

MARIO ORTOLANI

Gibuti ⁽¹⁾.

STUDIO DEL PORTO E MOVIMENTO DI NAVIGAZIONE. — L'origine della cittadina e l'organizzazione del porto risalgono appena al 1897, allorchè si mise in esecuzione il progetto di lanciare una via ferrata verso Addis Abeba, in conformità a precedenti accordi tra il governo francese e l'imperatore Menelic; i lavori per la posa del binario dovettero però procedere con lentezza, e soltanto nel 1917 furono portati a compimento. La linea ferrata è divenuta in seguito la spina dorsale per un discreto numero di vie carovaniere ed ha assorbito quasi tutto il traffico dell'Etiopia meridionale, creando a Gibuti un retroterra che in passato soggiaceva all'influenza commerciale di Assab, Obock-Tagiura e Zeila. Esclusivamente in funzione di

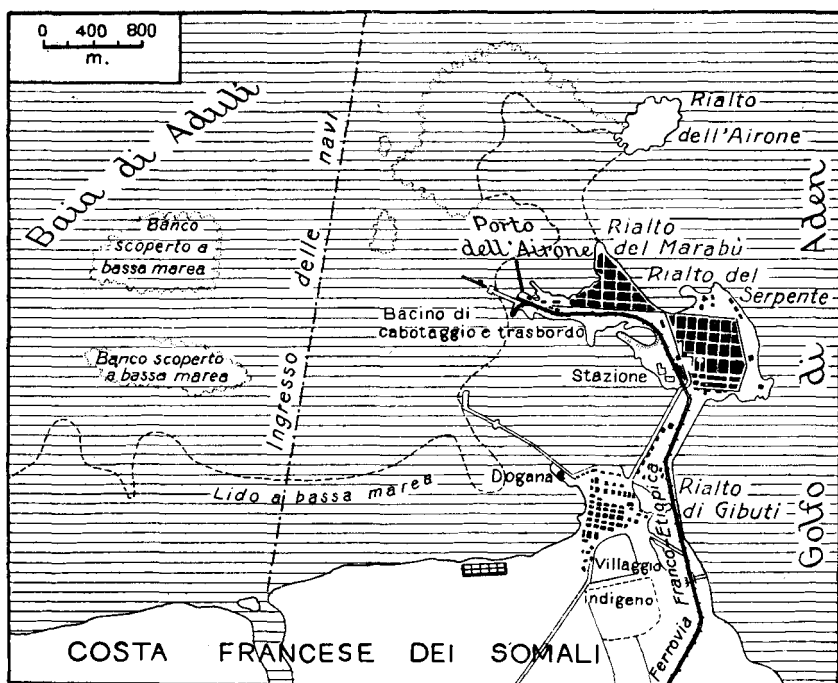
(1) Non esiste uno studio geografico compiuto dedicato al porto di Gibuti, benchè interessanti considerazioni possano farsi, particolarmente sullo sviluppo e sui limiti del suo retroterra. Un breve articolo su *Le port de Djibouti*, dettato da G. JOUTEL, è apparso nella rivista *L'Afrique Française*, Supplemento al fascicolo d'Ottobre 1928 (pp. 635-639). Notizie riguardanti il commercio della Somalia Francese si trovano poi nella pubblicazione: *La Côte Française des Somalis*, brochure di 112 pagine, con carte e fotografie, edita dalla « Presse coloniale illustrée », Parigi 1931. Altro opuscolo di minore importanza, su *La Côte Française des Somalis* (pp. 10), ha pubblicato lo stesso MINISTERO DELLE COLONIE francesi nel 1930.

Il repertorio più ricco di notizie e di dati statistici ufficiali, per il movimento della navigazione e del commercio, è il Bulletin de l'Agence Générale des Colonies, ove si pubblica, di consueto, un Rapporto annuale sul traffico della Costa francese dei Somali. Ma l'elaborazione delle tabelle risulta spesso alquanto lunga e difficile, poichè i dati del commercio marittimo e del terrestre vengono fusi in cifra unica: così, per esempio, si indicano peso e valore del sale esportato dalla Colonia, ma non si specifica la parte che prende la via dell'Etiopia, e la parte che viene inviata ai paesi dell'Oceano Indiano. È necessario pertanto procedere sempre prudentemente, per via di detrazioni e confronti.

Sarebbe inoltre interessante sapere in quale infima misura partecipino al commercio della Colonia anche gli scali minori (Obock, Tagiura).

La Rassegna Economica delle Colonie (Ministero delle Colonie italiane) pubblica pure da qualche anno una chiara statistica del movimento commerciale marittimo dell'Etiopia attraverso Gibuti.

tale ferrovia, Gibuti poté fiorire e poté svilupparsi. A differenza di Port Sudan, creato ex-novo dall'uomo, e a differenza di Massaua, ottima base naturale sfruttata da lontanissima età, questo porto è stato « inventato » dai Francesi, e messo in efficienza approfittando pure di certe condizioni naturali abbastanza propizie.



Il Porto di Gibuti.

La città e lo scalo giacciono entro la svasatura squallida e asolata del golfo di Tagiura: ad Ovest, una serie di colli che fan corona al golfo, e due banchi corallini a fior d'acqua, difendono il porto dal soffio del monzone estivo; a mezzogiorno sta la terra ferma; ad Est e a NE. sorgono tre rialti madreporici saldati tra di loro e con la costiera, sì che l'onda proveniente dal largo ne rimane infranta. Soltanto verso NO. resta spalancata la bocca d'accesso, con fondali dai 12 ai 16 metri. I tre rialti (*plateaux*) suddetti reggono, tutt'attorno allo scalo, la cittadina di Gibuti: 10.000 abitanti in tutto, di cui 4-500 sono europei; ma parte di questi rientra in Europa durante la stagione estiva. Il primo rialto, e più meridionale, detto appunto

di Gibuti, accoglie la città commerciante, gli alberghi, la dogana, le agenzie, il mercato; sul secondo, detto del Serpente, vediamo la stazione e le officine della ferrovia, la fabbrica di ghiaccio, le scuole, altri alberghi e abitazioni private; sul terzo, di Marabù, stanno i depositi di carbone e i magazzini delle *Messageries maritimes*, la compagnia di navigazione che ha maggiori interessi in questa piazza.

