.: *L'importanza di Tripoli dipende dall'oasi di Ghadames* Nel giornale « Il Messaggero ». Roma, 29 aprile 1905.

AFRIT: *I confini e l'« hinterland » della Tripolitania*: Op. cit.

---