Le installazioni portuali comprendono la banchina della dogana, lunga 100 metri, nonchè i prossimi terrapieni vasti appena mq. 1600; e poi, sull'opposto lato del porto, in immediata prosecuzione del rialto di Marabù, altre due recenti calate con rispettivi bacini, di cui l'una resta riservata al naviglio di cabotaggio (sambuchi), l'altra, alle imbarcazioni che effettuano i trasbordi: la necessità di trasbordare è dovuta alla scarsa profondità del porto vero e proprio, inaccessibile anche a piccoli galleggianti durante la bassa marea; tant'è che le navi son sempre costrette a mollar le ancore nel mezzo della rada antistante all'incavo del porto, a 800-1000 metri dalla banchina. Ma lo stato tranquillo delle acque, riparate dalle barriere sopra descritte, e la perfetta organizzazione dei servizi, riducono la portata di questo inconveniente: i grossi navigli in transito s'arrestano così nell'avamporto, caricano e scaricano rapidamente sui due bordi, e quindi ripartono. Circa venti bastimenti possono stazionare contemporaneamente nella rada. Tutte le operazioni di carico e scarico sono regolate e curate dalla *Société maritime de l'Afrique Orientale*, che dispone anche d'una piccola darsena, ove il suo materiale (maone di ferro e rimorchiatori) può subire le necessarie riparazioni. Nè il traffico sente per ora il bisogno di nuovi e più ampi bacini, i quali permettano l'attracco diretto delle grandi navi alla banchina. Una breve ed energica corrente di mare, diretta da Est ad Ovest, tiene sgombra la rada da qualsiasi apporto alluvionale.

Ampi depositi di acqua potabile, di ghiaccio, di viveri freschi, completano l'assetto del porto, affinchè Gibuti possa attendere convenientemente al rifornimento di tutte le navi mercantili, e da guerra, che fan la spola tra la metropoli e le più lontane colonie dell'Oceano Indiano. Anche il sistema dei fari e dell'illuminazione notturna è ben curato; oggi le imbarcazioni che fanno rotta dallo stretto di Bab el Mandeb (Perim) verso Gibuti, hanno sempre almeno due fuochi in vista: portata eccezionalmente lunga e luce intermittente a lampo ha il faro di Ras Bir, proprio all'uscita dallo stretto.

Di recente costruzione sono i serbatoi per nafta; fino a qualche anno addietro le motonavi che ritornavano in Europa dall'Oceano Indiano, si dirigevano generalmente nel non lontano porto inglese di Aden, per provvedersi del combustibile liquido. Ora però qualche deposito di nafta (il combustibile è d'importazione persiana) già funziona, per cui le navi francesi vanno a poco a poco emancipandosi da ogni soggezione al porto britannico.

Pur come porto militare, Gibuti, entro il più modesto ambito del dominio coloniale francese, adempie a quel medesimo ufficio che Aden esercita nella cerchia dell'Impero Britannico. Sotto questo particolare aspetto, Gibuti ha certo un'importanza superiore a quella di Massaua: le stesse montagne attorno potrebbero eventualmente trasformarne la rada in un'ottima base strategica, a presidio della via che conduce verso il Madagascar, l'Indocina e le isole francesi dell'Oceania.

Alla Costa francese dei Somali non vi furono diritti di dogana fino al 1930, e le merci in arrivo e in partenza, qualunque ne fosse l'origine, assolvevano soltanto a modesti diritti di statistica e consumo, che s'aggitavano intorno al 2 % del valore delle merci stesse. Ma di recente sono stati introdotti alcuni dazi, a difesa di certe merci francesi. Comunque, la Francia accorda sempre, in generale, il trattamento della « porta aperta » per tutti gli stati, allo scopo di favorire in ogni modo il commercio di transito da e per l'Etiopia, condizione essenziale per la vita e la prosperità di Gibuti. E i commercianti italiani avrebbero certo sperimentato più seriamente le possibilità di penetrazione sul mercato abissino anche attraverso questa via, approfittando del modesto prezzo di certi nostri prodotti e dell'abbondanza di altri sulle stesse vicine piazze somale ed eritree, se la diffidenza e l'ostilità delle popolazioni non ci avessero sistematicamente ostacolato ogni tentativo.

MOVIMENTO DI NAVIGAZIONE

Anno	Bastimenti	Sbarchi e imbarchi tonn. (bastimenti e sambuchi)
1926	391	114.833
1927	402	109.728
1928	500	124.555
1929	476	112.048
1930	523	93.502
1931	558	110.546
1932	518	97.652
1933	390	96.036
1934	388	101.547

Nel periodo 1926-1932 il movimento del porto di Gibuti ha registrato, tra sbarchi e imbarchi, una media annua di 123.000 tonnellate: in quel medesimo intervallo la nostra Massaua s'è mantenuta sulle 147.000. Il porto della Costa dei Somali è in condizioni di superiorità, rispetto a Massaua, per il maggior valore delle merci trafficate. Tuttavia Gibuti ha lo svantaggio di veder squilibrati assai più gravi nell'entità del commercio, e a breve distanza di tempo: in tre anni, dal '28 al '30, il movimento diminuì d'un quarto, e poi, proprio nel successivo anno di crisi 1931, ritornò ad aumentare. Questo strano fatto conferma, tra l'altro, che la crisi incide sul *valore* molto più che sul *volume* del commercio internazionale; al traffico di Gibuti, d'altra parte, recò benefici eccezionali la svalutazione del tallero abissino allora avvenuta, la quale provocò un immediato ma effimero sviluppo delle esportazioni dall'Etiopia (1).

Il traffico del porto è dato quasi tutto da piroscafi e motonavi, appartenenti per lo più alle linee dell'Oriente asiatico o del periplo africano. Molto minore rilievo ha la navigazione a vela svolta, in prevalenza, dai sambuchi indigeni che vanno e vengono dai vicini porti di Aden, di Zeila e del basso Mar Rosso: questi velieri battono bandiera araba o francese, e s'affollano in gran numero (oltre 1100 presenze annue) nelle acque di Gibuti; ma per la loro scarsa capacità, spesso inferiore alle 15 tonnellate di stazza, provocano un movimento che di rado supera le 5-6000 tonnellate all'anno. E del resto scarse prospettive può offrire questo traffico che si svolge tra le rive spopolate di paesi in gran parte desertici.

Dalla tabella sopra riportata risulta che nel settennio 1926-1932 Gibuti fu toccato ogni anno, in media, da 481 navi. Giova a tal proposito ricordare che le statistiche ufficiali del Ministero delle Colonie francesi, nel *movimento di navigazione* danno la somma globale, complessiva, di tutti i navigli in arrivo e in partenza, di modo che una medesima imbarcazione fermatasi temporaneamente nel porto di Gibuti, viene contata due volte agli effetti statistici, all'entrata e all'uscita. Per contro, nelle ottime tabelle italiane riguardanti il movimento nel porto di Massaua, e curate dal competente Ministero, si fanno apparire ben distinti gli *arrivi* dalle *partenze*. Massaua ha un movimento di molto inferiore: in quel periodo le navi quivi tran-

(1) Il tallero ha perduto circa la metà del suo valore nominale che corrispondeva press'a poco, a 7 lire italiane.

sitanti furono appena 234 all'anno. Se però accanto a questi dati sul movimento della navigazione, si pongono quelli su l'entità del traffico (peso delle merci sbarcate e imbarcate), nei due porti, noi vediamo che Gibuti, pur raggiunto da un numero maggiore di navi, registra un più modesto volume di sbarchi e imbarchi.

Circa la metà dei piroscafi porta naturalmente bandiera francese, poichè quasi tutte le navi nazionali passanti per lo stretto di Bab el Mandeb, fanno scalo obbligato a Gibuti: va in particolare segnalata la *Compagnie des Messageries Maritimes*, la quale manda ogni anno ad animare la rada del porto circa 150 vapori appartenenti alle linee postali d'Indocina, di Cina-Giappone, e dell'Oceano Indiano; anche i *Chargeurs Réunis* e la *Compagnie Havraise Péninsulaire* assicurano regolari comunicazioni con la metropoli (Marsiglia) e con l'Oceano Indiano. Altre compagnie inglesi, tedesche, italiane, olandesi e scandinave, eserciscono pure linee interessanti il porto coloniale francese.

Nel totale complessivo delle merci sbarcate e imbarcate, sta al primo posto la Gran Bretagna e dipendenze (Aden), con circa 45.000 tonnellate; seconda è la Francia con appena 20.000, terza l'Italia pari alla Germania. Le esportazioni da Gibuti verso Italia e Colonie mostrarono però una paurosa contrazione fra il 1929 e il 1931, perchè in quest'ultimo anno veniva soppressa una speciale franchigia accordata, all'ingresso nel regno, a tutto il caffè proveniente da Massaua, qualunque ne fosse l'origine.

Il porto di Gibuti, il cui ufficio consisteva originariamente nel solo scambio dei prodotti etiopici, ha visto crescere in seguito le sue funzioni, divenendo pure un notevole centro di smistamento (transito e trasbordo). Quando poi la Francia riuscì a mettere in valore alcune ricchezze proprie della Costa dei Somali, ove intanto aumentava il numero degli indigeni e si andava pure formando un nucleo non trascurabile di popolazione bianca, facoltosa ed esigente, Gibuti dovè attendere anche al commercio particolare della Colonia.

Il traffico praticato per conto dell'Etiopia, conserva però una parte sempre preminente.

GIBUTI, PORTO DI SMISTAMENTO. — Per il diffondersi della navigazione regolare, oggi i vapori caricano molto spesso merci per le destinazioni più disparate, da essi mai raggiunte, e nei punti in cui varie linee s'incrociano, vengono effettuati gli smistamenti. Esistono

porti specializzati in questo particolare tipo di traffico, quando singolari condizioni topografiche vi facciano affollare un grande numero di navigli: ricordiamo, sempre in Africa, Port Said, ove s'accolgono le numerosissime imbarcazioni costrette a rinserirsi nell'angusto corridoio di Suez. A Port Said fanno scalo regolarmente tutte le navi — più di 5000 all'anno — che passano il canale, anche se non effettuino operazioni di carico o scarico. I 5000 bastimenti, prima o dopo di aver attraversato il Mar Rosso, debbono rinchiudersi in un altro passo obbligato, lo stretto di Bab el Mandeb, prossimo appunto a Gibuti: da questa nuova strozzatura il grosso fascio di linee Mediterraneo-Oceano Indiano si sdoppia alfine in due correnti d'ineguale importanza; la maggiore va verso le Indie, mentre l'altra continua a tenersi prossima al lido africano. Aden e Gibuti sfruttano a gara la favorevole circostanza di trovarsi proprio accanto allo stretto passaggio in cui tutte le linee convergono. Ma l'ottimo scalo britannico, situato sulla riva asiatica, e preferito dalla marina imperiale, registra un numero di presenze e un movimento superiori senza confronti. Le statistiche del porto di Gibuti ultimamente distinguono due specie di smistamenti: il *transito* e il *trasbordo*. La prima specie comprende le merci giunte per mare e depositate franche sulle banchine del porto, in attesa di reimbarco; questo movimento ha qualche valore anche in Massaua, dove però vien detto, con termine più proprio, *commercio di poggiate*. Il trasbordo, invece, è tutt'affatto particolare a Gibuti dove, come abbiám visto, le navi ancorano al largo: spesso certi bastimenti fermi, in coincidenza, si passano le merci direttamente, mediante chiatte, per cui resta evitata la noia e la spesa di scaricarle a terra per poi reimbarcarle. Il trasbordo, economicamente molto vantaggioso, è tuttavia più raro della poggiate poichè esige perfetta coincidenza d'orario.

Negli ultimi anni gli smistamenti eseguiti in Gibuti importarono, nel complesso delle due specie, un movimento di merci pari circa al 10 % del commercio generale, totale, con prevalenza di tessuti di cotone e di petrolio. Traffico non eccessivamente rilevante, dunque, perchè Gibuti stesso giace entro l'orbita commerciale di porti di transito ben più importanti: appunto Aden e Port Said; modesto, anche perchè rappresenta un'attività affatto secondaria di fronte al vero motivo determinante la sosta di maggior parte delle navi: carico o scarico di merci per conto dell'Etiopia.

I molti piroscafi e le motonavi costrette ad arrestarsi nella rada di Gibuti, sia per ragioni di commercio con l'Abissinia o con la Costa dei

Somali, sia per semplice smistamento, è naturale che approfittino della sosta talora prolungata per effettuare anche i rifornimenti consueti. Sappiamo infatti che le imbarcazioni di linea limitano alla partenza, per quanto possibile, le scorte di viaggio, le quali costituiscono un peso morto improduttivo; e perciò, sulla via Europa-Estremo Oriente sono scaglionati dei grandi porti (Port Said, Aden, Colombo, Singapore), destinati quasi soltanto a porgere combustibili e viveri alle navi che seguono tale rotta. Pur come porto di rifornimento, Gibuti ha un vicino e temuto rivale: Aden. Lo scalo francese per ora attira, come abbiamo visto, specialmente navi nazionali. Però è molto difficile che Gibuti possa fare, anche in un avvenire più o meno lontano, concorrenza seria ad Aden, benchè nel porto somalo le spese d'ancoraggio siano tre o quattro volte inferiori. L'accennata impossibilità d'attracco alla banchina e la difettosa attrezzatura tecnica, pongono Gibuti in una posizione già nettamente deteriore rispetto allo scalo concorrente; d'altronde le navi inglesi non abbandoneranno mai Aden per un porto non britannico, e con loro tutte le altre linee straniere legate da interessi commerciali alla poderosa marina dell'Impero, tant'è vero che anche ora l'Inghilterra interviene nel movimento di Gibuti in una proporzione minima col lungo corso, quello che maggiormente conta (una trentina di piroscafi); parte ben superiore delle imbarcazioni inglesi appartiene al piccolo cabotaggio internazionale fra Gibuti e Aden, praticato dalla *Ciswajee Dinshaw* e dalla *Halai Shipping Company*. E d'altra parte quel nazionalismo economico ad oltranza che ora pervade i maggiori stati del globo, manterrà una suddivisione delle funzioni nel rifornimento delle navi che frequentano l'infocata fossa del Mar Rosso: mentre Aden continuerà a servire la marina britannica, Gibuti resterà il principale scalo d'approvvigionamento per le navi francesi, e Massaua per quelle italiane.

In causa della ritardata efficienza dei serbatoi per nafta, Gibuti, al contrario di Port Said, Aden e Colombo, è da considerarsi quasi soltanto come porto di carbonamento. I rifornimenti effettuati alle navi negli ultimi anni, risultano dalle cifre sotto riportate, gentilmente fornitemi dal Ministero delle Colonie francesi (*Agence Economique des Colonies*):

Anno	Tonnellate
1931.....	17.353
1932.....	8.389
1933.....	11.821

Per l'opportunità del confronto si può ricordare che Port Said, nel medesimo anno 1933, caricò 561.049 tonnellate di solo carbone sulle navi in transito: emerge da queste cifre l'importanza addirittura mondiale di Port Said, accanto alla funzione prettamente nazionale di Gibuti.

Non appena un piroscafo dà fondo alle ancore nell'ampia rada, tosto alcune chiatte cariche di carbone, preavvertite per T. S. F., gli s'affiancano: un piano inclinato si posa, e su questo trascorrono rapidi gli scaricatori, reggendo sulle spalle le pesanti gerle di Cardiff, rovesciate di tempo in tempo nella stiva della nave.

L'acquedotto Ambuli e la ghiacciaia di Marabù porgono inoltre scorte di acqua potabile e di ghiaccio; la vendita di queste due derrate fruttò 566.000 franchi nel 1931, e 742.000 nel 1932. Le zone ortive sparse pel territorio della Colonia, dove le trivellazioni son riuscite a inumidire l'arido suolo, producono, per le amorose cure degli arabi e degli indigeni, piccoli quantitativi di ortaggi e di frutta che sono pure acquistati talvolta dai navigli in transito. L'allevamento di ovini e bovini permette pure lo smercio di carname fresco alle navi; con il medesimo scopo vien praticata la pesca nel golfo di Tagiura, ricchissimo di fauna marina.

GIBUTI, PORTO DELL'ETIOPIA. — L'impero abissino è uno dei più grandi stati del globo assolutamente privi d'uno sbocco proprio al mare; l'Eritrea, la Costa francese dei Somali, la Somalia Britannica e la Somalia Italiana, s'interpongono fra il territorio etiopico, da una parte, e i prossimi seni del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, dall'altra. L'Etiopia, per corrispondere con i paesi transmarini verso i quali massimamente commercia (Giappone, Gran Bretagna, Germania, Francia), deve pertanto chiedere il passo alle colonie surricordate, e di qui la necessità — del resto male avvertita — d'una cordiale intesa con i governi che dominano in quelle. Solo da qualche tempo, certi prodotti giapponesi smaltiti sul mercato internazionale a prezzi straordinariamente bassi, come i tessuti e i filati di cotone, entrano in Abissinia anche attraverso il Sudan; ma trattasi di cosa eccezionale. Ad ogni modo, la mancanza di comunicazioni appena discrete che raccordino l'Etiopia alle due Somalie (Italiana e Britannica), esclude la convenienza di giungere al mare per questa via, e perciò il traffico internazionale abissino si concentra quasi tutto lungo le altre due

direttrici: Costa francese dei Somali — porto di Gibuti; Eritrea — porto di Massaua.

Non è facile determinare l'entità di questi scambi poichè manca ogni statistica ufficiale etiopica, in proposito. Soltanto dalla fine del 1931 il Ministero del commercio in Addis Abeba, ha cominciato a pubblicare i dati annuali del movimento commerciale con l'estero; dati male utilizzabili, tuttavia, perche l'anno abissino non corrisponde al nostro anno civile. Bisogna perciò rimettersi ai rilevamenti effettuati lungo le frontiere, per poter avere almeno qualche elemento largamente approssimativo, al riguardo. Pare che i traffici degli ultimi anni si siano mantenuti, press'a poco, intorno ai 180-200 milioni di lire italiane: circa i tre quarti del movimento avvengono pel tramite di Gibuti, e l'altro quarto si ripartisce fra Eritrea e Sudan in ineguale proporzione, a tutto favore dell'Eritrea. Gibuti e Massaua rappresentano quindi le porte d'accesso all'impero: ma specialmente Gibuti, dove il passaggio di merci per conto dell'Etiopia è forse dieci volte superiore (in peso) a quello che si nota in Massaua (1).

E in effetti, mentre Gibuti comanda all'unica ferrovia che penetra fino al cuore del retrostante impero, Massaua, per contro, accusa la mancanza di buoni raccordi con l'oltre confine etiopico, al quale la collegano soltanto malagevoli vie carovaniere. Il problema dell'*hinterland*, dunque, rimane sempre un problema di mezzi di trasporto: d'ogni retroterra portuale in genere, le comunicazioni ferroviarie e stradali costituiscono come le linfe, le venature, dalla cui efficienza dipende la vita e la morte del punto (porto) al quale esse convergono.

Fino al 1897, Massaua raccolse nel suo porto gran parte del traffico internazionale etiopico via-mare, se si eccettuano le non molte merci sottrategli dalle carovane che discendevano ad Assab, al golfo di Tagiura, oppure a Zeila in Somalia. In quell'anno, cominciò a sorgere Gibuti, e si diede mano alla ferrovia. Da questa s'irradiarono alla lor volta, come tentacoli, alcune carovaniere (oltre a brevissimi tronchi camionabili), capaci d'esercitare la loro penetrazione assorbente fino a 400 chilometri dal binario. Cosicchè, quando nel '17

(1) Comunque la Dogana di Massaua non ha modo di distinguere con precisione il commercio di transito per l'Etiopia e il commercio speciale dell'Eritrea; riguardo a Gibuti, invece, disponiamo delle cifre sicure forniteci dalla *Compagnie du Chemin de fer Franco-Ethiopen*, che possono darci, esattamente, quanta parte del traffico portuale sia convogliata in Abissinia.

la linea fu ultimata, il sistema commerciale dell'Etiopia appariva alquanto alterato: il nuovo *hinterland* della nuova Gibuti aveva potuto inghiottire interamente i modesti retroterra d'Assab, di Obock, di Tagiura, e in parte di Zeila, mal serviti da sparute carovane. E Massaua? Non è esatta la diffusa opinione che anche l'*hinterland* di Massaua sia stato direttamente toccato dalla ferrovia di Gibuti; la linea, distraendo a poco a poco alcune carovane da Assab, soffocò questo porto, e in tal guisa anche l'efficienza commerciale di tutta la nostra Colonia fu certo menomata. Tuttavia Massaua continuò tranquillamente ad assorbire le correnti commerciali originarie dall'Etiopia settentrionale: Tigrè e Amhara.

Per valutare compiutamente la situazione bisogna rifarsi allo stato del commercio marittimo nell'Africa Orientale avanti il 1897: sulla costa del Mar Rosso e del golfo di Aden parecchi piccoli scali (Massaua, Assab, Obock-Tagiura, Zeila) si dividevano in parti press'a poco uguali il traffico delle regioni poste alle spalle; Massaua raccoglieva un movimento maggiore, perchè le tribù ribelli infestanti l'Etiopia meridionale ed orientale costringevano spesso le carovane, provenienti dall'interno, a deviare verso il porto eritreo piuttosto che verso il golfo di Tagiura, più vicino: ma trattavasi semplicemente di un'artificiale e sporadica distrazione del traffico, che sarebbe scomparsa di per sè, con la pacificazione del paese. Massaua inoltre godeva del suo isolamento in un lungo tratto di costa importuoso, ed era il miglior punto di partenza per ascendere l'impervio altopiano d'Etiopia, che altrove precipita con eccessiva rapidità; anche con il Sudan si trafficavano alcune merci, ora riservate alla via ferrata collegante Cassala con Port Sudan. Ma la sfera d'attrazione di Gibuti è sempre rimasta estranea a quella del porto italiano, e noi crediamo che a stento si possa ravvisare un'effettiva concorrenza tra i due scali. Infatti, la morfologia, la viabilità e la consuetudine dividono l'Etiopia, dal punto di vista commerciale, in due distinte zone: la linea di demarcazione tra le due, parte dallo stretto di Bab el Mandeb, al confine fra l'Eritrea e Costa francese dei Somali, sale attraverso l'Aussa sull'altipiano degli Uollo Galla, a Dessiè, e raggiunge poi l'Abbai (Nilo Azzurro) per rimontarlo fino al lago Tsana; dalle sponde occidentali del lago, scende al confine con il Sudan Anglo-Egiziano, poco a Nord di Gallabat (Metemna). La zona meridionale poggia sul mercato di Addis Abeba (Gibuti), massimo emporio etiopico; la zona settentrionale poggia sui mercati di

Gondar-Dessìè-Adua (Massaua). A questi quattro centri fondamentali fanno capo tutte le grandi carovane che animano il commercio internazionale abissino (1). Il vastissimo *hinterland* di Gibuti appare dunque sicuramente assestato, per la coincidenza quasi perfetta del retroterra « economico » con il retroterra « geografico » naturale. Ed ormai difficilmente potrebbero crearsi degli sbocchi artificiali a suo danno, perchè la Francia, con la costruzione della ferrovia e di strade camionabili, ha prevenuto i pericoli. Qualche lieve interferenza si può ravvisare soltanto nelle parti marginali, dove l'*hinterland* di Gibuti sfiora il retroterra d'altri porti: ad Ovest, Port Sudan-Alessandria; a Nord, Assab. Così, i ricchi altipiani del Goggiam, separati da Addis Abeba per mezzo di forre quasi impraticabili percorse dall'Abbai, hanno relazioni un po' più comode con Gallabat nel Sudan, e con Gondar nella zona Nord, anzichè con la capitale e Gibuti. Il Goggiam, per il suo stesso isolamento e per l'assoluta deficienza della viabilità in ogni lato, si può quindi considerare come un settore grigio di transizione, conteso fra Gibuti, Port Sudan (Alessandria), e Massaua; gli Inglesi stanno però in condizione privilegiata per esercitarvi un'efficace attrazione dalle piane sudanesi.

Assab desta minori preoccupazioni. Appena concluso il trattato di amicizia italo-etioptico del 1928, che contemplava la costruzione d'una camionabile Assab-Dessìè, capace d'attrarre verso il porto italiano tutti i traffici di quell'importante mercato, la Francia spianò una strada da Alì Sabieh (stazione di confine della ferrovia franco-etioptica) a Lac Abbè, località prossima al tracciato della costruenda camionabile. Si trattava d'assicurarsi le merci che da Dessìè sarebbero scese ad Assab, o viceversa: per rendere anche più comodo il trasporto e per evitare i trasbordi alla stazione di Alì Sabieh, una pista camionabile fu aperta da questo scalo ferroviario fino a Gibuti. L'Italia fu in tal modo prevenuta, e quindi non credette più opportuno condurre a termine il suo grandioso disegno, paralizzato anche da nuovi atteggiamenti d'ostilità del governo abissino.

Le lamentate « perdite » di Massaua sono dunque relative, e non già assolute: l'Italia non ha potuto attivare fra Eritrea ed Abissinia un complesso di scambi qual'è riuscita a creare in breve la Francia,

(1) V. anche M. CHECCHI, *La viabilità fra l'Eritrea e l'Etiopia*, pag. 122, *L'Eritrea Economica*. Raccolta di conferenze pubblicate dall'Istituto Geografico De Agostini. Novara, 1913.

per mezzo della sua ferrovia, ma non ha neppure perduto terreno di fronte all'intraprendenza dei Francesi. Ora poi, in seguito agli accordi intervenuti tra il nostro paese e la vicina repubblica nel gennaio 1935, qualsiasi forma d'illecita concorrenza non è neppure ammissibile, avendo l'Italia ottenuto anche la partecipazione all'esercizio della ferrovia franco-etiopica, e la proprietà dell'impresa per un quinto delle azioni emesse.

Ad alcuni particolari tecnici della linea che dà vita a Gibuti, converrà accennare. La ferrovia, lunga 784 chilometri, ha lo scartamento di un metro, e porta l'armamento 20 nel primo tratto, fra Gibuti e Dire Dawa, il 25 da Dire Dawa in poi: è tuttavia prevista la sostituzione delle rotaie più deboli, in modo da uniformare l'armamento dell'intera linea. Le traversine sono metalliche anziché in legno, per maggiore stabilità e per evitare i danni che potrebbero arrecare le termiti divoratrici del legname. Vi sono pendenze massime del 3% (1). Oggi la durata dei trasporti merci da un capo all'altro della linea non eccede, di regola, i cinque giorni; dal 1926 i convogli ferroviari circolano anche nelle ore notturne, per cui la potenzialità della ferrovia è risultata enormemente accresciuta. In immediata corrispondenza con i vapori della *Compagnie des Messageries Maritimes*, partono dei treni diretti postali e viaggiatori, che coprono i 784 chilometri in 33 ore, e quest'anno si spera di poter ridurre ulteriormente la durata del viaggio a 25 ore appena. Fra il 1925 e il 1930 s'è avvertito un rapidissimo aumento nel numero dei treni viaggiatori (40%), dei treni merci (100%), e nel tonnellaggio trasportato: la *Compagnie du chemin de fer Franco-Ethiopien*, che gestisce la linea, s'era pertanto attrezzata a sopportare un movimento annuale complessivo di ben 400.000 tonnellate, in previsione di ulteriori sviluppi; tuttavia la crisi mondiale è sopraggiunta ad oscurare tante rosee speranze. Il commercio internazionale abissino via-Gibuti, assorbe il 60% del traffico di questo porto; c'è però una leggera e continua diminuzione dal 1929: in un triennio (1929-1931) il peso complessivo delle merci in transito per l'Etiopia s'è

(1) La Società concessionaria dispose, per la costruzione, d'un capitale originario di 17.300.000 franchi, più 83.830.000 franchi di obbligazioni, ancora abbastanza redditizie dato il rigido controllo dell'esercizio: nella rete di questi interessi entra adesso l'Italia. Il costo degli impianti fissi di tutta la ferrovia, fu contenuto nella modesta cifra di 6-700 milioni di franchi attuali. Vedi J. G. CAMUT, *Une expérience de réalisation ferroviaire africaine. Le Chemin de fer franco-ethiopien de Djibouti à Addis Abeba*. L'Afrique Française. Supplément del Dicembre 1934.

ridotto di ben un sesto; e tutto ciò, benchè il Giappone abbia svolto nel contempo una penetrante azione politico-economica per guadagnarsi quel vasto mercato (ove i suoi prodotti di già entrano, sempre attraverso Gibuti, con la tariffa della nazione più favorita) e per accrescerne anche la potenzialità. Ma, naturalmente, pur gli scambi dell'Abissinia sono stati coinvolti dalla crisi mondiale, che dovunque paralizza i commerci interstatali. Sulla forte contrazione delle importazioni, in particolare, influiscono cause molteplici e interferenti: il diminuito valore della moneta, la crescente pressione tributaria, l'applicazione dei dazi d'entrata nel 1931, e poi i minori redditi derivanti dalle vendite del caffè e delle pelli, i quali rappresentano gli unici mezzi d'acquisto in un paese privo di capitali di riserva. Ad ogni modo, si nota una prevalenza costante delle importazioni sulle esportazioni, che rende oneroso il servizio. Nonostante questo inconveniente, nonostante l'alto costo dei combustibili importati dall'Europa (Inghilterra, Germania), le tariffe si mantengono però abbastanza moderate: una tonnellata di caffè paga per l'intero percorso franchi 373,90; una tonnellata di abugedid (tessuto di cotone) paga franchi 661,05. C'è invece un minore squilibrio nei valori, perchè si acquistano merci pesanti ma di scarso prezzo (sale ecc.), mentre si vendono alcuni articoli piuttosto cari (caffè, pellami).

COMMERCIO DELL'ETIOPIA ATTRAVERSO GIBUTI (1).

	1928	1929	1930	1931	1932
Esportazioni dall'Etiopia via- Gibuti (tonn.)	24459	24438	24950	27790	26099
Importazioni in Etiopia via- Gibuti (tonn.)	47724	49092	42162	32683	34290

Tra le *merci esportate*, la più considerevole per peso e valore è il caffè, di cui ne partono circa 17.000 tonnellate all'anno. Non si dimentichi che Massaua, la quale è pure una piazza importante pel commercio di questa droga, vende annualmente meno di 3.000 tonnellate. Sono peraltro del tutto diverse le condizioni d'approvvigionamento dei due porti. A Massaua il caffè giunge, per mare, dallo Yemen (tipo Moca), dalla stessa Costa francese dei Somali, da Aden;

(1) Non si tien conto qui, naturalmente, del traffico ferroviario locale.

quantitativi infimi provengono con le carovane dall'oltreconfine etiopico; a Gibuti, invece, arriva dall'Abissinia in ferrovia. Solo di recente il porto francese ha attratto anche alcune centinaia di tonnellate di caffè arabo, ch'è stato oggetto di smistamenti sulle banchine. Purtroppo le statistiche francesi dell'esportazione, non distinguono il caffè di provenienza etiopica, dal caffè giunto via-mare pel reimbarco.

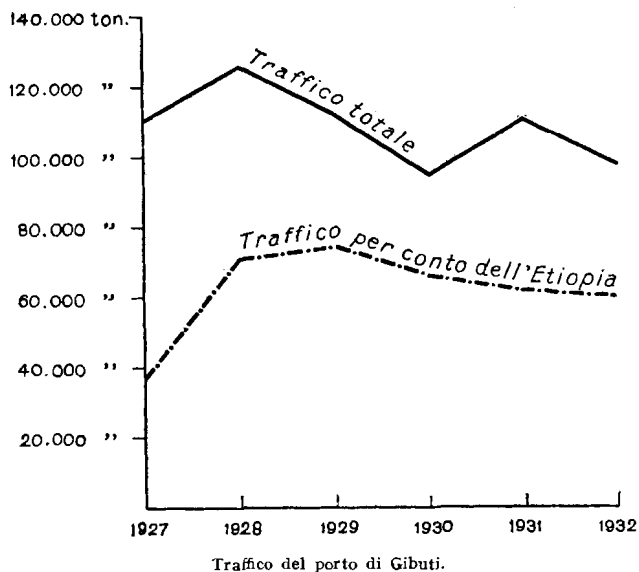
I treni discendenti verso il Golfo di Tagiura attraverso l'Harrar, la zona con maggiore e miglior produzione cafeefera, drenano dunque nel loro passaggio quasi tutto il caffè sovrabbondante ai bisogni locali, e Gibuti è divenuto lo sbocco naturale del paese e l'emporio più importante pel concentramento e la vendita del caffè. La droga viene coltivata dagli Abissini anche intorno al lago Tsana, e di qui parzialmente esportata via-Gibuti per mezzo del mercato di Addis Abeba; dal Tsana qualche migliaio di tonnellate scende pure con le carovane al Sudan, mentre altri piccoli quantitativi prendono la direzione dell'Eritrea. Quel che rimane, si consuma sul posto, rappresentando il caffè, variamente commisto, la bevanda nazionale abissina. Da Gibuti, parte del caffè va direttamente in Francia, trovando navi quasi sempre pronte a recarlo verso la metropoli; parte si scarica a Port Said ove viene smistato per diverse destinazioni; parte prende la via di Massaua sulle navi facenti il servizio locale di cabotaggio, e lì attende i vapori che lo portano in Italia.

Per l'esportazione del caffè, la Costa dei Somali supera tutte le altre colonie francesi, non esclusi Madagascar e Nuova Caledonia, e attende appunto massimamente al rifornimento della metropoli.

Benchè i prezzi di questa droga siano alquanto sviliti sul mercato internazionale, pure il caffè dell'Abissinia, specie il tipo Harrar, si difende per lo squisito sapore aromatico: la crisi colpisce in particolar modo le qualità scadenti — ed è per questo che il Brasile ha dovuto distruggere alcune piantagioni — ma lascia esitare con prezzi ancora remunerativi i tipi più pregiati.

Caffè e pelli secche di bue sono i due più importanti prodotti d'origine abissina, esportati da Gibuti; delle ultime, se ne vendettero 6700 tonnellate, secondo la media del sessennio 1927-1932. Mentre però l'esportazione del caffè tende ad aumentare, le pelli di bue sono al contrario in forte ripiego: dalle 9.000 tonnellate del 1928, si passa alle 5.700 del 1931, e poi alle 4.100 del 1932. Ci mancano dati più recenti. E il precipizio è ancor maggiore se si tiene conto dei valori anzichè dei pesi; una tonnellata di pelli secche abissine, che nel '28 aveva un

prezzo medio di 17.200 franchi francesi, ultimamente è discesa a poco più di 4.000 franchi. Il deprezzamento dei pellami sul mercato mondiale ha provocato un ristagno delle spedizioni dall'Etiopia tanto verso Gibuti, quanto anche verso gli altri minori mercati circostanti: quelle per l'Eritrea mediante carovana, si son ridotte nel 1932 a 315 tonnellate, di 4.000 che erano nel 1928. Diminuiti i proventi dal commercio



del caffè, diminuiti i cespiti ricavati dalle pelli, il popolo abissino ha visto esaurirsi paurosamente le due fonti principali del suo guadagno, ed ha pur dovuto limitare di riflesso, come accennammo, gli acquisti di merci all'estero. Le crescenti giacenze di pellami nell'interno, ne favoriscono però una più accurata finitura e una più severa selezione per la vendita; d'altra parte, l'abbondanza della materia prima, consiglia la concia e la lavorazione sul posto (calzature, sellerie, ecc.): esistono ora nell'impero quattro cospicue concerie, che utilizzano ottime sostanze tanniche esistenti in situ.

Un andamento press'a poco analogo presenta il commercio delle pelli secche di pecore e capre; soltanto che il quantitativo è sempre meno d'un quinto di quello registrato per le pelli bovine.

Da Gibuti s'esporta inoltre cera abissina, per un peso medio annuo di circa 340 tonnellate. Anche riguardo al traffico di tale articolo, il porto coloniale francese ha un'importanza assai superiore a Massaua; si nota sempre dunque la prevalenza del porto di Gibuti, quale intermediario fra l'Etiopia e l'estero.

Assai variabili a seconda delle annate sono le vendite di frumento, che però restano quasi costantemente al di sotto delle 1000 tonnellate annue. I sistemi estensivi di cultura e la limitazione del prodotto ai bisogni locali, non consentono maggiori esportazioni, benché vaste zone d'altipiano (terre nere dell'Auasc) si presentino adatte al prezioso cereale.

Molto minore importanza ha il commercio del burro indigeno e dei legumi secchi.

All'*importazione* figurano in primo piano i tessuti di cotone: se ne acquistarono per 7093 tonnellate nel 1928 (122 milioni di franchi), per 6981 nel 1932. I più, circa il 90%, derivano dalla Cina e dal Giappone, pel tramite del vicino, grande porto smistatore di Aden; pochi son quelli che giungano direttamente dai mercati dell'Estremo Oriente poichè, come abbiám visto, le navi (tranne quelle francesi) provenienti dall'Oceano Indiano e dirette al Mediterraneo, di consueto fanno scalo ad Aden anzichè a Gibuti. Il Giappone, con il bassò prezzo dei suoi tessuti greggi ordinari (abugedid), è dunque riuscito a soppiantare quasi interamente l'industria europea, la quale è presente sul mercato abissino soltanto per alcune cotonate speciali di lusso. Persino l'India riesce a spedire in Abissinia tessuti grossolani da imballaggio, i quali transitano attraverso gli scali di Madagascar e Réunion.

La situazione della Francia a Gibuti è molto meno brillante di quella che l'Italia s'è creata a Massaua: nel 1930 la repubblica francese sbarcò nel suo porto coloniale, tessuti di cotone per un valore di 2,6 milioni di franchi, mentre l'Italia ne vendette all'Eritrea (Massaua) per ben 37 milioni di lire. È difficile dire se alla Francia convenisse bloccare l'accesso dell'invaso prodotto giapponese e cinese, mercè dazi proibitivi, nella speranza di poter sostituire sui mercati d'Etiopia i tessuti propri: forse, il consumatore abissino cercherebbe di sfuggire all'aumento dei prezzi abbandonando il mercato di Gibuti (e per esso il Giappone), e annullando necessariamente quelle facilitazioni che il Negus aveva già accordato ai Giapponesi pel collocamento dei loro prodotti sul territorio etiopico; in una tale eventualità, la Francia, mentre paralizzerebbe quel particolare commercio in funzione

dell'Etiopia, di cui vive Gibuti, gioverebbe forse all'industria italiana ed inglese. E neppure è da credersi che l'Abissinia possa in un tempo breve instaurare un'industria tessile cotoniera propria, lavorando la materia prima prodotta in masse sempre maggiori entro i confini dello Stato: anche se il Giappone vi ha ottenuto una concessione di 6500 ettari per la lavorazione della preziosa pianta tessile, certamente, nè il Giappone stesso nè alcun'altra potenza europea sarebbero interessati al sorgere dell'industria cotoniera etiopica. Attualmente la tessitura in Abissinia ha carattere casalingo, poichè esiste una sola fabbrica notevole di prodotti tessili.

Dopo le cotonate, il carbon fossile. In verità, tale combustibile solo in modesta misura serve ai bisogni interni del popolo abissino, rimanendo per la massima parte adibito al consumo delle locomotive che percorrono la ferrovia franco-etiopica. Che anzi, qualora si considerassero in blocco i quantitativi di carbone scaricati sulle calate di Gibuti, tanto per il rifornimento della ferrovia, quanto per il rifornimento delle navi in transito, questa merce starebbe decisamente all'avanguardia di tutto il movimento portuale. Lo scarico fu di ben 25.333 tonnellate nel 1931, di 21.247 nel 1932, di 10.906 nel 1933, e di 7.879 nel primo semestre del 1934: ma già abbiamo visto nel precedente paragrafo quanta parte di questi ammassi di carbone rimanga sulle banchine, per alimentare i piroscafi di passaggio.

Seguono i materiali da costruzione (specialmente lamiere di zinco), richiesti dall'industria edilizia della capitale.

Al quarto posto figurano i filati di cotone, provenienti dell'India e dal Giappone, i quali servono alla preparazione casalinga di tessuti ordinari.

E finalmente, lo zucchero. Le spedizioni verso il retroterra abissino si vanno tuttavia contraendo (2363 tonnellate nel 1928, 1039 nel 1932), per l'aggravarsi della crisi economica etiopica che impone una limitazione dei consumi. L'Italia sbarca a Massaua press'a poco 2800 tonnellate di zucchero all'anno: tuttavia il commercio italo-eritreo si presenta molto più regolare e sicuro, con spiccata tendenza all'aumento, perchè l'importante derrata serve al consumo della nostra fiorente colonia, e non teme quindi l'alea della debole e incostante economia abissina.

In diminuzione sono pure gli acquisti di petrolio, mentre è in leggero aumento la benzina, per i piccoli progressi fatti dell'automobilismo.

GIBUTI, PORTO DELLA COSTA FRANCESE DEI SOMALI. — Gibuti adempie poi ad un'altra funzione, in verità non molto notevole, cui s'è già da prima accennato: al commercio particolare della Costa Francese dei Somali. La limitata superficie e la povertà del paese non permettono un'attività economica molto intensa da parte degli abitanti della Colonia che, secondo il censimento del '26, risulterebbero 85.972; rilevamenti più recenti fanno scendere la cifra a 70.000: queste incongruenze rivelano la difficoltà di accertare la popolazione pastorale, transumante. Gli Europei, quelli che fanno il massimo consumo di articoli costosi, sono circa 600, concentrati quasi tutti a Gibuti. Oltre le poche merci commestibili destinate al rifornimento dei bastimenti in transito, la piccola Somalia Francese produce per l'esportazione soltanto sale e pelli.

La fiorente *Société des Salines de Djibouti*, sorta a vita prospera insieme con Gibuti stessa, dispone d'una vasta estensione di terreno che va mettendo gradualmente in valore; anche il lago salato d'Assal, a una diecina di chilometri dalla costa, è ora affidato allo sfruttamento della Compagnia. Nel 1913 la produzione toccava le 13.000 tonnellate, mentre nel 1929 si raggiungevano le 40.000, ancor tuttavia suscettibili d'aumento. Una buona parte del minerale vien spedita ai possedimenti inglesi (India e Chenia) e francesi (Madagascar e Réunion), mentre il resto si dirige verso l'Abissinia: ora però, chiusa mediante dazi proibitivi l'India, ch'era il più importante mercato del mondo per l'importazione del sale, l'Etiopia va prendendo un'importanza decisiva come sbocco alla produzione. Perduta l'India, la *Société des Salines* ha dovuto chiudere la filiale di Diego Suarez (Madagascar), perchè dal 1932 la esuberante produzione di Gibuti s'è dimostrata sufficiente a coprire, da sola, anche le richieste di Madagascar e Réunion. Ma la politica protettiva indiana, più che la Francia minaccia di danneggiare l'Italia, che in Eritrea e in Somalia dispone d'impianti grandiosi per la produzione del sale, l'efficienza dei quali potrà essere mantenuta soltanto se il Giappone, come sembra, accetterà quella parte della produzione che ora l'India ci rifiuta. La *Société des Salines de Djibouti* è però riuscita ad accapparrarsi, per la durata di 99 anni, il monopolio nei rifornimenti dell'Abissinia: e questo paese, avendo in realtà un notevole potere d'assorbimento poichè il sale vi è largamente usato come vivanda (anche sciolto nel caffè) e come mezzo di scambio, potrà offrire un discreto compenso alle perdite causate dal nuovo regime doganale indiano. Anche le spedizioni di sale in ferrovia,

da Gibuti all'Etiopia, interessano in qualche modo il movimento del porto, perchè il carico del minerale sui vagoni avviene proprio presso lo scalo marittimo. Nel 1929 furono inviate alla volta dell'Abissinia tonnellate 15.000, nel 1932 tonnellate 17.500. Il sale rappresenta anzi nel movimento ferroviario la merce di maggiore tonnellaggio.

ESPORTAZIONE DEL SALE.

Anno	Via-mare tonn.	Via-terra tonn.
1928	10.468	19.243
1929	23.693	15.278
1930	8.032	17.337
1931	3.168	10.632
1932	13.285	17.507

Del resto, le altre risorse, pastorali ed agricole, della Costa francese dei Somali, son troppo esigue per alimentare un'importante esportazione; l'allevamento, curato dagli indigeni di Dekkel, e reso possibile mercè la transumanza di capre e pecore fra le aridissime steppe del piano e la montagna etiopica, permette di vendere qualche modesta partita di pelli secche.

Anche minori profitti reca il burro indigeno.

Modestissimi sono gli acquisti di merci dall'estero, che si limitano alle cotonate e ai commestibili (riso) consumati dalla scarsa popolazione, nonchè a svariati utensili e lavori in ferro, particolarmente richiesti dagli europei.

L'analisi del traffico praticato a Gibuti, ci ha permesso di distinguere quattro funzioni principali espletate dal porto: transito, commercio locale, smistamento, e rifornimento. Poichè il transito per l'Etiopia non supera i tre quinti del movimento complessivo, è inesatto considerare Gibuti soltanto come «porta» dell'impero abissino; bisogna però riconoscere che mentre a questo traffico di passaggio partecipano merci di costo elevato (cotonate, caffè, pelli), gli altri tre tipi invece comprendono in prevalenza prodotti poveri, quali il carbone, il sale, il petrolio.